



NMMAGAZINE

DECEMBER 2016

- 2 Van de voorzitter
- 3 Koud Staal: tanks in de Koude oorlog
- 8 De aanhouder wint: Fokker C.X binnenkort te zien in het NMM
- 12 Een ogenblik oorlog: de 13e Batterij Luchtdoelartillerie in mei 1940
- 16 Onder Nederlandse vlag: Marine Etablissement Amsterdam
- 20 Een koude verkenning: het NMM in Mongolië
- 22 'The 48 Star Flag That Led The First Americans To Utah Beach On D-Day, June 6, 1944'
- 26 NMM Tankevent 2016
- 27 Vrijwilliger in het NMM



**VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**

BESTE VRIENDEN,



Het jaar 2016 loopt alweer ten einde. Het NMM, ons museum, hoeft ook dit jaar niet te klagen over het aantal bezoekers. Het thema – 100 jaar tanks – sprak velen aan. In deze uitgave van ons magazine is een artikel opgenomen over de inzet van tanks in de Koude Oorlog en blikken we met foto's terug op het tankevent, waar velen van u bij aanwezig waren.

De collectie van het museum wordt uitgebreid met een replica van de Fokker C.X, het toestel dat in de meidagen van 1940 een belangrijke rol speelde. Veel vrijwilligers

hebben gedurende vele jaren aan dit toestel gewerkt. Een enorme klus zo bleek, omdat er geen originele bouwtekeningen beschikbaar waren.

Het NMM heeft in 2017 een nieuw thema: in februari zal de tentoonstelling over de Mongoolse krijgshoofd Genghis Khan worden geopend. Hij bouwde een rijk op tot ver in Europa. Begin dit jaar bracht een delegatie van het NMM een bezoek aan Mongolië. De directeur NMM, mevrouw Hedwig Saam, schreef daarover een reisverslag, dat u in dit nummer kunt lezen. Ik hoop dat dit verslag u, net zoals mij, nieuwsgierig maakt naar de nieuwe tentoonstelling.

Voor 2017 zullen wij voor u wederom interessante vriendendagen organiseren en voor enkele voordelen zorgen bij deelname aan activiteiten in het museum. Wij houden u daarvan op de hoogte via ons magazine en de website vriendennmm.nl. Ook willen we in 2017 weer een geschenk aan het NMM aanbieden ter uitbreiding van de collectie.

Wist u overigens al dat het NMM vanaf medio december ook per openbaar vervoer bereikbaar is?

Tegelijk bij dit magazine ontvangt u de jaarlijkse donatiebrief, waarmee we u willen vragen uw bijdrage tijdig over te maken. Mits u op tijd betaalt, blijft uw vriendenpas ook in 2017 geldig.

Tot slot vraag ik uw medewerking voor onze enquête. Wij willen graag van u horen of u tevreden bent met de activiteiten van de Stichting Vrienden NMM of dat u suggesties heeft ter verbetering. Wij hebben daarom een enquête op onze website (vriendennmm.nl) geplaatst. Neemt u even de tijd om die enquête in te vullen, waarvoor ik bij voorbaat wil bedanken.

Rest mij u, en allen die u dierbaar zijn, hele prettige kerstdagen te wensen en een gelukkig nieuwjaar! Tot ziens in 2017!

Theo Ent
Uw voorzitter



KOUD STAAL

TANKS IN DE KOUDE OORLOG

DOOR RINK GERCAMA

Sinds mei 2011 beschikt de Nederlandse krijgsmacht (officieel) niet meer over tanks, tot groot verdriet van veel (oud-)cavaleristen. Hoewel in andere landen de tank een belangrijk onderdeel van de gevechtskracht is gebleven, verdween de machtige Leopard 2A6 uit de gelederen. In eerdere edities van dit magazine is stilgestaan bij de rol van tanks van het prille begin tot en met het einde van de Tweede Wereldoorlog. Dit artikel beoogt in het kort de rol van de tank weer te geven in het licht van de Koude Oorlog.





Aspirant-cadetten bestijgen een M24 Chaffee, 1955. (NIMH)



Een Sherman (links naast de tent) en een Centurion op Cavalerie Schietkamp 'De Vliehors'. (Historische Verzameling Cavalerie)

van de Viet Minh artillerie de M24's fataal. Een aantal van deze tanks is daar nog, weggezakt in de drassige rijstvelden.

Later zouden ook de Amerikanen tanks inzetten in Vietnam, grotendeels ter ondersteuning van de infanterie. Hierbij vielen zij terug op ervaringen uit de Korea Oorlog waar Amerikaanse tanks, hoofdzakelijk M24 Chaffee's, M4 Shermans en M26 Pershings, door gebrek aan manoeuvreer ruimte in het bergachtige strijdtoneel, vaak statisch werden ingezet ter ondersteuning van kwetsbare infanterieopstellingen. Niet zelden werd de organieke inzet van de tank dus losgelaten om de campagnes toch van dienst te zijn, met meer of mindere mate van succes. In Korea bleken de VN-tanks, met uitzondering misschien van de Britse Centurions, bovendien vaak het onderspit te delven tijdens directe confrontaties met tanks van Russische makelij.

Dit leidde in de Verenigde Staten tot de vervanging van de M24 Chaffee's door de beter bewapende M41 Walker Bulldog. Deze zware M41 bleek echter minder geschikt voor snelle expeditionaire inzet waarbij steeds meer nadruk kwam te liggen op snel transport van middelen en mensen, eventueel in de vorm van 'airborne' operaties. De Sovjet-Unie experimenteerde met de luchtmobiele T71 en T92. De Amerikanen volgden deze trend. De ontwikkeling van deze platformen werd echter doorkruist door innovaties binnen het Warschaupact zoals de PT 76 met amfibische eigenschappen. Het Amerikaanse antwoord hierop was de (X)M551 Sheridan die in verschillende uitvoeringen en met uiteenlopende bewapening, tot 1996 dienst zou doen in het Amerikaanse leger.

In elk geval kon de inzet van tanks, in welke rol ook, de nederlaag van de Amerikanen in Vietnam niet voorkomen. Op 30 april 1975 reed een Noord-Koreaanse tank van Chinese makelij door de hekken van het presidentieel paleis in Ho Chi Minh Stad (Saigon) wat het einde van de opdeling van het land markeerde.

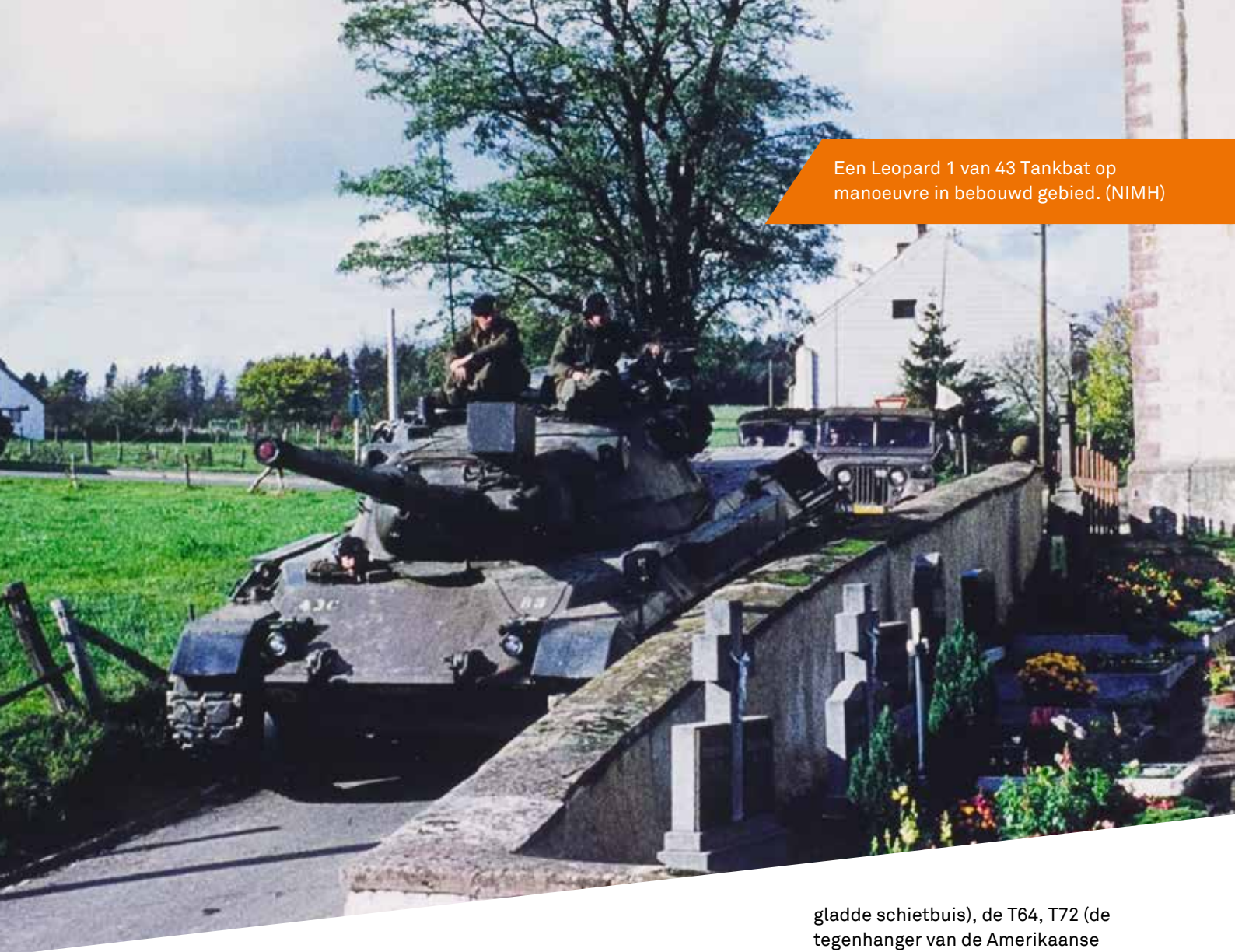
Tijdens de Afghaanse Oorlog, in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw, zou de Sovjet-Unie op grote

Wereldoorlog achterbleef, is daar een goed voorbeeld van. De aard van een conflict en het terrein bepaalde vervolgens ook in hoge mate de inzet van tanks.

In Vietnam bijvoorbeeld, zetten de Fransen tanks in ondanks dat het terrein soms maar matig geschikt was voor zware wapenplatforms. Bij de belegering van Dien Bien Phu in 1954, waar de overgave van de Franse troepen de laatste acte van de Franse overheersing inluide, werden meerdere M24 Chaffee tanks ingezet als statische ondersteuning van de infanterie. Deze lichte tanks van Amerikaanse makelij wisten herhaaldelijk plaatselijke aanvallen van Viet Minh te stuiten, al bleek uiteindelijk het gebrek aan manoeuvreer ruimte, de overmacht van Viet Minh troepen en de accuratesse

Door de komst van nucleaire wapens heerste kort na de Tweede Wereldoorlog de gedachte dat tanks geen grote rol meer zouden spelen in een toekomstige oorlog. Maar juist doordat nucleaire grootmachten de inzet van atoomwapens wilden vermijden, zouden de oorlogsplannen van de NAVO en het Warschaupact zwaar op het tankwapen leunen.

De tank verbindt vuurkracht, bescherming en beweging in één wapensysteem. Door te variëren in de verhoudingen tussen deze elementen ontstonden verschillende tankontwerpen, speciaal toegerust voor één tactische taak of een algemenere rol. Het veelzijdige tankarsenaal dat na de Tweede



Een Leopard 1 van 43 Tankbat op manoeuvre in bebouwd gebied. (NIMH)

schaal tanks inzetten. Dit bracht zowel de kracht als de beperkingen van zware tanks naar voren. De relatief licht bewapende Mujaheddeen konden het de Russische tankbemanningen dikwijls knap lastig maken, zeker wanneer men het terrein tegen de Russen kon keren. De noodzaak tot bescherming van tanks, naast slagkracht, snelheid en wendbaarheid, werd met de introductie van onder andere de 'Ruchnoy Protivotankovy Granatomyot', beter bekend onder het acronym RPG, bovendien groter. De ervaringen van de Russische tankbemanningen in Afghanistan vormen daarom nog steeds een bron van inspiratie voor de hedendaagse ontwikkelaars van bijvoorbeeld 'active armour'-producenten.

De bekendste Sovjet-tank is ongetwijfeld de T34, een zeer efficiënt ontwerp, dat tussen 1940 en 1958 op grote schaal werd geproduceerd. In een twintigtal landen bleef de

T34 nog tot in de jaren negentig van de vorige eeuw in dienst. De T34 vormde ook het uitgangspunt voor alle Sovjet tankontwerpen na 1945. De eersten, de T54 en de T55, bleven jarenlang de 'main battle tank' van het Warschaupact. De T serie werd voortgezet met de T62 (de eerste Sovjettank met een

gladde schietbuis), de T64, T72 (de tegenhanger van de Amerikaanse M60, de Duitse Leopard 1 en de Britse Chieftain) en de T80. Het ontwerp van T90 dateert nog uit het Koude Oorlog-tijdperk, maar de tank rolde in een nieuw tijdperk uit de fabriek.

De behoefte om operaties uit te voeren onder bescherming van zwaar pantser bleef, ondanks de ervaringen in Korea,



Leopard 2A4 van 41 Tankbat te velde, 1985. (NIMH)

Vietnam en Afghanistan, gedurende de gehele Koude Oorlog aan de orde. Zeker in Noordwest-Europa waar de dreiging van beide grootmachten het meest werd gevoeld. Daar moesten Westerse tankformaties in grote getalen het verdragend Warschaupact-tanks indien die, zo vermoedde de NAVO, westwaarts zouden trekken.

Omdat het niet bekend was waar het zwaartepunt van de Sovjetaanval zou liggen, werd gestreefd naar een bezetting van het gehele front. Daarbij werd aan verschillende NAVO-landen een gebiedsverantwoordelijkheid toebedeeld, zo ook aan Nederland. Om tijdig paraat te zijn, waren vanaf begin jaren zestig tot en met 2003 Nederlandse troepen in Duitsland gelegerd. Zij hadden tot taak om bij elke indicatie van vijandelijkheden, de tanks in stelling te brengen. Door vervolgens de vijand aan te grijpen vanaf het Elbe-Seitenkanaal en stapsgewijs terug te trekken op voorbereide verdedigingslinies, moest

deze troepenmacht voldoende tijd (2 tot 3 dagen) winnen om de mobilisatie van de in Nederland liggende eenheden te voltooien.

De inzet van zware gevechtstanks zoals de Centurion, de Leopard 1 en de Leopard 2 moesten de vuurkracht bieden om de Sovjettanks te stoppen. Daarbij werden deze zware tanks bijgestaan door lichtere varianten zoals de AMX 13 van Franse makelij en tal van (gemotoriseerde) antitank- wapens. In het NMM staan een aantal van deze indrukwekkende machines opgesteld zoals genoemde AMX, de Centurion en natuurlijk de Leopard.

Wanneer de Koude Oorlog ter sprake is, komen bij veel oud militairen (en natuurlijk ook nog actief dienende collega's) vooral de oefeningen op de Noord-Duitse laagvlakte voor de geest. Lange colonnes van voertuigen waarin dienstplichtigen en beroepspersoneel even zwaar te lijden hadden onder koud en warm weer, waren in de jaren vijftig tot en met begin jaren negentig van de vorige eeuw een jaarlijks terugkerend beeld op de Nederlandse en Duitse wegen. Menig kornet of tweede-luitenant zal

zich bovendien de spanning van de eerste oefening herinneren, waarbij men de onzekerheid voelde of het allemaal wel goed zou komen met het kaartlezen, vooral in donkere nachten op een of ander duister oefenterrein.

Een AMX-bemanning werd eens wakker in de veronderstelling dat men keurig op de voorbereide locatie was neergestreken, om bij het ochtendgloren geconfronteerd te worden met een nerveuze Oost-Duitse grenswacht in zijn wachttorens aan de andere kant van het IJzeren Gordijn. Die kon maar niet bevatten wat er op een tiental meters van het prikkeldraad voor zijn positie bevond. Een snelle groet en een haastig poetsen van de plaat kon gelukkig erger voorkomen. Dit soort incidenten daargelaten, kon men doorgaans gelukkig terugvallen op de oude garde en ervaren eskadronscommandanten. Die kenden elke gevechtspositie, elk verzamelgebied en elke vuurpositie uit het hoofd. Voor hen waren plaatsen als de Lüneburgerheide, Sennelager, Garlstad en de Panzerringstrasse bij Bergen-Hohne een tweede thuis.

Op toerbeurt werden cavalerie-eenheden als onderdeel van gemechaniseerde brigades ondergebracht op Duitse kazernes die al dan niet voor lange of korte tijd door





Een Leopard 2A6 van 42 Tankbat in onderhoud: onvermijdelijk na intensief gebruik, 2014. (NIMH)

de Nederlandse Defensieorganisatie werden geleased. 41 Tankbataljon zou uiteindelijk zelfs permanent in Duitsland gelegerd blijven, gevolgd door 101 Tankbataljon in 1999 dat in Seedorf neerstreek.

Gedurende de grote oefeningen beperkte men zich dikwijls niet tot de oefenterreinen. Zeker tijdens grote exercities in het najaar, nadat de boeren geogst hadden, verplaatsten teams, pelotons en eskadrons zich zo nodig kriskras door het terrein. Hierbij werd de door de boeren geleden schade door zogenaamde 'umpires' of schadefunctionarissen achteraf vergoed. Dit maakte dat de cavalerie vaak zeer realistische manoeuvres kon uitvoeren. Menige sectie zal zich het afzien en de gezelligheid van die lange nachten en korte dagen op de Noord-Duitse laagvlakte herinneren

als hoogtepunten van hun diensttijd.

Na de Val van de Muur ebde de dreiging vanuit het Oosten weg en richtte de Nederlandse krijgsmacht zich op andersoortige inzet. De Nederlandse cavalerie heeft zich daaraan aan weten te passen en is bij vrijwel alle vredes- en wederopbouwmissies betrokken geweest. De verschuiving van focus leidde uiteindelijk tot het besluit om de Nederlandse tanks uit te faseren. Ondanks de verwoede pogingen om de tank te behouden, verdwenen deze van de kazernes en de cavaleristen (zij die elders terechts konden) richtten zich op andere taken.

Het standaard van het Regiment Huzaren Prins Alexander werd in 2007 opgelegd; die van het Regiment Huzaren van Sytzama en het Regiment

Huzaren Prins van Oranje in 2012. Tot op heden is enkel het Regiment Huzaren van Boreel actief binnen de krijgsmacht.

Maar er gloort hoop aan de horizon. Vanaf 2016 heeft Nederland er weer een stukje manoeuvre en slagkracht bijgekregen. Minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert en haar Duitse collega Ursula von der Leyen tekenden op 4 januari 2016 een contract op basis waarvan een zestiental oude rotten van het zogeheten Opleidings-, Trainings- en Kennisbehoud (OTK) peloton naar Duitsland trokken om zich de tankdoctrines van de Duitse krijgsmacht eigen te maken. Nederlandse bemanningen op Duitse Leopards; ook na de Koude Oorlog is Nederland kennelijk nog niet helemaal klaar met tanks



Fokker C.X ML 711

DE AANHOUDER WINT

FOKKER C.X BINNENKORT TE ZIEN IN HET NMM

DOOR WILLEM BOGAARD

Het begon met een idee. Na 23 jaar is het grotendeels gerealiseerd. Het idee? Een replica bouwen van een Fokker C.X. Waarom de realisatie zo lang op zich liet wachten? Het is een uitdagende klus, waar in de loop der jaren veel vrijwilligers zich voor hebben ingezet. Ton de Vries, die de laatste jaren het project in goede banen leidde, vertelt.



'In 1994 is door het bestuur van Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum het besluit genomen om een replica van de Fokker C.X te bouwen. Het zou een niet-vliegend toestel worden. Het toestel moest uiteindelijk onderdeel gaan uitmaken van de collectie van het Militair Luchtvaart Museum', zo steekt Ton de Vries van wal. 'Maar er was wel een probleem'. Dat probleem betrof bouwtekeningen. In Nederland waren weinig tekeningen meer. Gelukkig was het toestel ook aan het buitenland verkocht en dat bood uitkomst. De Finnen hadden toestellen gekocht en onder meer ingezet tijdens de Fins-Russische oorlog van 1939 – 1940. Complicerende factor was wel dat er voor en door de Finnen veranderingen aan het toestel waren doorgevoerd,

De Fokker C.X was een tweepersoons verkenningsvliegtuig en lichte bommenwerper met een Rolls-Royce Kestrel V motor van 608 pk. Het werd in eerste instantie ontworpen voor de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indische Leger. Het eerste prototype vloog op 9 oktober 1934 en Koloniën bestelde 13 exemplaren. De Luchtvaartafdeling in Nederland kreeg echter ook belangstelling. De voor verkenningsdoeleinden gebruikte C.V'n uit 1925 waren sterk verouderd en behoefden dringend aanvulling. In 1934 werd dan ook door de Luchtvaartafdeling een eerste order geplaatst voor vier C.X'n, de nummers 700 t/m 703 later gevolgd door een order voor 16 stuks, de nummers 704 t/m 719. De eerste serie toestellen werd geleverd in 1935, de tweede serie een jaar later. De kostprijs van een C.X was in 1935 ongeveer fl. 30.000,-.

De bewapening bestond uit een mitrailleur voor en een achter. Verder was onder de vleugels plaats voor 8 bommen van 50 of van 25 kg, dan wel 4 bommen van 100 kg.



Vizier vlieger voorlopig geplaatst

bezet. Uitbestedingen bij Nederlandse luchtvaartbedrijven kwamen niet van de grond. Mede hierdoor werd er te weinig voortgang geboekt.

Het Militaire Luchtvaart Museum voltooide de ondervleugels en begon daarna aan de bovenzvleugel. Bij het VTOC, waar de romp zich inmiddels bevond, gingen vrijwilligers, veel oud-KLM en oud-Fokker monteurs, aan de slag. Zij monteerden onderdelen die zichzelf en anderen maakten. Langzaam maar zeker kreeg het toestel vorm.

Naast Nederland hadden ook Spanje en Finland belangstelling voor de C.X. De Spaanse Republiek kocht in het geheim een exemplaar met een 850 pk. Hispano-Suisa motor en uitgerust met een 20 mm. kanon. Het was de bedoeling de C.X in licentie te gaan bouwen. Finland bestelde in 1937 vier exemplaren van de C.X uitgerust met een Bristol Pegasus stermotor. In de jaren 1938 - 1942 bouwden de Finnen 35 C.X'en onder licentie welke tijdens de oorlog met de Russen (1939-1940 en 1941-1944) met succes werden ingezet als verkenners en (duik) bommenwerpers. De laatste Finse C.X verongelukte in 1958.

onder meer vanwege de zwaardere luchtgekoelde motor die zij voor hun toestel hadden gekozen. Er waren dus aanpassingen nodig om een replica van de Nederlandse Fokker C.X te bouwen. Dat stelde de bouwers van de Nederlandse versie van de Fokker C.X voor de nodige uitdagingen om de juiste (technische) oplossingen te vinden en uit te denken. Echt iets voor de aanhouder.

de romp met gebruikmaking van een origineel deel van de romp dat in 1940 door de TU Delft uit Duitse handen was verkregen. Het Vaktechnisch Opleidingscentrum (VTOC) Fokker zegde toe om andere delen van het vliegtuig te bouwen. Leerlingen en leraren van het VTOC hebben bijvoorbeeld een ondervleugel, onderdelen voor de tweede, maar ook andere onderdelen gebouwd.

Naast technische uitdagingen waren er ook andere ontwikkelingen, die de bouw vertraagden. Fokker had toegezegd om te assisteren bij de bouw. Maar voordat zij goed en wel konden beginnen, gingen de Fokkerfabrieken in 1996 over de kop. Vrijwilligers op het voormalig Marinevliegekamp Valkenburg bouwden

De bijdragen van leerlingen van het VTOC hielden na enige tijd op. De technieken die nodig waren om de Fokker C.X te bouwen (houtbewerking, linnenbekleding, metaalbewerking) pasten niet goed in het curriculum van de opleiding en de leraren waren vol





Achterkant baldakijnbeslag
hol voor stoomleiding



Vakwerk in detail

De vrijwilligers, het MLM en andere uitvoerders hadden veel vragen. De Finse bouwtekeningen gaven niet altijd het antwoord. Ton de Vries, technisch officier KLu bd., werd benaderd of hij de kar wilde trekken en meedenken over oplossingen. Oplossingen werden nog al eens gevonden door het combineren van gegevens uit verschillende bronnen. Vanaf de verhuizing van het VTOC in 2011 werd het werk voortgezet in een gehuurde loods in Aalsmeer, waarmee wel een aanslag werd gepleegd op de financiën van de Stichting, waarvan de voornaamste inkomstenbron, de winkel in het MLM, in 2013 opdroogde.

Eind 2013 is het toestel naar Hoogeveen (ATN Aircraft Division) getransporteerd voor het bekleden met linnen. Het toestel is daar voor het eerst tentoongesteld. Ook hebben vrijwilligers de bouw en inbouw van onderdelen voortgezet. Wanneer de tekening van de Finse C.X niet bruikbaar was, was er soms een foto van het onderdeel beschikbaar, maar vaker moest met technisch vernuft een oplossing worden bedacht. De Vries: 'Dat vergde soms heel wat denkwerk om tot een aanvaardbare oplossing te komen'. De oplossing voor het ontbreken van belangrijke delen was vaak het vinden van iemand die het kon en wilde maken.

Met oog voor detail wordt bijvoorbeeld een (dummy) machinegeweer met vizier voor de waarnemer nagebouwd en is een vizier voor de vlieger gemaakt voor montage op het toestel. Voor het

bekleden met linnen en veel plaatwerk ontbreken vooralsnog de nodige fondsen. Maar het toestel is nu ver genoeg gereed en kan worden tentoongesteld in Hangar 8 van het Nationaal Militair Museum, als "project in

werkzaamheden toegankelijk blijven en voor het publiek (beperkt) te bezichtigen zijn. Binnenkort zal het bestuur van de Stichting Vrienden van de Militaire Luchtvaart Collectie zich buigen over de verdere aanpak van het

In 2009 is een besluit genomen over het registratienummer. Niet alle vliegtuigen zijn in dezelfde configuratie gebouwd en er zijn zichtbare verschillen. Dat heeft te maken met het al of niet aanbrengen van een radioantenne of een navigatielicht onder de romp. Gekozen is voor het registratienummer 711: dit toestel heeft in de meidagen maar liefst 5 oorlogsvluchten gemaakt en onder de bemanningen die het toestel vlogen bevonden zich Tlt-VI H.C. Asjes (unieke solitaire aanval met de 711 bij Moerdijk op 10 mei) en Res. Tlt. Wnr. D. Lewis, die maar liefst 5 missies vloog, waarvan twee met de 711. Samen waren Asjes en Lewis succesvol in een aanval tegen Duits geschut bij Wageningen op 13 mei.

uitvoering", al dan niet ingebed in een nog nader uit te werken geheel: gedacht wordt aan een "jaren dertig" toneel. Het toestel zal voor kleinere

project. Gezien de eindbestemming, het Nationaal Militair Museum, zal daarbij de conservator, Alfred Staarman, worden betrokken.



Klaar voor transport

Detail van de
7,5 tl. (NMM)

EEN OGENBLIK OORLOG

DE 13E BATTERIJ LUCHTDOELARTILLERIE IN MEI 1940

DOOR SVEN MAASKANT

Oorlog heeft de eigenschap alledaagse, zelfs onopvallende plaatsen in het landschap historische betekenis te geven. Een heuvel, een strand of, zoals onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van de 13e Batterij Luchtdoelartillerie, een kavel weidegrond in de Tedingerbroekpolder bij Voorburg. Dit artikel brengt de kortstondige, maar intensieve oorlogservaring van deze batterij in herinnering.

Er is bij de voormalige batterijstelling op het eerste gezicht bijna niets dat aan de oorlogsdagen van mei 1940 herinnert. In de buurt van het bewuste weiland, op de hoek van de Park Leeuwenberghlaan en de Meidoornlaan, staat een ingetogen monument met tien namen. Maar het is, ondanks 'verstoringen' sinds de Tweede Wereldoorlog, vooral het landschap zelf dat monument is geworden. Het tegenwoordig bebouwde weiland, villa Dorrepaal en de (weliswaar verdwenen) Oude Tolbrug over De Vliet maken het mogelijk het optreden van het personeel van de 13e Batterij Luchtdoelartillerie beter te begrijpen. De locatie van het weiland en de omgeving vormen een *lieu de memoire*, een herinneringsplaats.

Luchtverdediging

Het weiland, in het noordwesten grenzend aan 'Leeuwenbergh', was eind jaren dertig aangewezen als stelling voor één van de batterijen binnen de Luchtverdedigingskring Rotterdam/'s-Gravenhage. Deze kring vormde tezamen met die rond Utrecht en de hoofdstad, de batterijen bij het Veldleger en een goed functionerende waarschuwingsdienst de ruggengraat van de Nederlandse grondgebonden luchtverdediging.

De vijand: Heinkel He 111
bommenwerpers. (NIMH)

12





De nabijheid van strategische doelen zoals de regeringszetel, het Algemeen Hoofdkwartier, fabrieken bij Delft en het vliegpark Ypenburg plaatste de 13e Batterij Luchtdoelartillerie in het brandpunt van de luchtverdediging rond Den Haag. Ten westen van Ypenburg stond een tweede luchtdoelbatterij, de 76e. Voor de verdediging van het vliegpark waren drie pelotons met luchtdoelmitrailleurs bestemd. Aan de zuidrand van Delft stonden er nog twee, terwijl het Vrijwillig Landstormkorps Luchtafweerdienst (VLK LAD) bij deze stad nog een vijftal pelotons met licht luchtdoelgeschut bemande.

Het geschut van het VLK LAD was rijkseigendom, maar bekostigd door gemeenten en bedrijven, onder voorwaarde de vuurmonden primair ten bate van de geldschieters werd ontplooid. Het ging om modern snelvuurgeschut van 2 cm. De mitrailleurpelotons waren bewapend met de Spandau M.25,

opgekalefaterde mitrailleurs die na de wapenstilstand in 1918 door terugtrekkende Duitse troepen in Zuid-Nederland waren achtergelaten. Deze veelal versleten wapens waren berucht om hun onbetrouwbaarheid.

Het personeel van de 13e Batterij Luchtdoelartillerie bediende zich, behalve van een tweetal luchtdoelmitrailleurs, van de zogeheten 7,5 cm no. 1 of kortweg 7,5 tl (tegen luchtdoelen). Deze moderne vuurmonden werden deels geleverd door de firma Vickers Armstrong, maar ook door de Nederlandse wapenindustrie in licentie gebouwd. Skoda leverde de 'no. 2', waarmee bijvoorbeeld de 76e Batterij Lu.A. was uitgerust. De effectieve dracht van het kanon bedroeg ongeveer 6.000 meter. Met een indrukwekkende vuursnelheid en een capabel vuurleidingssysteem was de 7,5 tl een factor om rekening mee te houden.

Nadeel was evenwel dat de vuurleiding niet functioneerde bij laagvliegende vliegtuigen (onder 1.000 meter), hetgeen een 'inwendig dood volume' opleverde dat het vuur van de beide mitrailleurs niet kon vullen.

De vuurmonden verschoten granaten met een tijdbuis. Deze granaten hoefden geen doel te raken, maar moesten in de nabijheid van het doel exploderen. Een nauwkeurige hoogte- en afstandsmeting, kennis van de kogelbaan en een juiste tempering van de granaten – het instellen van het moment van ontploffing – waren dus van het grootste belang. Hiervoor beschikte de vuurleidingsgroep over moderne richt-, meet- en rekenmiddelen, waarvan de gegevens via een elektrisch circuit naar de

vuurmonden werden gezonden. De stuksbemanning hoefde slechts de loop in de juiste richting te draaien.

Mobilisatie

De opbouw van de grondgebonden luchtverdediging kwam pas in het derde kwart van de jaren dertig goed op gang. Het mag bekend worden geacht dat de wapenleveranties niet het volume hadden waar de legerleiding op hoopte, maar niettemin leverde de binnen- en buitenlandse industrie in gestaag tempo luchtdoelgeschut af. Het aantal eenheden dat het geschut zou bedienen, moest gelijke tred houden met het uitdijende arsenaal.

Het mobilisabele deel van het Korps Luchtdoelartillerie groeide in de jaren 1938-1940 exponentieel, zodat bij de eind september 1938 afgekondigde mobilisatie vanwege de Sudetencrisis een goed aantal batterijen paraat stond. Deze zogeheten 'Buitengewone Oproeping – Uitwendige Veiligheid' (BOUV) verliep voorspoedig, maar bracht wel tekortkomingen aan het licht. Bij de tweede BOUV, in april 1939, waren die grotendeels verholpen.

De 13e Batterij Luchtdoelartillerie kwam tijdens de BOUV van 1939 in beeld. Het batterijpersoneel kwam op 11 april op in Leiden, waar de toenmalige commandant, eerste-luitenant P.G. Jager, met een kleine kernstaf koortsachtig had gewerkt om de nodige voorbereidingen te treffen. Met, deels gevorderde, vrachtauto's was munitie en materieel uit magazijnen in Leiden, Delft en Rotterdam opgehaald. In de namiddag van 11 april vertrok de commandant naar Leidschendam om de stelling te verkennen en de inkwartiering te regelen. Om negen uur 's avond arriveerde de batterij. Na een nacht doorwerken, kon de commandant tevreden vaststellen dat de batterij vuurklaar was.

De batterijbezetting, bijna 140 man, was aanvankelijk in verspreide opstallen op 'Leeuwenbergh' ondergebracht, maar dat bleek niet ideaal. Verderop langs De Vliet stond evenwel villa Westvliet te koop, dat geschikter was. De villa





zelf bood onderdak aan de staf en het batterijbureau; een grote garage in de tuin deed dienst als logies voor het overige personeel. Op het stellingterrein werden barakken gebouwd als slaap- en wachtverblijf, commandopost en munitieberging.

Hoewel de meeste militairen bij gevechtseenheden hun mobilisatietijd vooral gravend doorbrachten, hoefden de luchtdoelartilleristen zich niet vuil te maken. Het mocht zelfs niet. De batterij stond in 'neutraliteitsopstelling' en dat was niet per se de oorlogsbestemming. De minister van Defensie, Adriaan Dijkhoorn, meende na in blik in de schatkist, dat gevechtsdekkingen daarom achterwege konden blijven. De neutraliteitsopstellingen, zo redeneerde hij, zouden bij het uitbreken van vijandelijkheden toch worden verlaten. De commandant van het Commando Luchtverdediging, luitenant-generaal Piet Best, zag dit anders, maar voerde de oekaze plichtsgetrouw uit. Het gevolg: zoals de meeste andere batterijen, stond de 13e in een open veld zonder borstweringen, loopgraven of maskeringen.

De BOUV ging op 28 september 1939 naadloos over in de Algemene Mobilisatie. Was de toestand voor

de gemobiliseerde militairen in april nog gespannen en onzeker geweest, de mobilisatie begon ook 'gewoon' te worden. Althans, de dienstplichtigen waren natuurlijk liever thuis, maar er viel te leven met de situatie. De discipline werd niet al te streng gehandhaafd en de verlofregelingen waren mild. De nieuwe commandant, eerste-luitenant J.J. Bieringa, had de teugels weer aangetrokken, maar zag na verloop van tijd ook wel in dat 'gestrengheid en tucht' beter met mate beleden konden worden.

De batterijbezetting oefende regelmatig, maar erg realistisch waren de oefeningen niet. Wel klom de hartslag gedurende de mobilisatie af en toe naar grote hoogte als een ongeïdentificeerd vliegtuig zich binnen het schootsveld van de batterij begaf. De commandant was gemachtigd tot vuuropening als hij meende dat de Nederlandse neutraliteit werd geschonden. Ook Bieringa moest meer dan eens deze zware beslissing nemen, en meer dan eens kwam de batterij in actie.

Dat maakte het personeel ook bewust van het feit dat de luchtdoelartillerie, ongeacht de afstand tot de landsgrenzen, altijd in de frontlinie lag. Niet elke militair in West-Nederland had die *mindset* wanneer

hij zijn blik omhoog wendde. De inzet van luchtlandingstroepen tijdens de Duitse inval in Noorwegen en Denemarken in april 1940 gaf evenwel te denken.

Een uur in de meidagen

Vanwege de eminente dreiging werden de wachtdiensten in de batterij aangescherpt. 's Nachts werd gekleed geslapen, met de uitrusting voor het grijpen. Bij een alarm moest de wacht de batterij in bedrijf brengen en het overige personeel zich in de looppas, via de Virulylaan, van villa Westvliet naar de stelling spoedden. Het was vaak geoefend, maar de nacht van 9 op 10 mei was anders, nerveuzer. Het broeide.

Het aantal vliegbewegingen was in de laatste weken toegenomen. 's Nachts om kwart over drie meldde de luchtwachtpost in Maassluis weer een onbekend vliegtuig. Het vloog in noordelijke richting. Het alarm bracht de batterijbezetting uit haar slaap. De stuksbemanningen haastten zich door de nacht naar de vuurmonden. De vuurleiding kwam op gang. Het vliegtuig naderde, maar niet alleen. Allengs zwol een donderend geraas aan. Het leek menens, maar er was ook twijfel. Was de oorlog werkelijk uitgebroken? Maar tegen vieren

verdampte alle twijfel toen Duitse bommenwerpers vliegpark Ypenburg aangrepen.

De batterij opende het vuur en boekte spoedig enkele treffers. Het vuur moest tweemaal worden onderbroken om Nederlandse jagers vrij baan te geven. De Duitse vliegers gingen lager vliegen, waardoor het batterijvuur aan effect inboette. De vuurleiding moest werkloos toezien hoe de stuksbemanningen nog probeerden met ongeleid stukkenvuur de aanvallers te treffen, vrijwel machteloos tegen een aanstormende bommenwerper die het op de batterij had gemunt.

In het batterijbureau, probeerde korporaal Jan van Oudheusden, toegevoegd ziekenverpleger, orde op zaken te stellen. Hij trok de nog slapende mannen uit hun bed en voorzag hen van gewermunitie. Daarop spoedde Jan zich in de richting van de batterij. De lucht was vol rondzwermende vliegtuigen en rookwolken. Hij zag een vliegtuig op lage hoogte in de richting van de batterij zwenken.

Het vliegtuig scheerde over de stelling en loste onderwijl zijn bommenvracht. Verstoken van dekkingen wierp de bezetting zich wanhopig tegen de grond. Een bom vernielde de verlaten wachtbarak. Een andere trof een van de stukken. De drukgolven en de scherven maakten zeven slachtoffers. Jan van Oudheusden rende naar de gewonden. Niet veel later hoorden de mannen schoten, niet van boordwapens, maar van handvuurwapens. Overal rond de stelling doken Duitse parachutisten op.

Enkele moedige luchtdoelartilleristen bemanden de oude Spandaus en openden het vuur. De rest van het batterijpersoneel retireerde onder dit dekkingsvuur richting villa Westvliet. Onderweg stuitten zij op 'Leeuwenbergh' op parachutisten, die de terugvallende groep meer verliezen toebracht. Nadat de achterblijvers zoveel mogelijk wapens hadden vernield, trokken zij zich ook uit de stelling terug. Alleen Jan van Oudheusden bleef achter om de gewonden te verzorgen.

Kort daarna bereikten de *Fallschirmjäger* de batterij. Een deel trok verder naar villa Dorrepaal, verderop op het landgoed Leeuwenbergh, pal tegenover de Oude Tolbrug over De Vliet. Van Oudheusden weigerde de gewonde luchtdoelartilleristen achter te laten om Duitse gewonden te behandelen. Wat daarna gebeurde is onzeker, maar later stelden artsen vast dat zijn nieren waren beschadigd als gevolg van zware mishandelingen. Jan van Oudheusden stierf op 20 februari 1943 aan de gevolgen van nierfalen. Na de oorlog werd zijn lichaam herbegraven op de Erebegraafplaats op de Grebbeberg. In 1946 werd hem postuum de Militaire Willems-Orde verleend voor zijn standvastig optreden op het weiland achter landgoed Leeuwenbergh.

Het legaat

De 13e Batterij Luchtdoelartillerie bestond niet meer. Vernietigd, zoals het heet in militair jargon. Om vier uur openden de stukken het vuur. Een uur later werd de stelling met verliezen verlaten. De batterijcommandant, sinds het bombardement spoorloos, was daarna op een motor de stelling opgereden en krijgsgevangen gemaakt. Zijn lichaam, met een granaatscherf in de rug, werd na de strijd teruggevonden.

Bij villa Westvliet ving plaatsvervangend commandant, eerste-luitenant Joop Du Mee, de ontredderde batterijploeg op. Het was duidelijk dat de Duitsers het op

de overgangen over De Vliet hadden voorzien. Du Mee dirigeerde zijn mannen in groepjes de kanaaldijk op en naar de Oude Tolbrug, waar zij, buiten organiek verband en vermengd met andere eenheden, hielpen gevechtshaarden op te rollen en de omgeving te zuiveren. Het meest tot de verbeelding spreekt de aanval op villa Dorrepaal onder leiding van cavalerist George Maduro, waaraan een aantal luchtdoelartilleristen deelnam. Eén van hen, korporaal Gerrit Hekhuizen, kreeg een Bronzen Leeuw voor zijn rol in deze actie.

De 13e Batterij Luchtdoelartillerie wist ongeveer tien vijandelijke vliegtuigen neer te schieten. Twee stukken en het vuurleidingsapparaat bleken de strijd te hebben overleefd. Net als het batterijpersoneel, kreeg dit materieel een nieuwe bestemming bij andere luchtdoelbatterijen rond Den Haag. De eenheid verloor zes man door het bombardement op de stelling en vier tijdens de verdere gevechten op 10 mei. De naam van het elfde slachtoffer, Jan van Oudheusden, is nooit meer aan het monument toegevoegd. De slachtoffers, zij die de eerste oorlogsdag overleefden en het optreden van de 13e Batterij Luchtdoelartillerie tijdens de Duitse luchtlandingen rond Den Haag blijven verbonden met de locatie waar de eenheid op 10 mei 1940 strijd leverde. Het is een bezoek waard.

Groepsfoto bij de Spandau M.25.
(Gemeentearchief Leidschendam-Voorburg)





Luchtfoto MEA

IN DE SERIE "ONDER NEDERLANDSE VLAG"

MARINE ETABLISSEMENT AMSTERDAM

DOOR ESTHER RONNER

Per 1 juli 2018 vertrekt Defensie van het MEA in Amsterdam. Dat is het gevolg van de bestuursovereenkomst die op 5 december 2013 door de Staat der Nederlanden en de gemeente Amsterdam is getekend. Doel van de bestuursovereenkomst is de (her-)ontwikkeling van het marineterrein tot een vernieuwd, openbaar gebied. Van het eeuwenlange verblijf van de marine op Kattenburg zijn onuitwisbare sporen te vinden in de stadsuitleg van Amsterdam en in enkele nog bestaande gebouwen op het marineterrein. Tot de dag van vandaag speelt Defensie op het MEA een faciliterende rol op velerlei gebied, niet alleen voor de eigen organisatie, maar zeker ook voor de Nederlandse samenleving.

'Fort Kattenburg'

Het MEA is gelegen op het eiland Kattenburg aan het IJ. De daar gevestigde marine is voortgekomen uit de Admiraliteit van Amsterdam die al in het midden van de 17de eeuw aan de westzijde van het eiland Kattenburg grond toegewezen had gekregen van het stadsbestuur voor de bouw van een nieuw pakhuis en een scheepstimmerwerf, in ruil voor haar inrichtingen op de eilanden Uilenburg en Rapenburg waar de ruimte te krap was geworden. De naamgeving van het eiland Kattenburg is terug te voeren op een term uit de vestingbouw: verhoogde geschutplatforms achter de vestingwal werden aangeduid als 'katten'. Het eiland Kattenburg wordt al in een resolutie van 1 september 1651 aangeduid met 'Fort Kattenburg'.

Admiraliteiten

In de tijd van de Republiek der Nederlanden waren er vijf zogenaamde admiraliteiten, afdelingen van de oorlogsmarine, actief die hun oorsprong vonden in de Nederlandse Opstand tegen de Spanjaarden. Aanvankelijk beperkten de taken van deze admiraliteiten zich tot het aanleggen van voorraden geschut en scheepsbenodigdheden, het in stand houden van een kleine kern oorlogsschepen ter bewaking van het grondgebied van de Republiek vanaf zee, en het bieden van bescherming aan de omvangrijke koopvaardijvloot. Later werden deze taken uitgebreid met het aanleggen en onderhouden van complete oorlogsvloten.

Eén van die vijf admiraliteiten was de Admiraliteit van Amsterdam, die in 1589 als zelfstandig college erkenning kreeg van de Staten-Generaal. In bestuurlijke zin was de admiraliteit verantwoordelijk schuldig aan de Staten-Generaal en niet aan het stadsbestuur van Amsterdam. Het rechtsgebied van de Admiraliteit van Amsterdam strekte zich uit over de eigen haven, die van Texel en later ook het Vlie. Van alle admiraliteiten was die van Amsterdam veruit de rijkste.

Stadsuitleg

Om het groeiend scheepvaartbedrijf in Amsterdam in de 16de eeuw van

voldoende ruimte te kunnen voorzien was stadsuitbreiding noodzakelijk. Mede door het brandbare karakter van scheepsbouwmaterialen werden scheepstimmerwerven aanvankelijk buiten de stadsmuren van Amsterdam aangelegd. Stadsuitbreiding ging gepaard met landwinning, aanplanting en ophoging van omliggende moerassen en wateren. Zo ontstond aan de oostzijde buiten de stadsmuur een nieuwe wijk, 'de Lastage', waar zich een groot aantal scheepstimmerwerven vestigde. Door toenemende bebouwing in de Lastage ontstond ruimtegebrek terwijl de vraag naar scheepsbouw toenam. Daarom werd besloten om het noordoostelijk deel van de Lastage bouwrijp te maken. Door het graven van sloten en het ophogen van gronden ontstonden er nieuwe eilanden: Uilenburg, Marken (Valkenburg) en Rapenburg. Op de zuidwesthoek van het eiland Uilenburg kreeg de Admiraliteit van Amsterdam een erf toegewezen voor een timmerwerf en een magazijn. Al snel werd de ruimte daar te krap. De timmerwerf verplaatste zich naar de noordzijde van Rapenburg, terwijl het erf op Uilenburg werd aangehouden voor opslag. In 1608 vestigde ook de Verenigde Oost-Indische Compagnie zich op Rapenburg. In de loop van de 17de eeuw ontstond opnieuw een tekort aan ruimte voor pakhuizen en werven op de eilanden en de admiraliteit besloot naar een

alternatieve locatie om te zien. Die werd gevonden op het nieuwe eiland Kattenburg waar de activiteiten verder konden worden opgevoerd. In de volgende jaren zijn er op Kattenburg veel oorlogsschepen gebouwd. Zo werd in 1664 het vlaggenschip *Hollandia* voltooid, waarmee zowel Michiel Adriaansz. de Ruyter als ook Cornelis Tromp en Cornelis Evertsen hebben gevaren.

's Lands Zeemagazijn

Op 12 augustus 1655 sloten de vroedschap van Amsterdam en de admiraliteit een overeenkomst waarbij het westelijk deel van Kattenburg bestemd zou worden voor een groot pakhuis en een aantal scheepswerven. De admiraliteitsraad stelde een bouwcommissie samen waarin onder meer de burgemeesters van Amsterdam en Haarlem zitting hadden. Zij zochten Daniël Stalpaert (1615-1676) aan om een ontwerp te maken voor een groot pakhuis of magazijn en een scheepswerf. Stalpaert was al in 1648 benoemd tot stadsbouwmeester en betrokken geweest bij de bouw van het stadhuis naar een ontwerp van Jacob van Campen (1596-1657). Stalpaert ontwierp een groot magazijn op houten palen in het water zodat schepen er makkelijk konden aanmeren om geladen en gelost te worden. Naast het magazijn werd



's Lands Zeemagazijn en werf in de 17e eeuw (collectie Rijksmuseum)

een werf met een aantal hellingen aan diep water aangelegd voor de aanbouw, uitrusting en reparatie van schepen. De werf werd afgescheiden van de straat door het Poortgebouw met zijn werkplaatsen, kantoren en magazijnen voor de scheepsbouw. Op de raadsvergadering van 28 december 1657 rapporteerde de bouwcommissie "dat den aanbouw en timmering van het Groot Magazijn op Kattenburg, met de huizingen daar annex, benevens de Timmerwerf, tot perfectie was gekomen om tot 's lands dienst aangenomen en geëmploieerd te worden".

Het ontwerp van Stalpaert mondde uit in een nagenoeg vierkant gebouw met vijf verdiepingen en een grote binnenplaats. Onder de binnenplaats bevonden zich tongewelven die dienst deden als regenwaterreservoirs van waaruit schepen met drinkwater werden voorzien. In de gevels waren hijsopeningen aangebracht waardoor goederen geladen en gelost konden worden. Op de begane grond waren aan weerszijden van de hoofdingang de Heerenkamer en het kantoor van de equipagemeester gesitueerd. De overige verdiepingen werden gebruikt voor opslag van scheepsgerei, vaten, zeilen, touw, wapentuig en kanonskogels. Het magazijn dat als het ware op het water dreef, was buitengewoon imposant en trok de aandacht van tal van reizigers die Amsterdam in die tijd bezochten. Bouwhistoricus Vermeulen roemde Stalpaert om het "imponerend rythme (...) vol rustige kracht en niet zonder voorname allure," waarmee de architect "een zuiver utilitair programma op monumentale wijze heeft belichaamd." Een bij uitstek utilitair gebouw, en het eerste in zijn soort.

Ter gelegenheid van de in gebruikname van het magazijn schreef Joost van den Vondel een lofdicht waarin de macht van de Admiraliteit wordt benadrukt: "De Macht van 't vrije land en Zeeraad, om den kam Te heffen uit de vloên, vond raadzaam 't Amsterdam, Op 't nieuwe Kattenburg het wapenslot te bouwen En 't magazijn des lands haar sloopstuijg te betrouwen (...)." Die importantie werd ook nog eens benadrukt door de sculpturen in de timpanen die boven de risalieten

op de gevels waren aangebracht. Vondel omschrijft het in zijn lofdicht als volgt: "Aan d' eens zijde staat 's Lands zeebewind ten toon Op eene waterschulp, verheerlijkt met een kroon Van schepen op het hoofd."

In 1791 brak er in het zeemagazijn een grote brand uit die het gebouw grotendeels in de as heeft gelegd. In de daarop volgende twee jaar is het magazijn herbouwd en al in 1793 weer in gebruik genomen. Om de aangetaste buitenmuren te bedekken is een gele pleisterlaag aangebracht. In 1822 werd boven op de kap van het risaliet aan de werfzijde een klokkentoren geplaatst. Van 1968 tot 1973 heeft het magazijn een ingrijpende verbouwing ondergaan en vanaf 1973 is er niet meer de marine, maar het Scheepvaartmuseum in gevestigd. Het monument heeft tussen 2007 en 2011 een grondige renovatie ondergaan waarbij de binnenplaats met een glazen overkapping is overdekt. Het depot van het museum is nu nog op het marineterrein aanwezig. Dit negentig meter lange en achttien meter hoge gebouw is geheel bekleed met titanium, een duurzaam materiaal dat maakt dat het gebouw bij veranderende licht- en weersomstandigheden telkens een andere aanblik biedt. De titanium dak- en gevelpanelen accentueren het opvallend ontwerp van Liesbeth van der Pol van Dok architecten. In het depot worden tienduizenden objecten bewaard. Naast opslagruimtes zijn er ook restauratie ateliers in het depot.

Poortgebouw

Behalve het zeemagazijn ontwierp Stalpaert ook het poortgebouw, een langwerpig symmetrisch gebouw dat zich uitstrekte langs de Kattenburgerstraat en de werven afschermde van de bebouwing op de rest van het eiland. In het poortgebouw bevonden zich werkvertrekken waaronder een zeilmakerij en woonhuizen van onder meer de onderequipagemeester, de schrijver van de werf en de ondermeestertimmerman. Een deel van dit poortgebouw is verdwenen, maar de ingang van het poortgebouw is nu nog aanwezig aan de kant die met 'de voorwerf' wordt aangeduid. Tegen de muur van het poortgebouw aan de



zijde van de Kattenburgerstraat is een plaquette aangebracht die herinnert aan de tijd dat Vincent van Gogh op de werf vertoefde. Hij logeerde enige tijd bij zijn oom, Jan van Gogh, die toen commandant van de werf was. Tegenwoordig wordt het poortgebouw verhuurd aan externe partijen.

Scheepsbouw

Scheepsbouw was in de 17de eeuw een ambacht dat sterk werd bepaald door regionale tradities. Op de werf in Amsterdam bouwde men naar een 'bestek', een contract waarin de afmetingen en voornaamste specificaties van het te bouwen schip waren vastgelegd. Bij deze bouwmethodes werd echter geen gebruik gemaakt van scheepstekeningen of schaalmodellen, in tegenstelling tot de scheepsbouwmethodes in Engeland en Frankrijk. Het voordeel van tekeningen was dat geslaagde ontwerpen met grote nauwkeurigheid konden worden nagemaakt en bovendien konden bestaande ontwerpen op papier makkelijk worden gewijzigd voordat met de bouw werd begonnen. Door het werven van scheepsbouwmeesters uit Engeland werden deze nieuwe scheepsbouwmethodes op de werf in Amsterdam in praktijk gebracht. Scheepsbouw heeft in de 18de en 19de eeuw een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Door het gebruik van nieuwe materialen (ijzer en staal) en technieken werden schepen steeds groter en breder en kregen meer diepgang waardoor ze niet meer door de Oosterdoksluis, de verbinding

tussen het IJ en het Oosterdok, konden varen. Met de steeds groeiende afmetingen van schepen werd de toestand onhoudbaar met als gevolg dat in 1905 de Oosterdoksluis werd opgeruimd. De capaciteit van de werf in Amsterdam was door de situationele omstandigheid beperkt, terwijl men in het buitenland in het begin van de 20de eeuw schepen bouwde van rond de 20.000 ton. Uiteindelijk heeft dit tot de liquidatie van de werf in Amsterdam geleid. Door de jaren heen zijn er op de werf honderden schepen gebouwd. Voor zover bekend was de Harderwijk het eerste schip dat van de werf op Kattenburg van stapel liep. Het laatste schip van de werf is de kanonneerboot Zr. Ms. Gruno. Op 4 juli 1915 sloot de werf definitief zijn poorten. Vanaf dat moment heet het terrein 'Marine-etablissement'.

Het MEA na 1915

Het Marine-etablissement kreeg in de eerste plaats een magazijnfunctie voor de aanschaf, keuring, opslag en verstrekking van materialen en goederen voor de vloot, vooral kleding, kooigoederen, levensmiddelen en scheepsinventarissen. Daarnaast leverde het etablissement geschut en allerlei magazijngoederen aan andere departementen. Verder droeg het etablissement zorg voor de conservering van opgelegde kleine vaartuigen en ten slotte verleende het diensten aan te Amsterdam vertoevende marineschepen of andere marine-eenheden. Zo verschaftte het etablissement onder meer onderdak aan de dienst der draadloze telegrafie, de militaire kunstwacht, de marine inlichtingendienst, de geneeskundige dienst, de chef van de inschietplaats voor torpedo's, en opleidingen voor monteurs, seiners, koks en hofmeesters. Ook kregen tal van opleidingscentra op het MEA hun basis. Zo kwamen er de Verbindingsschool, de Technische Opleiding Koninklijke Marine (TOKM), de Radiodienst, de Radio-radarschool en de Marine Vrouwen Afdeling (MARVA).

Het Marine-etablissement omvatte vanaf 1915 niet meer het gehele werfterrein. Alleen het zuidwestelijk en het noordoostelijk deel was nog in gebruik. Met uitzondering van de

Tweede Wereldoorlog is de krijgsmacht tot op de dag van vandaag op het MEA aanwezig geweest. In de oorlogsjaren hebben de Duitsers een aantal bunkers op het terrein aangelegd waarvan er nu nog enkele over zijn. In 1962 werd het westelijk deel van het marineterrein gesloopt voor de bouw van de IJtunnel. Naast de marine vestigden er zich eenheden van de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Marechaussee op het terrein. Sinds 2005 is er het facilitair steunpunt voor de gehele krijgsmacht gevestigd.

In het kader van het Nederlandse EU-voorzitterschap in de eerste helft van 2016 is het MEA door de Ministerraad als centrale locatie aangewezen voor het houden van vergaderingen en conferenties. Bij tal van grote evenementen in Amsterdam levert de marine ondersteuning aan politie en brandweer en speelt het MEA een faciliterende rol bij staatsbezoeken, de inhuldiging van Koning Willem-Alexander in 2013, de 4 mei-herdenking, de intocht van Sinterklaas en Sail Amsterdam.

Door de aanwezigheid van het Dienstencentrum Werving en Selectie (Personeelslogistiek) hebben de meeste aankomende defensiemedewerkers, zowel burgers als militairen, een eerste kennismaking met een kazerne bij het MEA in Amsterdam opgedaan.

Met de opening begin dit jaar van een beweegbare fiets- en voetgangersbrug

is een nieuw deel van het marineterrein publiek toegankelijk geworden. De brug verbindt de Dijksgracht met het marineterrein. In de gebouwen op de voorwerf, nu openbaar terrein, hebben nieuwe huurders hun intrede gedaan. Tussen voorwerf en het (niet voor publiek toegankelijke) overige deel van het terrein is een hek geplaatst. In de komende jaren vindt verdere herontwikkeling van het terrein plaats. Defensie vertrekt op termijn van het MEA, maar laat in Amsterdam onuitwisbare sporen en herinneringen achter. De traditionele vlaggenstandaard bij de ingang van het MEA heeft inmiddels een plekje gekregen op de marinekazerne in Den Helder.

BRONNEN

Boscher, Ph.M., 'Amsterdam als marinebasis, van 's Lands werf tot Marine-etablissement', in 'Marineblad' (1965-4)

Lemmers, A., Van werf tot facilitair complex, 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg (Den Haag 2005)

BEELDMATERIAAL
Collectie NIMH



Mariniers in actie tijdens Sail Amsterdam



EEN KOUDE VERKENNING

HET NMM IN MONGOLIË

DOOR HEDWIG SAAM

In 2017 staat het Nationaal Militair Museum in het teken van Genghis Khan. Ter voorbereiding op dit thema bezocht de directeur van het NMM, Hedwig Saam, begin dit jaar met enkele collega's van het NMM Mongolië. Hieronder een verslag van haar bevindingen.

20

Binnen in het hotel met de lieflijke naam Shangri-La, was het nog behaaglijk warm. Eenmaal buiten,

in de winderige straten van Inner Mongolia-hoofdstad Hohhot, was het echter ijsig koud. De thermometer

gaf die ochtend in februari -18 aan, de gevoelstemperatuur lag ver onder de -20. In februari -niet eens de allerkoudste maand- bezochten conservator Public History Dirk Staat, algemeen directeur KSD Paul van Vlijmen en ik in China de autonome regio Inner Mongolia. Hier leefde en stierf een van de werelds grootste krijgsheren; Genghis Khan. In 2017 wijdt het NMM een grote tentoonstelling aan deze mythische figuur en aan zijn opvolgers, onder wie kleinzoon Kublai Khan die uiteindelijk het grootste rijk ooit zou vestigen. Het doel van ons bezoek aan Hohhot was in de eerste plaats om de voor de tentoonstelling noodzakelijke museale bruiklenen, waarvan vele er de classificatie 'national treasure' dragen, te bekijken en te beoordelen op hun bruikbaarheid. Onze Chinese gastheren vonden het bezoek aan hun immens

grote museum en het bezichtigen van de collecties echter niet genoeg. En zo stapten wij op een vroege, extreem koude ochtend in Hohhot in de auto voor een rit door het besneeuwde Mongoolse landschap op weg naar het mausoleum van Genghis Khan. Inner Mongolia neemt qua omvang bijna eenderde van het land China in beslag. In deze enorme regio staan veeteelt en vleesproductie centraal, maar ook cashmere en melk komen hier vandaan. De provincie herbergt echter ook bijna een kwart van de totale wereldvoorraad kolen. In combinatie met de vondst van allerlei andere delfstoffen, onderging dit deel van China de afgelopen jaren dan ook een onstuimige economische groei van gemiddeld 11% per jaar. Bestaande provinciesteden zoals Hohhot, hebben nu een skyline die wordt gedomineerd door bouwkransen en hoogbouw. Op andere plekken verrezen complete nieuwe steden zoals Ordos. Op de snelweg worden we voortdurend ingehaald door grote auto's van bekende Europese merken. Met name Volkswagens blijken populair.

Het duurt een tijdje voor we de stad Hohhot en de industrie achter ons hebben gelaten. In februari is het landschap bruin en dor. Maar in de zomer bevinden zich hier de sappige groene weiden waar de runderen en schapen grazen. Talloze kleine en grote 'Yangtze' rivieren doorsnijden dit heuvelige landschap. In de 12^e en

13^e eeuw doorkruisten nomadische stammen te paard deze streken. Genghis Khan behoorde tot zo'n stam, de Borjigin. Het leven was hard, de stammen bestreden elkaar op leven en dood. Strategische allianties, bijvoorbeeld door middel van huwelijken, waren noodzaak om te overleven. Tegen de tijd dat Genghis 20 jaar oud was, ontstond bij hem het idee om de elkaar rivaliserende stammen, onder één gezag te verenigen. In korte tijd bracht hij een leger bij elkaar van 20.000 man. In combinatie met Genghis goed ontwikkelde militaire tactische en psychologische inzichten, vormde dit leger het begin van een ongebreidelde opmars in zowel oostelijke als westelijke richting.

De huidige inwoners van Inner Mongolia zijn trots op hun eigen geschiedenis. De musea in Hohhot en Ordos zijn grotendeels gewijd aan de geschiedenis van Genghis Khan en de eigen nomadische cultuur. De vruchtbare, groene graslanden bepalen zelfs in letterlijke zin de inrichting van het museum in Hohhot. De zalen hebben elk een eigen thema dat een ander aspect van de aan de graslanden verbonden geschiedenis belicht. Tijdens de overvloedige diners die onze gastheren aanrichten, worden de graslanden vervolgens emotioneel bezongen. Weinig originele objecten uit Genghis tijd zijn echter bewaard gebleven. Het is een enorm voorrecht dat het weinige dat er nog wel is, waaronder gouden zadels, straks in het NMM te zien zal zijn.

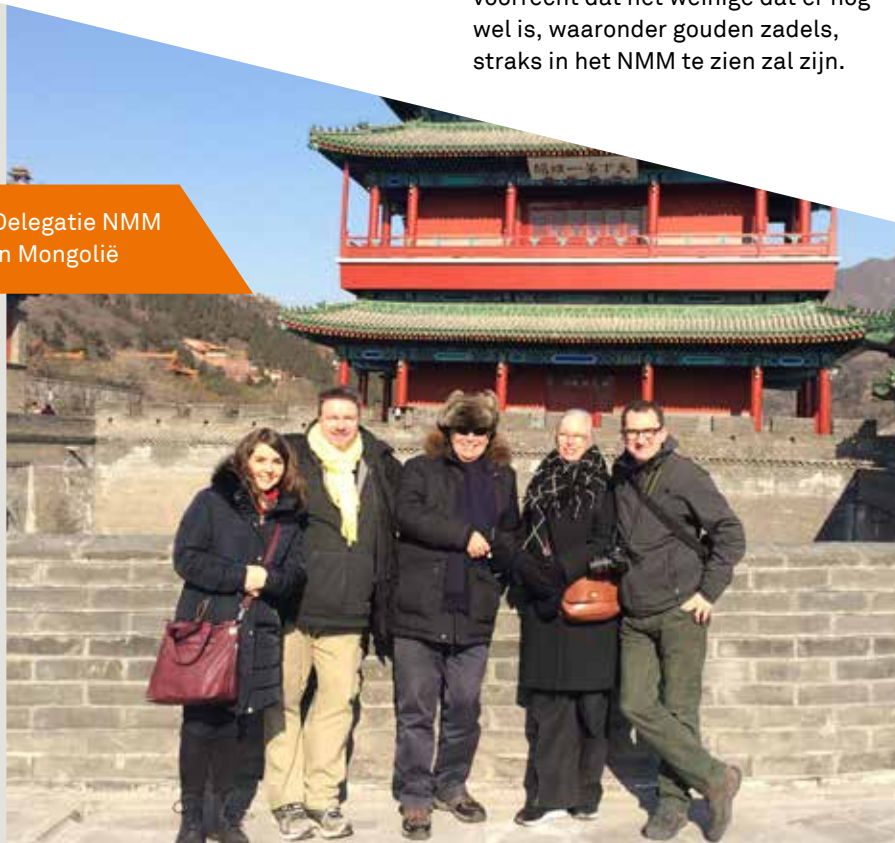
Na vier uur rijden arriveert de auto in Ordos waar we de nacht doorbrengen. De volgende ochtend, die nog kouder dan in Hohhot blijkt te zijn, rijden we naar ons doel, het mausoleum van Genghis Khan. Het woord mausoleum suggereert dat de grote krijgsheer hier begraven zou liggen. In werkelijkheid weet niemand waar de exacte plek is. Volgens overlevering zou hij hebben gezegd op deze plek te willen sterven. Zeker is het echter niet. Een andere mythe vertelt dat na Genghis' begrafenis, niet alleen iedereen die hierbij betrokken was, gedood werd, maar dat er ook een rivier over zijn graf werd omgeleid. Dit alles om het graf onvindbaar te maken. Toch worden op de plek van het mausoleum al ruim 800 jaar bezittingen van Genghis onafgebroken bewaakt door monniken. Hoewel ook dat niets zegt over de eventuele oorspronkelijke eigenaar, zijn het in elk geval originele historische objecten uit de tijd van Genghis.

Buiten, voor het gebouw, liggen gele kussentjes bij een groot wierook vat. De Chinezen in ons gezelschap knielen en bidden, zonder uitzondering, even kort. Eenmaal binnen worden we ontvangen in een hal waarin een groot gouden beeld op een altaar staat. En daar, en op dat moment, wordt mij duidelijk welke status Genghis Khan in de Chinese geschiedenis heeft. We bevinden ons niet in een mausoleum, maar in een tempel en Genghis Khan is geen historische figuur, hij is letterlijk god.

Na het bezoek aan het mausoleum nemen onze gastheren ons voor een laatste keer mee naar een restaurant. In het midden van de meer dan reusachtige ronde eettafel, is een miniatuur landschapje gecreëerd, in een groene weide staan een kleine nomaden tent en twee kleine mensfiguurtjes. Het landschapje wordt doorsneden door een kronkelende rivier. Om dit tafereel heen, draaien de gerechten rustig hun rondje om de tafel tot we er allemaal een hapje van hebben genomen. Voor een laatste keer bezingen onze gastheren de groene graslanden.

De tentoonstelling 'Genghis Khan and the rise of the Mogul Khans' opent in februari 2017.

Delegatie NMM
in Mongolië





De vlag arriveert bij het NMM.
(Ministerie van Defensie)

UNICUM IN HET NMM

'THE 48 STAR FLAG THAT LED THE FIRST AMERICANS TO UTAH BEACH ON D-DAY, JUNE 6, 1944'

DOOR PAUL VAN BRAKEL

Dit is een ongebruikelijk lange titel voor een tijdelijke tentoonstelling, waar in de regel pakkende termen worden gebruikt. Uiteindelijk vonden wij dat dit het best de bijzondere waarde van het object aanduidt: een getuigenis die aanwezig was bij het begeleiden van de eerste Amerikanen naar Utah Beach tijdens de landingen op D-Day. De titel is afkomstig uit de catalogus van veilinghuis Heritage Auction in Dalles, Texas, USA, waar een Nederlandse zakenman hem kocht voor een krappe half miljoen euro. Deze zakenman hecht er veel waarde aan dat het object voor iedereen te zien is en stelt hem in permante bruikleen aan het museum. Het ministerie van Defensie heeft deze bijzondere geste met groot ceremonie opgepakt.



De aankomst van de vlag zal velen niet ontgaan zijn door de media-aandacht die het heeft opgeleverd. Op 15 september jl. werd hij ingevlogen met een Chinook helikopter in aanwezigheid van een gemêleerd gezelschap: veteranen, vertegenwoordigers van de Amerikaanse ambassade, actief dienenden van de Amerikaanse *82nd Airborne Division*, Nederlands militairen van alle krijgsmachtdelen, vertegenwoordigers van de Koninklijke Stichting Defensiemusea en consortium, en uiteindelijk de minister van Defensie. De jongste veteraan was 92 jaar oud. Het ceremoniële ontvangst riep met name bij deze groep veel emoties op. Na de landing vond de overdracht plaats aan minister Hennis-Plasschaert, die het op haar beurt overdroeg aan de

vestigingsdirecteur mevrouw Saam. Vanaf dat moment is de vlag in het NMM te bezichtigen in een speciaal voor deze gelegenheid ingerichte tentoonstelling.

Wat maakt deze vlag zo bijzonder? Voor de nieuwe eigenaar speelt het motief dat vrijheid niet vanzelfsprekend is en bevochten moet worden, een grote rol. Daarbij komt het feit dat velen op 6 juni 1944 het leven gelaten hebben in de strijd in Normandië. De vlag draagt deze motieven in zich omdat het aanwezig was bij dit keerpunt in de Tweede Wereldoorlog: het begin van de bevrijding van de Duitse bezetting in West-Europa.

De vlag wapperde op het achterdek van de 'Landing Craft Control 60' (LCC 60), een verkenningsvaartuig dat is ingezet bij de Operatie *Overlord*. Dit is de codenaam voor de inval van de geallieerden in west Europa. D-Day, de oversteek over het Kanaal naar de Normandische Kust, was een fase van deze overkoepelende operatie onder de codenaam Operatie *Neptune*. De LCC's kregen opdracht de landingsvaartuigen beladen met manschappen en materieel langs mijnen en zandbanken naar de juiste stranden te begeleiden. De LCC 60 kreeg, tezamen met twee andere verkenningsvaartuigen, opdracht de aanvalsgolven van de zogenaamde 'Green Task Group' te begeleiden naar Utah Beach. Omdat Utah Beach aan de meest noordelijke kant van Normandië ligt, zijn het juist de Amerikanen met deze bestemming geweest die als eerst voet aan wal

hebben gezet.

Het tijdstip van de eerste amfibische landingen stond gepland op halfzeven 's ochtends Engelse tijd (H-hour). Van de drie LCC's, ingezet voor Utah Beach, zijn er vanaf het begin al twee uitgeschakeld, waardoor de LCC 60 als enige overbleef om de klus te klaren. De veertienkoppige bemanning heeft uiteindelijk de opdracht weten te volbrengen door steeds weer opnieuw terug te varen om de volgende aanvalsgolf zo goed mogelijk te begeleiden. Geluk speelde hierbij ook parten. Door de sterke wind, de stroming in het gebied en de rook die af en toe het zicht ontnam, kwam de eerste landingsgolf zo'n 2.000 meter zuidelijker dan het beoogde punt uit. Het bleek een punt te zijn waar de Duitse tegenstand juist minder heftig was waardoor de landingen makkelijker uitgevoerd konden worden. Ook wist de LCC 60 de landingsvaartuigen op deze plaats dichterbij de kust te brengen. Een niet onaanzienlijke tijdswinst voor het gehele verloop. Uiteindelijk heeft hij op 6 juni 1944 negentien bestormingen begeleid. De LCC 60, mét de vlag, heeft in West-Europa aan meerdere amfibische operaties deelgenomen. Vóór D-Day, in 1943, was het betrokken bij de landingen op Sicilië, en later in de zomer van 1944 bij de landingen aan de Zuid-Franse Middellandse Zee kust tijdens de operatie *Dragoon*. Een Nederlands tintje krijgt dit geheel wanneer we de bemanning nader beschouwen. De kapitein van de LCC 60 was Howard van der Beek, een telg uit een Nederlandse



Howard van der Beek
(1917-2014)



Wapperend op de achtersteven van LCC 60.



Ontvouwen voor de aanwezige veteranen. (Ministerie van Defensie)

immigrantenfamilie. De grootvader van Howard, Jan van der Beek, emigreerde in 1890 vanuit het Zuid-Hollandse Emmikhoven naar de staat Colorado in de Verenigde Staten. Hij begon daar een boerenbedrijf. Door droogte en misoogsten zocht de familie het heil elders en trokken naar Pella in Iowa. Teunis vander Beek (Howard's vader) trok met zijn gezin naar het nabijgelegen Oskaloosa. Van deze twee plaatsen is bekend dat veel Nederlandse immigranten zijn neergestreken en hebben daarom als bijnaam Dutch Towns. Tijdens de voorrondes van de recente presidentsverkiezingen heeft de Nederlandse media om die reden deze plaatsen nog eens bezocht om de opinies van de bevolking te peilen. Howard van der Beek, geboren in Oskaloosa in 1917, brak met de traditie door geen boer te worden. Hij is Engels gaan studeren. Na zijn afstuderen meldde hij zich bij de marine waar hij is opgeleid als *Scout*

& *Raider* (de voorloper van de huidige *Navy Seal's*). Deze eenheden werden getraind voor waarnemings- en vernielingstaken.

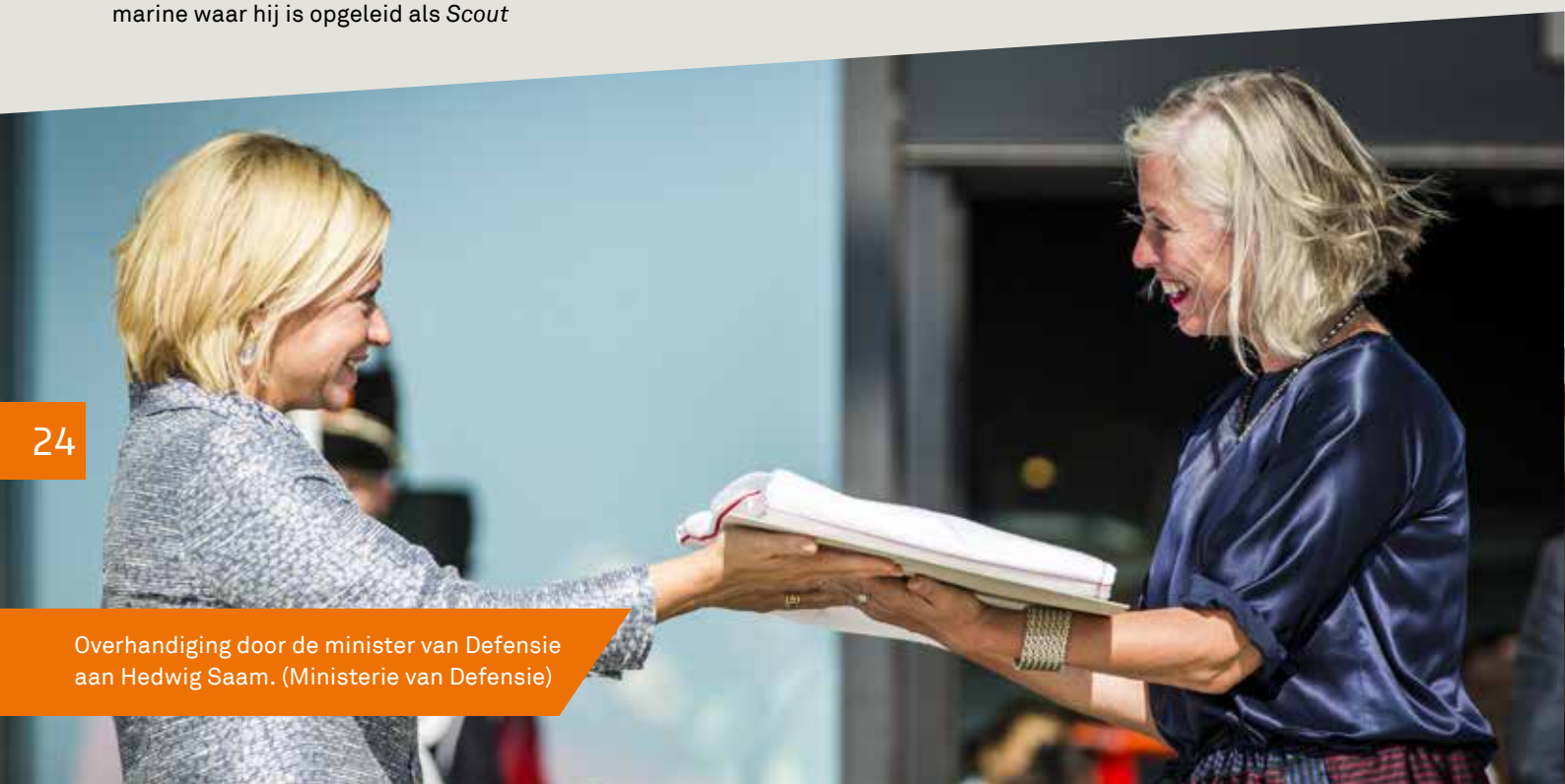
Na de oorlog keert hij terug in zijn oude vak en wordt leraar Engels. Dit blijft hij tot zijn pensioen en publiceert op zijn vakgebied. Hij trouwt in 1945 en krijgt twee zoons.

Aan het einde van de oorlog heeft hij de vlag van 'zijn' LCC 60 gestreken en netjes opgevouwen meegenomen in zijn PSU-kist. Bij thuiskomst heeft hij hem in zijn kelder bewaard. Journalisten van de Wegener Groep hebben in het kader van de overdracht aan het museum een van zijn zoons (inmiddels zestiger) weten op te sporen. Deze vertelde dat hij altijd geweten heeft dat er een vlag in de kelder lag, waar zijn vader een bijzondere band mee had. Howard zelf vertelde er nooit over tegen zijn

kinderen. Zoals het kinderen betaamt, hebben dingen waar een zweem van mystiek omheen hangt juist een extra aantrekkingskracht. Heel stiekem ging hij met zijn broertje af en toe naar de vlag kijken.

Howard heeft een hoge leeftijd bereikt. Hij overlijdt in 2014 op 97-jarige leeftijd. Pas op zijn 92e, vier jaar voor zijn overlijden, komt hij met de vlag voor de dag en brengt zijn verhaal voor het eerst naar buiten.

De vlag zelf is in een kwetsbare staat geraakt door het gebruik in weer en wind. De zilte lucht op het water, de rook van de motoren en natuurlijk de rondvliegende kogels hebben hun sporen achtergelaten. Volgens Howard zit er een kogelgat op het blauwe deel, herkenbaar aan het gaaf gevormde gat zonder rafels.



Overhandiging door de minister van Defensie aan Hedwig Saam. (Ministerie van Defensie)

The 48 Star Flag that Led the First Americans to Utah Beach on D-Day June 6, 1944



De '48 star flag' op zijn plaats in het museum. (Ministerie van Defensie)

De tentoonstelling zoals deze in het NMM te zien is, kent een drietal onderdelen. Eerst wordt de vlag nader geduid. Zoals menigeen weet, stellen de sterren het aantal staten voor. In de situatie van de jaren veertig waren het er 48 die tezamen de Verenigde Staten vormden. In 1959 kwam er een ster bij door de toevoeging van Alaska en in 1960 de zestigste ster door de toevoeging van Hawaï. Daarnaast hebben we de symboliek van de Amerikaanse vlag onder de aandacht gebracht. Heel de wereld weet hoe de Amerikaanse vlag eruitziet. We zien hem overal terug in verschillende vormen. De vlag symboliseert de westerse wereld, vrijheid en democratie, maar staat

ook voor massaconsumptie en imperialisme. Eenieder gaat met de vlag op zijn eigen manier aan de haal, hetzij negatief of positief. We kennen allemaal de beelden van sporters die een ererondje maken omhuld met de vlag, maar ook de vlagverbrandingen bij protesten elders in de wereld. Er is gekozen een overzicht te maken van het gebruik van de vlag vanaf de Tweede Wereldoorlog tot nu door de ogen van fotografen aangesloten bij Magnum*, die tijdens hun werk de vlag in allerlei situaties tegenkwamen. Het derde deel van de tentoonstelling laat de uitrusting zien van militairen zoals zij er tijdens de landingen uit zagen.

Een foto overzicht geeft de landingen weer. Enkele luchtfoto's van de ochtend van die 6e juni tonen hoe dicht en massaal de schepen tot Utah Beach hebben weten te kunnen komen.

** Internationaal collectief van persfotografen. Het kent een strenge ballotage. In dit collectief zitten mensen met een grote reputatie op het vlak van fotografie. In de regel maken zijn sterke beelden, vaak op het snijvlak van pers- en kunstfotografie.*



NMM TANKEVENT 2016

Op zondag 28 augustus waren wij, Vrienden van het Nationaal Militair Museum, in de gelegenheid het feest van de tanks te bezoeken. Ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van de Tank als "beast of war" (1916-2016) organiseerde ons museum een Tankevenement op 27 en 28 augustus.

De vrienden werden in staat gesteld tegen gereduceerd tarief 300 toegangkaartjes te verkrijgen. Deze voorkeursbehandeling was nodig want er waren velen die teleurgesteld werden. Met 5000 plaatskaarten per dag was het hele weekend uitverkocht.

Toch voelde het niet bijzonder druk. Het terrein waarop ons museum ligt kan een dergelijke hoeveelheid mensen makkelijk aan. Ook de spiksplinter nieuwe arena was ruim bemeten voor het aantal zitplaatsen.

Het witte beton werd afgewisseld met groenstroken waardoer de toeschouwers niet als haringen in een ton zaten. De afstand tot de rijstroken, het zand van de arena, daar waar het echt gebeurde, was niet te groot en de fotografen konden maximaal hun plaatjes schieten.

De tanks werden in hun periodes bij elkaar gepresenteerd. Daardoor was de ontwikkeling vanaf de MK 1 (1916) tot de Leopard 2 A6 (2016) goed te zien. Voorzien van duidelijk en vooral deskundig commentaar van museum medewerkers via een goed functionerend luidsprekersysteem werden wij fijntjes op de details van de diverse tank typen gewezen.

Met medewerking van de Koninklijke Landmacht, het Koninklijk Legermuseum uit België, het Britse (Bovington) Tankmuseum, het

Panzermuseum uit Munster van onze oosterburen en vele privé bruiklenen slaagde ons museum erin om van het idee dat zeven jaar geleden ontstond een buitenterrein te ontwikkelen, te gaan naar een wervelende show die ons de gehele ontwikkeling van het pantserwapen liet zien.

De show sloot af met een balletvoorstelling door een Leopard 2A6 op een stuk opera waarbij alle stoppen uit de kast werden gehaald. De 60 ton zware tank draaide moeiteloos pirouettes in mul zand met de toren neutraal, met de toren gestabiliseerd, vooruit rijdend, met 40km per uur achteruit rijdend, helling op helling af. De snelheid, bewegelijkheid en bijna de letaliteit van dit zware middel werd duidelijk, bijna poëtisch getoond. Een prachtige afsluiting van een bijzondere dag.





VRIJWILLIGER IN HET NMM

DOOR PAULA IN DEN BOSCH

Mij werd gevraagd dit stukje te schrijven. Heel stoer zei ik ja. Maar help, wat moet ik toch zeggen...

Moet ik zeggen dat ik 57 jaar ben en dat ik dat prima vind..

Dat ik twee kinderen heb op wie ik waanzinnig trots ben, gewoon omdat het leuke mensen geworden zijn die met een open en nieuwsgierige blik de wereld in kijken. Moet ik dan zeggen dat ik sinds kort met Richard samenwoon en dat ik dankbaar ben dat ik zo'n geweldige lieve en wijze man heb mogen ontmoeten.

Wat ik zeker kan zeggen is hoe ik bij het NMM beland ben. Dat ik in 2013 de hele zomer meegeholpen heb met de viering van het feit dat het 700 jaar geleden was dat de vrede van Utrecht werd gesloten. Deze viering werd afgesloten met het Festival de Basis. Zodoende was ik vaak op de vliegbasis te vinden en zag dat enorme gebouw staan. Liefde op het eerste gezicht! Wat een prachtig gebouw. Daar moest ik zijn. Niet gehinderd door enige kennis van 'legerspullen' of affiniteit met Defensie besloot ik te solliciteren naar de functie van vrijwilliger. Dat is gelukt. Inmiddels zit het wel goed met de affiniteit en aan de kennis wordt gewerkt. Ik kan natuurlijk ook vertellen dat ik ruim 8 jaar voor de Culturele Zondagen heb gewerkt en ook een paar jaar bij het Gilde, beide in Utrecht. En ook bij de VV in Soest. Dit allemaal vrijwillig omdat de teek roet in mijn 'carriere'eten heeft gegoooid.

Na 10 jaar tobben bleek ik de ziekte van Lyme te hebben. Ik heb geleerd er goed mee te kunnen functioneren. Maar niet elke dag. Oh ja, ik kan natuurlijk ook vertellen dat ik vroeger groepsreizen heb georganiseerd. Maar ook dat ik o.a. supervisor in een callcenter geweest ben en in een boekwinkel gewerkt heb.

Misschien vindt men het leuk om te horen dat ik graag lees, dolgraag reis en naar theater ga. Dat ik van winkelen houd en heel graag bridge en dat niet eens heel slecht. Dat ik sneeuwballen verzamel (van die kitscherige glazen bollen uit souvenirwinkels). Ik koop ze zelf of mensen nemen ze voor me mee. Ik heb er al best veel. Deze hobby is ontstaan uit het feit dat ik best impulsief kan zijn en heb moeten leren om 'alles even in mijn hoofd neer te laten dwarrelen' voordat ik reageer of ga piekeren of oordelen.

Als ik dit verteld heb kan men een beetje een indruk van mij krijgen. Ja dit ga ik vertellen.



Nieuwe vrienden

R. Blaauw - Purmerend
J.W.H. Schreurs - Soest
H. Eeden, van - Amersfoort
A. Eeden, van - Amersfoort
T. Pol, van de - Dublin
W. Rensen - Soesterberg
P. Mensert - Gouda
J. Ellens - Soesterberg
A. Rossum, van - Rotterdam
D.C. Berg, van den - Bilthoven
R. Berg, van den - Bilthoven
W.J.J. Lassche - 's-Jansklooster
V. Gozeling - Bilthoven
J. Aerts - Eindhoven
R. Steenbakkers - Gemonde
E. Hal, van - Tiel
P. Berends - Nieuwegein
R. Heinsman - 's-Hertogenbosch
M. Kikkert - Reeuwijk
W. Anneveld - Ede
E. Hufner - Baarn
D.H. Ottema - Barneveld
R. Leenen - Wageningen
E. Groot - Groningen
R. Oorschot, van - Schijndel
C.P. Segaar - Ede
R. Langenberg-Verheul - Lopik
J. Dijk, van - Zeist
M. Korting - Holten
R. Vries, de - Heemstede
C. Dijk, van - Zeist
P.C. Appel - Ouddorp Zh
J.H.A. Sluis - Leusden
Y. Brink, van den - Veenendaal
P. Schouten - Amersfoort
J.H. Kessel, van - Amersfoort
G. Hendrix - Kerkrade
J. Nagel - Tiel
W.F. Dijksterhuis - Bilthoven
A.H. Vegt, van der - Rutten
B. Langenberg - Lopik
N.W. Goedhart - Zeist
M. Wijnen - Enschede
N. Bree, de - Driebergen
C. Meij, van der - Driebergen
W. Linde, van der - Austerlitz
M. Vonk - Driebergen
R. Vonk - Driebergen
R. Dijksterhuis - Bilthoven

S. Zuierveld - Almere
A. Schoonderwal - Woerden
F. Top, van den - Zeist
N. Merkestein, van - Amersfoort
J. Kelderman - Amersfoort
J. Belddijk-Janssen - Biddinghuizen
D. Dorschman - Dronten
J. Prins - Emmen
J.C. Robben - Halsteren
M. Papp - Amersfoort
G. Smith - Zeist
J. Winter - Amersfoort
T. Verbunt - Middelburg
P. Poortinga - Nijmegen
L. Bouwman - Amstelveen
R. Paardekooper - Den Haag
E. Schoonhoven, van - Werkendam
C. Katalin - Amersfoort
S. Haersma Buma, van - Delft
P. Pol, van der - Uden
R. Niemeijer - Den Dolder
A.J. Duuren, van - Schiedam
K.G. Huis - Dronten
A. Bruin, de - Puttershoek
W.P. Mijtelen, ter - Amsterdam
R. Neef, de - Uitgeest
H. Loenen, van - Wageningen
A. Bruggeman - Zeist
S. Bouman - Giessen
J.S. Pauw - Maarssen
B.J. Bosch, van den - Veenendaal
H. Isings - Leusden
F. Schot - Loosdrecht
R. Henten, van - Hilversum
P.W. Breevaart - Putten
E. Kleinpaste - Zelhem
D. Scherjon - Leiden
E. Beldman - Herwijnen
D. Luchtenburg - Soest
J. Zeekant - Rijswijk
M. Brink, van den - Leusden
H. Wilms - Soest
A. Vries, de - Veenendaal
T. Luchtenburg - Soest
C. Groeneveld - Harderwijk
H. Schaap - Uithoorn
S.J. Kemp - Maarn
P. Vries, de - Obdam
P. Dorland - Baarn
A.G.P. Rooijen, van - Bunnik
M.J. Oest, van - Almelo

A. Tariq - Utrecht
H.J. Rademaker - Amersfoort
R.M. Luijer - Den Haag
J.L. Karrenbeld - Vleuten
A. Groot, de - Beinsdorp (hillegom)
A. Padt, van der - Bochooltz
C. Hoegge, van - Ede
A.M. Krechting - Oostkapelle
M. Frowijn - Almere-Buiten
P. Arnhem, van - Soest
H. Zandstra - Soest
D.H. Beukenhorst - Amsterdam
E. Scheper - Huizen
D. Staats - Nijkerk
R. Prins - Uden
N. Beek, van - Pijnacker
G. Putten, van - Soest
R. Bot - Rijswijk
A. Gool, van - Almere
B. Lukkien - Ederveen
H.C.J. Rath - Rotterdam
A. Verweij - Enschede
C. Kranenborg - Blijham
J.M. Berg, van den - Soest
R.H. Cate, ten - De Bilt
W. Jong, de - Zeist
A. Veenstra - Breukelen
M. Dijk, van - Breukelen
M. Dijk, van - Breukelen
R. Daniëls - Lieshout
A. Jansen - Soest
A. Etten, van - Zaandam
R. Berkouwer - Amersfoort
T. Westerveld - Soest
M. Schijndel, van - Lepelstraat
S. Jager - Eelde
D. Milet de Saint Aubin - Leiden
B. Slaats - Tilburg
G. Wanders - Eerbeek
M. Santen, van - Leusden
W.M. Bos - Maarssen Stichtse Vecht
C. Schoenmakers - Woerden
M. Westerveld-Lenarduzzi - Soest
J. Hollenberg - Vlaardingen
H.H.P. Gordijn - Zeist
H.J.C. Elser - Amsterdam
P. Vliet, van - Leidschendam
H. Balvers-Gerritsen - Soest
E. Eijden, van - Zeist
R. Gercama - Soest
B. Ginkel, van - Soesterberg
R. Duve - Delfgauw
R. Hengeveld - Amersfoort

Colofon

Magazine verschijnt
driemaal per jaar

Redactie

Erwin Vonk
Willem Bogaard
Rink Gercama
Sven Maaskant
Esther Ronner

Vormgeving

Elco Roest, Nivo, Delfgauw
in samenwerking met Fabrique,
Amsterdam

Drukwerk

Nivo, Delfgauw

Uitgever

Stichting Vrienden van het
Nationaal Militair Museum

Secretariaat

Stichting Vrienden NMM
Postbus 6, 3760 AA Soest
Tel: (085) 0036013
e-mail:
secretariaatvrienden@nmm.nl
website: www.vriendennmm.nl

webmaster

Jeroen Klaphake

Ook vriend worden?

Zie www.vriendennmm.nl

Uw vriendschap wordt beloond
met dit magazine en gratis
toegang tot ons museum en
uitnodigingen voor vrienden-
dagen en vernissages.

