



NMMAGAZINE

APRIL 2017

- 2 Van de voorzitter
- 3 Oren, ogen en tanden: Preview van een eeuw Marinevluchtdienst
- 8 Geenszins hopeloos: Een eeuw grondgebonden luchtverdediging
- 14 'Den vervloekten draad': Bewaking van de zuidgrens
- 19 Onder Nederlandse vlag: Nieuwersluis
- 22 Stormvogels en vliegende kratten: Luchtvaartpioniers 1908 – 1918
- 27 Vrijwilliger in het NMM



VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM

BESTE VRIENDEN,



Per 1 januari heb ik de voorzittershamer weer voor een jaar van Theo Ent overgenomen, vandaar dat ik me nu tot u richt. Ik wil Theo bedanken voor wat hij het afgelopen jaar voor de Stichting heeft gedaan.

We kunnen terugkijken op een succesvol museumjaar met ca. 300.000 bezoekers. Daarnaast hadden we op 13 mei een goed bezochte vriendendag in het kader van de expositie over 100 jaar gebruik van de Tank. De lezing van Majoor Wilko de Waard over onze Apache Helikopter paste prima in dit thema en werd enthousiast ontvangen. Verder kregen vrienden een substantiële reductie op de entreprijs voor zowel de Nacht van de Militaire Muziek als het grote spektakel met tanks in de Arena. Ook deze evenementen werden een groot succes.

Dit nummer bevat een grote diversiteit aan onderwerpen. Zo is er een artikel over de Marineluchtvaartdienst, die in augustus 1917 is opgericht. In die tijd werd nog met 'vliegende kratten' gevlogen, vliegtuigen van hout, linnen

en touw. Aan deze vliegtuigen is ook een artikel gewijd. Het luchtwapen werd onder meer vanaf de grond bestreden: ook aan de 100-jarige luchtverdediging is een artikel gewijd. En in een tijd waarin afscheidingen tussen landen op het hoogste niveau worden besproken, kunnen wij niet achterblijven. Een van de eerste complete afscheidingen tussen twee landen was de 'dodendraad' tussen Nederland en België. Militairen van de Koninklijke Marechaussee en de landmacht, bijgestaan door onder meer de douane en politie, bewaakten de grens aan Nederlandse zijde. Ook de vaste rubrieken ontbreken niet: een Vrijwilliger van het NMM en Onder Nederlandse vlag betreft deze keer de voormalig militair penitentiaire inrichting in Nieuwersluis. Kortom, er is weer volop afwisseling in de artikelen.

In het NMM is een tentoonstelling over Genghis Khan te zien: 'Genghis Khan, wereldveroveraar te paard'. Allerlei bijzondere voorwerpen van deze beroemde krijgshere en zijn legers zijn bij elkaar gebracht en nu in het museum te zien, zoals wapens, maar ook Seljukische (brand)handgranaten. Ik wil u de tentoonstelling van harte aanbevelen. U hebt inmiddels de uitnodiging ontvangen voor de vriendendag die in het kader van deze tentoonstelling op zaterdag 1 april wordt gehouden.

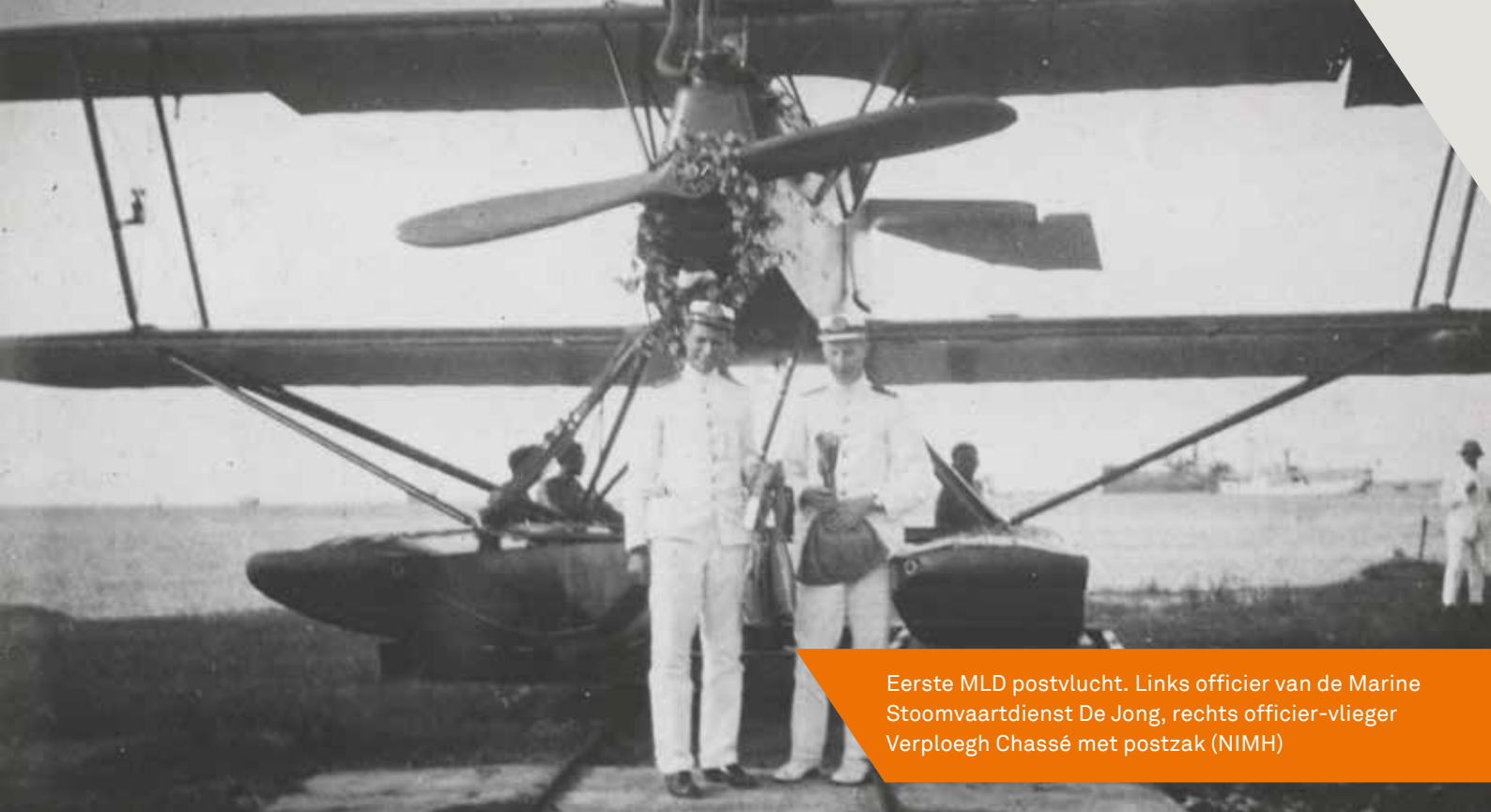
Ook al liggen ze wat verder in het verschiet, ik wil u nu alvast wijzen op een aantal bijzondere activiteiten: in augustus is een grote show met paarden gepland, passend in het thema van Genghis Khan. Op 15 september de vrij toegankelijke Open Dag op Maritiem Vliegveld De Kooij bij Den Helder (<http://www.heldairshowmaritiem.nl>). In aansluiting daarop wordt op woensdag 1 november in het kader van 100 jaar Marineluchtvaartdienst een heel bijzondere vriendendag op dit Vliegveld georganiseerd. Er wordt een uitgebreide rondleiding voor ca. 70 vrienden georganiseerd en de dag wordt afgesloten met een maaltijd. Noteer deze data alvast in uw agenda. In de volgende uitgave van het magazine kunt u lezen hoe u zich kunt aanmelden voor die vriendendag. En nog verder vooruit: in 2018 is boven het NMM een vliegshow met historische vliegtuigen gepland.

Versillende instanties verzoeken regelmatig informatie over tentoonstellingen en andere activiteiten door te spelen naar de vrienden. Het bestuur is van mening dat we u niet moeten bestoken met allerlei mailings. Mocht het om voor vrienden interessante zaken gaan, dan zullen we dit via onze website bekend maken. Een reden te meer om regelmatig even op de website te kijken.

Ik wens u veel leesplezier met deze uitgave van het NMMagazine.

Freek Groen
Voorzitter





Eerste MLD postvlucht. Links officier van de Marine Stoomvaartdienst De Jong, rechts officier-vlieger Verploegh Chassé met postzak (NIMH)

PREVIEW VAN EEN EEUW MARINELUCHTVAARTDIENST

OREN, OGEN EN TANDEN

DOOR ANNE VAN DIJK, ARIE VAN DER HOUT, KEES BAKKER EN KEES LEEBEEK

Op 18 augustus 2017 is het honderd jaar geleden dat de Marineluchtvaartdienst (MLD) werd opgericht. De Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD zal aan de viering van dit jubileum op verschillende wijzen bijdragen, onder meer door de publicatie van het boek 'Een eeuw Marineluchtvaartdienst. Oren, ogen en tanden van de vloot'.

Het boek brengt een rijk geïllustreerde geschiedenis van de MLD in al haar facetten, waarbij de mens – als luchtvarende en als onderhouder van de vliegtuigsystemen – centraal staat. Het is doorspekt met leuke en spannende, waar gebeurde verhalen uit alle perioden van de MLD.

In dit artikel volgt een vooruitblik met twee sea stories uit het boek in wording. Het eerste vertelt het verhaal van de eerste postvlucht die de MLD in 1920 naar Nederlands-Indië maakte. Het tweede dateert uit oorlogstijd en

verhaalt over Blue flight, een zestal op Britse carriers geëmbarkeerde marinejachtvliegers. Zij streden tijdens de Tweede Wereldoorlog op diverse fronten voor de geallieerde zaak.

Postvlucht naar Telok Betong

In september 1918 arriveerden de eerste marinevliegtuigen in Nederlands-Indië. Het jaar daarop maakte H.J. Bueninck in februari de eerste vlucht met een marinevliegtuig

- een voormalig Duitse Friedrichshafen FF-33J - vanaf het marinevliegveld Tandjong Priok bij Batavia. Dit veld was door de marine overgenomen van de Proefvliegafdeling van het leger. Deze vlucht was voor de MLD het begin van de verkenning van de immense Indische Archipel vanuit de lucht.

Nog datzelfde jaar onderzocht de directeur van de Gouvernementsbedrijven tussen welke plaatsen in de archipel een luchtpostdienst kon worden gerealiseerd. Op zijn vraag aan

Groepsfoto van personeel van No.1840 Naval Air Squadron FAA op 6 juni 1944 voor een Grumman Hellcat



de Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië of de watervliegtuigen van de Marine hierbij een rol zouden kunnen spelen, zegde de Vlootvoogd toe enkele proefvluchten te zullen uitvoeren zodra hij over voldoende vliegtuigen beschikte.

Op 28 april 1920 was het zover: de marine zou van Tandjong Priok naar Telok Betong op de zuidkust van Sumatra vliegen. De post werd

voorzichtigheidshalve vervoerd in een speciaal vervaardigde waterdichte bergplaats met eigen drijfvermogen. Dit luchtvervoer leverde een aanzienlijke tijdsbesparing op in vergelijking met het tot dan toe gebruikelijke vervoer per schip.

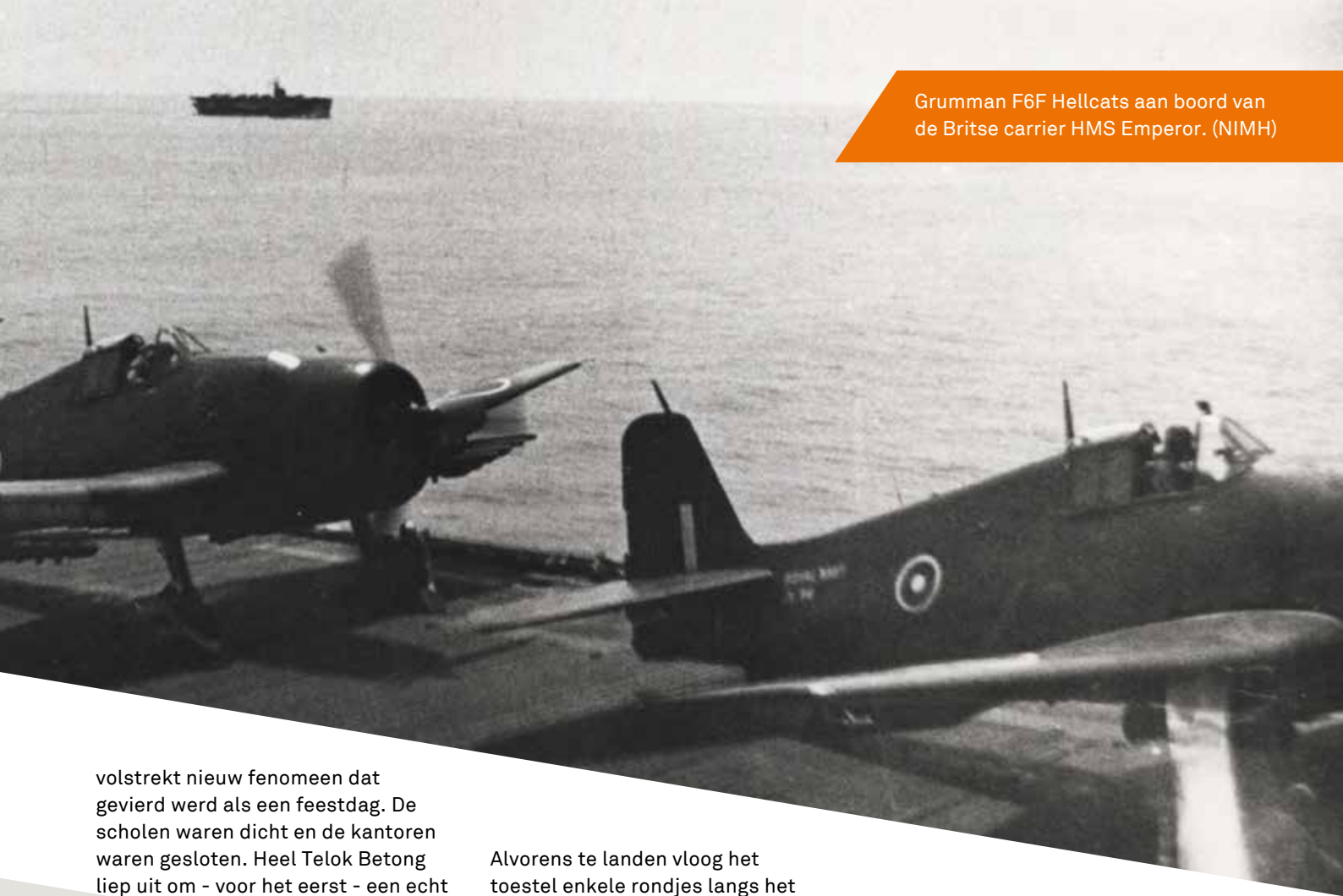
Met deze eerste postvlucht kon vijftien kilo particuliere post en vijf kilo dienstpost worden meegenomen, voorzien van de merking 'Per vliegtuig'. Het verzenden van deze

vliegpost bleef wel geheel voor eigen risico. Het versturen van aangetekende post naar Telok Betong was dan ook niet mogelijk. De post kon op de avond vóór vertrek tot 18.00 uur worden aangeleverd bij het hoofdpstkantoor te Weltevreden, gefrankeerd volgens het normale tarief.

De postvlucht was vooraf aangekondigd in de Indische pers. Voor de lokale bevolking was het een



Nederlandse vliegers bij de Britse Fleet Air Arm (FAA) tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het vliegtuig is een Grumman Hellcat.



volstrekt nieuw fenomeen dat gevierd werd als een feestdag. De scholen waren dicht en de kantoren waren gesloten. Heel Telok Betong liep uit om - voor het eerst - een echt vliegtuig te zien. Het vliegtuig - een Van Berkel WA - was in Nederland gebouwd door de firma Van Berkel's Patent, bekend van zijn snijmachines. De torpedobootjager Hr.Ms. Panter lag op de rede om assistentie te kunnen verlenen als het vliegtuig onverhoopt problemen zou krijgen.

Alvorens te landen vloog het toestel enkele rondjes langs het toegestroomde publiek. De vlieger Verploegh Chassé kreeg na landing een bloemenkrans omgehangen. De resident van de Lampongsche districten sprak een welkomstrede uit en schoolkinderen brachten ter begroeting het volkslied 'Wien Neêrlands bloed' ten gehore. Na de plechtige overdracht van de post en een lunch in de sociëteit vertrokken Verploegh en zijn navigator De Jong voor de terugreis naar Tandjong

Priok. Later zou in Telok Betong een MLD-hulpsteunpunt worden ingericht met ligplaatsen voor negen tot twaalf vliegboten en een hulpschip.

Blue Flight: een Nederlands onderonsje.

Op 19 augustus 1944 's middags werd Blue Flight, vliegend met Grumman Hellcats, vanaf de Britse carrier HMS Emperor ingezet voor het leveren van luchtsteun bij de invasie van Zuid-



Frankrijk. Op de weg tussen Avignon en Marseille vielen ze Duitse mobiele eenheden aan die in duikvlucht hevig werden bestookt: acht vrachtauto's werden vernietigd en vijf zwaar beschadigd.

Twee dagen later startten acht Hellcats van het Britse 800 Naval Air Squadron – waaronder vier kisten van Blue Flight – om militaire colonnes in de buurt van Marseille te mitrilleren. Binnen hun operatiegebied zochten ze alles af en vernietigden een Duits

wegtransport, bombardeerden een spoorwegstation en twee treinen, en beschoten de locomotieven met hun .50 mitrailleurs waardoor die voorgoed buiten gebruik werden gesteld.

Laagvliegend trok Blue Flight afweervuur aan van verdekt opgestelde voertuigen en ging direct tot de tegenaanval over. Daarbij werd de Hellcat van vlieger Jerry Greve in brand geschoten waardoor hij moest kiezen voor een ditch in de Rhône. Hij wong zich uit de cockpit en zwom snel naar de dichtstbijzijnde oever.

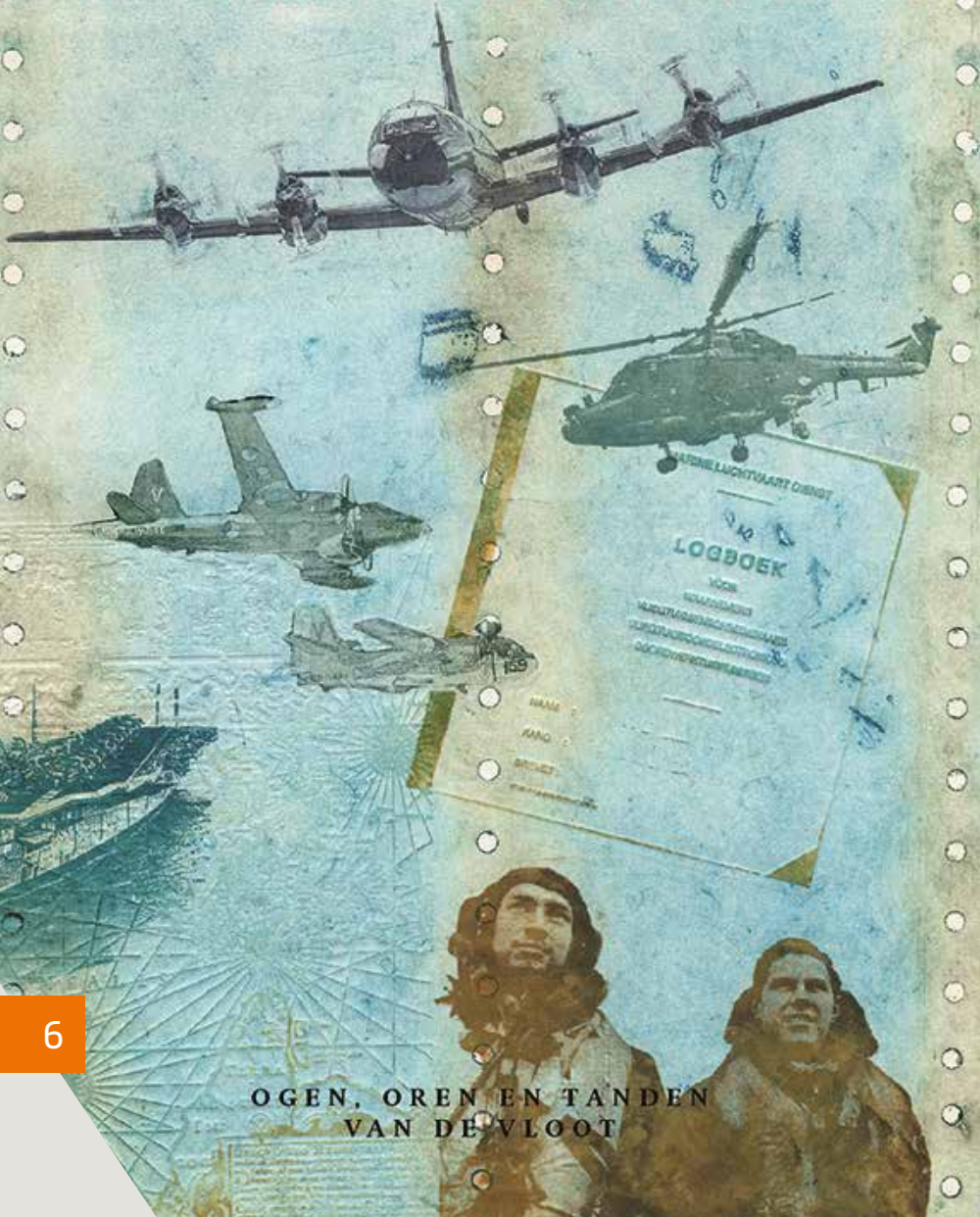
Flight leader Harm de Wit vloog na de melding van Greve terug naar de plek waar de ditch had plaatsgevonden om de situatie op te nemen.

Vliegend over de volgende bocht van de Rhône ontwaarde hij een Duitse gewapende motorboot die onderweg was naar het Hellcat-wrak om de vlieger op te pikken. De Wit kwam evenals zijn flight-genoten Saltykoff en Helfrich prompt in actie. Gedrieën gaven ze het vijandelijke vaartuig de volle laag met hun mitrailleurs. De vijand liet zich evenwel niet onbetuigd en de kisten kwamen terecht in een waar Duits spervuur, niet alleen van het vaartuig, maar ook van op de oevers verdekt opgestelde voertuigen. De drie Hellcats werden alle min of meer ernstig beschadigd.

Inmiddels beleefde ook Greve een zenuwslopende periode nadat hij de crash zo fortuinlijk had overleefd. Ook hij had de tegen de stroom invarende Duitse motorboot zien naderen, maar de duikaanvallen van zijn collega's leidden de aandacht van hem af. Koelbloedig verschool hij zich achter een langsdrijvende boom om zo de motorboot ongezien te passeren. Greve liet zich meedrijven met de stroom. Na drie kwartier klom hij op de kant en hield zich schuil. In de daarop volgende dagen begon hij een zwerftocht door het Provençaalse land en wist steeds net op tijd aan Duitse gevangenschap te ontkomen. Uiteindelijk wist hij met de hulp van lokale wijnboeren de geallieerde linies te bereiken. Zijn Amerikaanse identiteitsplaatje dat hij sinds zijn vliegopleiding in Jackson (USA) droeg, redde zijn hachje bij de ondervraging door een Amerikaanse legerofficier (uit Jackson). Via Corsica bereikte hij ten slotte Alexandrië, waar hij zich begin september tot verbazing van zijn squadrongenoten weer gezond en wel meldde op HMS Emperor.

De boekpresentatie van 'Een eeuw Marineluchtvaartdienst. Oren, ogen en tanden van de vloot' is op 15 september op Maritiem Vliegkamp De Kooy, voorafgaand aan een reünie van MLD-personeel. Vanaf die datum is het boek ook in de boekhandel verkrijgbaar.

EEN EEUW MARINELUCHTVAARDIENST





Een vlieger van de MLD geflankeerd door resident Prins (rechts) en de sultan van Pontianak (geheel links). (privé collectie)

Sinds 2008 is de Marineluchtvaartdienst - opgericht 18 augustus 1917 - onderdeel van het Defensie Helikopter Commando, waarvan de NH-90 helikopters opereren vanaf het Maritiem Vliegveld De Kooy te Den Helder. In verband met het 100-jarig jubileum schrijven een aantal prominente oud-MLDers in opdracht van de Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD (www.traditiekamermld.nl) een alomvattend boek over de enerverende geschiedenis van dit voormalige marineonderdeel. In Een eeuw Marineluchtvaartdienst wordt een onbelemmerde blik achter de schermen geboden, waardoor vele gebeurtenissen en beslissingen worden verhelderd. Het boek bevat veel unieke foto's en is doorspekt met sea stories over de soms dramatische belevenissen van de maritieme luchtvaarders en het grondpersoneel. De omslag is ontworpen door Leentje Linders. De luxe gebonden uitgave van ruim 450 bladzijden in hard cover verschijnt in september bij uitgeverij Geromy (www.geromybv.nl). De prijs bedraagt € 59,90. Bij voorintekening € 49,90.



Grote belangstelling vanwege de aankomst van MLD toestel, 1922. (NIMH)

EEN EEUW GRONDGEBONDEN LUCHTVERDEDIGING

DOOR SVEN MAASKANT

Op 1 juli 1913 vond bij het Nederlandse leger de oprichting van de Luchtvaartafdeeling (LVA) plaats. Een nieuw wapen in een nieuwe dimensie. De potentie van het luchtwapen kwam pas echt tot uitdrukking tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het zou het gezicht van oorlogvoering ingrijpend veranderen. Het duurde niet lang voordat ook de bestrijding van vliegtuigen vanaf de grond een vlucht nam. Dit jaar staat het Defensie Grondgebonden Luchtverdedigingscommando (DGLC) stil bij die onvermijdelijke ontwikkeling: een eeuw grondgebonden luchtverdediging door de Nederlandse krijgsmacht.

Met geweren en mitrailleurs waren grondtroepen weinig effectief tegen 'vliegmachines' en luchtschepen. Er waren zwaardere wapens nodig. Het lag voor de hand dat artilleristen zich de luchtverdediging zouden toe-eigenen. Zo gebeurde het ook

in Nederland, dat als neutraal land gebaat was bij een overtuigende verdediging van zijn buitengrenzen – ook in de derde dimensie. Grensoverschrijdingen door buitenlandse



toestellen maakten grondgebonden luchtverdediging zelfs urgent.

Pionieren in oorlogstijd

Op het Artillerie Schietkamp Oldebroek beoefende de vestingartillerie al sinds 1904 de bestrijding van stil hangende waarnemingsballonnen, maar daar was geen speciaal geschut of vuurleidingsinstrument voor nodig. Dat veranderde met de komst van vliegtuigen. Uiteindelijk was het eerste-luitenant A.J. Maas, bij de mobilisatie in augustus 1914 gelegerd op het Fort Prins Frederik in Ooltgensplaat, die het voortouw nam bij de ontwikkeling van luchtdoelgeschut. In het tweede oorlogsjaar kreeg deze artillerist opdracht zich te beraden op de luchtverdediging binnen de Stelling van het Hollands Diep en het Volkerak, waartoe het fort behoorde.

Maas richtte zich eerst op luchtdoelaffuiten en schietvoorschriften voor de Schwarzlose M.08-mitrailleur en spoedig werd hem vestinggeschut ter beschikking gesteld voor zijn proefnemingen. Dit geschut, 10 cm Brons en 12 cm Staal, was nauwelijks bruikbaar, maar al doende stak hij wel het nodige op over luchtdoelartillerie.

Die kennis kon ten nutte worden gemaakt bij de bescherming van strategische doelen binnen de Stelling van Amsterdam, waarvoor kazematgeschut van 6 en 7 cm uit de geschutsvoorraad van de stelling op speciale affuiten werd ingezet.

Voor de bediening wees de legerleiding een schoolcompagnie van het 2e Regiment Vestingartillerie aan. Ook het door Maas in Ooltgensplaat opgeleide personeel ging naar deze compagnie over. In april 1917 onderging deze eenheid een naamswijziging. Om haar specialistische taak te onderstrepen, ging de compagnie verder als Luchtafweer Afdeeling (LAA). Intussen ging Maas zelf de scepter zwaaien over de Luchtafweer Motorbatterij (LAMB), een gemotoriseerde batterij met drie Vickers 13-pounder 9-cwt (76,2 mm)-kanonnen op Thornycroft-vrachtauto's. Het geschut – in Nederland 8 tl (tegen luchtdoelen) genoemd – betekende een hele verbetering op de improvisaties van eigen bodem, maar door logistieke en technische tegenslagen was de batterij pas in het voorjaar 1918 operationeel.

De batterij vertrok daarna spoorwegs naar Zeeuws-Vlaanderen, waar de dreiging het grootst was. Met enige regelmaat vlogen in die grensstreek Franse, Britse en Duitse toestellen

over Nederlands grondgebied. Er waren zelfs enkele bommen uitgeworpen, waarbij ook slachtoffers waren te betreuren. De batterij was weinig effectief, ook doordat aan vuuropening strikte voorwaarden werd verbonden. Bovendien kon met drie vuurmonden nauwelijks van een doeltreffende verdediging worden gesproken. Van de aankoop van meer luchtdoelgeschut kwam het echter niet meer door de wapenstilstand in november 1918.

Naar grote hoogte

Ondanks goede voornemens het aantal fors uit te breiden, ging na de demobilisatie een groot deel van de 52 verouderde vuurmonden in de mottenballen. Alleen het materieel dat nodig was voor de opleiding van dienstplichtigen bleef beschikbaar. Vanaf 1922 nam het aantal 'miliciens' sterk af, nadat de omvang van het leger als gevolg van ingrijpende wetgeving en reorganisaties was teruggebracht tot een 'schoolinstituut' met een zeer geringe opleidingscapaciteit.

Voorlopig vonden alleen op het organisatorische vlak nog verbeteringen van de luchtverdediging plaats. In 1922 werd ook het Korps Luchtdoelartillerie opgericht, waarin de beide luchtverdedigingseenheden samenvloeiden. Het Korps vond onderdak op de Vestingartilleriekazerne in Utrecht (de latere Hojelkazerne).





De bediening van een 4 tl-vuurmond oefent in de winter van 1939-'40. Slechts 46 exemplaren van dit uitstekende Bofors-product zouden Nederland voor het uitbreken van de oorlog bereiken. (NIMH)

Er werd in die jaren nagedacht over samenwerking met het luchtwapen, de Luchtwachtdienst en civiele autoriteiten. De korpsleiding hield nauwlettend het buitenland in het oog en ontwikkelde, naast doctrines en steeds betere opleidingen, een plan voor luchtverdedigingssectoren rond de grote steden en specifieke strategische doelen. Nieuwe kanonnen kwamen er echter niet bij, zodat het vooralsnog bleef bij een 'papieren' professionalisering.

In 1935 kwam de kentering. De ontwikkelingen in Duitsland sloegen de maat voor de enorme expansie die het Korps Luchtdoelartillerie tot 10 mei 1940 zou ondergaan. Het eerste moderne geschut dat de landmacht

verwierf (Vickers-Armstrong 7,5 tl), was bestemd voor de verdediging van de sluizencomplexen in de Afsluitdijk. Dat was een druppel op een gloeiende plaat. De chef van de generale staf, luitenant-generaal Izaäk Reijnders, becijferde dat het Korps voor de bewapening van de Luchtverdedigingskringen en het Veldleger moest worden uitgebreid met nog eens 320 lichte en middelzware vuurmonden. "Op grond van hun uiterst geringe waarde" kon wat Reijnders betreft het aanwezige, sterk verouderde materieel "naar de geschutsreserve (...) worden overgeheveld". Die ambitie zou in 1940 verviervoudigen, terwijl het oude geschut operationeel moest blijven.

De uitvoering van de plannen wachtte inmiddels op toereikende fondsen. Eerst in 1936 en vervolgens in 1938 kon de regering geldsommen vrijmaken om geschut aan te schaffen. Prompt gingen orders uit naar Vickers-Armstrong voor middelzwaar geschut en de Zweedse wapenfabrikant Bofors voor licht geschut, maar op de overspannen Europese wapenmarkt liepen de levertijden schrikbarend uit. Licentiebouw van de 7,5 tl in eigen beheer stuitte ook op problemen. De legerleiding zocht naarstig naar alternatieven, maar alle bewandelde wegen leverden uiteindelijk weinig op. Wel werd met private gelden "als eene soort molestverzekering" nog 2 tl-geschut aangeschaft voor de bescherming van civiele doelen. Het in 1939 opgerichte Vrijwillig Landstormkorps Luchtafweerdienst (VLK-LAD) ging dit lichte geschut bemannen.

De materiële expansie vergde ook een uitbreiding van het personeel en een stroomlijning van de luchtverdedigingsplannen. Daarvoor moest het Commando Luchtverdediging zorgen, dat op 1 november 1938 onder eenhoofdige leiding van generaal-majoor P.W. Best van de grond kwam. De energieke Best knoopte alles wat binnen de Vesting Holland met luchtverdediging te maken had aan elkaar: de luchtdoelartillerie, de Luchtverdedigingskringen, de Luchtvaartbrigade (de voormalige LVA), de zoeklichteenheden van het Regiment Genietroepen, de vrijwillige luchtwachtdienst en, vanaf 1 maart 1939, de VLK-LAD. Bij de algemene mobilisatie kreeg Best nog ruimere bevoegdheden.

Op 28 augustus 1939 besloot de regering tot mobilisatie, waarmee de vredesorganisatie van het Korps Luchtdoelartillerie overging naar de oorlogsorganisatie. Ondanks de grote inspanningen in de voorbije jaren kende de luchtverdedigingsorganisatie op dat moment nog grote tekortkomingen. De materieelplannen voor de luchtdoelartillerie waren slechts ten dele gerealiseerd en de personele vulling en geoefendheid schoten te kort. Een 'eindsprint' in de



Na de Tweede Wereldoorlog kreeg het Korps Luchtdoelartillerie onder meer beschikking over Amerikaans 90 mm-luchtdoelgeschut. (NIMH)

mobilisatiemaanden bracht geen oplossing, maar wel verbetering.

Even na middernacht op 10 mei 1940 rapporteerden de luchtwachtposten in Noord-Nederland een groot aantal vliegbewegingen. Daarna werd het stil, maar tegen vieren troffen de eerste bommen hun militaire doelen in het westen en zuiden van het land. Niet veel later naderden vanuit het oosten verschillende golven transportvliegtuigen met aan boord eenheden van Generalleutnant Kurt Students Luftlandekorps. Met name op de eerste oorlogsdag wisten de luchtdoelartilleristen veel Duitse vliegtuigen neer te schieten, waarvan het aantal allengs mythische proporties zou aannemen. De schattingen zouden in de jaren nadien wel lager uitvallen, maar dat laat onverlet dat het Korps Luchtdoelartillerie de Luftwaffe een zware slag had toegebracht.

In Nederlands-Indië was de uitkomst na de Japanse aanval in januari 1942 onvergelijkbaar. De ontwikkeling van de luchtverdedigingsorganisatie verliep in zekere zin analoog aan die in het moederland, maar door de immense omvang van de archipel schoot die daarmee ernstig tekort. Door de grote spreiding van batterijen konden de KNIL-luchtdoelartilleristen, ondanks geallieerde steun, nauwelijks een vuist maken tegen de Keizerlijke luchtmacht. Het aantal neergeschoten vliegtuigen bleef steken op negentien. Voor de KNIL'ers wachtte na de wapenstilstand echter een zeer donkere tijd in de Japanse kampen.

Op grote voet

De Tweede Wereldoorlog bracht grote mondiale veranderingen te weeg die zouden leiden tot een golf van dekoloniaties en de Koude Oorlog. Ook de Nederlandse krijgsmacht kreeg daar direct na de Bevrijding mee te maken. In de eerste plaats noopte de hoogoplopende spanning in Nederlands-Indië tot een snelle wederopbouw van de krijgsmacht. Bij de vredesregimenten van het Korps Luchtdoelartillerie werd een door Britse collega's gevormd kader dienstplichtige luchtdoelartilleristen klaar gestoomd voor inzet in Indië.

Eenmaal op het strijdtoneel bleek de dreiging vanuit de lucht echter zeer gering. Hun geschut bleek evenwel zeer effectief als vlakbaanwapen, zodat velen dienstdeden als 'gewone' artillerist ter ondersteuning van grondoperaties. Daarnaast liepen zij geregeld gevechtspatrouilles als infanterist.

Toen in 1949 het conflict in Indonesië ten einde kwam, verschoof de prioriteit onmiddellijk naar de troepenopbouw ten behoeve van NAVO om een vuist te kunnen maken tegen het communistische machtsblok in Oost-Europa. In eerste instantie ging de aandacht uit naar de verdediging van het Nederlandse territorium, waarvoor de plannen 'C' en 'D' – codenamen voor de ingenieuze en uiterst geheime inundatielinie langs de IJssel – de ruggengraat vormden. Deze linie werd begin jaren vijftig opgeleverd.

Vanwege het strategische belang van de belangrijkste inundatiewerken (de drie stuwen bij Arnhem, Olst en Nijmegen) waren de luchtdoelartillerie-eenheden die voor bescherming zorgden, grotendeels paraat. Deze opdracht

viel toe aan de zogeheten territoriale luchtdoelartillerie, die daarnaast vier Luchtverdedigingskringen in West-Nederland bezette. Bij het Legerkorps waren volledig mobiele eenheden ingedeeld, die zich toespitsten op de bescherming van de troepen 'te velde'.

Voor de territoriale luchtverdediging vroeg veel personeel, zodat het Korps Luchtdoelartillerie in de jaren vijftig uitdijde tot het één na grootste wapen naast de infanterie. In 1958 verschoof de hoofdweerstandslinje van de NAVO-strijdmacht echter verder naar het oosten. Daarmee verloor de IJssellinie haar waarde, maar ingrijpender was de opheffing van de territoriale luchtdoelartillerie. Dat was noodzakelijk om middelen vrij te spelen voor de harmonisering van de Nederlandse grondstrijdkrachten met de nieuwe NAVO-doctrine. Deze vroeg om een bewegelijke 'voorwaartse verdediging' tegenover het IJzeren Gordijn onder constante dreiging van kernwapens.

Schisma en krimp

Tegelijkertijd veranderde het dreigingsbeeld: vliegtuigen werden sneller, terwijl als



Een blik op de enorme raketbooster van de Nike-Hercules. Deze raket was de eerste kennismaking van de luchtmacht met geleide wapens. (NIMH / H. Brouwer)

overbrengingsmiddel van kernwapens ballistische raketten opgang maakten. Deze ontwikkelingen zette de 'klassieke' luchtdoelartillerie grotendeels buitenspel. Om de luchtverdediging te schragen, vertrouwde de NAVO meer en meer op geleide wapens. Ook Nederland schafte luchtdoelraketten aan, eerst de Nike en Hawk, en in 1984, de Patriot. Deze wapensystemen kregen een plaats in de NAVO-missile belt, die zich uitstrekte van Denemarken tot aan de Zwitserse grens. De Koninklijke Luchtmacht verwierf de 'rechten' voor de bediening van deze hoogwaardige systemen, waarvan een deel geschikt was gemaakt voor nucleaire wapens.

Het Korps Luchtdoelartillerie begon inmiddels aan een gestage duikvlucht. Vanaf de jaren zestig kondigde de legerleiding de opheffing van de ene na de andere eenheid aan. Ondertussen bleef de roep om een mobiel, gepantserd en radargeleid kanonsysteem nog onbeantwoord. Voor de nabijverdediging van

gemechaniseerde eenheden was de Bofors 40L70 – een doorontwikkeling van de 4 tl – eigenlijk allang achterhaald. Pas in 1973 ging een order uit naar de Duitse wapenfabrikant Krauss-Maffei voor de Pantserpansiers tegen Luchtdoelen (PRTL) op Leopard 1-chassis. De komst van de 'pruttel' betekende een grote sprong voorwaarts. Dankzij de introductie van de Flycatcher-radar kon de 40L70 nog wel even mee, maar de PRTL was voorlopig de oogappel van het Korps Luchtdoelartillerie. Die voldeed volledig aan de eisen voor het gemechaniseerde gevecht.

De luchtmacht moest vanaf de jaren zeventig ook terugschakelen. Naast opheffing van de geleide wapensquadrons koos de regering ook voor terugtrekking van eenheden uit de missile belt voor de verdediging van vliegbases en radarstations. Daarmee kreeg de luchtverdediging wel meer diepte, maar het besluit holde ook de NAVO-luchtverdediging uit. De modernisering van de Hawk en vooral de aanschaf van de Patriot deden de verminderde slagkracht evenwel enigszins teniet, maar de

trend leek gezet: de grondgebonden luchtverdediging erodeerde langzaam weg. De Val van de Muur in 1989 versnelde dat proces. In korte tijd bezweek daarna het Oostblok, met als gevolg een revolutionaire ommezwaai van verhoudingen binnen Europa.

Herijking en hereniging

De almaar slinkende krijgsmacht trok zich – ook mentaal – terug uit Duitsland en verlegde de aandacht naar expeditionair optreden. Vredesoperaties vroegen om 'uitzendbare modules' om operatiebases te beschermen of, in samenwerking met bondgenoten, een lijnverdediging in te richten langs de grenzen van een conflictgebied. De inzet van Patriot-eenheden in Turkije en Israël zijn succesvolle voorbeelden van dat laatste.

Dat voor vredesoperaties in principe betrekkelijk kleine troepencontingenten werden uitgezonden, rechtvaardigde een schaalverkleining van de luchtverdedigingseenheden. In veel gevallen was de luchtdreiging in het inzetgebied ook vrij gering.



12

De luchtverdedigingsoefening Bold Lizard in 2002. Een Cheetah – voorheen PRTL – steekt bij Olst de IJssel over. (NIMH)



Tevens drong het besef door dat kanonsystemen snel verouderden. Bovendien moest de krijgsmacht voortdurend grote bezuinigingen verwerken.

In het laatste decennium van de twintigste eeuw kwam door dit alles het bestaansrecht van de grondgebonden luchtverdediging onder druk te staan. Er was een herijking noodzakelijk. Eén van de oplossingen was de verbreding van het takenpakket van de luchtverdedigers. Hun enge taakspecialisatie paste niet binnen een kleine expeditionaire krijgsmacht. Zij gingen daarom verschillende neventaken verrichten: als militairen 'algemene dienst' tijdens operaties in voormalige Joegoslavië en op Cyprus, getraind voor crowd & riot control, als Provincial Reconstruction Teams in de Afghaanse provincie Baghlan, ingezet voor psychologische operaties (PSYOPS) in Uruzgan,

uiteenlopende staftaken en zelfs als doorgunner in helikopters.

Als tweede oplossing werd een fusie van de luchtverdedigingseenheden van land- en luchtmacht geopperd. Dit plan kwam in 1999 op de politieke agenda, maar de uitvoering had veel voeten in de aarde. Pas op 29 maart 2012, na een lange gewenningsperiode als 'voordeurdelers' op Luchtmachtbasis De Peel, was de oprichting van het DGLC een feit. Ten teken dat het een landmachtenheid werd, heet De Peel sinds die datum de Luitenant-generaal Bestkazerne.

De formatie van het DGLC was onvermijdelijk door de niet-aflatende, soms tamelijk onstuimige bezuinigingen bij de krijgsmacht. De versmelting van beide 'bloedgroepen' met hun verschillende bedrijfsculturen en

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie schreef een fraai geïllustreerd boek over 100 jaar grondgebonden luchtverdediging in Nederland. Verenigd op de grond, daadkrachtig in de lucht. Een eeuw grondgebonden luchtverdediging, 1917-2017 verschijnt in mei in de handel (zie ook www.boomgeschiedenis.nl).

operationele belangen gaf bij tijd en wijle veel spanning, maar veel oud zeer is inmiddels vergeten. In 1934 noemde grondlegger Maas de luchtverdediging "geenszins hopeloos". Dat is zo gebleven.

Een Patriot-launching station bij de Turkse stad Adana, 2013. De operatie Active Fence vroeg veel van het personeel en materieel van DGLC. (NIMH / Gerben van Es)



'DEN VERVLOEKTEN DRAAD'

DOOR WILLEM BOGAARD

Nederland was tijdens de Eerste Wereldoorlog neutraal en is daarom niet bij de strijd betrokken geweest. Dat wil niet zeggen dat de oorlog ongemerkt aan ons land voorbij ging. De strijd werd, vooral in de eerste maanden van de oorlog, op korte afstand van ons land gevoerd. Als neutraal land moesten alle strijdende partijen te vriend worden gehouden. Dat was geen eenvoudige zaak. De stroom van vluchtelingen, gedeserteerde militairen en smokkelwaar over de Nederlands-Belgische grens kwamen die niet ten goede. Altijd was er de dreiging dat een van de strijdende partijen zou besluiten om Nederland bij het conflict zou betrekken.

De spanningen liepen op in Europa in de zomer van 1914, aanleiding voor de Nederlandse regering om 31 juli te besluiten tot mobilisatie.

De verdediging van het grondgebied, vooral de zuidgrens, kreeg speciale aandacht. Dat was niet zonder reden, want op 4 augustus brak de oorlog uit. De Duitse inval in België - vlak langs de Nederlandse grens - zorgde

ervoor dat veel vluchtelingen hun heil in Nederland zochten, zeker toen om de stad Antwerpen werd gevochten. Militairen van de strijdende partijen kwamen eveneens over de grens, alleen of in groepen. Deze militairen werden ontwapend en voor de duur van de oorlog geïnterneerd. Intussen

Een tijdens de Eerste Wereldoorlog geïnterneerde Avro 504 nr. 753 (RFC) op Vliegpark Soesterberg. (NIMH)





In de schaduw van twee bomen staan Duitse militairen op wacht. Beneden stroomt een watertje, in de verte zijn vaag de contouren van huizen zichtbaar. (NIMH)

baanden smokkelaars zich in steeds grotere aantallen een weg van noord naar zuid aangezien de schaarste in België snel toenam.

Om de Nederlandse neutraliteit afdoende te kunnen handhaven werd de zuidgrens op 29 augustus 1914 in staat van beleg verklaard. Het militair gezag kreeg vergaande bevoegdheden om het grensverkeer aan beperkingen te onderwerpen: zo werd al snel een strook langs de grens tot verboden gebied verklaard om de smokkel te bemoeilijken. De grensbewaking werd aanzienlijk uitgebreid. In vredetijd was het grensoezicht in handen van de douane en de grensbrigades van de Koninklijke Marechaussee. Na de mobilisatie kregen beide korpsen ondersteuning van militairen van de landweergrenswacht en het gemobiliseerde veldleger.

Naarmate de oorlog langer duurde, werd het probleem van de smokkelarij groter. Er was flink geld mee te verdienen en veel bewoners van de grensstreek vervoerden illegaal goederen over de grens. Dat was niet zonder risico. Nederlandse grensbewakers mochten op smokkelaars schieten als zij een bevel

om te stoppen negeerden. Dat leidde tot een aanzienlijk aantal (dodelijke) slachtoffers. Maar de smokkelaars lieten zich niet afschrikken. In de Nederlandse media werd melding gemaakt dat 'karrevrachten' vol bloem, spek en petroleum over de grens werden vervoerd. De smokkel bleef internationaal niet onopgemerkt. Vooral de Britten beklagden zich erover dat weliswaar de officiële export van Nederland naar de oorlogvoerende partijen in balans was, maar de Duitsers intussen flink profiteerden van de smokkelarij en zo de door de geallieerden ingestelde blokkade van Duitsland omzeilden. Smokkel bracht dus ook de neutraliteit in gevaar!

Het Nederlandse kabinet – beducht voor de Nederlandse neutraliteit – drong bij de opperbevelhebber, generaal Snijders, aan op een scherpe bestrijding van de smokkelhandel. Snijders was hier niet onverdeeld gelukkig mee. Binnen de strijdkrachten woedde een discussie over het aantal militairen dat direct aan de grens moest worden gestationeerd. Hoe meer militairen

versnipperd werden ingezet, des te minder slagkracht overbleef bij acuut gevaar van een vreemde mogendheid. Het zou dagen duren voor voldoende militairen waren geconcentreerd om serieus partij te kunnen bieden.

Om de druk op het leger wat te verlichten kwam de bestrijding van de smokkel per april 1916 onder de eenhoofdige leiding van de minister van Financiën, dus van de Belastingdienst, maar deze dienst riep wel de steun van het leger in. De commiezen bepaalden daarbij hoe de militaire autoriteiten de smokkelbestrijding moesten aanpakken. Het leger moest er bijvoorbeeld voor zorgen dat alle grenshandel via de belastingkantoren liep om daar gecontroleerd te worden. Betrouwbare militairen werden als hulpcommies bij de Belastingdienst gedetacheerd. Daarnaast bleef de marechaussee actief aan de grenzen. Al deze maatregelen voorkwamen het smokkelen echter niet. Ook militairen probeerden een graantje mee te pikken. Zo lang



Schaft te veld tijdens binnenhalen van de vlasoogst, België. (NIMH)

soldaten verspreid in de grensdorpen ingekwartierd waren en dus nauw met de plattelandsbevolking meeleeften, en zo lang de verveling tijdens de langdurige mobilisatie voortduurde, oefende de verleiding van de snelle winst of de extra artikelen een onweerstaanbare aantrekkingskracht uit.

Een smokkelaar die de Nederlandse grenswachten wist te ontlopen, wachtte nog een uitdaging aan de andere kant van de grens. De vluchtelingenstroom naar Nederland was de Duitsers een doorn in het oog. Onder de honderdduizenden burgervluchtelingen bevonden zich namelijk duizenden oorlogsvrijwilligers die via Nederland naar Engeland wilden om dienst te nemen in het geallieerde leger. Hun aantal liep in december 1914 tegen de vijfduizend, terwijl in het eerste oorlogsjaar naar schatting ruim dertigduizend oorlogsvrijwilligers van de 'Hollandse route' gebruikmaakten. Het Nederlandse gezag legde ze bij hun overtocht over Nederlands grondgebied geen strobreed in de weg.

De mededeling dat ze in Engeland werk gingen zoeken, volstond. Daar dacht de Duitse bezetter in België anders over, maar het ontbrak het Duitse leger aan mankracht om de grens te bewaken.

De oplossing voor de problemen aan de grens kwam van een in Brussel gelegerde inlichtingenman. Hij stelde voor om de grens aan Belgische zijde hermetisch af te sluiten door middel van een elektrisch hek. Volgens hem kon de bouw van deze barrière een einde maken aan de illegale activiteiten in het grensgebied. Bovendien was het een goede manier om het neutrale Nederland verder buiten spel te zetten. Het Duitse opperbevel, dat in de herfst van 1914 al een proefhek



Twee Britse vliegers die na een noodlanding op Nederlands grondgebied worden geïnterneerd.(NIMH)

SCHAPENSMOKKEL

Op 19 december 1916 smokkelde Jan Hendriks (Bolle Jan) bij Altweerderheide (nabij Weert) een kudde van 850 schapen naar België. De schapen waren bedoeld als kerstdiner voor Duitse militairen die in Kamp Beverlo werden klaargestoomd voor de oorlog. Hendriks ontving maar liefst 79.600 Duitse mark voor de kudde, het zeventvoudige van de waarde. Hij kocht aan weerszijden van de grens militairen om. Zij zouden een oogje dichtknijpen en aan Duitse zijde werd de stroom van de draad gehaald. Hendriks werd door de marechaussee opgepakt toen hij later op de sociëteit in Weert opschepte over de smokkel. Hij werd veroordeeld tot 3 maanden celstraf, maar zat die pas in 1919 uit, vanwege de overvolle gevangenissen. Als bijkomende straf werd hij voor 2 jaar naar Rijswijk verbannen.

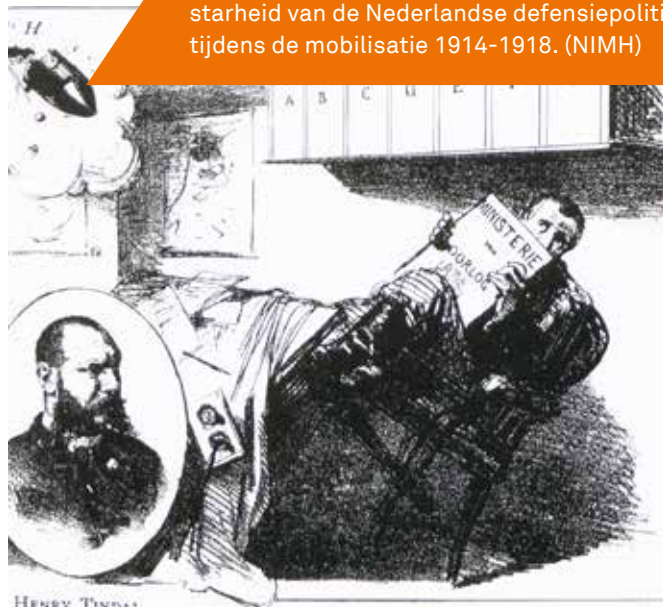
van tien kilometer had laten aanleggen in de Elzas, was enthousiast en besloot tot de bouw van een hek dat in de volksmond al snel 'den vervloekten draad' ging heten.

Van het toenmalige Vierlandenpunt bij Vaals tot Cadzand, door bossen, rivieren en zelfs dwars door een klooster werd tussen april en september 1915 de één meter tachtig hoge versperring neergezet. Duitse genietroepen, geholpen door lokale (Belgische) onderaannemers, bouwden op Belgisch grondgebied langs de grens een draadversperring. De barrière bestond uit drie parallelle afrasteringen, die tussen één en zes meter uit elkaar stonden. De twee buitenste hekken moesten ervoor zorgen dat niemand per ongeluk tegen het centrale hek aanliep, want dat stond onder hoogspanning van tweeduizend volt.

Dat centrale hek bestond uit vijf horizontale draden die ongeveer dertig centimeter uit elkaar stonden. Om de vijf meter stond een houten paal waarop de draden waren vast getimmerd. Belgische gemeenten werden verplicht palen te leveren waardoor ze actief meewerkten aan hun eigen inkooiing.

'Danger de mort', 'doodsgevaar', 'Hochspannung' en 'Lebensgefahr' stond er dreigend op de waarschuwingsborden die in de herfst van 1915 overal in de grensstreek werden opgehangen. Dat moest voorkomen dat mensen per ongeluk tegen de draad aanwandelden of nietsvermoedend de stroomdraden vastpakten. In 1915 was elektriciteit nauwelijks bekend. Slechts dertien procent van de Nederlanders had een gloeipeer in huis terwijl dit percentage onder de Belgen nog lager was. Deze onbekendheid leidde ertoe dat het merendeel van de slachtoffers, naar schatting tussen de vijfhonderd en drieduizend, niet wist dat je werd doodgebliksemd als je een ijzeren draad waar tweeduizend volt op staat aanraakte. De bevolking werd dan ook via artikelen op de hoogte gebracht van het gevaar dat elektrische hoogspanning met zich meebracht, zo blijkt uit dit krantenartikel uit 1915 (zie kader hiernaast).

Collage van twee karikaturen op de vermeende starhe van de Nederlandse defensiepolitiek tijdens de mobilisatie 1914-1918. (NIMH)



Om het hek onder stroom te zetten, werd gebruik gemaakt van de krachtcentrales van drie fabrieken die langs de grens stonden. In transformatorhuizen werd toezicht gehouden op trajecten van een paar kilometer. In deze Schaltheuser was het mogelijk om de stroom van de draad af te halen als er een

Het is aan de inwoners bekend dat een elektrische hoogspanning is opgericht, ter afsluiting van het grenszone gebied. In weerwil van de herhaaldelijke gemaakte waarschuwingen heeft zich onlangs een betreuenswaardig ongeluk voorgedaan. In het belang van iedereen wordt er nog eens op gewezen dat elke toenadering aan de heining, die onder elektrische hoogspanning staat, levensgevaarlijk is. Elke aanraking, zelfs die van mensen of dieren die in de draden zijn blijven hangen, heeft den dood ten gevolge. Om deze reden kan voor elk overklimmen niet genoeg gewaarschuwd worden. Zelfs de proefneming eischt offers. Ook nieuwsgierigen kunnen hiervan notitie nemen. In elk geval zal het gebeurde ongeluk aan alle volwassenen een les wezen, maar inzonderheid voorouders, geestelijken en onderwijzers aanleiding geven hun kinderen en de jeugd met het grootste gevaar nadrukkelijk bekend maken.

Vanaf 1915 stuurde De Telegraaf, die een nadrukkelijk anti-Duits standpunt innam, journalisten naar de Belgische grens in Noord-Brabant om de omvang en werkwijze van de smokkel vast te leggen. De krant verweet de smokkelaars door hun handelen de Duitsers te steunen. Van 11 tot 18 augustus 1915 verscheen een reeks artikelen over deze problematiek in de krant met zinnen als: 'Bloem, spek en petroleum gaan te Putte iederen dag bij volle scheepsladingen de grens over.' Deze activiteiten bleven ook in het buitenland niet onopgemerkt en leidden tot formele protesten van de geallieerden aan het adres van Nederland.

smokkelaar of een dier tegen de draad was opgelopen, of als er kortsluiting was ontstaan. De Streckemeister kon bovendien in tijden van stroom-schaarste besluiten om slechts twee van de vijf draden onder stroom te zetten. Op welke draden de stroom stond, was natuurlijk niet bekend bij de grenspasseurs.

Het hek had een afschrikwekkende functie, zeker toen er veel dodelijke slachtoffers vielen. Maar er waren ook mensen, voornamelijk smokkelaars, die de barrière met enige regelmaat slechtten en zij werden naarmate de tijd vorderde steeds handiger in hun pogingen. In het begin werden er ladders schuin tegen de centrale draad gezet en wollen dekens om de stroomdraad gewikkeld. Als proefondervindelijk werd vastgesteld dat een slippende ladder meer leed dan plezier veroorzaakte en wollen dekens hun isolerende functie verloren als ze nat waren, werd er naar alternatieven gezocht.

Fietsvelgen, tonnen zonder bodem en speciaal geconstrueerde passeursramen, die tussen de stroomdraden werden geklemd, maakten de doorgang een stuk minder gevaarlijk. Er zijn verhalen bekend van mensen die hun beroep maakten van de grenspassage en meerdere malen per dag de gevaarlijke tocht ondernamen waarbij ook uitgekeken Duitse grenswachten die niet aarzelden te schieten bij ontdekking. Dit vuren moest evenwijdig aan de grens gebeuren, want kogels richting Nederland zou de neutraliteit in gevaar kunnen brengen. Als aan het einde van de oorlog de isolerende werking van rubber bekend wordt komen veel passeurs met rubber laarzen

en handschoenen naar de draad, die doorgeknipt wordt met grote draadtangen.

De veiligste manier om de grens over te komen, was door Duitse grenswachten bij de plannen te betrekken. De grenswachten waren over het algemeen oudere en doorgaans wat bedaagde soldaten die in ruil voor een fles drank, wat spek of geld tijdelijk de stroom van de draad af wilden halen om passanten onder het hek door te laten kruipen. Maar soms hielden douaniers zich niet aan gemaakte afspraken, of er waren officieren aanwezig die hier niets van wisten en dan werd het vuur toch geopend, met fatale gevolgen.

De 'Dodendraad' remde het illegale grensverkeer wel af, maar wist het ondanks honderden slachtoffers niet te stoppen. Tijdens de gehele oorlog bleven smokkelaars actief aan de zuidgrens. Tegelijkertijd probeerden burgers en gedeserteerde militairen het oorlogstoneel in noordelijke richting te ontvluchten. De marechaussees en gemobiliseerde troepen langs de grens hadden er hun handen vol aan. Diplomaten van de oorlogvoerende partijen gebruikten af en toe deze problematiek om de neutraliteit van Nederland in een kwaad daglicht te stellen, maar onthielden zich gelukkig van zwaardere maatregelen.





ONDER NEDERLANDSE VLAG

NIEUWERSLUIS

DOOR ESTHER RONNER

Luchtfoto van Nieuwersluis, 1992.
(fotodienst gemeentearchief Utrecht)

Nieuwersluis is een plaatsje gelegen tussen Breukelen en Loenen aan de rivier de Vecht in de provincie Utrecht. Tot voor twintig jaar geleden was daar een militaire strafinrichting gevestigd die landelijk bekend stond als 'Nieuwersluis'.

Deze instelling was gehuisvest op de Koning Willem III-kazerne, een militair complex gesitueerd schuin tegenover fort Nieuwersluis aan

de andere zijde van de Vecht. Sinds de officiële overdracht van deze kazerne op 1 april 1997 aan het ministerie van Justitie is een eind gekomen aan een lange periode van militaire aanwezigheid in Nieuwersluis. Van zowel het voormalige militaire complex als het fort zijn restanten overgebleven die temidden van een schitterend landschappelijk decor een indrukwekkend monument vormen.



De militaire strafinrichting Nieuwersluis, 1984.
Collectie MEOB. (GAU)

Instructie bataljon (infanterie) te Kampen of de Artillerie Instructie compagnie in Utrecht. In 1896 werd de Pupillenschool opgeheven, enerzijds wegens bezuinigingen, anderzijds dankzij verbeteringen in de personeelsvoorziening binnen de landmacht, waardoor de noodzaak om personeel via een vooropleidingsinstituut te werven, afnam.

In de jaren tussen 1896 en 1922 kende het complex een regelmatig wisselende bezetting van militaire eenheden. In 1922 werd er een strafinrichting voor militairen gevestigd als ook het opleidingsinstituut voor het Korps Politietroepen. Tot de taken van het Korps behoorden de politie- en recherchezaken binnen de krijgsmacht en de bewaking van verdedigingswerken en militaire gebouwen. In 1935 onderging het Korps een forse uitbreiding die gepaard ging met een toename van het personeelsbestand. Ook het hoofdgebouw van de kazerne onderging een uitbreiding met een verdieping. Van 1940-1945 huisvestte de kazerne onder meer de Opleidingsschool Marechausee. Andere gebruikers waren instituten die ontstonden door de Duitse bezetting van ons land. Zo waren er gevestigd de Arbeidsdienst, het Rijks opvoedingsgesticht en de Tucht school.

Pupillenschool

In de tweede helft van de 19de eeuw ontstond er een toenemende behoefte aan lager kaderpersoneel voor de landmacht. Om hierin te voorzien besloot de toenmalige minister van Oorlog tot de oprichting van een militaire Pupillenschool. Als vestigingsplaats voor dit opleidingsinstituut viel de keuze op Nieuwersluis. Daarbij zullen de ligging aan de spoorlijn Utrecht-Amsterdam, de aanwezigheid van een station en de beschikbare ruimte binnen de vesting Nieuwersluis een doorslaggevende rol hebben gespeeld. Koning Willem III verbond zich als beschermheer aan dit instituut. Voor de huisvesting van de Pupillenschool kwam tussen 1877 en 1881 op de plaats van oude vestingwerken een gebouwencomplex tot stand, dat bestond uit een kazernehoofdgebouw, twee exercitieloodsen, een ziekenbarak, een directeurswoning, een onderwijzerswoning en een blok van vier onderofficierswoningen.

De Pupillenschool bood plaats aan maximaal 200 jongens in de leeftijd van 12 tot 16 jaar, van wie de vaders bij voorkeur een verdienstelijk beroepsmilitair waren met een rang lager dan officier. Echter, indien er voldoende plaats beschikbaar was, konden ook zoons van niet-militairen de opleiding volgen. Leerlingen van de Pupillenschool kregen onderwijs in algemene vakken als schrijven, rekenen en geschiedenis, maar ook in vakken als kennis van de militaire reglementen, exercitie, schermen, gymnastiek en zelfs schaatsrijden. Vóór hun 16e jaar verlieten de jongens de school en gingen dan naar het



Ook werden er Nederlanders (uit het verzet) gevangen gezet in het Centraal Bewaringskamp Politieke gevangenen.

Het Depot voor Discipline

In september 1946 werd het 'Depot en Detentiekamp' met een straf- en tuchtclassse op de kazerne gevestigd ten behoeve van de detentie van degenen die een beroep op de Dienstweigeringswet hadden gedaan om niet naar Nederlands-Indië uitgezonden te worden. Ook werden er militairen opgesloten die om redenen ongewenst waren bij de troepen of een gevaar konden opleveren dan wel schade voor de geest van de troepen konden aanrichten.

In 1950 werd de naam van de strafinrichting veranderd in 'Depot voor Discipline'. Het Depot was voornamelijk opgezet om jonge dienstplichtige militairen die veroordeeld waren wegens typisch militaire misdrijven hun straf te laten ondergaan in een militaire omgeving. Daarmee werd voorkomen dat deze militairen in een civiele gevangenis werden geplaatst waar ze mogelijk met de daar geplaatste gevangenen contacten zouden kunnen leggen. Door de functie van militaire strafinrichting, de enige in Nederland, kreeg de koning Willem III-kazerne in de tweede helft van de vorige eeuw landelijke bekendheid en was 'Nieuwersluis' een begrip.

'Nieuwersluis'

Te 'Nieuwersluis' konden de volgende straffen ten uitvoer worden gelegd:

- Gevangenisstraf tot een maximum van zes maanden
- Militaire detentie tot een maximum van zes maanden
- Hechtenis
- Voorlopige in arreststelling
- Straf- en tuchtclassse

Van de straf en tuchtclassse was het uiteindelijke doel de gestrafte militair door middel van een strenge discipline en krijgstuucht weer geschikt te maken voor de militaire dienst. Dit kwam erop neer dat de militair een zwaar programma moest doorlopen

Groetplicht ? ?

VVDM-poster



bestaande uit exercitie, kilometers lange marstochten, roeien op de Loosdrechtse Plassen, oefeningen op hindernisbanen, enz. enz.. Vooral dienstplichtige militairen waren sterk vertegenwoordigd in deze straf- en tuchtclassse.

In de periode na 1965 deed de 'vermaatschappelijking' zijn invloed ook binnen de krijgsmacht gelden. Hierdoor verdwenen enkele categorieën gestraften. Afschaffing van de groetplicht en het toestaan van vrije haardracht en dergelijke zorgden voor een vermindering van het aantal krijgstuuchtelijke zaken op grond waarvan militairen in 'Nieuwersluis' geplaatst konden worden. Dat leidde ertoe dat de tuchtclassse in 1974 officieel werd afgeschaft. Ook het regiem in 'Nieuwersluis' werd langzamerhand minder streng. In de jaren '70 en '80 liep de gemiddelde bezetting terug tot ca. 100 man op jaarbasis. Het waren desalniettemin turbulente jaren waarin wederwaardigheden in en rond 'Nieuwersluis' meerdere malen de voorpagina's van de kranten haalden. Bij de ingang van de kazerne vonden in die periode nogal eens demonstraties van de Vereniging van Dienstplichtige Militairen (VVDM) plaats. Vermeldenswaard is de op ludieke wijze gevoerde actie van de VVDM op 3 december 1971, die erin bestond een twee meter lange kartonnen schoen met wortel bij de ingang van de kazerne neer te zetten. Deze reuzenschoen was bedoeld

als Sinterklaassurprise voor twee redacteuren van het blad 'Alarm' van de VVDM die drie maanden moesten uitzitten wegens een vermeend opruiend artikel in dat blad. Daarop volgde een militaire tegenactie met een busje vanaf de kazerne met als gevolg dat de surprise zo ongeveer de Vecht in werd geveegd. Helaas vielen daarbij ook enkele voor de gedetineerden bestemde boterletters letterlijk in het water.

Van Depot voor Discipline naar Penitentiair Centrum Nieuwersluis

In 1981 werd de naamgeving van 'Depot voor Discipline' gewijzigd in 'Militair Penitentiair Centrum Nieuwersluis'. Inmiddels was het aantal gedetineerden flink teruggelopen tot een gemiddelde bezetting van 20-30 man op jaarbasis en daarmee zou de opheffing van het MPCN op de lange duur onvermijdelijk worden.

Per 1 april 1997 werd de Koning Willem III-kazerne officieel overgedragen aan het ministerie van Justitie. Bij deze gelegenheid werd de naam opnieuw gewijzigd, nu in 'Penitentiair Centrum Nieuwersluis'. De militaire gevangenis hield in mei 1999 op te bestaan en werd overgeplaatst naar de Majoor Mulderkazerne te Stroe. Tegenwoordig is er een vrouwegevangenis in de voormalige kazerne gevestigd.

BRONNEN

Keesom, W.H.P., Nieuwersluis, Depot voor Discipline, huis van bewaring tevens gevangenis, Den Helder, 1969

Koen, D.T., Nieuwersluis, Van Starreschans tot Strafbastion, Houten, 1998

Beeldmateriaal
NIMH
Gemeentelijk Archief Utrecht



STORMVOGELS EN VLIEGENDE KRATTEN

LUCHTVAARTPIONIERS 1908 - 1918

DOOR RINK GERCAMA

22

Wanneer men vanuit Amersfoort over de Wegh der Wegen (provinciale weg N237) naar Utrecht rijdt, doemt na enkele kilometers een opmerkelijk kunstwerk op. Het is een gestileerde weergave van een Brik, Nederlands eerste officiële militaire toestel en een eerbetoon aan de Nederlandse luchtvaart die in de nabijheid van het werk gestalte kreeg. Soesterberg is niet voor niets de bakermat van de Nederlandse luchtvaart. Dit kleine, van oudsher straatarme, dorp vormde de nucleus van het prille begin van de luchtvaart in Nederland en zal daardoor altijd verbonden blijven met die dappere pioniers van weleer.



Burgers op de bakermat

Slechts zes jaren na de eerste gemotoriseerde vlucht van de gebroeders Wright op een winderig strand nabij Kittyhawk, bereikte deze noviteit ook Nederland. Kort na het succes op Kittyhawk begon de tweede luitenant der Genie Willem Hendrik Schukking met de bouw van zweeftoestellen, gebaseerd op het ontwerp van de gebroeders Wright. Dat juist een luitenant van de genie met dit concept kwam is minder verwonderlijk dan het wellicht lijkt. Al sinds eind negentiende eeuw gebruikte het Nederlandse leger luchtballonnen als observatieplatform en als exercitiedoelwit. De genie had deze ballonnen officieel in beheer. De snelle ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart en vliegtuigen die zwaarder dan lucht waren in het bijzonder, ontgingen de Genie dan ook niet. Op het militair kamp Zeist werden de toestellen in elkaar geknutseld uit bamboe, ballondoeck en staalkabels. Als lanceerpunt koos Schukking de Stompert, met 56

meter boven NAP het hoogste punt van het Soester Hoogt, en hoewel hij de eerste pogingen als zeer pover beschouwde, was hij wel de eerste die het luchtruim koos in Nederland in een vliegtuig. Heden ten dage vormt een eenvoudige gedenksteen, verscholen aan de voet van de Stompert, een stille getuige van deze bijzondere gebeurtenis. Een klein jaar na de vlucht van Bleriot over het Kanaal in 1908, kregen burgemeester en wethouders van Soest een opmerkelijk verzoek. De tweede luitenant der Genie C. Gordijn had enkele jaren eerder zijn oog laten vallen op het stuk woeste grond naast het Soester Hoogt. Deze heide was een overblijfsel van de laatste ijstijd en leek hem, net als voorheen Schukking inzag, uitzonderlijk geschikt voor het landen en opstijgen van vliegtuigen. Voordat het College van B&W antwoord konden geven op het verzoek, trok de luitenant zijn verzoek echter in. Vier dagen later deed H.J.E.W.C. Wijnmalen, een student en beginnend vlieger, een vergelijkbaar verzoek. Het College van B&W van Soest, dat sinds jaar en dag zeggenschap had over het

gehucht Soesterberg, ging uiteindelijk schoorvoetend akkoord en Wijnmalen mocht het terrein voor 800 gulden per maand huren en tevens geschikt maken voor luchtvaart. Het bedrag bleek voor de student onmogelijk op te brengen. Zijn oom J.F. Verwey zag echter genoeg heil in de plannen en nam de huur op zich. Verwey, veteraan van Atjeh en succesvol zakenman, had met zijn compagnon Lugard reeds het lucratieve Haagse automobielfabriek Minerva opgericht en had met de intrede van de luchtvaart de blik omhoog geworpen. Door de huur van de vliegheide bij Soesterberg creëerde hij de mogelijkheid om de luchtvaart commercieel te maken. De luchtvaart als sport zou in de ogen van Verwey namelijk de gebruikelijke sporten als tennis en voetbal snel verdringen en juist daaruit wilde hij munt slaan. Al snel werd de heide bij Soesterberg omgetoverd in een aviodome met hangar, tankplaats en sleutelfabriek en ontwikkelde hij tegelijkertijd een vliegheide nabij Ede. Soesterberg werd op 11 november 1910 geopend als vliegveld. Op 29 juli vloog J.W.E.L. (Jan) Hilgers de eerste demovlucht, zij het in Ede. En ook al stelde het in feite allemaal weinig voor en viel het aantal bezoekers tegen, Verwey



De Farman HF.20 LA 3 met luitenant-vlieger Versteegh en luitenant-waarnemer Van Wulfften Palthe in de cockpit (NIMH)



De LA 18 met de luitenants Schlimmer en Meltzer in de cockpit. (NIMH)

anderhalfdekker. Naast zijn neef wist Verwey ook jonkheer Frederik Lodewijk (Freddy) van Riemsdijk (de eerste Nederlandse vlieger met brevet) en S.F.W. (Frits) Koolhoven, vliegend in een Hanriot eendekker, aan zich te binden. Koolhoven zou later furore maken als ontwerper en bouwer van vliegmachines. Naast deze dappere pioniers voegde ook Gijs P. Küller zich bij het gezelschap. Ook Küller was internationaal reeds een geslaagde aviateur. Met name zijn onverschrokkenheid en zijn durf om ook tijdens zeer slecht weer op te stijgen, zorgde voor veel aanzien en leverde hem meerdere bijnamen als de “windkoning” en “Stormvogel” op. Deze mannen stegen vanaf de zomer van 1910 meermaals per week op om met halsbrekende toeren de betalende toeschouwers te verwonderen. In 1911 deed een grote Europese vliegace Nederland aan en daarbij werd duidelijk hoe gevaarlijk deze nieuwe sport eigenlijk was. Alleen al op het eerste track van Parijs naar Luik verongelukten drie aviateurs. Wijnmalen slaagde erin mee te doen in de race, zij het niet voor de prijs daar hij zijn toestel niet op tijd aan de startstreep wist te krijgen en genoodzaakt was zich vanaf Luik in het wedstrijdveld te voegen. De race was een groot succes maar snel daarna bleek dat de toeschouwers verzadigd waren. De noviteit ging van het vliegen en de toeschouwers bleven weg. Ondanks verwoede pogingen van Verwey om de toeschouwers nogmaals naar de vliegheide te trekken, werd het stil op het veld. Eind 1911 sluit ook de vliedschool en daarmee het vliegekamp. Kort daarop ging de onderneming van Verwey failliet en viel het vliegekamp in handen van een projectontwikkelaar. Slechts na twee jaar bleek het gedaan met het geronk op de heide.

Het leger strijkt neer op de vliegheide

Omstreeks dezelfde tijd dat Verwey het faillissement voor zijn vliegonderneming moest erkennen, verhoogde de Nederlandse krijgsmacht haar inspanningen op het gebied van luchtvaart. De potentie van de luchtvaart als militair middel was een aantal officieren niet ontgaan

wist zich verzekerd van het eerste commerciële succes voor zijn nieuwe onderneming. Inmiddels had de Eerste Nederlandse Vlieg Vereeniging (ENVV) het levenslicht gezien op de Molenheide bij Gilze-Rijen, waar 20.000 toeschouwers ademloos naar de verrichtingen van een Bleriot Xi toestel keken. De concurrentie die Verwey hiervan ervoer, leidde tot een extra inspanning om de kijkers voor de nieuwe sport te interesseren. Op 26 en 27 november 1910 vormde het Soesterbergse aerodrome het decor van de eerste Nederlandse vliegace, die onlangs een moeizame start uiteindelijk toch 18.000 gulden opleverde. Verwey leek met afstand de belangrijkste speler in de Nederlandse luchtvaart te zijn geworden.

Aviateurs kiezen het Nederlands zwerk

Na de flitsende start van de luchtvaart in 1910 leken steeds meer Nederlanders met het hoofd in de nek te leven. 1911 zag dan ook een bijzondere groei van interesse in de sport. Verwey was vastbesloten om van dit enthousiasme alles te maken wat erin zat en haalde al snel de Nederlandse aviateur Henri Wijnmalen terug uit Frankrijk; dezelfde Henri die het jaar ervoor het verzoek bij de Soester B&W had ingediend. Henri was erin geslaagd om in Frankrijk zijn brevet te halen en kort daarop boven Mourmelon het hoogterecord op zijn naam te zetten. Met zijn vliegbrevet met nummer 208 vloog hij terug naar Nederland in zijn Farman

en met de steun van onder andere minister Colijn zou de militaire luchtvaart gestaag groeien. Juist nu de Genie haar experimenten wilde hervatten kwam de Soesterbergse vliegheide voor een aantrekkelijke prijs in de verkoop. Al snel na vertrek van Verwey's laatste werknemers, kocht de krijgsmacht de vliegheide, diverse gebouwen en materieel inbegrepen. Al vanaf 1908 was kapitein der Genie Hendrik Walaardt Sacre bevelvoerend commandant van de 3e compagnie pioniers waartoe ook de luchtscheepvaart van het regiment behoorde. Vanaf 1909 had hij zich op verzoek van de souschef van de generale staf Generaal Majoor Snijders, volledig toegelegd op de ontwikkeling van een Nederlands luchtwapen. Hoewel hij aanvankelijk gereserveerd stond tegenover de destijds nog onbetrouwbare vliegtuigen (Walaardt Sacre was een ballonvaarder), overwon hij in de jaren 1910 – 1911 zijn weerstand. De vliegtuigen raakten hun ergste kinderziekten kwijt en in het nabije buitenland werd de rol van vliegtuigen in de krijgsmacht gestaag groter. Tijdens

de legermanoeuvres van september 1911, gehouden op een provisorisch vliegveld ten zuiden van Den Bosch, trad Walaardt Sacre op als 'rapporteur van den vliegdienst' en trok op basis van deze manoeuvres de conclusie dat vliegtuigen een vaste plek binnen de krijgsmacht verdienden. Op 8 december haalde de luitenant F.A. van Heyst als eerste militair in Nederland zijn brevet in een Farman. De Farman werd door de firma van Van Meel, zelf ook een verdienstelijk aviateur, gedupliceerd en waar mogelijk verbeterd. Na een crash met het originele Farman toestel zag de Brik het levenslicht. Het betrof een spin off van de Farman maar dan kleiner, sterker en goed voor 100 km/h. Nadat op 1 juli 1913 de luchtvaartafdeling van het Nederlands leger was opgericht besloot de regering de Brik te kopen, en werd het toestel onder het nummer L1 het eerste militaire toestel van Nederland. De L2, ook een Brik, volgde tien dagen daarna. De regering kocht verder kort daarop nog drie Farmans. De vliegers bleven voortdurend aan gevaren blootgesteld. Met name de wind speelde het vliegen parten en daarom ging er vrijwel geen enkel toestel in de middag de lucht in. Ongelukken

bleven zich echter voordoen. Zo sloeg luitenant Coblijn bij een landing over de kop, maakten Versteegh en Roeper Bosch een noodlanding door materiaal falen en kreeg Van Heyst na een vlucht van 650 km pannen. Bij de noodlanding ramde hij met zijn toestel nog een paar onwillige wilgen langs de weg. Luitenant Spanaw dook twee dagen na het behalen van zijn brevet van 70 meter loodrecht naar beneden de hei in, brak beide benen en liep een schedelbreuk op. Een dag later overleed hij in het hospitaal in Utrecht; het eerste dodelijke ongeluk op Soesterberg.

Wereldoorlog, uitbreiding van het arsenaal

Bij het aanbreken van de Eerste Wereldoorlog beschikte Nederland over een bescheiden luchtvloot. Het beschieten van vliegtuigen was een belangrijk onderwerp van gesprek en er wordt besloten dat bij het overschrijden van de landsgrenzen door buitenlandse toestellen geschoten zou worden. Medio 1915 werden een Brits en een Frans toestel, welke neergekomen waren op Nederlands grondgebied opgeknapt en ingezet vanaf Soesterberg. Op 19 augustus 1915 beschikte Nederland



De LA 18 met bemanning. Beiden dragen de 'valhoed' en warme kleding tegen kou op grote hoogte (NIMH)



Luitenant-vlieger Land met de LA 32 (NIMH)

Thomson kwam met zijn instructie Farman onfortuinlijk neer en raakte levensgevaarlijk gewond. Een week voor kerst is het Luitenant Jongbloed die bij het landen zijn LA 39 naar de Filistijnen helpt. 1917 wordt het jaar van de noodlandingen en ongevallen. Naast alle brokken zijn er echter ook successen op te tekenen. Zo wordt de Spijker 1, van Nederlands fabricaat, na de aanvankelijke problemen langzaam maar zeker een serieuze aanwinst voor de luchtvloot en worden er bevredigende testen uitgevoerd met de fluit vonk zender en ontvangers gedaan. De Nederlandse pioniers doen onderwijl veel ervaring op met een breed scala aan vliegtuigen. De hoofdoorzaak van de ongevallen bleek te wijten aan de motoren en niet, zoals het uit de verhalen lijkt, aan de vliegers. De motoren waren zogenaamde rotatiemotoren die in z'n geheel rond de stilstaande krukas draaiden. Dit maakte dat de motoren snel sletten, met alle ernstige gevolgen van dien.

Dan breekt het laatste oorlogsjaar aan. In januari 1918 stelden Walaardt Sacre en Wijnmalen keuringseisen op, waaraan vliegtuigen vanaf dat moment moeten voldoen. Van Wijnmalen ontwierp verder een nieuw toestel, gebaseerd op een geïnterneerde Nieuport, waarvan hij er in dat jaar nog twintig zou leveren. De luchtvloot blijft gedurende de gehele oorlog uitbreiden met geïnterneerde toestellen en aanwas van productietypes van Spijker en Rumpler. Op 11 november 1918 wordt de wapenstilstand getekend en komt een einde aan de Eerste Wereldoorlog. Een tijd die de militaire vliegers veel problemen heeft gebracht maar waarin ook waardevolle lessen zijn geleerd. In amper tien jaar tijd heeft een handjevol luchtvaartpioniers ervoor gezorgd dat Nederland een klein maar effectief luchtwapen ter beschikking heeft gekregen. De pioniers in hun vliegende kratten zijn uitgegroeid tot veelzijdige vliegeniers die op een breed scala aan toestellen kunnen vliegen. Ter nagedachtenis aan die dappere kerels, in hun vliegtuigen van ballondoek en bamboe, staat er nu een gestileerde Brik op de rotonde. Een stilzwijgend eerbetoon aan de grondleggers van de Nederlandse militaire luchtvaart.

voor het eerst over een toestel wat geschikt gemaakt was om bommen te gooien en op 23 augustus landde een Duits toestel bij Venlo. In september dook de LA 2 een boomgaard in bij Fort Voordorp en diezelfde dag maakte de Luitenant Versteegh een onfortuinlijke noodlanding en kwam in een sloot terecht. Ook 1916 begon met een ongeval als een van de vliegers gedesoriënteerd uit de wolken zo'n 250 meter naar beneden stort, waarbij wonder boven wonder de vliegenier er met lichte verwondingen afkomt. Het vliegpark bestond op 1 januari 1917 uit twaalf Farmans en negentien geïnterneerde vliegtuigen. Op 29 januari was het alweer raak. Luitenant Land deed zijn naam geen eer aan en poneerde zijn krat in het bureau van een hangar. Daar zat op

dat moment collega Duinker die, vanaf zijn paperassen over de ravage kijkend, tegen zijn uit het toestel klauterende collega zegt: 'Je weet toch dat het hier verboden toegang is, he?'. De LA 24, een geïnterneerd toestel, gaat verloren bij een crash en enkele dagen later rook ook de Luitenant Land weer land toen hij zijn toestel van dertig meter loodrecht de grond in boorde. Hij kwam er wonderwel zonder kleerscheuren vanaf. De geïnterneerde albatros LA 31 maakte een neusstand en liep zware averij op waarna Luitenant Schlimmer drie dagen later een einde aan het bestaan van LA 3 maakte. Dit keer raakte de vlieger overigens zwaargewond. Op 22 november 1917 stak de Sgt van den Drift per ongeluk de grens over om vervolgens enige dagen door de Duitsers geïnterneerd te worden in Antwerpen. Luitenant



VRIJWILLIGER IN HET NMM

DOOR JAAP VAN NOORT

Aan mij deze maand de eervolle taak om mij als vrijwilliger van het prachtige NMM voor te stellen.

Ik ben Jaap van Noort, ontsproten aan mijn moederschoot in Amsterdam op 30 oktober 1957. Vader van drie kanjers van dochters uit een eerder huwelijk en nu getrouwd met de liefde van mijn leven.

Mijn fascinatie voor de krijgsmacht is mij door mijn grootvader, officier der Genie, mijn vader en mijn oom, oorlogs vrijwilligers in het toenmalige Nederlands Indië, met de paplepel in gegoten. In tegenstelling tot de opbouwende rol van mijn grootvader als opzichter van fortificatiën binnen de landmacht, besloot ik op 18 jarige leeftijd na het afronden van mijn middelbare schooltijd om zes jaar voor het Korps Mariniers te tekenen. God hebben zijn ziel!

En zo zat ik op mijn 18e te wachten in een landingsvaartuig om een landing uit te voeren op Texel. Met zo'n 25 jonge jongens stonden we

klaar om het strand te bestormen gewapend met 60 koperen losse flodders, die naar de instructies van onze instructeurs allemaal verschoten moesten worden, de laadklep ging naar beneden, we renden het strand op..... en daar stonden we tussen de naaktrecreanten op het naaktstrand, die zich in allerijl het vege naakte lijf probeerde te redden voor onze gloeiend hete hulzen. Dit is slechts een van de vele prachtige anekdotes die ik kan vertellen.

Na zes jaar als Marinier te hebben gediend en zoveel mogelijk opleidingen binnen het Korps te hebben gevolgd, begon de verveling mij parten te spelen en heb ik het mooiste, beste en oudste onderdeel van de Nederlandse krijgsmacht met pijn in mijn hart verlaten. Als scholier stond mij al voor ogen dat ik nooit een betrekking bij een voor mij oersaaie bank ambieerde. Jawel!, binnen een jaar stond ik als hoekman op de beursvloer. Ook daar een hoop actie, maar dan op een andere manier. Van de beurs, naar de bank, equity-sales

binnen investment banking , nog meer actie, andere banken, internationale banken totdat ik op de bank belandde met een dijk van een burn-out. Even geen actie meer....

Nadat ik besloten had dat een actieve baan er voor mij niet meer in zat en ik eens goed bij mezelf naging waar mijn hart nu echt naar uitging kwam ik toch weer terecht bij die dingen waar ik in mijn jeugd en jonge jaren zoveel plezier en energie uithaalde.

De krijgsmacht en alles wat daarbij hoort

Het vrijwilligerswerk in het NMM past mij als een oude vertrouwde jas. Zowel het gevoel te hebben weer onder oude makkers te zijn en als gastheer te mogen functioneren om onze gasten hetzelfde enthousiasme voor alle vormen van onze krijgsmacht te geven, geeft mij weer zoveel energie. En zo is voor mij de cirkel weer rond.



Nieuwe vrienden

A. van Schaik, Nieuwegein
J.G. van Wetten, Voorburg
W. Veldhuis, Apeldoorn
T.M. Elsendoorn, Soesterberg
M. Verschoor, Den Haag
J.G. van der Voorn, IJsselstein
E. Jansen, Soest
K. Zwart, Woerden
D.C. de Koning, Julianadorp
J.T. Ploeg, Eemnes
J. Ploeg, De Wilgen
J. van den Berg, Lopik
R. Vermeulen, Zeewolde
N. Jekel, Hoogland
W. Herfst, Austerlitz
M. de Bruin, Harderwijk
D. aan de Stegge, Soesterberg
J.C. Houttuin, Kockengen
A. de Bruin, Nieuw Beijerland
J.A.M. Verheijen, Winterwijk-Meddo
H.J. den Bok, Utrecht
J.A. Stekelenburg, De Bilt
S. Bobeldijk, Biddinghuizen
A. Elders, Soesterberg
R. Hendriksen, Zeist

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

Drukkerij 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 toe-
gang tot ons museum en uit-
nodigingen voor vriendendagen
en vernissages.