



Jaargang 4, nummer 2

NMMAGAZINE

AUGUSTUS 2018

- 2 Van de voorzitter
- 3 Bijdrage Paul van Vlijmen voor de Vriendennieuwsbrief
- 4 Post aan de grenzen
- 10 Vriendendag 2018
- 12 Een bonte verzameling vliegtuigen
- 18 Keizer Wilhelm II in Nederland



VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM

BESTE VRIENDEN,

U heeft ongetwijfeld gemerkt dat per 25 mei jl. nieuwe EU wetgeving van kracht is geworden over persoonsgegevens. Die geldt ook voor onze stichting. De kern is dat wij als bestuur vastleggen welke gegevens we van onze donateurs vastleggen, waarom we dat doen en met wie wij die gegevens delen. Verder leggen we vast wie die gegevens van ons bestuur mag inzien. De regeling zal op 1 juli a.s. worden gepubliceerd op onze website en sluit aan bij het eerder gedane verzoek om uw gegevens te actualiseren. Er verandert niet veel, maar het moet wel duidelijk zijn voor alle donateurs.

Op 11 november a.s. is het precies 100 jaar geleden dat er een einde kwam aan de Grote Oorlog. Reden voor de redactie om een themanummer hieraan te wijden. Wim Klinkert beschrijft hoe de Nederlandse strijdkrachten zich voorbereidden op een mogelijke Nederlandse betrokkenheid bij de oorlog. Allerlei plannen en scenario's werden hiervoor ontwikkeld. Onze neutraliteit had een bijzonder neveneffect: vliegers van de strijdende partijen zochten vaak hun toevlucht in Nederland. Alfred Staarman laat ons zien wat er met het geconfisqueerde materieel gebeurde. Mathieu Willemsen gaat in zijn artikel in op de vlucht van de Duitse keizer naar Nederland. Het bracht ons land

in een lastige positie, terwijl er - gegronde - vrees was voor een inval door Engelse en Franse troepen.

In april is de tentoonstelling 'WILLEM!' door Zijne Majesteit de Koning feestelijk geopend. Wij hadden in het weekeinde ervoor een vriendendag in het NMM. De opkomst was niet groot, maar het was zeer geslaagd. Alle vrienden konden een preview doen achter de schermen van deze tentoonstelling. Erwin Vonk geeft een impressie van die dag. Tot zover mijn vooruitblik op de interessante inhoud van dit nummer.

De directie van het NMM doet haar uiterste best om eind augustus een event te houden waarbij alles draait om vliegtuigen. Het overleg met de autoriteiten verloopt niet zonder problemen, waardoor echt vliegen waarschijnlijk niet mogelijk is. De korting voor het bijwonen van dit event blijft evenwel gehandhaafd. Wij zullen alle vrienden daarover in juli schriftelijk informeren.

Tot slot een bijzondere oproep. Volgend jaar is het thema van het NMM de Koude Oorlog. Het was de tijd van de grote oefeningen met vele dienstplichtigen. Ongetwijfeld



zijn er onder de vrienden ook dienstplichtigen die dat hebben meegemaakt. De redactie van NMMMagazine is op zoek naar uw verhalen en nodigt u uit uw verhaal in ca. 500 woorden op te schrijven. Het mag gaan over anekdotes, persoonlijke ervaringen of andere zaken. Deze verhalen worden gepubliceerd, tenzij het er zoveel zijn dat een selectie nodig is.

Ik wens u veel leesplezier!

Theo Ent
Brigade-generaal KL b.d.
Voorzitter Stichting Vrienden NMM



BIJDRAGE PAUL VAN VLIJMEN VOOR DE VRIENDENNIEUWSBRIEF



Zo, de eerste 100 dagen zitten er op, en wat zijn ze omgevlogen. De eerste weken heb ik besteed aan het hernieuwd kennismaken met het NMM in al haar facetten, van gesprekken met alle medewerkers tot het openen van de nieuwe tentoonstelling 'WILLEM!'. De combinatie van algemeen directeur zijn van de Koninklijke Defensiemusea en het directeurschap van het NMM is mij in ieder geval goed bevallen. Een korte terugblik op de afgelopen maanden:

In maart opende de fototentoonstelling Uruzgan Nu/Now, met foto's van de Nederlandse architect Jan Willem Petersen. De tentoonstelling besteedt aandacht aan de resultaten van de Nederlandse wederopbouwmissie in Uruzgan. Hoeveel is daarvan terecht gekomen? De inzet van de krijgsmacht heeft wel degelijk positieve veranderingen gebracht maar er was ook nog ruimte voor verbetering. De tentoonstelling past goed in het streven van het NMM om steeds dicht op de actualiteit te zitten.

In april ging de tentoonstelling 'WILLEM!' open, over de jonge jaren van de Vader des Vaderlands, over zijn jeugd en opleiding tot militair strateeg. Willem van Oranje zelf ontving uit handen van zijn nazaat koning Willem Alexander de beroemde bevelhebbersstaf (zie foto). Tijdens de vernissage van de tentoonstelling 'WILLEM!', kort voor de opening, heeft de Stichting Vrienden een schilderij met het portret van Johan Cornelis Braams overhandigd aan Sectormanager Collectie Alfred Staarman. Braams is afgebeeld als *garde du corps* of lijfwacht van de prins van Oranje in 1813. Deze eenheid is in 1813 opgericht in verband met de terugkeer van de erfprins in Nederland na het herstel van de onafhankelijkheid en heeft bijgevolg maar kort bestaan. De zeer zeldzame voorstelling van een eenheid die nauw verbonden is aan het ontstaan van het Koninkrijk der Nederlanden is inmiddels gerestaureerd en vormt een unieke aanvulling op onze collectie,

waarvoor ook op deze plaats mijn oprechte dank.

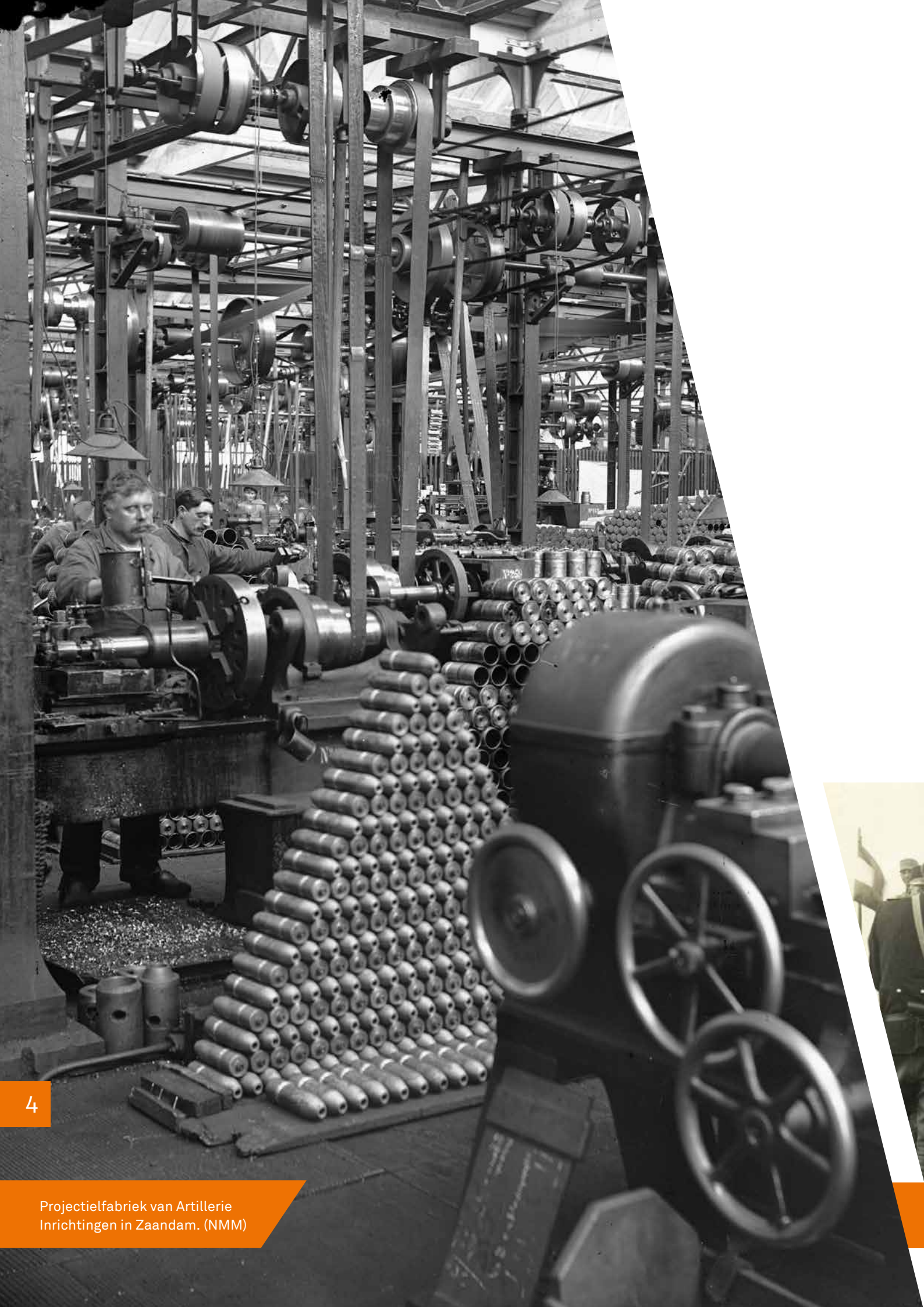
Terwijl 'WILLEM!' nog maar net geopend is zijn we alweer druk met de voorbereidingen van de thema's van de komende jaren. Voor 2019 staat de Koude Oorlog op de agenda, een onderwerp waar Nederlanders van alle leeftijden wel een beeld bij hebben. Conservator Mathieu Willemsen was in april in Rusland om bruiklenen voor te bereiden.

Zelf ben ik onlangs samen met conservator Public History Dirk Staat in Canada geweest in het kader van het thema voor 2020, '75 jaar bevrijding'. We hebben daar het Canadian War Museum, het Canadian Museum of Aviation en het Museum of Canadian History bezocht. We gaan vooral de rol van de Canadezen bij de bevrijding van Nederland belichten, en we hebben de mogelijkheden onderzocht om met hen samen te werken.

In de nabije toekomst hoop ik u allen te begroeten tijdens de Soesterberg Luchtvaartdagen, een evenement dat u dichterbij de vliegtuigen en helikopters van het museum brengt dan u in jaren geweest bent. Al het beschikbare materieel zal buiten of in depot te bewonderen zijn, maar dat niet alleen. Het omringende evenement biedt vermaak voor jong en oud, met theater, vliegsimulatoren, workshops F-16 maken, muziek en lekker eten, maar ook meerijden in voertuigen. Gevlogen wordt er niet - behalve in de reuzezweefmolen - maar op de grond maken we er een feestje van dus zet 25 en 26 augustus in uw agenda!

Ik wens u een zonnige zomer, tot in het NMM – of een van onze andere Defensiemusea

Paul van Vlijmen



POST AAN DE GRENZEN

DOOR WIM KLINKERT

Op 14 augustus 1915, de oorlog is dan net een jaar oud, publiceerde links-liberale krant De Nieuwe Amsterdammer een paginagrote prent van de toentertijd beroemde schilder en graficus Jan Sluijters (1881-1957) getiteld 'De eeuwige post aan de grenzen': twee Nederlandse soldaten, leunend op hun geweer nabij een grenspaal. Onkruid groeide aan hun voeten, spinnen hadden hun webben in de uniformen geweven en vogels hadden er nestjes in gebouwd, met andere woorden: al een jaar lang stond het Nederlandse leger volledig werkeloos aan de grens, terwijl in Europa een oorlog van ongekennde hevigheid woedde.

De prent van Sluijters weerspiegelt een hardnekkige opvatting over het Nederlandse leger in 1914-1918: Nederland was passief, het leger hoefde slechts de grens te bewaken en daar bleef het bij. Aan Nederlandse zijde geen heldendaden of heroïek, maar ook geen slachtoffers. Dat beeld neutraliteit als passiviteit is echter onjuist. Van 1914 tot 1918 was de oorlog voortdurend dichtbij, en was het niet denkbeeldig dat ze Nederland zou meeslepen, bovendien schonden vliegtuigen en oorlogsschepen de neutraliteit frequent. Om geloofwaardig te blijven als beschermer van het land moest het Nederlandse leger voortdurend oefenen en moderniseren.

Oorlog op de kaart

Op 31 juli 1914 besloot de Nederlandse regering 200.000 dienstplichtigen te mobiliseren en het was hiermee het eerste land in West-Europa dat deze stap nam.

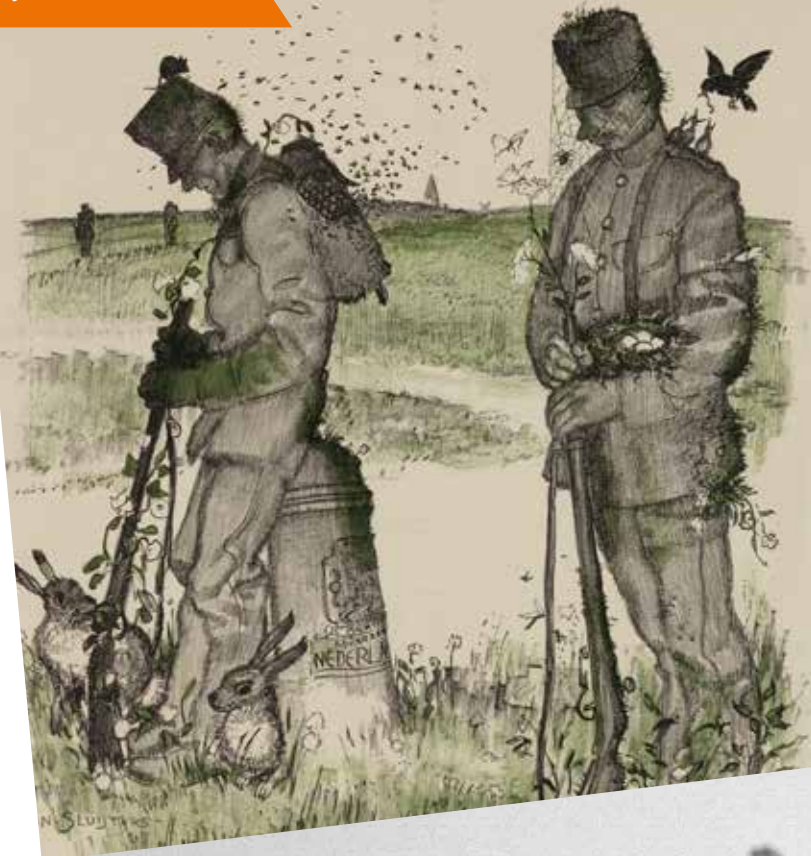


Generaal Snijders (rechts met sigaar) op inspectie tijdens manoeuvres van het Veldleger. (NIMH)

De Nieuwe Amsterdammer

onafhankelijk nederlandsch weekblad
onder redactie van MHPJ Wiessing

Spot op het leger volgens
Jan Sluijters. (NMM)



Met deze vroege mobilisatie hoopte de legerleiding alle troepen paraat te hebben zodra de alom verwachte aanval van Duitsland op België en Frankrijk zou plaatsvinden. Die aanval barstte op 4 augustus in alle hevigheid los. Het Duitse leger respecteerde daarbij de Nederlandse neutraliteit nauwgezet. Tot eind oktober, toen bijna geheel België door Duitse troepen bezet was, bleef de spanning in Nederland echter groot. Honderdduizenden Belgische vluchtelingen en tienduizenden Belgische, Duitse en Britse militairen vluchtten over de Nederlandse grens, maar oorlogshandelingen bleef het land bespaard.

Opperbevelhebber van zee- en landmacht was generaal Cornelis Snijders (1852-1939). Hij had zijn plannen klaar. Het centrum van het land werd beschermd door fortelinies, waarvan de Nieuwe Hollandse Waterlinie de sterkste en belangrijkste was. De linies moesten



bij een onverhoopte vijandelijke aanval voor enkele weken tijdwinst zorgen, zodat bondgenootschappelijke steun gevonden kon worden om de tegenaanval in te zetten. In de oostelijke, maar vooral de zuidelijke provincies lagen zo'n 70.000 man van het mobiele veldleger. Deze troepen moesten een vijand die op weg was naar de Vesting Holland zoveel mogelijk vertragen. Zij moesten nadien nog meestrijden in de fortelinies en met een eventuele bondgenoot. Snijders hechtte dan ook veel waarde aan een goede voorbereiding van de verplaatsing van de divisies vanuit het zuiden over de grote rivieren en het Hollands Diep naar de Vesting Holland. Met schip- en pontonbruggen, met veerboten en door aanpassing van bestaande spoorbruggen werden zulke omvangrijke verplaatsingen geoefend. Vaak met Snijders zelf daarbij als kritisch waarnemer.

Strijd om technologie

Snijders was ervan overtuigd dat een geloofwaardige Nederlandse militaire macht essentieel was om de strijdende partijen te bewegen Nederland niet binnen te vallen. En dit was geen eenvoudige opgave. Reeds in 1915, toen Sluijters' prent verscheen, was het zonneklaar dat de Europese oorlog lang zou gaan duren en veel kostbaarder in mensen en munitie was dan deskundigen hadden ingeschat. Ook de wapentechnische ontwikkelingen verliepen razendsnel. In 1915 bijvoorbeeld, werden op de slagvelden strijdgassen, het grootschalig gebruik van militaire vliegtuigen, de vlammenwerper en de mortier geïntroduceerd. Tevens kwam massaproductie van handgranaten, stalen helmen en zware artillerie van de grond. De loopgravenoorlog

in Frankrijk en België bleek de kraamkamer van moderne oorlog, gebaseerd op wetenschap en technologie.

De Nederlandse legerleiding was zich van de snelle veranderingen in de oorlogvoering goed bewust, maar om deze bij te houden was uitermate moeilijk voor een land dat nauwelijks over een eigen oorlogsindustrie of relevante grondstoffen en kennis beschikte. Maar het gevaar lag op de loer. Het belangrijkste strijdtoneel, het Westfront, bevond zich immers relatief dicht bij Zuid-Nederland – de grote artilleriebeschietingen waren in Nederland hoorbaar – maar ook een Duitse inval op Zeeland vanuit bezet België of een Britse



Geïnterneerde Farman F.40, in dienst bij het Detachement Vlissingen van de Luchtvaartafdeling. (NIMH)



landing op de Nederlandse kust waren mogelijk. Daarom besloot de regering, vergeleken met andere neutrale Europese landen, de parate legersterkte hoog te houden en voortdurend nieuwe lichten op te leiden. Zodoende had Nederland in 1918, in theorie, een half miljoen man op de been kunnen brengen, op een bevolking van 6,5 miljoen.

Informatie over het oorlogsverloop en de nieuwe wapens en tactieken verkreeg Snijders van militair attachés, die vanaf 1916 in Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland actief waren, en door een omvangrijk netwerk van Nederlandse journalisten, ondernemers en andere bezoekers aan de oorlogvoerende landen. De in 1914 opgerichte militaire inlichtingendienst groeide als kool.

In juni 1915 besloot de minister van Oorlog een Munitiebureau te installeren dat de taak kreeg Nederland van meer en betere wapens en munitie te voorzien door een combinatie van aankopen uit het buitenland en verhoging van de binnenlandse productie door een aanzienlijke uitbreiding van de enige wapenfabriek die Nederland bezat, de Artillerie Inrichtingen in

Zaandam (Hembrug). Bovendien werden het particuliere bedrijfsleven en wetenschappers ingeschakeld. Veel aandacht ging hierbij uit naar mitrailleurs, een nieuw wapen dat snel aan belang won, naar de gasoorlog en naar het vliegtuig.

De Hembrug kon zelf geen mitrailleurs in grote aantallen fabriceren. Het productieproces was daarvoor te gecompliceerd. Intussen slaagden de oorlogvoerenden er ook in steeds lichtere mitrailleurs te maken, zoals de zogenoemde Lewis gun, die gemakkelijk over het slagveld te verplaatsen waren en die ook als boordwapen dienst deden op vliegtuigen. In Nederland raakten deze bekend omdat ze op Britse vliegtuigen gemonteerd waren die in Nederland landden of crashten. Namaken bleek echter te moeilijk. Het leger bleef dus vooral met verouderde mitrailleurs uitgerust.

Nieuwe dimensies

Als er één wapensysteem was dat tot de verbeelding sprak en dat een nieuwe tijd in oorlogvoering inluidde,

dan was het wel het vliegtuig. Van enkele honderden in 1914 beschikten de oorlogvoerenden aan het eind van de oorlog over tienduizenden toestellen. Het was massaproductie van steeds meer verschillende typen, toegesneden op hun rol als verkenners, jagers of bommenwerpers. Het Nederlandse leger bezat sinds 1913 een bescheiden eigen luchtvaartafdeling maar de beste ontwerpers, Anthony Fokker (1890-1939) en Frits Koolhoven (1886-1946), hadden hun heil – en inkomsten – in respectievelijk Duitsland en Groot-Brittannië gezocht. En omdat aankoop in Frankrijk niet wilde vlotten, viel de legerleiding terug op een andere toentertijd bekende Nederlandse vlieger Henri Wijnmalen (1889-1964), die de Spyker autofabriek in Amsterdam ombouwde tot vliegtuigfabriek 'Trompenburg'. Het werd een faliekante mislukking. Gebrek aan kennis, aan grondstoffen en aan commercieel inzicht van Wijnmalen zelf leidden tot een geringe productie van bovendien verouderde

typen. Wat restte was aankoop van in Nederland neergekomen toestellen van oorlogvoerende staten. Dit was een relatief goedkope manier om aan nieuwe toestellen met de modernste toevoegingen als mitrailleurs, camera's, radioverbindingen en installaties voor bommen te komen. Maar de tientallen verschillende typen waren niet te onderhouden, kennis en materialen ontbraken. Het was een logistieke nachtmerrie. Pas in de laatste oorlogsjaren lukte het in Zweden en Duitsland toestellen en vliegtuigmotoren van Rumpler en Fokker aan te schaffen. Meer succes was er bij de ontwikkeling van luchtdoelartillerie. Dit werd een nieuwe specialisatie binnen de landmacht.

De gasoorlog, en de bescherming daartegen, was bij uitstek een voorbeeld van bundeling van krachten. Al meteen nadat in april 1915 bij Ieper de Duitsers de eerste cilinders met chloorgas inzetten, namen de Artillerie Inrichtingen en enkele Nederlandse chemische bedrijven,

later versterkt met de Utrechtse professor in de chemie Pieter van Romburgh (1855-1945) initiatieven om ook deze weg in te slaan. Jaren van vele proefnemingen volgden totdat een bescheiden eigen productie van chloorgas en zwaveldioxide op gang kwam. Ter bescherming van de soldaten lag in 1918, ook na vele moeizame pogingen, een kwart miljoen gasmaskers op de plank, geen geringe prestatie, maar te weinig om in het ergste geval alle soldaten mee uit te rusten. Ook in 1918 kwam de eerste Nederlandse eenheid met vlammenwerpers paraat.

De krijgsmacht was het succesvolst met de eigen productie van mortieren, handgranaten en stalen helmen, die in 1918 goed op gang kwam. De soldaten oefenden met deze 'moderne strijdmiddelen' in omvangrijke loopgravenstelsels, onder meer bij Ede, Arnhem en Tilburg. Naar Duits voorbeeld kreeg Nederland ook zijn eigen stormtroepen.

Het moreel was wel kwetsbaar door de jarenlange mobilisatie. Het leger

oefende, voerde een harde strijd tegen smokkelaars waarbij tientallen doden vielen, maar kampte vooral met verveling. De legerleiding trachtte dit te beteugelen door ruime toekenning van verloven, door ontspanning in militaire tehuizen, door het aanbieden van velerlei cursussen en door de organisatie van sportevenementen. Hierdoor werd voetbal een volkssport. Snel na het einde van de gevechten, in november 1918, kwam de demobilisatie op gang. Begin 1919 waren de meeste dienstplichtigen weer thuis.

VERDER LEZEN:

Wim Klinkert, Samuel Kruizinga en Paul Moeyes, *Nederland Neutraal* (Amsterdam, 2014)

Paul Moeyes, *Buiten Schot* (Amsterdam, 2014)

Alfred Staarman, Verre van Vredig (Delft, 2004)





VRIENDENDAG 2018







DE LUCHTVAARTAFDELING EN DE
INTERNERINGEN TIJDENS
DE EERSTE WERELDOORLOG

EEN BONTE VERZAMELING VLEIEMACHINES

DOOR ALFRED STAARMAN

Borstbeeld van opperbevelhebber
van Land- en Zeemacht
generaal C.J. Snijders. (NMM)

In 2018 is het honderd jaar geleden dat de Eerste Wereldoorlog ten einde kwam. Vier jaar strijd met als resultaat miljoenen doden en gewonden. De oorlog was aan Nederland voorbijgegaan. De verstandige neutraliteitspolitiek en een flinke dosis geluk hadden Nederland gespaard. Toch kreeg ons land op allerlei manieren te maken met de oorlog. Het was een tijd van grote schaarste. Waar een enkeling kon profiteren van de oorlog door smokkel en zwarte handel hadden de meeste mensen het slecht. Nederland hield vier jaar lang zijn adem in, en de opluchting in november 1918 was dan ook groot toen de oorlog voorbij was.

Het Nederlandse leger was vier jaar lang gemobiliseerd. De neutraliteit moest immers gewapenderhand verdedigd kunnen worden. Bij de Generale Staf in Den Haag was men goed op de hoogte van de internationale militaire ontwikkelingen. De opperbevelhebber van Land- en Zeemacht generaal Snijders stuurde met regelmaat officieren naar de fronten om ze kennis te laten nemen van de laatste ontwikkelingen. Zo goed en zo kwaad probeerde de Generale Staf aan te sluiten bij de voorbereiding op de moderne oorlogvoering. Een probleem was dat Nederland nauwelijks militaire industrie had, en de beschikbare industrie door het gebrek aan grondstoffen veelal niet kon produceren wat nodig was. Met name het uitbouwen van de nog jonge, in 1913 in Soesterberg opgerichte Luchtvaartafdeling (LVA) verliep traag. Door de oorlog kwamen bestellingen uit het buitenland niet of heel laat binnen en er was gebrek aan benzine. Toch kwam er soms uit onverwachte hoek 'hulp', daarover gaat deze bijdrage.

Internering

Nederland kreeg ongewild te maken met de luchtstrijd zoals die boven België en Noordwest-Frankrijk werd uitgevochten. Het kwam regelmatig voor dat vliegtuigen boven Nederlands grondgebied of in territoriale wateren terechtkwamen omdat ze in de problemen waren gekomen of domweg verdwaald waren. Deze Britse, Franse, Duitse of Belgische vliegtuigen en hun bemanningen moesten volgens het oorlogsrecht geïnterneerd worden. Oorlogvoerende partijen dienden de Nederlandse neutraliteit te respecteren. Om te voorkomen dat Nederland een uitwijkplaats werd van de oorlogvoerenden moest ons land eventuele 'bezoekers' interneren; dat wil zeggen voor de duur van de oorlog vasthouden. Zo werden direct in augustus 1914 tienduizenden Belgische militairen die te voet de grens over waren gestoken voor de duur van de oorlog geïnterneerd. Oorlogsmaterieel zoals vliegtuigen trof hetzelfde lot. Voor de Nederlandse regering was het vooral zaak consequent te zijn naar alle partijen. Duitsers, Britten, Fransen

of Belgen: eenmaal een stap over de grens betekende onherroepelijk internering. Ook zeelieden en geredde schipbreukelingen trof dit lot. Velen schikten zich er overigens graag in. Het betekende een gedwongen en daardoor min of 'eervol' einde van de oorlog. Zoals gezegd kwamen tijdens de oorlog ook vliegtuigen neer in Nederland, in totaal zo'n 100 stuks. Dit waren vaak moderne en bewapende vliegtuigen. Deze vliegtuigen werden naar Soesterberg gebracht waar ze werden bestudeerd en in een aantal gevallen werden opgenomen in de sterkte van de LVA. Ook als ze niet werden opgenomen in de sterkte, bijvoorbeeld omdat ze beschadigd waren, werden ze naar de Constructiewerkplaatsen in Delft gestuurd om ontmanteld en bestudeerd te worden. Diverse typen vliegtuigmitrailleurs werden als bijvangst geïnterneerd en eveneens beproefd door de Constructiewerkplaatsen. De LVA gebruikte daardoor aan eind van de oorlog zowel Duitse als Britse mitrailleurs.

Omdat veel vliegtuigen in Zeeuws Vlaanderen terechtkwamen, het dichtst bij het front, werd dit al snel de Fabriek van Cadzand genoemd. Na een seintje uit Cadzand vertrok de bergingsploeg met een vrachtwagen uit Soesterberg om het gestrande toestel op te halen. In Soesterberg werd het vliegtuig weer opgebouwd. Wapens en munitie maar ook propellers werden naar de Hembrug fabriek gestuurd om te worden nagebouwd. Zo groot was de schaarste dat zelfs de benzine uit de gestrande vliegtuigen werd afgetapt voor hergebruik.

Wanneer de LVA, of de Marine Luchtvaartdienst, een geïnterneerd toestel in gebruik nam, moest dat vliegtuig worden vergoed aan de vorige eigenaar, oftewel de regering van het land van herkomst. Deze kosten werden dan weer verrekend met bijvoorbeeld de kosten van het interneren van bemanningen, want die moesten worden betaald door de landen van herkomst. Die bemanningen probeerden overigens opvallend vaak te ontsnappen uit internering, erewoord of geen erewoord.

Het verloren museum

Bij een opgave uit december 1918 waren 23 geïnterneerde vliegtuigen van negen verschillende types bij de LVA in gebruik. Het vliegkamp bij Soesterberg moet aan het einde van de oorlog in 1918 een bijzondere aanblik geboden hebben: een vliegbedrijf in opbouw met een ongekend bonte verzameling vliegtuigen. Tientallen verschillende typen waarvan er vaak maar één aanwezig was. Vliegtuigen die meestal beschadigd waren als ze arriveerden, en in ieder geval een operationeel bestaan hadden gehad. Door de oorlog, de schaarste en de onmogelijkheid onderdelen en motoren in het buitenland te kopen was 'voorraadbeheer' een theoretische bezigheid. Er was nauwelijks voorraad om te beheren. Het geheel voldeed aardig aan de definitie van een logistieke nachtmerrie. Maar, daar stond tegenover dat vliegers en technisch personeel veel praktische kennis en ervaring opdeden met verschillende typen vliegtuigen, constructies, motoren, bewapening etc. De hele internationale vliegtuigbouw was hier vertegenwoordigd. Nergens in de nog jonge luchtvaartgeschiedenis zal een zo internationaal divers samengestelde 'luchtmacht' operationeel zijn geweest als in het neutrale Nederland aan het einde van de Eerste Wereldoorlog.

Helaas is van al dat moois niets bewaard gebleven. Geen enkel geïnterneerd vliegtuig heeft de tand des tijds doorstaan. Vliegtuigen werden opgebruikt en als ze niet langer bruikbaar waren, gesloopt of verbrand. Een museum dat zich toelegde op het bewaren van vliegend erfgoed bestond destijds helaas nog niet. Foto's zijn er wel en gecombineerd met de in archieven bewaarde rapporten leveren die een compleet overzicht van de interneringen.

In 2016 is een prachtig boek over dit onderwerp verschenen van de hand van Frits Gerdessen en Nico Geldhof, getiteld 'De interneringen van vliegtuigen tijdens de Grote Oorlog' (2016). De meeste informatie in dit artikel is ontleend aan dit boek, aangevuld door Rob Heesterbeek,



registrator-documentalist, met informatie uit de historische luchtvaartdocumentatie van het Nationaal Militair Museum. Het fotoalbum van W.J. Versteegh, aanwezig in de collectie van het NMM (inv. 25410) bevat vele originele foto's van geïnterneerde vliegtuigen.

Een greep uit de collectie

De Avro van No. 1 squadron Royal Flying Corps (RFC) was op 21 maart 1915 met twee man aan boord bezig aan een kustverkenning rond Duinkerken toen het een motorstoring

kreeg. Het toestel week uit naar de Nederlandse grens en landde bij het dorp St. Kruis in Zeeuws-Vlaanderen. Een toegesnelde patrouille interneerde de bemanning en nam hun handvuurwapens en kaarten in beslag. De vlieger en de waarnemer werden geïnterneerd op het eiland Urk. Gewoonlijk kwamen Britse officieren in Groningen terecht, maar alleen als zij hun erewoord gaven niet te zullen ontsnappen. Vermoedelijk weigerde deze bemanning dat te doen. De waarnemer hield het inderdaad al snel voor gezien en ontsnapte van Urk met de boot naar Enkhuizen. Hij meldde zich weer in België bij de RFC en werd

later vlieger. Hij sneuvelde een jaar later, op 8 juli 1916, toen zijn vliegtuig werd neergeschoten.

Het vliegtuig werd gedemonteerd en naar Soesterberg gebracht. Op de foto is het Britse roundel en de vlag op het richtingsroer nog te zien. De oranje LVA-bal zit er hier nog niet op. Het toestel werd voor 300 Engelse ponden door Nederland aangekocht en aan de LVA toegevoegd. De Avro 504 was een tweepersoons verkenners met een spanwijdte van 11 meter, een lengte van 9 meter en maximum snelheid van 125 km/h. Het toestel kon ook als lichte bommenwerper gebruikt worden. Op 21 november 1914 had dit type de primeur de

Avro 504 (NMM)



eerste bomaanval voor de RFC uit voeren. Doel was de Zeppelinbasis in het Zuid-Duitse Friedrichshafen. Het ontwerp van het vliegtuig stamde al uit 1913 en er zijn er tijdens de Eerste Wereldoorlog meer dan 8.000 gebouwd. Diverse Avro's zijn geïnterneerd en door de Nederlandse vliegers als trainer en verkenners gebruikt. De Avro is tot 1919 in gebruik geweest bij de LVA.

De LVG (Luftverkehrsgesellschaft) B.I vertrok op 28 augustus 1915 uit Keulen voor een oefenvlucht. Aan boord bevonden zich een vlieger en waarnemer, beiden in opleiding en nog onervaren. In de buurt van de Nederlandse grens kwam het toestel in de mist terecht, raakte uit koers en landde een kilometer over de grens bij Venlo in een weiland. Alerten Nederlandse grenswachten verhinderden dat het toestel weer kon opstijgen en zodoende werden de LVG en zijn bemanning geïnterneerd. De Duitse officieren werden in Bergen (NH) geïnterneerd. De waarnemer, luitenant Harpe, diende een verzoek in bij de Nederlandse legerleiding om te worden vrijgelaten met het argument dat het een oefenvlucht betrof en geen oorlogsvlucht. Dit verzoek werd uiteraard afgewezen. Hierop besloot de waarnemer te ontsnappen uit de internering. In het toestel werd een fotocamera aangetroffen, geschikt voor luchtfotografie. Deze camera



Albatros B.III (NMM)

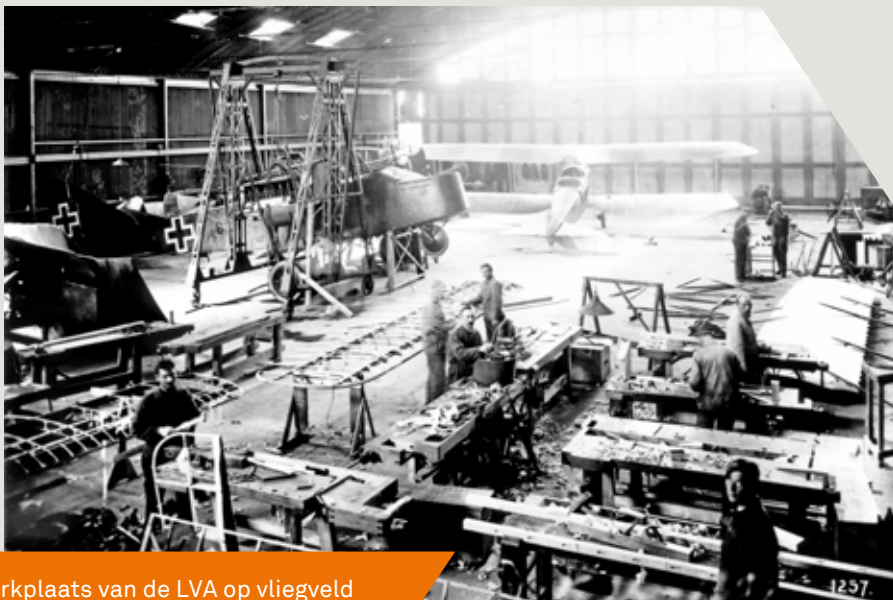
werd onmiddellijk door de LVA in gebruik genomen om de Nieuwe Hollandse Waterlinie vanuit de lucht te kunnen vastleggen. De luchtfotografie had hiermee in Nederland ook zijn intrede gedaan. Het toestel werd voor 4.000 gulden aangekocht en als LA25 ingeschreven. De LVG had een spanwijdte van bijna 13 meter, een lengte van 8,7 meter en een maximum snelheid van 130 km/h. Ze zijn nog ingezet als bommenwerpers boven Londen in november 1916. Het vliegtuig is hier gefotografeerd op Soesterberg na montage. De Duitse herkenningstekens zijn nog zichtbaar.

De Albatros met aan boord een vlieger en een artilleriewaarnemer, kwam op 1 december 1915 neer bij Aardenburg in Zeeuws-Vlaanderen.

Het bij de landing zwaar beschadigde toestel kon worden opgeknapt en voor bijna 15.000 gulden worden aangekocht. De Albatros B.III was een tweepersoons verkenningsvliegtuig met een spanwijdte van 11 meter en een lengte van 8 meter. De Mercedesmotor kon 120 km/h halen. Op de foto heeft het vliegtuig de registratie LA28 en de oranje LVA-bal. De foto is dus niet gemaakt bij het bergen van de kist in Zeeuws-Vlaanderen, maar later na een ongeval. De bemanning van het geïnterneerde toestel kwam in het Fort Wierickerschans terecht. De artilleriewaarnemer, luitenant Reiche Eisenstück, probeerde te ontsnappen door zich in een koffer te verstoppen. Hij kwam niet verder dan station Gouda waar hij werd opgepakt en teruggebracht.



Friedrichshafen G.III (NMM)



Werkplaats van de LVA op vliegveld Soesterberg rond 1914-1918. (NIMH)

ontvangen. In 1918 was het zover dat communicatie tussen vliegtuig en grond mogelijk was dankzij een combinatie van techniek die werd aangetroffen in Duitse en Britse geïnterneerde vliegtuigen. Met enige hulp van de Nederlandse Seintoestellen Fabriek in Hilversum.

Op 23 mei 1918 landde een bijzonder vliegtuig in Noord-Brabant: een reusachtige Friedrichshafen-bommenwerper. Dit tweemotorige toestel met drie man aan boord was onderweg van Parijs naar huis verdwaald en moest wegens brandstofgebrek landen. Aan boord bevond zich nog een vliegtuig bom van 300 kilo. Deze werd ter plekke onschadelijk gemaakt door de bergingsploeg. De bemanning werd geïnterneerd. Of er ontsnappingspogingen werden gedaan is niet bekend. Het toestel werd ook geïnterneerd maar niet gebruikt. De Friedrichshafen was met een spanwijdte van bijna 24 meter en een lengte van 13 meter één van de grootste vliegtuigen die ons land

Deze Albatros was ook om een andere reden interessant: aan boord bevond zich een toestel voor draadloze radiotelegrafie. Voor de verbindingstroepen van de genie was dat een goede gelegenheid deze technologie te bestuderen. Nederlandse vliegers konden in 1915 niet anders communiceren met de grond dan door het

afwerpen van berichtenkokers met waarnemingsgegevens, of door het maken van morseseuinen in de lucht met behulp van roetstrepen. Met name dat laatste was een tamelijk primitieve manier van werken, want de vliegers stapten doorgaans pikzwart van de roet uit hun vliegtuig. Later, in 1917, werd in een Brits toestel, een Sopwith, een ontvangsttoestel aangetroffen dat ook in de lucht kon



ongenood aandeed. De Nederlandse vliegers waren evenwel niet erg onder de indruk van de prestaties van het toestel. Blijkbaar was het toestel zo instabiel dat bij de landing een bemanningslid naar voren moest lopen om hem in evenwicht te houden. Op veel foto's staat de Friedrichshafen inderdaad met zijn neuswiel omhoog. Het vliegtuig kon een bommenlast van 1.000 kilo vervoeren.

Een Belgische Farman met twee onderluitnants als bemanning kwam op 10 november 1916 neer op het strand bij het Zuid-Hollandse Terheijde. Het vliegtuig vervoerde post van Engeland naar Calais, maar verdwaalde boven de Noordzee. Zo kwam het in Zuid-Holland terecht. De Farman HF40 leek op het type dat al in dienst was bij de LVA maar was groter. Het werd voor 15.000 gulden gekocht van de Belgische regering en kreeg de registratie LA37. Onderluitenant Vertongen weigerde bij zijn internering in Kamp van Zeist,

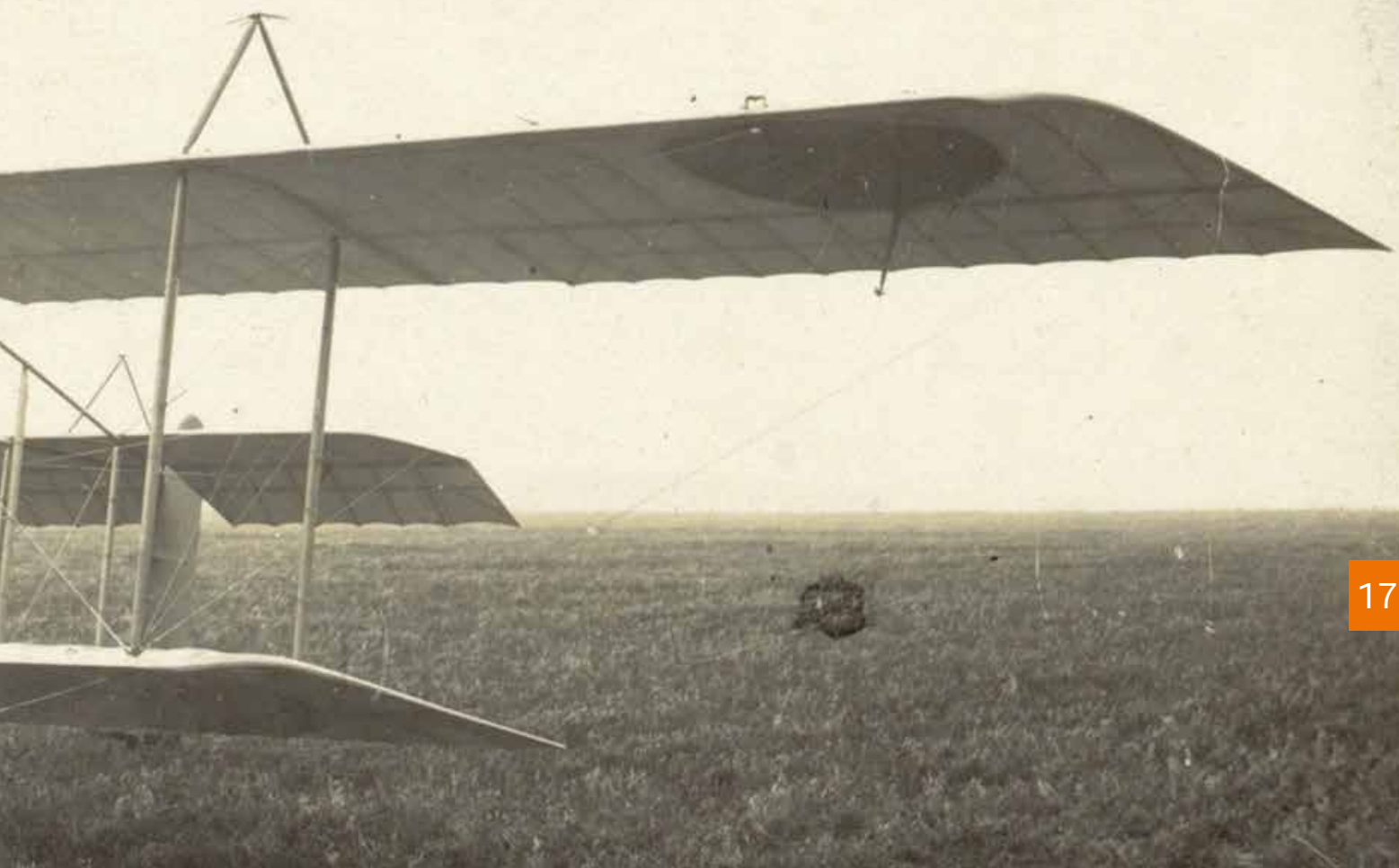
waar duizenden landgenoten werden geïnterneerd, een verklaring te ondertekenen waarin hij beloofde niet te zullen ontsnappen. Hij kondigde daarmee als het ware zijn ontsnapping aan. Op 4 november 1917, bijna een jaar later was het zover. Hij ontsnapte en meldde zich twee weken later in Calais, waar hij werd gestraft voor zijn ontsnapping (!). Hij heeft zoals zovele luchtvaarders de oorlog niet overleefd. Op 14 april 1918 werd zijn lichaam geborgen na te zijn vermist boven zee.

De Farman HF40 was een groot vliegtuig met een spanwijdte van 16 meter en een lengte van 9,5 meter. Deze tweepersoons verkenners- en trainer heeft nog de voor de Farmans karakteristieke duwschroef, gemonteerd op een Renault-rotatiemotor.

Deze greep uit de 'collectie' van de LVA is beeldend voor het geïmproviseerde karakter van de

ontluikende militaire vliegdiens tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het was een pioniersbestaan voor de vliegers en monteurs op Vliegekamp Soesterberg. Maar de luchtoorlog boven het Westfront bood hen een onvoorziene kans zich het moderne vliegwezen eigen te maken: elk toestel dat een landing moest maken op Nederlandse bodem bracht hen een stapje verder. De talrijke interneringen leidden evenwel niet tot de opbouw van afschrikwekkende luchtmacht. Daarvoor was de diversiteit te groot. Bovendien: in het buitenland waren geen reserveonderdelen te krijgen en de Nederlandse industrie was niet geëquipt om die te maken. Dat de grotendeels versleten, geïnterneerde luchtmacht na de wapenstilstand in november 1918 gaandeweg van de Soesterbergse vliegheer verdween, wekt dan ook geen verbazing.

Farman HF40 (NMM)





DE GEVALLEN ADELAAR

KEIZER WILHELM II IN NEDERLAND

DOOR MATHIEU WILLEMSSEN

In maart 1918 opende het Duitse leger het offensief op het Westfront. Vooral op het Somme- en het Aisne-front was de terreinwinst enorm. Maar het Lenteoffensief – of de Kaiserschlacht – eindigde in een strategisch vacuüm: het succes van het offensief bewees hooguit de taaiheid van de Duitse soldaat, maar het ontbrak aan een hoger doel. De geallieerde divisies deinsden achteruit, maar bewaarden de orde. In de zomer volgde de tegenaanval. Het Duitse leger wankelde. Militair gezien stond Duitsland op lemen voeten, terwijl de politieke situatie in Berlijn onhoudbaar was geworden. Er dreigde revolutie. De dagen van het Huis Hohenzollern waren geteld.



Vergulde gesp die Wilhelm II ter ere van zijn 80e verjaardag (27 januari 1938) uitreikte. NMM, inv.nr. 072101



Op zondag 10 november om zes uur in de ochtend stond hij onaangekondigd aan de Belgisch-Nederlandse grens bij Eijsden: Zijne Keizerlijke Hoogheid Friedrich Wilhelm Viktor Albert von Preußen, oftewel Wilhelm II, Koning van Pruisen en Keizer van Duitsland. De oorlog was verloren en de keizer ontvluchtte zijn land en zijn inmiddels revolutionaire leger. Nederland was geen onlogische keuze voor de Duitse vorst. Zijn positie in zijn thuisland was onhoudbaar, en er was een grote kans dat de geallieerde landen de vorst voor het gerecht zouden brengen wegens oorlogsmisdaden. Zwitserland was niet te bereiken zonder dat de keizer langs (op dat moment niet meer betrouwbare) Duitse legerbases moest reizen. Overigens was het niet de eerste keer dat een buitenlandse vorst naar Nederland vluchtte. Dit was immers ook al in de 17e eeuw gebeurd toen Frederik V van de Palts (de 'winterkoning') als balling in Den Haag kwam wonen.

brengen aan het Duitse gezelschap. Er volgde ondertussen druk overleg in de ministerraad en uiteraard ook met koningin Wilhelmina. Zij wilde haar Duitse collega wel toelaten en hem een van haar paleizen aanbieden. Maar de ministerraad vonden dit een slecht teken naar het buitenland toe.

De regering besloot de Duitse keizer de status van vluchteling te geven. Op 11 november 1918 om half een 's nachts, enkele uren voordat er een wapenstilstand zou worden getekend in een treinwagon in het bos van Compiègne, hoorde de keizer uiteindelijk dat hem asiel werd verleend. Er was beslist de keizer onder te brengen in het kasteel van graaf van Aldenburg Bentinck van Amerongen. De keizer was een goede vriend van de broer van de graaf en zij hadden elkaar nog in 1909 bezocht. De graaf van Amerongen was bovendien lid van de Johannierter Orde, waarvan Wilhelm het hoofd was. En één van de regels van de Johannierter Orde luidde dat men broeders in nood altijd diende te helpen. De ex-keizer (hij had op 28 november 1918 in Amerongen zijn abdicatie als koning en keizer getekend), zou de rest van zijn leven in Nederland blijven. Zijn zoon, kroonprins Wilhelm vluchtte op 13 november 1918 naar Nederland en zou tot 1923 op het eiland Wieringen verblijven.

Een bed voor de keizer

De dienstdoende sergeant hield de keizer en zijn gevolg tegen en wachtte op orders van majoor Van Dijl, zijn commandant in Maastricht. Deze majoor liet toe dat de keizer in afwachting van verdere beslissingen op het perron mocht wachten. De hoftrain mocht ondertussen richting Nederland opstomen om het nodige gerief te

Een ongenode gast

De aanwezigheid van de keizer in Nederland lag zeer gevoelig binnen de internationale diplomatie. Geallieerde landen wilden hem wegens oorlogsmisdaden voor het gerecht brengen, maar de Nederlandse regering pareerde elk uitleveringsverzoek vanuit het geallieerde kamp. Het neutrale Nederland leverde geen vluchtelingen uit. De Nederlandse houding ten aanzien van deze vluchteling was echter wel een van de oorzaken dat de vredesbesprekingen niet in het Vredespaleis in Den Haag plaats vonden, maar dat de zetel van de nieuwe Volkenbond in Genève werd geplaatst.

De periode december 1918 - januari 1919 was een tijd van onzekerheid voor de Duitse gast in kasteel Amerongen. Zou de afgetreden keizer in Nederland kunnen blijven? Was er een mogelijkheid om naar Duitsland terug te keren? Wilhelm zat opgesloten in een gouden kooi. De poorten en hekken rondom het kasteel werden afgesloten en bewaakt door rijksveldwachters, aangevuld met marechaussees. Er waren zelfs Amerikaanse soldaten die het stoutmoedige plan hadden opgevat om de Duitse keizer uit Amerongen te ontvoeren, maar zij stuitten op de bewaking en keerden onverrichter zaken terug naar hun eenheid in Frankrijk. De diverse bedreigingen waren dusdanig serieus dat zelfs werd overwogen om het kasteel te beveiligen met twee mitrailleurs. Ook werd er een vliegverbod boven Amerongen ingesteld nadat men op de hoogte was gesteld van een plan van een Belgische vliegenier die het kasteel wilde bombarderen.

Overigens had de keizer in deze periode een beperkte vrijheid, het was hem toegestaan om kleine uitstapjes te maken, zoals een boswandeling, maar verder niet. Dit kon hij eventueel doen in gezelschap van zijn vrouw die op 28



Houthakken was een geliefd tijdverdrif van de keizer. Een boomschijf van een door de keizer op Huis Amerongen in 1919 omgehakte boom. NMM, inv.nr. 087147_003

november naar Nederland was overgekomen. De keizerlijke post stond onder permanente censuur. Aan de begeleiders van Wilhelm was meer bewegingsvrijheid toegestaan, maar politiek gevoelige uitstapjes dienden zij te vermijden.

Huis met tuin

Binnen een paar weken na zijn aankomst in Amerongen begon Wilhelm te zoeken naar een eigen residentie. Dit resulteerde op 16 augustus 1919 in het tekenen van een koopcontract van een buitenplaats te Doorn met 59 hectare grond. De Duitse keizer was verzot op de frisse buitenlucht en bossen. Niet in de minste plaats omdat een



Op 17 juni 1940 bracht Wilhelm II een bezoek aan het Nederlandse militaire ereveld op de Grebbeberg. NMM, inv.nr. 00129756



van zijn favoriete hobby's bestond uit het omzagen van bomen. Voortdurend moesten dan ook op Doorn nieuwe bomen worden aangeplant en met de kerstdagen konden de inwoners uit Doorn gratis stookhout halen bij de keizer. Wilhelm creëerde een waar lustoord waar ook een fraaie beplanting werd aangelegd met rododendrons en rozen. De rozentuin was, als enig deel van het landgoed, ook opengesteld voor publiek. Tevens groeiden er zeldzame naaldbomen die door vrienden en bekenden van over de hele wereld naar de keizer waren toegezonden. Het hovenieren zat de keizer in het bloed. Hij deed dit ook al in het park Tiergarten in Berlijn. Doorn werd langzamerhand een miniatuur keizerrijkje, waarbij de inrichting wel wat weg had van het Schloß Bellevue. Maar wat betreft de spaarzaamheid, leek het wel of de keizer Nederlands bloed had: het licht brandde nooit op volle kracht en de verwarming stond altijd laag.

De keizer had een zeer strak dagritme. Iedere ochtend stond de keizer vroeg op en maakte hij een wandeling door

de tuin van Huis Doorn. Vervolgens las hij zijn staf voor uit het Oude en Nieuwe Testament, verlichtigd met persoonlijke verhalen. Daarna volgde het ontbijt, waarna hij om negen uur aan het werk ging in de tuin om de planten of de pony te verzorgen, of om een paar bomen te kappen. Om half elf las hij de Nederlandse kranten, gevolgd door de lunch om twaalf uur. Daarna trok Wilhelm zich terug om te schrijven of te rusten. Om acht uur 's avonds was het tijd voor het diner, waarna hij zich in de rookkamer terugtrok. De keizer was een kettinkroker en rookte speciaal voor hem vervaardigde lichte sigaretten. De keizerin hield niet van de rookkamer en trok zich liever terug in de aansluitende salon. Favoriete gespreksonderwerpen van de keizer waren onder meer volkenkunde, archeologie, en de Germaanse mythologie. Ook hield de keizer zich bezig met meteorologie en astrologie. De gezondheid van keizerin Auguste Victoria was zwak. Ze overleed in 1921. De keizer was ontroostbaar.

Hoewel hij graag wilde dat ze begraven zou worden in een mausoleum op Huis Doorn, werd haar laatste wens gerespecteerd en werd ze in Potsdam bijgezet. Wilhelm zwaaide haar op haar laatste reis uit vanaf het station Maarn.

Klein geluk

Na een periode van rouw kwam er een tweede vrouw in het leven van Wilhelm: Hermine von Reuss, een 35-jarige weduwe van een Duitse prins. De vrouw maakte de voormalige keizer weer tot een gelukkig man, en hij leek zich beter te voelen dan voorheen. In 1922 werden ze in de echt gebonden. Dat de keizer er weer bovenop kwam, bleek zelfs in zijn kledingkeuze. In plaats van in Feldgrau, toonde hij zich vaker in het kleurige uniform van het 1e Garde Regiment, getooid met alle onderscheidingen. Een jaarlijks hoogtepunt in Huis Doorn was de

keizerlijke verjaardag op 27 januari. Huis Doorn leek dan op een echt keizerlijk paleis, feestelijk ingericht en gevuld met vele gasten uit binnen- en buitenland. Veel van de gasten moesten dan, wegens plaatsgebrek, uitwijken naar hotels in de omgeving. Hoewel dit mooie dagen waren voor de keizer, is het bijna niet voor te stellen dat hij helemaal gelukkig was in dit pieterpeuterige huisje, in vergelijking met zijn voormalige Duitse residenties.

De Heimat in huis

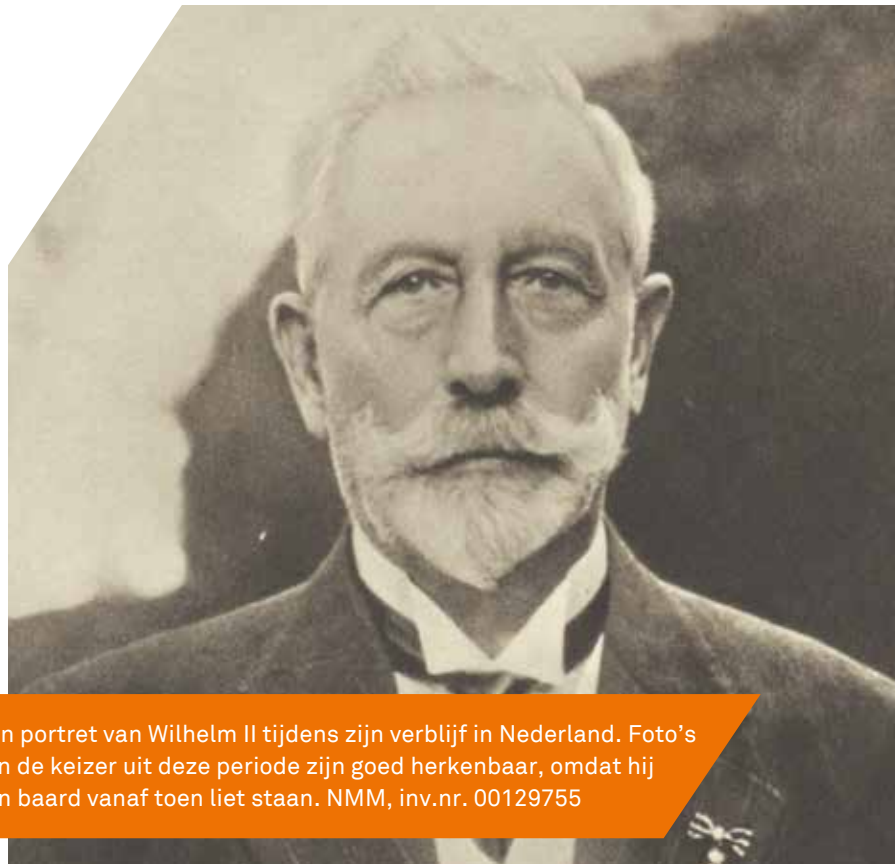
Het werd spannend in mei 1940. Huis Doorn bevond zich vlakbij de Grebbelinie. Direct na de Duitse inval werd een groot deel van het keizerlijke personeel geïnterneerd in Noord-Holland. De keizer hield slechts zeven man personeel achter. Het huis werd hermetisch afgesloten. De Grebbelinie hield geen stand en al snel dook een Duitse eenheid op in Doorn. Toen men vroeg waar de Duitse keizer woonde, wezen de inwoners de soldaten vriendelijk de weg. Reserve-luitenant Von Braunschweig, afkomstig uit een monarchistisch geslacht, deelde de hofhouding mede dat de keizer onder bescherming stond van de Wehrmacht

en niets te vrezen had. Omdat het pas zes uur in de ochtend was en de keizer nog niet gereed was, moesten de Duitsers nog even wachten op de ontmoeting. De keizer week immers niet af van zijn ochtendgewoontes. De keizer straalde en gaf alle officieren de hand en vroeg direct naar de Duitse verliezen. Kaiserin Hermine kreeg een boeket aangeboden door de soldaten en in ruil gaf zij een van hen rozen. Ook deelde de Duitse keizer gesigioneerde foto's uit. Daarna nuttigde hij zoals gebruikelijk het ontbijt.

Tijdens de bezetting probeerde de Duitse keizer een tussenpositie in te nemen tussen het Duitse leger en de Nederlandse bevolking, maar dat was een lastige situatie, waarin hij soms verkeerde inschattingen maakte. Zo stuurde hij Hitler in 1940 een gelukstelegram naar aanleiding van de verovering van Parijs. Dit werd hem door de Nederlandse bevolking niet in dank afgenomen. De keizer dreigde tussen wal en schip te raken. Enerzijds lieten de Nazi's, die niets zagen in terugkeer van het keizerrijk, hem links liggen, en anderzijds zou hij ook nooit het vertrouwen van de Nederlanders krijgen.

De gezondheid van de keizer speelde hem steeds meer parten. Al in 1937 had hij een doodskist voor zichzelf besteld. Hoewel hij nog elke dag een boom wist te vellen, namen zijn krachten steeds meer af. In 1941 kreeg hij last van hartkrampen en nam hij afscheid van zijn naasten. Een dag later kwam hij te overlijden.

Zijn uitvaart had een Pruisisch militaristisch karakter in aanwezigheid van drie compagnieën soldaten van de Wehrmacht, de oude generaal Von Mackensen en vele andere hoogwaardigheidsbekleders en familieleden. Omdat het mausoleum nog niet klaar was, werd hij tijdelijk bijgezet in de kapel in het park. Hermine reisde terug richting Duitsland en werd later door de Russen in Berlijn gearresteerd. De DDR nam haar bezittingen in beslag en ze werd 'heropgevoed'. Ze werd in 1946 gedwongen om haar levensdagen te slijten in een klein appartement in Frankfurt am Oder. Ze stierf in 1947, waarbij niet duidelijk was of dat zij een natuurlijke dood was gestorven, of dat ze daarbij een handje was geholpen. Kroonprins Wilhelm, zoon van de keizer heeft nog geprobeerd om haar in Doorn te laten bijzetten, maar dat stuitte op verzet van de Sovjetautoriteiten en uiteindelijk is ze bij Auguste Victoria in Potsdam ten ruste gelegd.



Een portret van Wilhelm II tijdens zijn verblijf in Nederland. Foto's van de keizer uit deze periode zijn goed herkenbaar, omdat hij zijn baard vanaf toen liet staan. NMM, inv.nr. 00129755

LITERATUUR:

R. ter Sluis, De 'keizerquaestie', Nederland en de vlucht van Wilhelm II, november 1918-maart 1920, Doorn 1996

P. Pierik en H. Pors, De verlaten monarch, keizer Wilhelm II in Nederland, Soesterberg 1999



Nieuwe vrienden

C. Houtman, Heelsum
E.M. Theune, Ruinen
J. Leenheer, Voorhout
F. Wibbens, Schoonhoven
J. Noort, Pijnacker
C. Somers, Nijmegen
J. Mannens, Wassenaar
J.L. Karrenbeld, Vleuten
T. van der Grinten, Baarn
D. van den Bosch, Renkum
I. Schreuder-Gittel, Putten
H. Wessels, Musselkanaal
C. van Dijk, Veenendaal
G. van Houten, Amersfoort
E.J. Molenaar, 's-Gravenhage
I. Martina, Houten
H. Jaarsma, Soesterberg
D. Verburg, Amersfoort
R. Stricker, Uithoorn
J. van der Stok, Maassluis
A.G.P. van Rooijen, Bunnik
M.A.R.A. de Reus, Overlangel
J. Hoek, Raamsdonksveer

Ook vriend worden?

Zie www.vriendennmm.nl

Uw vriendschap wordt beloond

met dit magazine en gratis
toegang tot ons museum
en uitnodigingen voor
vriendendagen en vernissages.

Colofon

Magazine verschijnt driemaal per jaar

Redactie

Erwin Vonk
Willem Bogaard
Rink Gercama
Sven Maaskant
Esther Ronner
Ronnie Weijers

Vormgeving

Elco Roest, Nivo, Delfgauw
i.s.m. 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