

NMMAGAZINE

MEI 2022

- 4 Water in & rond 's-Hertogenbosch: Historische en militaire aspecten
- 12 De Sain Bezielend begeleider bij bommenregens boven brandhaard Brûx
- 20 NMM viert vijftig jaar F-16 met grote tentoonstelling
- 24 De McDonnell Douglas KDC-10 bij de
Koninklijke Luchtmacht
- 30 In memoriam dr John Verbeek
- 32 Eenzaam standbeeld
Generaal Snijders (1852 – 1939)

VRIENDEN,



Voor u ligt het eerste NMMagazine van 2022. Eind vorig jaar werd ons museum na een korte openstelling al snel weer gesloten maar gelukkig is het alweer een paar weken open en vooralsnog met weinig beperkingen. Ik hoop dat velen van u inmiddels de weg naar het NMM weer hebben gevonden dan wel familie, vrienden, bekenden of relaties de weg ons mooie museum hebben gewezen. U weet dat alle

actuele activiteiten te vinden zijn op: nmm.nl/nl/bezoek/agenda

Laten we hopen dat het exploderen van het aantal besmettingen zo vlak na het loslaten van beperkingen en na Carnaval niet opnieuw leidt tot veel ziekenhuisopnames en als gevolg daarvan tot veel beperkingen.

Als bestuur laten we ons echter niet afleiden van onze taak en Vriendendagen die nog in de eerste helft van dit jaar plaats moeten vinden. Zoals al gemeld als eerste het bezoek aan onze Artillerie bij het Artilleriemuseum (www.nederlandsartilleriemuseum.nl) op De Knobbel in het Harde en vervolgens in juni een dag gerelateerd aan de op 1 juli te openen tentoonstelling "50 Jaar F-16".

Vlak voor Kerst hebben de meeste Vrienden ARMA nr.51 ontvangen. Het moeten missen van activiteiten in de afgelopen anderhalf jaar is helaas moeilijk te compenseren maar uit de vele zeer positieve reacties, die we hebben ontvangen n.a.v. de ontvangst van ARMA, maakt het bestuur op dat het "cadeautje" erg op prijs werd gesteld! We gaan er van uit dat we dit jaar weer kunnen investeren in Vriendendagen en andere activiteiten en dat een dergelijk cadeau niet nodig is. Wel is het de bedoeling dat als er dit jaar weer een ARMA verschijnt -daar wordt hard aan gewerkt- en u

deze tegen sterk gereduceerd tarief kunt aanschaffen.

Zo'n twee jaar geleden zijn we een zoektocht gestart naar vrijwilligers die iets voor onze stichting kunnen betekenen. Daar is destijds positief op gereageerd en inmiddels leveren enkele vrienden een welkome bijdrage aan onze activiteiten. Echter, vanwege alle beperkingen is het ons niet gelukt met alle geïnteresseerden een persoonlijk gesprek te houden. Inmiddels zijn we twee jaar verder en het lijkt me verstandig dat we eerst eens bezien of het eerder gedane aanbod om te helpen nog geldt. Vandaar dat ik de oproep nog een keer herhaal. Wellicht kunt en wilt u als vrijwilliger iets bijdragen aan het functioneren van onze Stichting. Gedacht wordt aan het leveren van artikelen voor NMMagazine, bijdragen aan het actueel en interessant houden van onze website, helpen tijdens Vriendendagen of heeft u andere goede ideeën: meldt u dan via secretariaatvrienden@nmm.nl.

Ik blijf er bij onze Vrienden zonder (bekend) e-mailadres op aandringen: heeft u inmiddels wel een e-mailadres: Geef het door: secretariaatvrienden@nmm.nl!

Veel leesplezier in het eerste NMMagazine van dit, laten we hopen, geweldig museumjaar

Freek Groen

2

Aanvulling op het artikel in NMMagazine december 2021 van sergeant der eerste klasse Robert-Jan, Junior Ruimer EOD, over de berging bommenwerper Vickers Wellington KX-T T2990 te Nieuwe Niedorp.

Vermiste Tsjechische oorlogsvliegers alsnog geïdentificeerd.

De lichamen van vijf Tsjechische bemanningsleden die sinds de Tweede Wereldoorlog waren vermist, zijn geïdentificeerd. De stoffelijke overschotten bevonden zich in het



nieuwe spelwereld voor kinderen. Centraal staan een Chinook, een onderzeeboot, een tank en een kasteel voor de allerkleinsten. Er is een gamewereld die de objecten aan elkaar verbindt. Kom vooral in de meivakantie met (klein-) kinderen. De F-16 tentoonstelling opent half juli. Met als centerpiece een F-16, vertellen we de bezoekers alles over de mens, de machine en de missie. Verderop in het magazine vind je een artikel over deze nieuwe tentoonstelling.

De restauratie van de F-100 is in volle gang. Dit jaar wordt het in volle glorie herstelde vliegtuig weer in het arsenaal geplaatst en is het voor iedereen te zien.

En dan zijn er zoals ieder jaar de bekende activiteiten in de meivakantie. Kom rijden in de minitankjes, de mini landrovertjes, of doe de speurtocht.

Toch is er iets veranderd. De oorlog in Oekraïne heeft ons erop gewezen dat vrede en veiligheid niet vanzelfsprekend zijn. Het leidde tot aandacht vanuit de media voor het NMM. Er is nu meer behoefte aan context, aan historie, en aan duiding. En da is wat het Nationaal Militair Museum kan bieden. Met de verhalen die we vertellen, en zelfs de locatie waar we ons bevinden: de vliegbasis Soesterberg. Nauw verbonden met de Koude Oorlog. De komende periode gaan de vertrouwde activiteiten in het museum door, maar daarnaast geven we meer aandacht aan de geschiedenis van de Koude oorlog in het licht van de actuele ontwikkelingen. Volg ons via www.nmm.nl, de nieuwsbrieven en social media voor het laatste nieuws.

Vlak voor het passeren van de deadline van dit nummer ontvingen we van het NMM nog een actuele bijdrage over het programma voor de komende maanden, die wij u uiteraard niet willen onthouden.

Het NMM is sinds eind januari weer volledig open! En hopelijk blijft dat

nu zo, want wat we in dit prachtige museum te bieden hebben moet gezien worden. De deuren staan dit jaar weer wijd open voor ons publiek. Er is de komende tijd veel nieuws te beleven. De ambitie is groot, we hopen dit jaar 300.000 bezoekers te verwelkomen.

Op zaterdag 30 april opent de geheel vernieuwde Xplore. Een compleet

wrak van de Vickers Wellington KX-T T2990, dat in juni 2021 is opgegraven in het Noord Hollandse Nieuw Niedorp door de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EODD). De Bergings- en Identificatiedienst van de Koninklijke Landmacht heeft de identiteit van de lichamen vastgesteld. De bemanning

krijgen dit jaar een laatste rustplaats op een militair ereveld van het Britse gemeenebest in Nederland. Alleen de gezagvoerder van het toestel, Vilém Bufka overleefde de crash in de nacht van 22 op 23 juni 1941, door op tijd met zijn parachute het

brandende toestel te verlaten. Bij de landing breekt hij zijn enkel, kort daarna wordt hij door de Duisters krijgsgevangen gemaakt en brengt hij de rest van de oorlog door in een krijgsgevangenkamp.

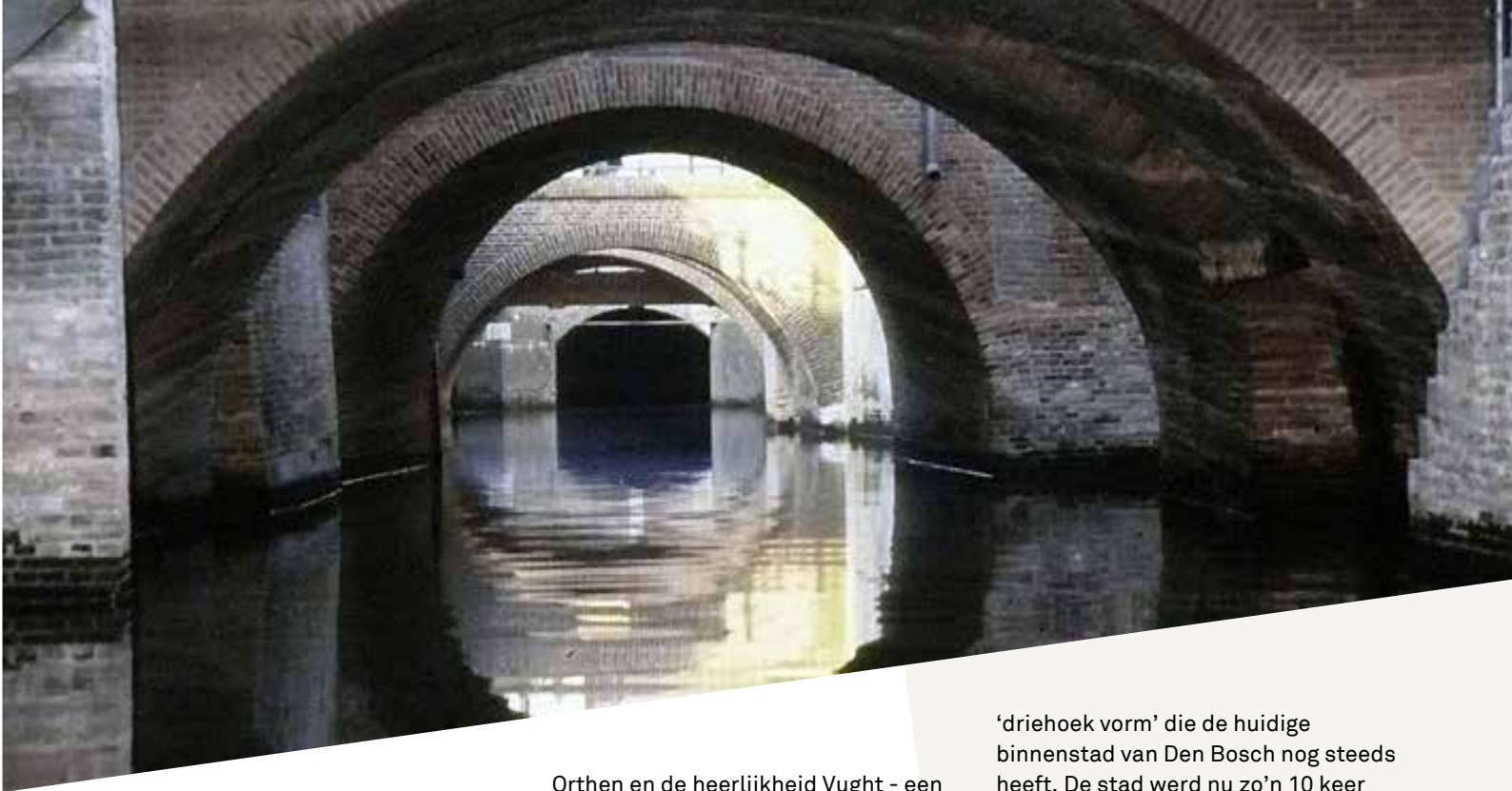
WATER IN & ROND 'S-HERTOGENBOSCH: HISTORISCHE EN MILITAIRE ASPECTEN

DOOR RONALD VAN OORSCHOT

Al jaren Vriend van het NMM zijnde, bezoek ik graag het NMM, maar ook - trombonist in het Reünie-orkest van het Regiment van Heutsz zijnde - de Nacht van de Militaire Muziek. Als schipper-gids op de Bossche Binnendieze (en Dommel, Aa en Dieze) vertel ik de klanten over de historie en andere zaken die gerelateerd zijn aan het belang van het water voor de stad. Daarbij komen ook militaire aspecten aan de orde. In dit artikel worden die aspecten extra belicht. Het sluit daarmee aan bij de grote maquette en uitleg van zaal 1 waar in ons mooie museum verteld wordt over de wijze waarop het ingrijpen van de mens het Nederlandse landschap heeft gevormd. En dat nu zien we precies rondom Den Bosch.

Binnendieze Den Bosch





De stad

Voordat de ‘militaire wateraspecten’ aan de orde komen, eerst - voor de beeldvorming - wat over het ontstaan van de stad 's-Hertogenbosch, of Den Bosch. Daar waar 2 regenrivieren, de Aa en de Dommel, beide behorend tot het stroomgebied van de Maas, bij elkaar kwamen en de Dieze vormden, was er een erg laag gelegen, behoorlijk moerassig gebied. Den Bosch wordt, vanwege al dat water dat van hoger gelegen gebieden bij Den Bosch samenkomt, dan ook wel eens het ‘putje’ van Noord-Brabant genoemd. Toch ontstond in de 12e eeuw hier - tussen het veel oudere domein

Orthen en de heerlijkheid Vught - een handelsnederzetting. Handelaren zagen namelijk in dat een van de zanddonken (hoger gelegen delen tussen al dat water), zo vlak bij de Maas, en aan Aa en Dommel, een strategische plek vormde om van daaruit handel te drijven in alle windrichtingen.

De handelaren waren behoorlijk succesvol, met als gevolg dat zij regelmatig werden aangevallen door ‘jaloerse’ lieden uit de – soms wijde – omtrek, onder andere vanuit Heusden en Gelre. Het aanleggen van aarden wallen was op den duur niet afdoende. Daarom vroeg men aan Hertog Hendrik I van Brabant, wiens jachtgebied dit was, of men een stadsmuur mocht bouwen.

In 1185 verleende de hertog stadsrechten. De stad Busco Ducis (‘bos van de hertog’) was een feit. Onmiddellijk werd met de bouw van de muren begonnen; de ommuring was rond 1225 klaar. Let wel, de ‘stad’ was slechts 9 hectaren groot: de huidige Markt (het hoogst gelegen) en een paar straatjes.

De handel bleef erg succesvol, mede dankzij diverse handelsvoorrechten en tolheffing bij de Maas. Gevolg was dat de populatie in de stad groeide ‘als kool’. Men kwam ruimte tekort. Pas in 1318 verleende hertog Jan III toestemming voor een uitbreiding, waarvan de ommuring pas rond 1350 was voltooid. En met – uit militair (verdedigings-) oogpunt – nog twee kleine uitbreidingen richting Vught en Hintham ontstond de kenmerkende

‘driehoek vorm’ die de huidige binnenstad van Den Bosch nog steeds heeft. De stad werd nu zo’n 10 keer zo groot. Het deel van de vele, dwars door de stad stromende, Aa- en Dommelwatertjes dat daardoor binnen de stadsmuur viel, werd voortaan Binnendieze genoemd.

Binnendieze

Omdat de stad bleef groeien, en omdat het gevaarlijk en verboden was buiten de vestingmuren te bouwen, heeft men zeer veel over de Binnendieze heen gebouwd, ook wel ‘overkluisd’ genaamd, zelfs een kerk met klooster. In het huidige stadsbeeld is dat nog goed te zien.

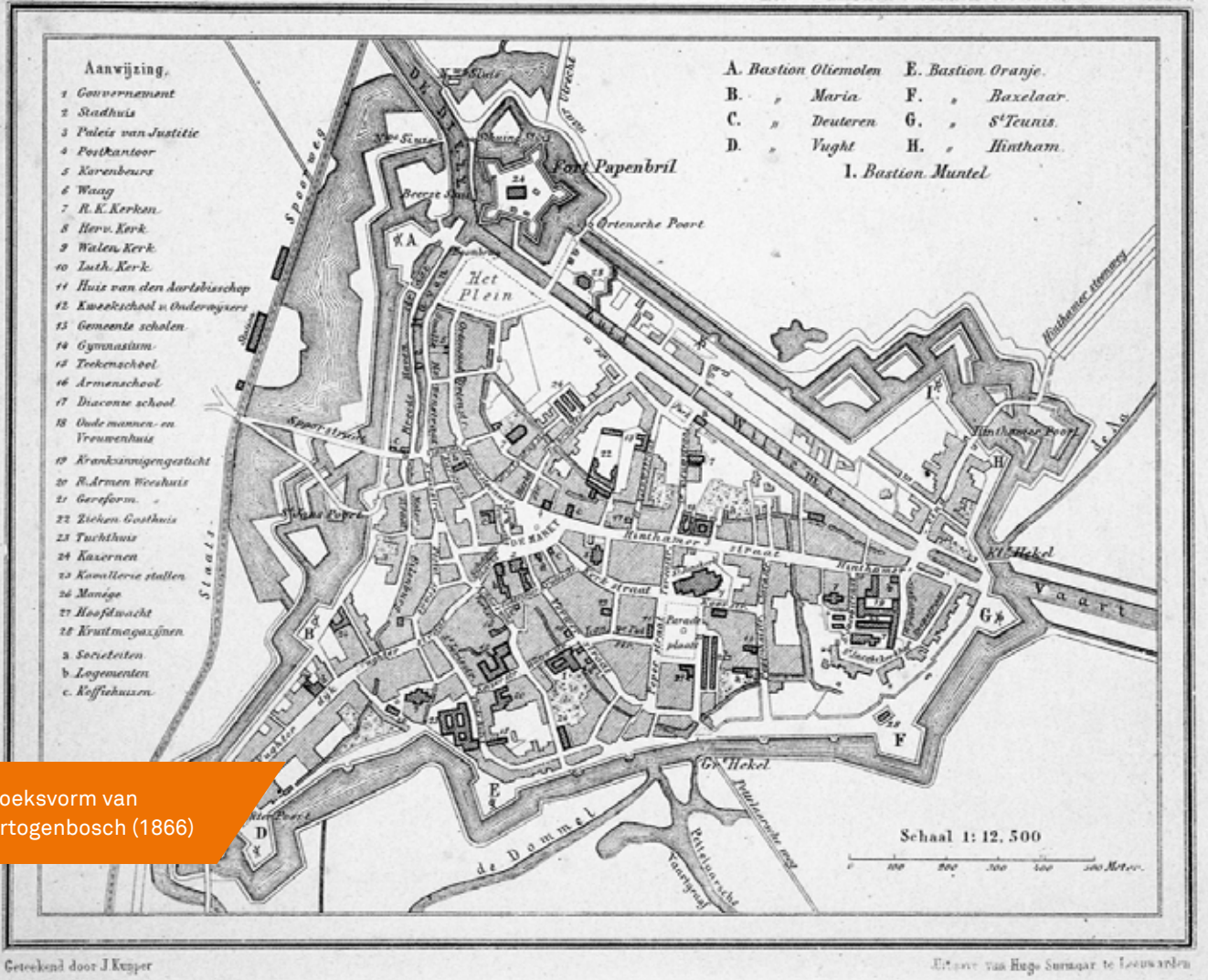
De Binnendieze had eeuwenlang diverse functies. De belangrijkste waren: vaar-/transportwater, bluswater, waswater, ‘proces’-



Circum- & contravallatie-dijken 1629



de Nederlanden aan de vooravond 1629



Driehoeksvorm van 's-Hertogenbosch (1866)

water voor bedrijfjes (bijvoorbeeld lakenindustrie en leerlooierijen), drinkwater, en – last but not least – (open) riool, waarop plonsplee en gootsteen loosden (een situatie die voortduurde tot de grote restauratie van 1973-1998!). Omdat de Binnendieze – zoals de naam al zegt – binnen de vestingmuren lag, heeft zij in militair opzicht niet heel veel betekenis gehad voor de stad. Omdat er oorspronkelijk ongeveer 12 km aan stroompjes lag (na vele dempingen nu nog zo'n 3,5 km, waarvan ongeveer 1,5 km overkluisd), kon het soms wél handig zijn voor goedertransport richting de rondelen en bastions bij de stadsmuren.

Waterbeheersing en inundaties

Zoals eerder beschreven, lag 's-Hertogenbosch in een behoorlijk laaggelegen, moerassig gebied. Alle regen in het stroomgebied van Aa (ontspringt bij Nederweert, Limburg) en Dommel (bron op Kempens Plateau, Belgisch Limburg) komt bij Den Bosch samen. Het gebied rondom de stad stond door natuurlijke overstromingen door de eeuwen heen vaak langere tijd onder water. Dijkdoorbraken en overstromingen van lagere dijken van de Maas meer stroomopwaarts (waar de 'extra' rivier de Beerse Maas ontstond), waren daar mede debet aan. Alleen de toegangswegen tot de stad vanuit Vught en Hintham waren meestal nog begaanbaar. Ook waren er, met de wisseling van de jaargetijden, veel

fluctuaties in waterpeil en stroomsnelheid, óók binnen de stadsmuren: van droge beddingen tot overstromingen in de stad. Slecht voor transport en bevaarbaarheid dus. In de loop van de tijd trachtte men door aanleggen van (polder-) dijken controle over het water te krijgen, wat vaak niet goed lukte. Deze situatie heeft lange tijd voortbestaan; pas in de 16e eeuw begon men er wat aan te doen met behulp van sluizen en stuwen. In die tijd ontstond bovendien het idee van het bewust onder water zetten van het gebied rondom de stad: inunderen dus.

Inunderen is het met opzet onder water zetten van een terrein. Dat kan een niet-militair ('civiel') doel hebben – zoals waterberging of bevoeiing – of een militair doel. "Het terrein bepaalt de manoeuvre" is een militair begrip, toch? Soms is inundatie offensief gebruikt om de vijand te verdrijven of zijn bevoorrading te bemoeilijken of af te snijden maar vaker defensief gebruikt om het terrein voor de aanvaller onbegaanbaar te maken. Ook Von Clausewitz, Pruisisch generaal en strateeg in de 19e eeuw, wees al, een parallel trekkend met de onbegaanbaarheid van moerassen, op het militair belang van inundaties. Pas in de 19e eeuw formuleerde men wat extra 'eisen' aan inundaties: een inundatie moet niet alleen het terrein onbegaanbaar maken, maar tegelijkertijd zodanig ondiep gemaakt worden dat het ook onbevaarbaar is (ongeveer 30-60 cm diep). Ook stelde men de - eigenlijk logische - eis

dat zowel de inundatie zelf als de bijbehorende sluiszen, stuwen, dijken e.d. goed militair beveiligd moesten worden.

Inundatie rond 's-Hertogenbosch

Het water rondom de relatief laaggelegen stad is afkomstig van zowel de grote rivieren Maas en Waal, de beken en kleine rivieren zoals Dommel en Aa, kwelwater uit de bodem van hoger gelegen gebieden als (langdurige) regenval. Het moge duidelijk zijn dat men voor een 'opzettelijke onderwaterzetting' alleen dat water uit de grote en kleine rivieren bewust kon inzetten.

De inundatie komt tot stand door onder andere uitwateringssluizen gesloten en inlaatsluizen geopend te houden, maar ook door het leggen van dammen in waterlopen.

De pas in de jaren '20 van de 19e eeuw gegraven Zuid-Willemsvaart heeft bij inundatie nauwelijks een rol gespeeld.

De eerste militaire inundatie rond Den Bosch geschiedde tijdens de Tachtigjarige Oorlog, waarbij de stad de meest noordelijke vestingstad van het Spaanse katholieke rijk (van koning Filips II) was. Vanwege de strategische ligging was de stad echter óók erg interessant voor de 'opstandige' Hollanders (onder leiding van Willem van Oranje) – later de 'Staatsen' -, en 's-Hertogenbosch wordt dan ook regelmatig aangevallen.

Het feit dat de omgeving van de stad een groot deel van het jaar onder water stond en het terrein dus niet of nauwelijks begaanbaar was, bracht in 1578 de vaak in Den Bosch verblijvende abt van het Geertruijklooster uit Leuven – en dus geenszins een waterbouwkundige of bestuurder! – op het idee om het overstromingswater als verdedigingsmiddel in te schakelen. Omdat er dan minder geïnvesteerd moest worden in de vestingwerken en de opbouw van een garnizoen, leek dit het stadsbestuur, mede door de matige stadsfinanciën, een goed idee.

Tachtigjarige Oorlog en "1629"

Tijdens deze oorlog met de Spanjaarden zijn de 'ommelanden' van Den Bosch verschillende keren onder water gezet. Meermaals hebben de 'Staatsen' geprobeerd de stad in te nemen, maar vaak kwam het niet verder dan bezetting van een enkele schans in de naaste omgeving. Maar.....in maart 1590 veroverde prins Maurits van Oranje, oudste zoon van Willem de Zwijger, bij verrassing – met de 'turfship'-krijgslist – de stad Breda op de Spanjaarden. Het 'gevaar' voor Den Bosch kwam nu dichterbij en het stadsbestuur besloot in 1591 voor de eerste keer om te

gaan inunderen. Met wel op een wat 'provisorische' manier, maar toch... Men gaf opdracht het water van Dommel en Aa en van polder- en binnenwateren op te houden, met alle maatregelen zoals rivier-indammingen en dichte sluiszen. Het leek erop dat men de onderwaterzetting blijvend wilde maken.

Pas in 1594 deed Maurits een eerste poging om de stad in te nemen, maar tevergeefs! Later, in de periode 1600-1616, gebruikte Maurits het water (door afsluiting van de water-afvoerende Dieze) als een offensieve inundatie om de stad te isoleren. Uiteindelijk heeft Maurits verschillende malen getracht de stad in te nemen, maar slaagde er niet in. Joost van den Vondel gaf Den Bosch dan ook de bijnaam 'onneembare Moerasdraeck'.

Nadat prins Frederik Hendrik van Oranje, die in 1625 zijn halfbroer Maurits was opgevolgd, een aantal steden succesvol op de Spanjaarden had veroverd (maar ook het noordelijk van de stad gelegen fort Crèvecoeur met zijn afwateringssluis!), was 's-Hertogenbosch aan de beurt. De Staten van Holland hadden daar veel geld voor beschikbaar, want in 1628 had luitenant-admiraal Piet Hein de 'Zilvervloot' veroverd. Frederik Hendrik had daarom de beschikking over 24.000 soldaten, 4.000 ruiters, zo'n 4.000 boeren ('grondwerkers') en enkele waterbouwkundigen. Bovendien werd hij gesteund door nog drie 'onderbevelhebbers, onder wie twee neven uit het geslacht Nassau.

De prins had 3 'tegenstanders': de vijand in de stad, het water om de stad heen en het Spaanse leger dat zal proberen de stad te ontzetten. In april 1629 begon de belegering van de stad. De prins liet twee 'ring'-dijken om de stad heen aanleggen. De buitenste, de 'circumvallatie' van ongeveer 45 km lang, was bedoeld om het water van de Dommel en Aa om te leiden en om zich te kunnen verdedigen tegen de eventuele Spaanse aanvallen. Tussen de circumvallatielinie en de stadsmuur werd een 'contravallatie'-dijk aangelegd (ook geschikt om van daaruit de stad aan te vallen en uitvallen van verdedigers te weerstaan).

Het water dat zich tussen die contravallatielinie en de stadsmuren bevond, liet hij – gebaseerd op de droogmakingsinzichten van Jan Adriaenszoon. Leeghwater – wegpompen door 21 rosmolens en 2 windmolens. Bovendien zakte het water ook doordat op bevel van de prins bij fort Crèvecoeur de afwateringssluis naar de Maas opengezet werd.

Langzamerhand konden de Staatse soldaten, naarmate het water verder zakte, steeds dichterbij de stadsmuren

Dommelwater kwam & komt de stad in via de Grote Hekel



Doorkijk op vestingmuur met rondeel

NOOT:

Omwille van de leesbaarheid en beknoptheid, zijn de voetnoten en bronnen uit de tekst verwijderd. Deze zijn op te vragen bij de redactie.

komen. Op 11 september (“de Bossche 9/11”....) 1629 kon er met explosieven een bres geslagen worden in de muur van het Vughter bastion, terwijl aan de andere zijde van de stad de beide Nassau-neven de stad zeer dicht genaderd waren. De verdedigers, slechts ongeveer 3.000 in getal, zagen dat de situatie hopeloos was en de stad gaf zich over. De inundatie had de stad uiteindelijk niet kunnen beschermen.

Van inundatie naar inundatie

Gedurende de eeuwen heeft 's-Hertogenbosch dus vaak ‘in het water gelegen’.

Na het einde van de Tachtigjarige Oorlog in 1648 werd het niet echt rustig. De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd van alle kanten belaagd en in 1672 (het Rampjaar) was er oorlog met Engeland, Frankrijk en de bisdommen Keulen en Münster. De Franse koning Lodewijk XIV kwam met een voor die tijd imposant leger van 120.000 man naar het noorden. Van Den Bosch tot Amsterdam werden diverse inundaties gesteld, die later de Oude Hollandse Waterlinie zouden vormen.

In 1701 begon de Spaanse Successieoorlog, waarbij verschillende Europese mogendheden streken tegen Frankrijk (indertijd verreweg de machtigste mogendheid), om te voorkomen dat Lodewijk XIV ook koning van Spanje zou worden. Om het land beter te beschermen kwam Menno van Coehoorn, toenmalig inspecteur-generaal van de Dienst der Fortificatiën, met het plan de verdedigingslijnen naar het zuiden te ‘buigen’. Dat werd een waterlinie van Sluis tot Grave, het Zuiderfrontier geheten. En wéér kwam Den Bosch in het water te liggen en het zou tot 1713 duren.

In de decennia die daarop volgden, werden – voortkomende uit de plannen van de intussen overleden Menno van Coehoorn - verschillende verbeteringen in de ‘waterstaatkundige infrastructuur’ aangebracht, bijvoorbeeld betere inundatiesystematiek en actuele kaarten van het inundatiegebied. Die gebruikte men bij de daaropvolgende onderwaterzetting, drie jaar lang tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog (halverwege de 18e eeuw).

Den Bosch heeft ook nog enige inundatie beleefd in 1793 en 1794 tijdens de oorlog met de Fransen. Het Franse leger onder leiding van generaal Pichegru, bijgestaan door het Bataafs Legioen onder leiding van Herman Willem Daendels, de enkele jaren eerder naar Frankrijk uitgeweken patriot, belegerde Den Bosch. Het Staatse stadsbestuur wilde wederom een volledige defensieve inundatie stellen, maar door de droge zomer is dat niet goed gelukt en heeft de

Franse generaal de stad kunnen innemen.

In de 19e eeuw beleefde de stad zijn laatste militaire onderwaterzetting. Toen in 1830 de Belgische Opstand plaats had en daarna de Belgische onafhankelijkheid bevochten werd, was oorlog voor koning Willem I de enige uitweg. Den Bosch werd als een belangrijke vesting beschouwd en wederom werd water rondom de stad als verdedigingsinstrument ingezet. Dit heeft grofweg geduurd tot 1839, het jaar van de definitieve internationale erkenning van de Belgische onafhankelijkheid met bijbehorende grenzen.

Tot slot

Na 1840 zijn in Noord-Brabant geen militaire inundaties meer gesteld. Bovendien werd, mede gebaseerd op veranderde internationale verhoudingen en militaire inzichten, in de Vestingwet van 1874 - een ‘sanering’ van het vestingstelsel - bepaald dat 's-Hertogenbosch (en nog veel meer andere steden) geen vestingstad meer zou zijn. En in de 20e eeuw hebben inundaties hun verdedigingswaarde verloren, onder andere door de veranderde wijzen van oorlogvoering en technologische ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld verdragend geschut). Toch kan gezegd worden dat inundaties bij Den Bosch (in samenhang met het Zuiderfrontier) voor stad en land van grote betekenis zijn geweest.



De gewapende strijd van het

NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM

Houd
Afstand!

tegen een
onzicht-
bare
vijand..



NATIONAAL MILITAIR MUSEUM VERKOZEN TOT 'LEUKSTE UITJE VAN UTRECHT' 2022

Het Nationaal Militair Museum (NMM) is in de ANWB-verkiezing van het 'Leukste uitje' verkozen tot 'Leukste uitje van Utrecht'. De prijs werd toegekend tijdens een online prijsuitreiking. Het NMM wint hiermee voor de vierde keer op rij goud.

Tijdens de verkiezing brachten ANWB-leden massaal hun stem uit op het uitje dat zij het meest waarderen, zowel op landelijk niveau als per provincie. De zilveren award ging naar Kasteel de Haar en de bronzen award was voor Klimbos Gooi-Eemland.

Het Nationaal Militair Museum scoort, naast heel veel stemmen, op bijna alle onderdelen (prijs/kwaliteit, sfeer, personeel, faciliteiten en aanbod) de hoogste cijfers en is daarmee winnaar van 2022. In het juryrapport staat o.a. genoemd: "een verrijking in museeland, een bron van energieke vrijwilligers en ook leuk voor kleintjes".

Nationaal Militair Museum

Het Nationaal Militair Museum (NMM) is hét museum over de betekenis van de krijgsmacht voor Nederland in het heden, verleden en de toekomst. Het museum belicht deze betekenis aan de hand van verhalen, activiteiten en actuele exposities die je bijblijven. Naast zes themadelen waar met moderne museale presentaties het verhaal van de land- en luchtmacht wordt verteld, is er een enorme presentatieruimte waarin veel imposante collectiestukken zoals vliegtuigen, tanks, pantservoertuigen en helikopters zijn te bezichtigen. Kijk voor meer informatie op www.nmm.nl of volg ons via Facebook en Twitter.

HISTORISCH BEELDMATERIAAL

BELEG 'S-HERTOGENBOSCH 1629

Het (actuele) artikel over de verdedigingswerken rondom 's-Hertogenbosch van Ronald van Oorschot elders in het magazine, was voor de redactie aanleiding om nog eens goed in het archief van het NMM te duiken naar wat unieke historische afbeeldingen van het Beleg van 's-Hertogenbosch in 1629 en met resultaat.

De verovering van de onneembare geachte stad

Het beleg van 's-Hertogenbosch in 1629 was een militair-technisch meesterstuk. Het beleg duurde van april tot half september. Uiteindelijk werd de stad 's-Hertogenbosch door Frederik Hendrik van Oranje ingenomen. De financiering van de lange en kostbare militaire operatie was mogelijk door Piet Heins verovering van de Spaanse 'zilverbloot'

in 1628, maar legerleider Frederik Hendrik zou er ook zijn eigen geld in gestoken hebben.

De 'stedendwinger' is links onderaan te zien op zijn steigerend paard, te midden van zijn stafleden.

Rechts is legerkamp Vught, het hoofdkwartier van de prins, gelegen.

Op de achtergrond zijn enkele belegeringswerken zichtbaar. Het legerkamp geeft een indruk van hoe het leven eraan toeging. Er wordt

gedanst, een gewonde of dronkaard wordt weggedragen en een dobbelspel gespeeld. Zo'n kampement werd niet alleen bevolkt door soldaten. Ambachtslieden en marketensters trokken met het leger mee om allerlei diensten te verrichten.

Het beleg en de verovering van 's-Hertogenbosch in 1629 door

Schilderij Prins Frederik Hendrik bij de belegering van 's-Hertogenbosch, 1629 (Inv. NMM: 050703)



Frederik Hendrik was voor de Staatse zijde een belangrijk moment, niet alleen militair gezien, maar ook voor propagandadoeleinden. De Moerasdraak, zoals de stad gedurende de Tachtigjarige Oorlog door zijn drassige omgeving bekend kwam te staan, was eindelijk overwonnen.

Ter gelegenheid hiervan werd een zogeheten belegeringskaart van het beleg van 's-Hertogenbosch gedrukt, die diende als nieuws- en propagandaprent.

Belegeringstactieken in de Tachtigjarige Oorlog

De Tachtigjarige Oorlog bestond militair gezien operationeel hoofdzakelijk uit het over en weer innemen van steden, en wordt daarom ook wel een belegeringsoorlog genoemd. Voor het innemen van een stad bestonden verschillende methoden en in de praktijk was vaak sprake van een combinatie daarvan. Hoewel in 1600 op initiatief van prins Maurits een opleiding voor belegeringsingenieurs werd geopend aan de Universiteit Leiden, was bij de inname van een stad lang niet in alle gevallen sprake van een klassieke belegering. Er werd onderhandeld, steden werden uitgehongerd, en er werden bijvoorbeeld listen gebruikt om de stad binnen te dringen. De bekendste inname van een Nederlandse stad door middel van een list is natuurlijk het Turfschip van Breda in 1590. Het beste voorbeeld van een klassieke belegering tijdens de Tachtigjarige Oorlog, met alles erop en eraan, is die van 's-Hertogenbosch in 1629. De spectaculaire inname van deze stad wordt beschouwd als de grootste militaire operatie tijdens de oorlog.

Het beleg van de Moerasdraak

In een tijdsbestek van ongeveer acht maanden werd door Frederik Hendrik een leger bij elkaar gebracht van 24.000 man voetvolk, 4.000 ruiters en tal van specialisten met belegeringsmaterieel, vond een wapenschouw plaats op de Mookerheide, rukte het leger op richting Den Bosch, werd de stad



Belegeringskaart Expugnatio Sylva Ducis Anno 1629
(Inv. NMM: 00012375)

omsingeld en omgeven met aanval- en verdedigingslijnen, werd het gebied rond de vesting drooggelegd, en werden loopgraven gegraven en kanonskogels afgevuurd op de stad. Er waren zelfs 150 Staatse schepen bij betrokken. Ondertussen marcheerde een Spaans ontzettingsleger van 40.000 man vanuit Brussel richting 's-Hertogenbosch, maar deze troepen onder bevel van een neef van Frederik Hendrik (!) gingen uiteindelijk onverrichter zaken onrust stoken in Holland, met als doel de aandacht af te leiden van de belegeraars.

Een bijzondere belegeringskaart

De schaal van het beleg van 's-Hertogenbosch is duidelijk te zien op de zogeheten belegeringskaart *Expugnatio Sylva Ducis Anno 1629*. Met afmetingen van 1.26 x 1.40 meter, is dit waarschijnlijk tevens de grootste kaart, een nieuws- en propagandaprent, in zijn soort die ooit in Nederland is verschenen. De inname van Den Bosch was dan ook niet alleen de grootste militaire operatie tijdens de Tachtigjarige Oorlog, maar wordt tevens beschouwd als een van de belangrijkste wapenfeiten van het Staatse leger. Het exemplaar van de beroemde

kaart van het beleg van Den Bosch is afkomstig van het Ministerie van Oorlog. Er zijn vier andere exemplaren van bekend.

Ooggetuigenverslag

De kaart is overigens een belangrijke bron aangezien ze is gebaseerd op het verslag van een ooggetuige in de persoon van Theodorus of Dirck Niels, hoofdingenieur van het Staatse leger. Niels werd op 30 april 1630 door de Staten-Generaal vereerd met:

“een gouden Medaille ter weerde van hondert ende veerthien guldens, in regardt van zyne goede diensten, gedurende 't beleg van 's Hertogenbossche extraordinarie gedaen, ende zal deselve Medaille hem by den Ontfanger-generael verhantheyckct worden.”

Daarvoor, om precies te zijn op 7 december 1629 en dus kort na het einde van het beleg, had Niels van de Staten-Generaal een vier jaar durend octrooi gekregen voor het 'alleen te mogen laten drucken en vercoopen', 'seeckere Caerte by Hem door last van Syn Extie. gemaectt van 't Belech der Stadt 's Hertogenbossche'. We kunnen hieruit opmaken dat Niels de kaart maakte in opdracht van Frederik Hendrik.

DE SAIN, BEZIELEND BEGELEIDER BIJ BOMMENREGENS BOVEN BRANDHAARD BRÜX

DOOR LENY PROBST

Dit artikel sluit aan op het relaas van Alois Probst krijgsgevangene nr. 97984 in het augustus nummer 2021.



De Sain (Archief fam. A. Probst)

Tweede Wereldoorlog

Wat bezielt een Amsterdams kapelaan om zich in oorlogstijd in een ver buitenland nog wel in een brandhaard bij krijgsgevangenen te laten opsluiten om 'geestelijke ondersteuning' te bieden? Hij heeft enige ervaring als legerhulpalmoezenier maar toch! Het is 1944 en wel 6 januari als De Sain Amsterdam verlaat met bestemming het verre Tsjechoslowakije. Zijn ongewisse toekomst zal liggen in Brüx, Stalag IV C, Lager 17/18, een kamp met Nederlandse en Franse militairen. Een Duits kamp, een Franse arts, een Servische tandarts, een Franse geestelijke. Wellicht een vreemd gegeven toch eenvoudig verklaarbaar. Op deze plek zijn in de zomer van 1943

zo'n 1200 Nederlandse militairen verzeild geraakt; krijgsgevangenen om de Duitse oorlogsindustrie, die destijds schreeuwde om weerloos werkvolk, op stoom te houden. De Sudetenländische Treibstoffwerke die olie en benzine fabriceert uit hier rijkelijk aanwezige bruinkool. Om het Duitse leger van brandstof te voorzien en daarmee slagvaardig te houden. 40.000 tot wel 50.000 arbeiders ploeteren hier veelal gedwongen dag in dag uit, dag en nacht in deze Hermann Göring Werke: een mengelmoes van wel 32 nationaliteiten. Mijn vader Alois Probst nr. 97984 is een van hen.





Begravenis Brück (NIMH)

Johannes F.M. de Sain treedt binnen als majoor krijgsgevangene nr. 98712 te midden van die 1200 landgenoten en een tweeduizendtal Fransen.

Een eerste aanblik

Louis Lefeuve de Franse geestelijke van 'Lager 17/18', geeft een inkijk; leidt ons deze wereld binnen. Onder

een grijze novemberlucht een gigantisch fabriekscomplex gehuld in een dicht zwart rookgordijn met links de kraters van steenkoolmijnen, een stroom van aan en af rijdende vrachtwagens en rechts aan de overkant van de grote weg de grauwe, vuile barakken met de gevangenen

in een eeuwigdurende stank van dampen en gassen en wolken van stof. Hem schiet slechts de associatie met een hel te binnen als hij vanuit het Ertzgebirge over het complex uitkijkt: de hel van Brück.





Voetbalelftal met staand vijfde rechts
aanvoerder A. Probst (Archief fam. A. Probst)

Tekening

Gevangenschap, oneindig prikkeldraad, ellenlange dagen van zwaar werk, honger, 'blaffende Duitsers', eeuwigdurende appels, aanhoudende tirannie, hardnekkige luizenplagen, een veelvoud aan ziektes, krakkemikkige onderkomens en eindeloos gebrek completeren deze hel. Krijgsgevangenen die volgens de Conventie van Genève recht hebben op geestelijke ondersteuning. Maar wie zit hier nou op te wachten?

Een hopeloze missie?

Er is een lichtpuntje; de voedselpakketten die sinds eind 1943 door het Internationale Rode Kruis worden aangeleverd vanuit landen als Argentinië en Brazilië. Hoogtepunten zijn ook de spaarzame brieven en pakjes uit Nederland waar met vurig verlangen naar wordt uitgekeken; momenten van intens geluk en dankbaarheid.

En De Sain? Hij gunt ons een blik in zijn nieuwe leven. Vanaf zijn

aankomst op 14 januari brengt hij in keurig getypte brieven verslag uit naar Nederland.

'Eindelijk op de plaats van bestemming aangekomen. De ontvangst was overweldigend door

autoriteiten en krijgsgevangenen. Men behandelt mij hier werkelijk als hoofdofficier.' 'Aandoenlijk was de blijdschap van de mannen toen ik aankwam. Een pracht arbeidsterrein ligt hier voor mij open.' 'U hoeft zich nergens bezorgd over te maken. Ik ben gezond en het werk is heerlijk.'



Begrafenisplechtigheid mei 1944



Impressie Arie Beugelsdijk (Archief fam. A. Beugelsdijk)

Geen klachten, geen klagen, geen wanklank, slechts opgewektheid, positiviteit, bruisend van energie. 'Hier is het ook een pracht leerschool voor talen. Als polyglot keer ik terug.' [iemand met een hoge graad van taalbeheersing in verschillende talen, red.] En wensen. 'Gaarne veel boeken voor ontspanning van de manschappen.'

En meer wensen

'Gaarne ontvang ik nog kerkboekjes en rozenkransen.' In volgende brieven doet hij verder verslag: 'Op het ogenblik ben ik geheel en al geïnstalleerd. Ik kreeg een kamer toegewezen in de ziekenbarakken en onze Hollandse mannen hebben geverfd en geschilderd dat het een lieve lust was. Ik word hier werkelijk verwend en maak het uitstekend. Gisteren kwamen mijn koffers aan. Juist op tijd want 's middags om 4 uur heb ik een oud parochiaan van mij uit Haarlem, Johan Lunenberg, bediend. De goede jongen was erg dankbaar en de plechtigheid heeft een grote indruk gemaakt bij alle zieken die erbij waren.' Maar wensen blijven er. 'Wil s.v.p. vlug moeite doen voor Hollandsche artsen. Dit is allernoodzakelijkst. Kan er geen inzameling gehouden worden voor ondergoed en hemden? Alles is schoon op.'

Helaas overlijdt Johannes Lunenberg korte tijd later. 'In de kapel de absoute verricht. Deputatie van 30 Hollanders en Franschen. Vuurpeloton van de Duitsers. Na begrafenis kransen en salvo's. Indrukwekkend.'

Krijgsgevangenen worden dan nog met Duitse militaire eer begraven!

Enthousiasme maar ook kritiek

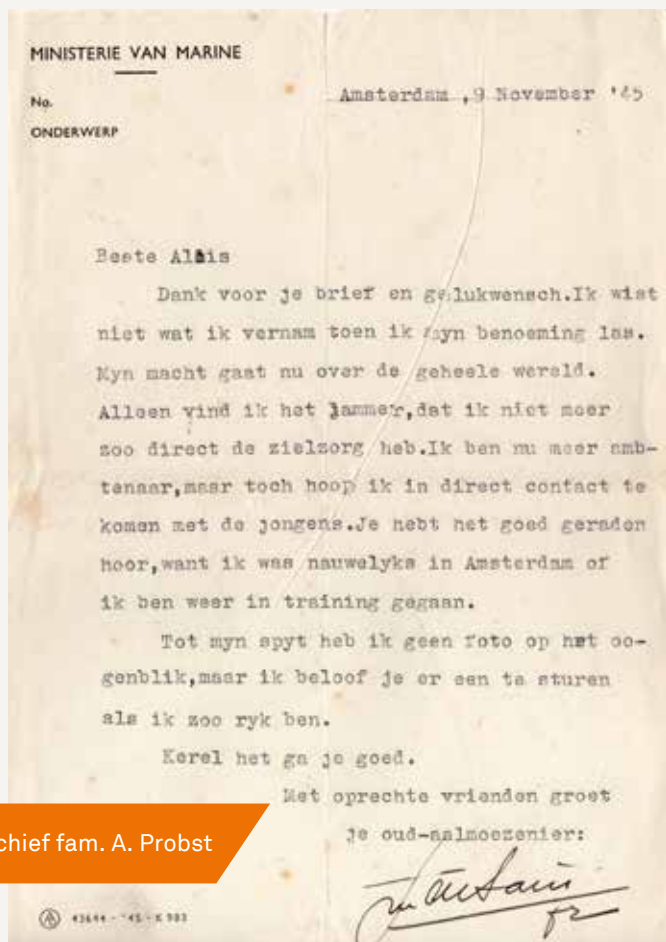
Vanuit de manschappen vermeldt mijn vader over hem. 'De

maand Januari liep al tegen 't einde, toen een Aalmoezenier en een Veldprediker hun intrede in onze gelederen deden. Het waren kapelaan De Sain uit Amsterdam en dominee Den Boeft uit Rotterdam, beiden in den rang van majoor. Vooral onze Aalmoezenier maakte bij de eerste kennismaking een sympathieken indruk.

Reeds spoedig werd een leegstaande kamer als kapel ingericht, maar ook op ander gebied liet onze beminde Aalmoezenier geen moeite onbeproefd ons de zoo hoog nodige ontspanning te bezorgen. Er kwam spirit in de tot nu toe doelloos levende prisoners. De sportmensen staken hun hoofden tesamen, een mannenkoor aanschouwde 't levenslicht en zelfs een cabaretgezelschap werd in elkaar gezet. De stemming verbeterde met den dag en er ging een goede geest waaien, terwijl de pakketten in onverminderde mate binnen bleven stroomen, de toestand werd houdbaar, zeer tot ongenoegen der Moffen, die geen middel onbeproefd lieten om 't ons lastig te maken. Maar Holland stond pal.

Onze bokkers traiden ijverig en al spoedig bleek, dat onze zeer geliefde Aalmoezenier een kundig bokser was en in menig robbertje toonde hij zijn groote capaciteiten, dat hij ook wel eens klappen te incasseren kreeg, behoeft geen betoog. Maar wie kaatst moet de bal verwachten.'

Mijn vader schrijft later: 'Tijdens enkele onderlinge bokswedstrijden gisteren werd onze sportieve aalmoezenier, die een goed bokser is, knock-out geslagen en zodoende stond hij tijdens de H. Mis om 19.00 uur met een dik oog voor het altaar.' Hij vervolgt: 'Ook het voetballend deel der "rode driehoeken" [krijgsgevangenen waren herkenbaar aan een rode driehoek op hun kleding, red.] begon een indoortraining in de cantine.'



Archief fam. A. Probst

't Behoeft geen betoog dat mijn persoon tot deze categorie behoorde.' 'Inmiddels stroomden behalve levensmiddelen via 't Internationale Rode Kruis ook sportartikelen en muziekinstrumenten van allerlei slag binnen.' 'Oranjen shirts met den bekenden leeuw, witte broekjes, blauwwitte kousen.'

Kortom: De Sain laat niet langer toe dat deze mannen louter als 'nummer' bestaan maar geeft hen een sprankje menselijke waardigheid terug.

Eveneens treffen we de naam De Sain aan in de berichtgeving naar Nederland van de hoofdvertrouwensman van Stalag IV C de heer B.C. Eliasberg: 'Waarlijk, er had geen betere persoon gezonden kunnen worden dan deze geestelijke. Zijn invloed is zeer groot en op allerlei terrein merkbaar. Hij schrijft verder over 'de haast te groote populariteit die Majoor de Sain geniet. De krijgsgevangenen doen hun werk met meer opgewektheid, zij gaan zich interesseren voor geestelijke bezigheden na hun werk, en vooral, indien men de haast te groote populariteit ziet, die de Majoor de Sain daar geniet, dan kan men begrijpen, hoezeer er naar een geestelijke verzorger verlangd is.'

Maar zijn handelen wordt niet door eenieder gewaardeerd: er bestaat ook stevige kritiek. Tijdens zijn intense, vertrouwelijke contacten met de krijgsgevangenen komen politieke en militaire kwesties ter sprake. De Sain laat steeds opnieuw blijken dat hij optimistisch is over het verloop en de afloop van de oorlog. Hij blijft moed inspreken met name tijdens de gebedsdiensten. Door de Duitse leiding wordt dit handelen met argusogen bekeken, niet op prijs

gesteld temeer daar het niet bevorderlijk blijkt voor het arbeidsmoraal. Hij krijgt dan ook het dringend bevel zijn toon te matigen.

Tegelijkertijd blijft de wensenlijst van De Sain aanhouden: 'Gaarne miswijn en kooltjes voor de wierook.' 'De Hollanders maken furor met hun koor... Nieuwe uniformen absoluut noodzakelijk, ook voor het moreel van de jongens.' 'Kunt u ook zorgen voor dikke kaarsen bij de H. Mis?' 'Met smart wacht ik op meerstemmige Missen. Mijn hartelijken dank voor alle goede zorgen. Ik hoop niet te lastig te zijn met al mijn verlangens en bedelpartijen, maar ik heb ook zooveel nodig. Ik kan me best voorstellen dat onze hoofdaalmoezenier zoo nu en dan met de handen in de haren zit.'

De 'vijand' slaat toe

Intussen woedt de oorlog in alle hevigheid voort en uiteraard vormen de Treibstoffwerke een zeer gewild object voor Amerikaanse en Engelse bommenwerpers. Temeer daar in het voorjaar van 1944 de tot dan toe onoverbrugbare afstand vanuit Engeland ook voor de begeleidende gevechtsvliegtuigen te slechten valt. 'Terrorbomber über Brück' kopt de Brück Zeitung met grote, vette letters daags na die 12^{de} mei: de zo gevreesde aanval is dan realiteit. Er zullen er nog achttien volgen.

'Ik ben enigszins verward in gedachtengang, maar neem dit niet kwalijk, want veel beroerdigheid maakt een weinig van streek. In het Kamp heerscht een zenuwachtige stemming door de vele gebeurtenissen. Ik hoop dat spoedig weer alles rustig is' reageert De Sain. De berichtgeving op deze schokgolf is vaag mede door de strenge censuur. Onder de honderden dodelijke slachtoffers zijn 16 Nederlanders en 68 Fransen te betreuren. Met Duitse militaire eer worden hun stoffelijke overschotten op het kerkhof van Tschauisch ter aarde besteld. Wederom draagt De Sain bij aan een waardig afscheid.

Ook op mijn vader heeft dit gebeuren grote impact. 'Marcel Clermont uit Parijs, Frankrijk, Franklin Taylor uit Kansas City, U.S.A., Tommy Brown, Liverpool, England, Jan van den Daan uit Den Haag, Holland, allen liggen hier broederlijk naast elkaar, elk graf voorzien van het houten kruis met naam en nationale kleuren, treffend eenvoudig en allen zijn gevallen voor hun vaderland.'

In schrill contrast staan voor De Sain de mooie indrukwekkende gebeurtenissen. 'Van de ene sensatie ben ik in de andere gevallen. Maandag 26 Juni was mijn verjaardag en nog nooit heb ik deze zoo gevierd als in krijgsgevangenschap. [...] Het kostte mij mijn heele voorraad koffie en sigaretten. [...] Dit is werkelijk de mooiste verjaardag geweest van mijn leven, juist door de omstandigheden.'

Intussen nadert het front, raken verbindingen verwoest, Rode Kruis hulpgoederen onbereikbaar. Voorbij voedselpakketten, eten wordt schaarser, rantsoenen slinken, opnieuw hongergevoel. Zelfs Duitsers lijden honger. Nederland vrijwel afgesneden, weg contact met thuis. Slechts een onophoudelijk bombarderen, oneindig vaak en ver vluchten, ook in het duister, door velden, over spoorlijnen

naar mijnvingen, via ladders afdalen in de diepte, uitputtingsslagen. Later een aanhoudend vluchten naar trillende, bevende en schuddende bunkers, een niet aflatende stroom van alles verwoestende bommen. En blindgangers. Onophoudelijk. 163 alarmsignalen en alle keren panische angst voor een noodlottig eind. Een hel gaandeweg door vele duizenden bommen almaar helser.

En dan eindelijk vrede

Tot de intocht van de Russen die 8^{ste} mei. Vrede, vrijheid, vreugde, dankbaarheid, intens geluk. En eindelijk Naar huis, behalve voor de 93 landgenoten die in Tsjechische bodem worden achtergelaten. Afscheid van kameraden veelal op waardige wijze naar hun laatste rustplaats ver van huis begeleid mede door De Sain.

Ook hij arriveert gezond en wel in Nederland. Echter zijn

uitzonderlijke werk onder uiterst moeilijke omstandigheden blijft niet onopgemerkt. De kapelaan uit Amsterdam schrijft korte tijd later aan mijn vader: 'Ik wist niet wat ik vernam toen ik mijn benoeming las. Mijn macht gaat nu over de geheele wereld.'

Een nieuwe missie

Per 1 september wordt hij door de regering benoemd tot hoofdvlootaaalmoezener van de Nederlandse zeestrijdkrachten.

Aan mijn vader laat hij weten: 'Alleen vind ik het jammer, dat ik niet meer zoo direct de zielzorg heb. Ik ben nu meer ambtenaar, maar toch hoop ik in direct contact te komen met de jongens.' En verder: 'Je hebt het goed geraden hoor, want ik was nauwelijks in Amsterdam of ik ben weer in training gegaan.'

Vervolgens wordt hij in 1949 door Rome benoemd tot Geheim Kamerheer van Zijne Heiligheid de Paus.

De Sain blijft in functie tot zijn emiraat in 1964. Hij verblijft daarna tot zijn overlijden in 1967 in het zusterklooster te Grootebroek.

NOOT

Omwille van de leesbaarheid en beknoptheid, zijn de bronnen en verwijzingen uit de tekst verwijderd. Deze zijn op te vragen bij de redactie.



Afscheidsreceptie De Sain met P. de Jong (Archief Oblastni muzeum v Most)

150 JAAR REGIMENT GENEESKUNDIGE TROEPEN

In de eerste week van maart 2022 verscheen het boek 'Regiment Geneeskundige Troepen', geschreven door Laurens van Aggelen.



Dit boek geeft een veelzijdige inkijk in het bestaan van een eenheid die in 2019 haar 150-jarig bestaan vierde. Aan de hand van vele interviews schetst de schrijver een indringend beeld van de loyale en onbaatzuchtige militairen die deel uitmaken of hebben gemaakt van deze ondersteunende eenheid. Over hoe zij onder vaak bijzonder moeilijke omstandigheden op een zeer professionele manier toch hun werk weten te doen. Zonder hen zouden er onnodig veel militairen en burgers sterven of met onnodig veel letsel huiswaarts keren.

Ze zijn er altijd en overal; de mannen en vrouwen die deel uitmaken van het Regiment Geneeskundige Troepen. Bij alle uitzendingen, waar ook ter wereld, waar Nederlandse militairen worden ingezet ten behoeve van vredesoperaties of humanitaire hulpverlening. Onvermoeibaar inspeland op onverwachte omstandigheden of een tekort aan voldoende middelen of personeel. Improviseren is het geheim achter menig succesvol optreden. Op de achtergrond en voor de buitenwereld onzichtbaar, maar steeds weer en ontegenzeggelijk van levensbelang.

Soms ver van huis en haard in oorlogsgebieden. Dan weer dicht bij huis, zoals tijdens de Bijlmerramp (1992), de treinkaping bij De Punt (1975) en de Nijmeegse Vierdaagse. De kracht achter de inzet van de geneeskundige dienst bleek meest recent nog ten tijde van COVID-19, toen deze eenheid er wederom in wist te slagen de relevantie van de operationele geneeskundige dienst aan te tonen. Burgerziekenhuizen hebben er veel aan te danken. Al vele jaren.

Veel Nederlanders hebben er geen idee van hoe intensief de inzet van de geneeskundige dienst al sinds de beginjaren is geweest. "Alleen al daarom zou iedereen kennis moeten

Laurens van Aggelen (1964) is schrijver en heeft diverse boeken en talloze andere publicaties op zijn naam staan. Met name op het gebied van militaire geschiedenis en de Tweede Wereldoorlog.

Titel:
Regiment Geneeskundige Troepen

Subtitel:
Al helpende dien ik de overwinning

Auteur:
Laurens van Aggelen

Uitgeverij:
White Elephant Publishing

Pagina's: 256

Uitvoering: full colour, paperback

ISBN: 978-90-79763-62-7

Prijs: € 28,95

Het boek is te bestellen op de website van de uitgeverij:
www.we-publishing.nl

nemen van de verhalen van al die loyale, onvermoeibare militairen, wier bijzondere verhalen ik in dit boek mocht optekenen. Als hommage aan eenieder die bij de geneeskundige dienst dient of heeft gediend", aldus Van Aggelen.

Het boek 'Regiment Geneeskundige Troepen' is geheel uitgevoerd in kleur en voorzien van vele foto's.

OPROEP VOOR KOPIJ

De reacties op het NMMagazine zijn tot nu toe positief en dat stimuleert de redactie. Het zomernummer van het magazine staat alweer in de startblokken en daar hebben we kopij voor nodig. Heeft u nog een artikel

voor ons blad over een onderwerp dat raakvlakken heeft met het NMM en/of militair historische onderwerpen dan bent u hierbij van harte uitgenodigd om een bijdrage te leveren. Zo houden we een gevarieerd en goed gevuld

blad, want daar doen we het voor. U kunt uw mogelijke bijdrage, liefst voorzien van foto's of een illustratie toe sturen aan: secretariaatvrienden@nmm.nl De redactie neemt dan contact met u op.

GOODBYE AND HELLO CHINOOK IN SOESTERBERG

Vergezeld door twee andere Chinooks en een burger helikopter heeft de laatste CH-47D Chinook (D-667) van de Koninklijke Luchtmacht op woensdag 22 december 2021 tijdens een uitgebreide trainingsvlucht over Nederland, ook in Soesterberg afscheid genomen. Bij hoge mate van uitzondering mocht het toestel even landen op het flight deck naast het museum. Hier vond een korte ceremonie plaats waarbij de bemanning van de helikopter enige cadeautjes aanbood aan de Directie van het NMM. Het hele spektakel werd gefilmd door een filmploeg van het NMM en deze beelden zijn terug te vinden op internet.

De laatste van de elf toestellen die in dienst waren van de luchtmacht die worden vervangen door veertien nieuwe exemplaren van de modernere

CH-47 F MYII CAAS, was een van de toestellen die jarenlang op Soesterberg was gestationeerd. Na de sluiting van Soesterberg werd Gilze Rijen de nieuwe thuisbasis van deze toestellen die toebehoren aan het 298 Squadron. De Chinooks zijn in de jaren 90 aangeschaft in kader van het z.g. air mobile concept. De grote vliegende autobus met zijn kenmerkende geluid en karakteristieke tandemrotor staat bekend als een “manusje van alles” en er zijn maar weinig zaken die niet met de imposante Chinook kunnen worden vervoerd. Het toestel is zeer breed inzetbaar en kan gebruikt worden voor het vervoer van gewonden (MEDEVAC) maar ook voor het vervoer van zware vracht en personeel. Het is overigens al meer dan 60 jaar geleden dat het eerste prototype van de Chinook in Amerika de lucht in ging. Dit laat goed zien, hoe uniek en robuust het basis ontwerp van dit toestel is. De naam chinook komt van het

Chinook-indianenvolk in het noordwesten van Noord-Amerika. De CH-47 D is ruim 26 jaar in dienst geweest bij de Luchtmacht en krijgt later dit jaar een mooie plaats in het NMM. Het vervoer van dit toestel van Gilze Rijen naar het museum zal dit keer over de weg gaan, want 22 december j.l. was echt de laatste keer dat de Nederlandse Delta variant in de lucht te zien was. De Chinooks hebben een rijke historie en werden ingezet ter ondersteuning van 11 Luchtmobiele Brigade en waren actief bij diverse missie in o.a. de Balkan, Hoorn van Afrika, Irak, Mali en natuurlijk Afghanistan. Het is in principe de bedoeling dat er vier Delta toestellen in Nederland blijven. Eentje blijft in Gilze Rijen achter, als “eye catcher” bij het gebouw van het 298 Squadron. Twee kisten zullen worden gebruikt voor opleidingsdoeleinden op respectievelijk Gilze Rijen en Woensdrecht en last but not least, komt er eentje permanent naar Soesterberg voor een plaats in ons museum.





NMM VIERT VIJFTIG JAAR F-16 MET GROTE TENTOONSTELLING

Over twee jaar is de uitfasering van de F-16 bij de Koninklijke Luchtmacht een feit; de F-35 neemt dan het operationele stokje volledig over. Een transitie die in 2019 in gang is gezet, maar die door de oorlog in Oekraïne ineens een onverwachte wending krijgt. Nederlandse F-16's en F-35's vliegen sinds kort gezamenlijk missies langs de grenzen met Oekraïne, een onwerkelijke situatie die niemand een jaar geleden had kunnen voorspellen. Ook wij bij het NMM niet, toen we in 2020 begonnen na te denken over de opvolger van de succesvolle tentoonstelling Hij of ik.

De F-16: Best. Fighter. Ever.
(Foto copyright: NIMH)

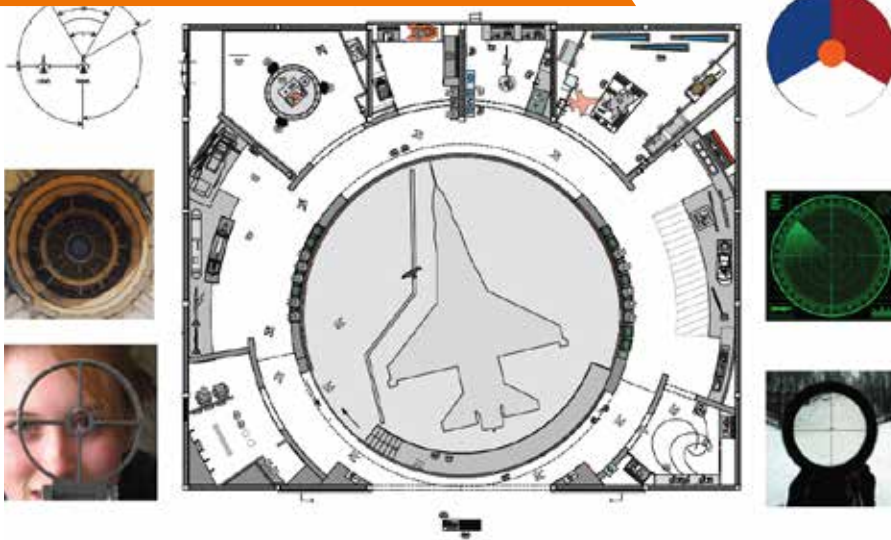
De uitfasering was de aanleiding voor een idee van Dick van Wageningen, architect van het NMM, om met een grote overzichtstentoonstelling in het NMM een ode te brengen aan wat door vliegers wordt genoemd 'het beste jachtvliegtuig ooit'. Ook de Koninklijke Luchtmacht had oren naar dit idee en zei direct hun samenwerking toe in de totstandkoming. Deze helpende hand is onontbeerlijk gebleken, omdat naast het uitlenen van materiaal dat we willen tonen, het meewerken aan interviews, meelesen van teksten en meedenken over de inhoud, hun support ook ligt in het verkrijgen van noodzakelijke toestemming

om objecten te mógen tonen. De F-16 is een uit de Verenigde Staten geïmporteerd luchtwapen. En hoewel alle ins en outs volledig via internet te vinden zijn, mogen landen – en de musea in die landen - die gebruik maken van dit wapen niet zomaar die details in het openbaar laten zien. De zogenaamde International Traffic in Arms Regulations (ITAR) schrijft allerlei beperkingen voor en om hieraan te voldoen is hulp van de afdeling Export Control noodzakelijk om alle getoonde exhibits compliant te maken. Een nauwkeurige en langdurige procedure die momenteel nog loopt en naar verwachting pas in juni zal zijn afgerond met – dat is het streven – de toestemming om de tentoonstelling inclusief alle ITAR-

Het DTC-kastje dat de kinderen gaan gebruiken. (Foto NMM)



Overzichtsplattegrond van de tentoonstelling met de ronde vormen die de ontwerper hebben geïnspireerd.



geprojecteerde 'exploded view' van de F-16 van acht bij vier meter laat de bezoeker met röntgenogen en vanuit een theaterbank kijken naar al die verschillende onderdelen die met een animatie aangelicht worden op zowel de wand als het objectenplatform ervoor terwijl vertelt wordt wat waartoe dient.

Voor de jonge bezoekers is hier ook het eerste checkpoint van de kinderroute. Die route bestaat uit een aantal punten (checkpoints dus) waar zij een vraag moeten beantwoorden. Het kastje dat zij hiervoor nodig hebben is gebaseerd op de Data Transfer Cartridge die F-16 vliegers voor iedere vlucht aan de zijkant van het toestel 'inpluggen' en waarop alle gegevens staan over route, targets etc.¹ Ze steken het kastje in het checkpoint en beantwoorden de vraag door aan verschillende knopjes te draaien (net zoals een vlieger doet in zijn cockpit voor hij de lucht in kan). Als de kinderen de hele tentoonstelling hebben gezien, pluggen ze het kastje aan het eind in op het eindstation waar ze hun scores kunnen zien. Doel is het verdienen van je wings!

gevoelige objecten te kunnen laten plaatsvinden.

Maar dan heb je ook wat! Op de 700m² van de tijdelijke tentoonstellingsruimte zal een spektakel verrijzen dat in een Nederlands museum nog niet eerder is vertoond. Het ontwerp is geïnspireerd op het Nederlandse roundel, de Luchtmacht-aanduiding van de Nederlandse vlag. Basissymbolen zijn een cirkel in een cirkel. De buitenste cirkel vormt de centrale gang langs de verschillende thema's van de expositie. Deze begint met MACHINE dat verhaalt over de 'geboorte' van de

Light Weight Fighter begin jaren '70 en hoe die ontsproot uit de breinen van geestelijk vaders John Boyd en Harry Hillaker. We vertellen waar en hoe de behoefte aan een klein en wendbaar jachtvliegtuig ontstond en hoe de verschillende prototypes uiteindelijk leiden tot de eerste F-16 en de aankoop door Nederland van – in totaal – maar liefst 213 toestellen; een deal die Nederlandse bedrijven zoals Fokker, DAF en Philips nog jarenlang werk zou verschaffen. Een

Roll out van de eerste pre-productie F-16A in Fort Worth, Dallas, USA. (Foto copyright: NIMH)





De laatste F-16 voor de Koninklijke Luchtmacht, de J-021, arriveert bij 315 Squadron op Vliegbasis Twente. De Luchtmacht heeft nu 187 F-16's, het grootste aantal dat de KLu zal hebben. (Foto copyright: NIMH)

Tentoonstelling
F16 – Best. Fighter. Ever.

Opening
Juli 2022

Locatie
Nationaal Militair Museum

Het volgende thema heet TEAM en gaat over vliegers en over de vele crewleden die dit vliegen mogelijk maken. Zaken als squadroncultuur, mascottes en bijzondere gebruiken passeren de revue in de ontdekkingskamer Air Force. Verder laten we zien wat ervoor nodig is om vlieger te kunnen worden. Bezoekers kunnen testjes doen om

te zien of ze zelf over die benodigde skills beschikken. In november 2021 spraken wij met de drie laatste studenten die in Tucson momenteel tot F-16 vlieger worden opgeleid. Ook hun verhaal is te zien en te horen. En wat er gebeurt als het misgaat en je uit het toestel moet springen, komt voorbij in Bail Out. In de laatste ruimte van TEAM vertellen negen crewmembers over hun taken bij een missie met de F-16. Uit hoeveel mensen bestaat hun team en welk voorwerp hebben ze daarbij nodig? Allemaal te zien en te horen in Remove before Flight.

Als duidelijk is wat de machine kan en welk team daarbij hoort, kun je op MISSION, het derde en laatste thema. Als eerste krijgt de bezoeker te zien met welke bommen en raketten de F-16 kan worden uitgerust en welke ontwikkelingen er zijn geweest van 'domme' naar 'slimme' wapens. Commandant der Luchtstrijdkrachten Dennis Luyt vertelt hierover en alles is op ware grootte te zien. Vervolgens zijn er vier aparte ruimtes gewijd aan de verschillende missies van de F-16. Van Quick Reaction Alert via de Balkan en Afghanistan naar Irak/

Syrië: zes (oud-)vliegers vertellen je over hun eigen ervaringen en de emoties die ze voelen bij het vliegen van missies, het afwerpen van bommen en de gevaren waarmee dit gepaard gaat. Objecten uit eigen collectie worden hier afgewisseld met persoonlijke eigendommen van de vliegers.

Als je dan als bezoeker rond bent geweest en álles weet over de F-16 betreed je de binnenste cirkel: daar sta je oog in oog met een echte F-16. Je neemt plaats op de verhoogde tribune en de lichten van de F-16 gaan aan: op het 40 meter brede en 4 meter hoge scherm om je heen start een visuele reis die je als op een missie meeneemt door de geschiedenis van de F-16. Je vliegt door canyons, over zee, 's nachts en op de kop. Als je duizelig wordt, kun je je vasthouden aan de railing. Aan het eind van de reis kun je nog maar één ding concluderen: dit is echt de Best. Fighter. Ever!

Joost NIKI Luijsterburg, de F-16 vlieger met in Nederland de meeste vlieguren op zijn naam, is één van de zes vliegers die vertelt over zijn ervaringen.



DE MCDONNELL DOUGLAS KDC-10 BIJ DE KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Na 26 jaar trouwe dienst heeft het Commando Luchtstrijdkrachten vorig jaar afscheid genomen van de McDonnell Douglas KDC-10. Vele jaren heeft dit tank- en transportvliegtuig een belangrijke rol gespeeld bij talloze missies van onze luchtmacht. De twee toestellen zijn inmiddels verkocht, eentje wordt er gesloopt en de ander gaat een derde leven elders tegemoet. Gelet op de afmetingen van deze z.g. "Wide body" vliegtuigen is er helaas geen plaats in het NMM om dit unieke toestel daar tot in lengte van dagen tentoon te stellen. Met een lengte van 55,35 meter, een hoogte van 17,70 meter spanwijdte van 50,40 meter, en een leeggewicht van 120 ton, is het grootste vliegtuig aller tijde van de Koninklijke Luchtmacht eenvoudigweg te groot om tentoon te stellen.

Op 29 september 1995 werd de eerste van de twee KDC10's officieel in dienst gesteld. Bij die gelegenheid werd het toestel, de T-264, vernoemd naar Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard. De tweede, de T-235, werd op 16 april 1996 in gebruik genomen en kreeg bij die gelegenheid de naam

van Jan Scheffer. Vaandrig J.F. Scheffer werd postuum benoemd tot Ridder der Vierde Klasse van de Militaire Willemsorde voor zijn moedig en doortastend optreden in luchtgevechten boven de Indische Archipel in 1942. Het toestel is voorzien van drie General Electric straalmotoren die garant staan voor een kruissnelheid van 890 kilometer per uur en een vliegbereik van maximaal 9.760 kilometer. Het maximum startgewicht van het toestel ligt tegen de 256 ton. Voor de brandstofvoorziening beschikt de KDC-10 over vleugel- en romptanks met een capaciteit van ruim 138.000 liter.

In de 26 jaar namen de toestellen deel aan nagenoeg alle militaire en humanitaire missies van de Koninklijke Luchtmacht, waaronder tankmissies in voormalig Joegoslavië (1996 -2001) en in het kader van Operatie "Enduring Freedom"

in Afghanistan (2002 – 2004), Operation "Unified Protector" in Libië (2011), en de strijd tegen ISIS boven Irak en Oost-Syrië (2017). In Nederland, de Verenigde Staten en bijvoorbeeld ter ondersteuning van laagvlieg oefeningen in Goose bay (Canada), alsmede aan Transport- en Evacuatie missies naar Afghanistan, Eritrea, Ethiopië, Djibouti, Jordanië, Irak, Kirgizië, Mali en Verenigde Arabische Emiraten. Als kers op de taart werd ook deelgenomen aan zeer veel humanitaire missies voor de VN, het Internationale Rode kruis en Artsen zonder Grenzen in Afrika, Latijns-Amerika en Azië.

Niet voor niets is de wapenspreuk van het 334 Squadron "Semper et Ubique" (vertaald: Altijd en Overal) of zoals de vliegers zeggen "Altijd in Overall".

De twee DC-10's worden vervangen door de Airbus A-330 Multi Role Tanker Transport (MRTT) toestellen.



HERINNERINGEN AAN DE AANSCHAF 2 DC-10 VLIEGTUIGEN VOOR DE KLU

DOOR T.A.L. KLIEBISCH

In september 2021 viel mijn oog op een persbericht waaruit bleek dat de laatste van de twee KDC-10 lucht tankers en transportvliegtuigen die onze luchtmacht rijk was, op 7 september van dat jaar een afscheidsrondje boven militaire installaties in Nederland had gevlogen. Daarmee was een eind gekomen aan bijna dertig jaar trouwe dienst van beide vliegtuigen.

Dat bericht bracht een aantal herinneringen bij mij boven die ik graag met u (de lezers van ons Magazine) wil delen. Niet zozeer omdat zij mijn persoon betreffen, maar omdat zij wellicht voor de meesten van u een ongebruikelijke kijk geven op de gang van zaken rond de aanschaf door de Koninklijke Luchtmacht (KLu) van haar vliegend materieel. Daarnaast is ook mijn benaderingswijze voor ons Magazine een ongebruikelijke, namelijk niet die van een (gewezen) militair, noch die van een historicus. Maar eerder die van een jurist die nauw betrokken was bij de aanschaf van genoemde vliegtuigen.

Voordat ik tot de essentie kom, eerst een korte introductie mijnerzijds. Na mijn eindexamen ben ik in Leiden rechten gaan studeren. Na mijn afstuderen in 1976, kwam ik in dienst als bedrijfsjurist bij de Amsterdam-Rotterdam Bank in Amsterdam. Daar was ik in hoofdzaak betrokken bij de zakelijke kredietverlening, waaronder vliegtuigfinanciering. Ook na mijn overstap naar de advocatuur bleef ik betrokken bij vliegtuigfinancieringen, waarbij ik vooral optrad voor banken en leasemaatschappijen. Op een goede dag in 1992 werd ik gebeld door een toenmalige kennis en klant uit de luchtvaartwereld met de vraag of het mij vrij stond om

voor de KLu op te treden in verband met de voorgenomen aanschaf door laatstgenoemde van twee tweedehands DC-10 vliegtuigen. Deze zouden na te zijn omgebouwd worden aangeduid als KDC-10, waarbij de K de Amerikaanse aanduiding is voor tankervliegtuigen. Na mijn bevestigend antwoord werd ik benaderd door iemand van de KLu die mij uit de doeken deed wat de bedoeling was.

Het bleek te gaan om vliegtuigen die door de KLu op de “particuliere” markt zouden worden gekocht, zulks in tegenstelling tot de “normale” gang van zaken bij de aanschaf van defensiematerieel waarbij dat geschiedt via de geijkte overheidskanalen. Die “particuliere” markt was destijds onbekend terrein voor de KLu. Vandaar dat men toen, op aanraden van mijn kennis/klant, een beroep op mij deed.

In de praktijk pakte het zo uit dat de civielrechtelijke kant van de zaak mijn verantwoordelijkheid was. Dat hield onder meer in dat ik de koopcontracten voor mijn rekening zou nemen, en ook de juridische levering van de vliegtuigen. De collega-juristen van de KLu/Defensie waren verantwoordelijk voor de publiekrechtelijke kant van de zaak, dat wil zeggen de interne besluitvorming binnen de KLu/Defensie en de vertegenwoordigingsbevoegdheid bij de ondertekening van de vereiste documenten en overeenkomsten. Daarnaast namen zij ook de publieke aanbestedingsregels voor hun rekening.

Ik moet zeggen dat ik behoorlijk verguld was met de opdracht, niet alleen omdat het een mooie zaak was,

maar ook omdat ik de krijgsmacht een warm hart toedroeg. De samenwerking met het team van de KLu ging dan ook van een leien dakje.

DE TRANSACTIE DEEL 1

De eerste hobbel die moest worden genomen betrof de vraag welke partij als penvoerder zou fungeren (dat wil zeggen: de contracten zou moeten opstellen). Op de particuliere markt, ook waar het de luchtvaart betreft, is het niet ongebruikelijk dat. Het zal duidelijk zijn dat de partij die de contracten opstelt een tactisch voordeel (want het initiatief) heeft. Wij waren er al snel van overtuigd bij ons zou moeten liggen. Daar was ook een objectief argument voor. In het begin waren er namelijk meerdere partijen die geïnteresseerd waren om hun DC-10 vliegtuigen te verkopen. Door zelf een model koop/verkoop contract op te stellen (in het Engels) konden wij dat model onderdeel van de aanbestedingsprocedure maken. De gegadigden moesten in hun aanbod ook aangeven dat zij in principe bereid waren om het contract in de door ons voorgelegde vorm te ondertekenen. Daarnaast was ik ervan overtuigd dat, ongeacht wie uiteindelijk de verkoper zou worden, iedere gegadigde graag zaken zou willen doen met de Nederlandse staat. Immers, de goedgeheid van de koper zou geen issue zijn, evenmin zou er behoefte aan financiering zijn, noch aan betaling in termijnen en/of een bankgarantie voor de koopprijs enzovoorts.

De KLu had behoefte aan twee DC-10 vliegtuigen. De eis in de aanbesteding was dat er tenminste twee zoveel mogelijk identieke vliegtuigen (“sisterships”) moesten worden aangeboden. Die eis werd in belangrijke mate ingegeven door



het voornemen van de KLu om de vliegtuigen onder meer te laten ombouwen tot luchtvaarttankers. In dat kader was het het meest praktisch en voordelig als de vliegtuigen identiek aan elkaar zouden zijn.

Uiteindelijk bleven er twee kandidaten over, Martinair Holland met drie identieke kisten en een grote Britse luchtvaartmaatschappij met vier identieke vliegtuigen. Ter gelegenheid van de eerste besprekingen met Martinair en, daarna, met de Engelsen, rees nog de vraag of de vertegenwoordigers van de KLu in burger of in uniform zouden komen. Ik heb mij toen sterk gemaakt voor het uniform omdat ik de mening was toegedaan dat het meer indruk zou maken op de wederpartij, terwijl ik ook de sfeer meer formeel wilde houden. Het was toen nog niet duidelijk met wie we uiteindelijk in zee zou zouden gaan. Daarnaast, ik wilde ook de

kans niet missen. Hoe vaak komt het immers voor dat je als advocaat vier kolonels (nou ja, één kolonel en drie oversten) op bezoek krijgt? Dat was toen voor ons in ieder geval een primeur. De keus is op Martinair gevallen.

DE TRANSACTIE DEEL 2

Daarna gingen de gesprekken van start. Dat verliep allemaal in goede harmonie en de partijen waren oplossingsgericht, ook als er zich een keer een probleem voordeed. Eén zo'n probleem is voor dit verhaal wel interessant. Het is geen geheim dat de gesprekken tussen de KLu en Martinair in de loop van 1992 plaats hadden. Op een gegeven moment kwam aan de orde dat de KLu de vliegtuigen pas in 1994 nodig had. De reden hiervoor was dat eerst in dat jaar de slots voor de conversie van de vliegtuigen bij McDonnell Douglas beschikbaar zouden komen. Op zich was dat gegeven niet onbekend maar in mijn onwetendheid was ik er van uitgegaan dat we dat konden oplossen door middel van een koop/verkoop

onder opschortende voorwaarde. Dat wil zeggen dat de opschorting van de verplichting tot verkoop door Martinair en koop door de Staat zou werken tot de datum waarop de slots bij McDonnell Douglas beschikbaar zouden komen; pas daarna zouden de verplichtingen van de Staat en Martinair over en weer definitief worden. Dat bleek dus niet te werken voor de Nederlandse overheid. Allereerst was al op de begroting van Defensie voor 1992 ruimte gemaakt voor de betaling van de koopsom van de vliegtuigen en men kon er niet van uitgaan dat zulks voor 1994 (het jaar waarin de vliegtuigen aan de KLu zouden moeten worden geleverd en de koopprijs daarvoor zou moeten worden betaald) ook het geval zou zijn.

De koopprijs voor de vliegtuigen moest dus in 1992 worden betaald. Voorts bleek, volgens een andere regel van de overheid, dat de koopprijs alleen maar mocht worden betaald als de Staat ook terstond eigenaar van vliegtuigen zou worden. "Boter bij de vis" derhalve.

Goede raad was niet zo duur in dit geval. De geëigende oplossing in dit soort situaties is om een zogenaamde "sale and lease back" te



bewerkstelligen. Daarbij verhuurt de koper zodra hij eigenaar is geworden, het gekochte object terug aan de verkoper. In de luchtvaartwereld is een “sale and lease back” een vaak voorkomende rechtsfiguur. Martinair was hiermee dan ook bekend en was tevens bereid om hieraan mee te werken. Voor de KLu lag dat anders, althans wat de bekendheid met het lease aspect betrof. Ik meen mij te herinneren dat ik toen een keer op het hoofdkwartier van de KLu ben geweest om een vergadering van de met de aankoop van de vliegtuigen belaste werkgroep bij te wonen. Ik heb daar mijn zegje gedaan en mede op basis daarvan is besloten om aldus met de “sale and lease back” constructie verder te gaan. Het hielp daarbij dat het Nederlandse recht en met name de toen nog van kracht zijnde Wet Teboekgestelde Luchtvaartuigen (“WTL”) een regeling bevatte voor de leasing van geregistreerde luchtvaartuigen. Zonder teveel op de details te willen ingaan, de vliegtuigen in kwestie vlogen toen bij Martinair onder Nederlandse registratie (het bekende “PH-nummer”) en waren teboekgesteld in het bij het Kadaster in Rotterdam aangehouden luchtvaartuigenregister. We zullen zien dat deze omstandigheid bij de volgende “hobbel” ook een rol zou spelen.

DE TRANSACTIE DEEL 3
“Hobbel” is eigenlijk niet het goede woord. Het ging in casu om een (helaas en ongewild) vooruitziende

blik van de KLu. Regeren is vooruitzien moeten we maar denken.

Wat was het geval? Zoals we boven al zagen was Martinair eigenaresse van drie identieke DC-10 vliegtuigen. De KLu zou er twee kopen en ze gedurende twee jaar terug verhuren aan Martinair (de zogenaamde “sale and lease back”). Wat nu, zo redeneerde de KLu, als er gedurende de verhuurperiode “iets” met één van die vliegtuigen zou gebeuren. In dat geval zou de KLu graag het derde (identieke) vliegtuig kopen. Hoe moesten we dat gestalte geven? Vooropgesteld zij dat Martinair in principe wel wilde meewerken aan het daar toe strekkende verzoek van de KLu. De oplossing van het vraagstuk was als volgt. Martinair zou aan de Staat een koopoptie op het derde vliegtuig verlenen indien een van de “andere” twee vliegtuigen “total loss” zou raken. In dat geval zou de koopoptie in werking treden. Die optie zou worden teboekgesteld in het luchtvaartuigenregister bij het Kadaster in Rotterdam volgens, in overeenstemming met de in de WTL opgenomen regeling. Zo een ingeschreven optie heeft zakelijke werking volgens Nederlands recht. Daarmee wordt bedoeld dat de houder van zo een optie (in casu de Staat) zijn recht tegenover iedereen geldend kan maken. Op die manier zou de positie van de Staat als houder van zo’n geregistreerde optie behoorlijk zijn beschermd.¹

Bleef nog over het niet onbelangrijke aspect van de te betalen koopprijs voor het geval de optie op het “derde” vliegtuig zou worden uitgeoefend. Zoals wij hiervoor al zagen konden wij er niet van uitgaan dat in de Defensiebegrotingen voor de jaren na 1992 zomaar een bedrag zou kunnen worden vrijgemaakt om daarmee de eventuele koopprijs

¹ Een optie op een geregistreerd vliegtuig nam toen (in 1992) een bijzondere plaats in het Nederlandse recht. Volgens het “gewone” burgerlijke recht geeft een optie aan de houder daarvan slechts een persoonlijk recht. Dat wil zeggen dat een optiehouder dat recht, behoudens enkele uitzonderingen, in principe alleen geldend kan maken jegens de verlener daarvan.

voor het “derde” vliegtuig te voldoen als de optie moest worden uitgeoefend. Kortom, we moesten weer een oplossing bedenken en ook nu was goede raad niet heel duur. Immers is het in de luchtvaartwereld standaard usance dat lessees/ huurders zich verzekeren tegen hun eigen aansprakelijkheid, en ook tegen eventuele schade aan de door hen geleasede/gehuurde vliegtuigen. Bovendien verzekeren zij niet alleen hun eigen risico en de schade die zij zelf lijden indien (onderdelen van) de door hen geleasede/gehuurde vliegtuigen kapotgaan of worden beschadigd, maar ook de eventuele aansprakelijkheid en schade van de eigenaar van die vliegtuigen. Van de kant van de KLu werd nog aangevoerd dat de Staat haar eigendommen niet pleegt te verzekeren. Ook dat argument kon worden ondervangen door het gegeven dat Martinair als de huurder en “operator” van de vliegtuigen de verzekering zou afsluiten en daarom ook op de polis als verzekeringnemer en verzekerde zou worden genoemd, terwijl de Staat “slechts” als medeverzekerde en begunstigde in het geval van een “total loss” werd aangewezen. Mocht er sprake zijn van een “total loss” van één van de vliegtuigen gedurende de periode dat Martinair daarvan de huurder was, dan zou de Staat, aangenomen dat zij de optie had uitgeoefend, aan de desbetreffende verzekeraar instructie geven om het bedrag van de “total loss” uitkering aan Martinair over te maken, terwijl Martinair gehouden was om de eigendom van het “derde” vliegtuig aan de Staat over te dragen. Zo is het in de betreffende overeenkomsten tussen Martinair en de Staat geregeld en zo is het uiteindelijk ook ten uitvoer gelegd.

BESLUIT

Ik kan mij nog herinneren dat de toenmalige Staatssecretaris van Defensie bij de ceremonie ter gelegenheid van de ondertekening van de contracten met Martinair, vermeldde dat de vliegtuigen net de dienstplichtige leeftijd hadden bereikt. Dat zou betekenen dat zij bij de uitdienststelling in september 2021 ongeveer zevenenvestig jaar zouden zijn. Nog wel een beetje jong om met pensioen te gaan, maar voor een vliegtuig toch een eerbiedwaardige leeftijd!



(NMM inv.nr: 00104425)

KUNSTSTUK

Een actuele foto van ruim 100 jaar oud

DOOR LOUIS SLOOS

28 Zoekend naar een actueel onderwerp voor deze rubriek, aanvankelijk met het trefwoord 'lente', stuitte ik op deze bijzondere foto, een heel oud exemplaar die goed aansluit bij de actualiteit. Het oorspronkelijke bijschrift van deze Duitse persfoto uit de periode van de Eerste Wereldoorlog luidt 'Oekraïensch vroeger Russisch vliegtuig'. Deze foto brengt ons als in een keer terug naar het begin van het conflict tussen Rusland en Oekraïne anno nu, namelijk de Oekraïense Onafhankelijkheidsoorlog die zich van 1917-1921 afspeelde, eerst als een onderdeel van de Eerste Wereldoorlog en vervolgens van de Russische Burgeroorlog (1917-

1922). Hieruit kwam de Oekraïense Volksrepubliek voort, die weldra werd opgeslokt door de Sovjet-Unie. Pas in 1991, na de val de muur, ontstond een onafhankelijk van Oekraïne.

Terug naar de foto. De suggestie wordt gewekt dat het gefotografeerde toestel een door het Oekraïense leger op de Russen buitgemaakt exemplaar is. Kenners of beter gezegd freaks die zich compleet verliezen in dit soort foto's op fora stellen echter dat deze kist nooit is gebruikt door de Oekraïne maar een origineel Russisch exemplaar is. Het zou gaan om Duitse propaganda. Maar de foto

blijft hoe dan ook actueel en fraai.

Het toestel. Dit betreft een zogeheten tweezits tweedekker van de Franse firma SPAD (Société Pour l'Aviation et ses Dérivés), ontworpen door Louis Bechereau, en staat te boek als de SPAD SA (ook wel SAL), waarvan vier types bestonden, en werd voor het eerst gevlogen in 1915. Het serienummer van dit exemplaar is S.79. Het was een enigszins ongewoon vliegtuig omdat de waarnemer zich in een gondel voor zowel de vleugel als de motor bevond. Om het starten en landen in de sneeuw mogelijk te maken zijn de wielen hier vervangen door een slede (de SPAD S.A.-4), wat het toestel nog specialer maakt.

KLEINE VERZAMELINGEN

DOOR MICHAEL JANSEN

Nederlanders staan internationaal nog steeds bekend als een zuinig volk. In ieder huis was vroeger wel een doosje te vinden waar oude of overtollige knopen in werden bewaard. Altijd handig als je nog eens een knoop verloor of zelf kleding maakte. Voor mensen met weinig geld of ruimte is de knoop een mooi verzamelobject. In de loop der jaren vielen vele uniformen ten prooi aan verval en motvraat, de knopen waren vaak de enige overblijfselen van een mooi en fraai versierd uniform.

Een leuk aspect van het verzamelen van (uniform-) knopen is de veelheid van onderwerpen die men kan verzamelen. In Amerika worden vooral knopen gezocht uit de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog. In Engeland worden vooral regimentsknopen verzameld. Maar ook knopen van overheidsdiensten zoals, Politie, Brandweer, Spoorwegen en bijvoorbeeld scheepvaart, worden uitbundig verzameld. In Nederland is niet zoveel bekend over het aantal (militaire) knopen verzamelaars. Het NMM heeft natuurlijk een aanzienlijke collectie op dit gebied, maar vanwege de geringe grote van deze objecten, lenen deze zich nu eenmaal niet direct voor een expositie. Eigenlijk is dit jammer want deze knopen kunnen soms hun eigen verhaal vertellen.

De eerste, echte uniformknopen werden waarschijnlijk rond het midden van de 18^e eeuw bij het leger ingevoerd in koper en later in vergulde vorm. Veelal werden de knopen aan de achterzijde voorzien van de naam van de fabrikant, waardoor identificatie

van de knopen aanmerkelijk wordt vereenvoudigd. In de jaren dertig van de vorige eeuw werden de eerste kunststof uniformknopen ingevoerd en vanaf de jaren 50 verschenen ook de eerste (geanodiseerde) aluminium

versies. Helaas is er in tegenstelling tot bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, weinig literatuur te vinden over Nederlandse uniformknopen en hun geschiedenis.

Met de versoering van de legeruniformen en de noodzaak tot camouflage is wereldwijd in de afgelopen jaren het aantal interessante en verzamelwaardige exemplaren flink afgenomen. Ook de trend om steeds meer gebruik te maken van ritsluitingen, drukknopen en klittenband heeft natuurlijk zijn effect gehad op het aanbod van uniformknopen. Ook invoering van meer “uniforme” c.q. verdere standaardisatie van huisstijlen bij overheidsdiensten, heeft het totale aanbod verder doen slinken. Toch is er tegenwoordig nog voldoende aanbod voor verzamelaars, er moeten nog honderdduizenden veelal ouderwetse knopen in omloop zijn, of nog ergens in een naaikistje of trommeltje liggen te wachten op een verzamelaar of liefhebber. Misschien kan het NMM nog een keer een mini tentoonstelling organiseren over dit vergeten onderwerp?

Heeft u zelf ook een verzameling van militaire voorwerpen die interessant is, voor de lezers van het NMMagazine neem dan contact op met de redactie. Verzamelaars steken een hoop tijd en geld in hun collecties en het is natuurlijk zonde als al deze militaire memorabilia alleen maar liggen weg te kwijnen op zolder!



OPSPORING VERZOCHT

De traditie van de voorjaars schoonmaak in Nederland ligt wat onder het stof, maar het fenomeen “ontspullen” is tegenwoordig wel een bekend fenomeen aan het worden. Er zijn zelfs professionele opruimcoaches die uw redder in nood kunnen zijn bij uw opruimprobleem. Veelal is de zolder een verzamelplaats voor spullen zonder bestemming, toch kunnen hier ook zaken liggen die letterlijk en figuurlijk het waard zijn om te bewaren of aan een goed doel te schenken. Het verzamelen zit ons waarschijnlijk nu eenmaal in de genen, waarschijnlijk

omdat onze samenleving honderden jaren in schaarste heeft geleefd. Pas de laatste zeventig jaar hebben de meeste Nederlanders het relatief goed. Tegenwoordig hebben we zelfs een overschot aan gebruiksvoorwerpen en consumptieartikelen en die bewaren we allemaal, want je weet maar nooit. Ook militaire voorwerpen die eens door ons zelf maar ook door onze (groot-) ouders enthousiast zijn verzameld en vervolgens met liefde en toewijding werden verzorgd en bewaard, zijn door erfenissen her en der verspreid geraakt en uiteindelijk worden al deze spullen

naar de rommelzolder verbannen. Deze zaken worden vaak vergeten en toch maar bewaard uit een gevoel van piëteit. Opruimen is dan aan de orde en dit vergt discipline om dingen weg te doen en geen uitstelgedrag te vertonen. Voordat al deze spullen naar de kringloopwinkel gaan of worden verkocht via Marktplaats, is het van belang dat men weet wat men heeft. Heeft u thuis een voor u onbekend militair historisch voorwerp, dat misschien de moeite waard is om te bewaren en u heeft geen idee waar

IN MEMORIAM

DOOR TRISTAN BROOS

Op maandag 28 juni 2021 overleed Johannes (John) Rudolf Verbeek op 66 jarige leeftijd. Extra wrang was dat John werd begraven op de dag dat hij zijn proefschrift zou gaan verdedigen aan de Universiteit Leiden.

John was behalve lid van militair-historische verenigingen, waaronder Menno van Coehoorn en Mars et His-

toria, ook jarenlang Vriend van het Legermuseum en het NMM. Hij heeft meerdere keren in het museum jaarboek ‘Armamentaria’ over geschut en fortificaties gepubliceerd. Zijn expertise was zo groot dat hij gerust op deze gebieden dé expert in Nederland genoemd mocht worden. Diverse lijvige boeken zijn van zijn hand verschenen, waaronder over kanonnen, kustverdedigingswerken en de kazematten van Kornwerderzand. Een bijzonder boek in voorbereiding over de Japanse verdedigingswerken over de Tweede Wereldoorlog in het voormalige Nederlands-Indië heeft hij helaas niet meer kunnen voltooien. Hiervoor heeft hij samen met zijn vrouw en dochter meerdere keren Indonesië bezocht om Japanse bunkers en verdedigingswerken fysiek op te meten en er plattegronden van te tekenen. Een studeerkamerwetenschapper was John allerm minst en hij trok er altijd op

uit om Nederlandse kanonnen over de hele wereld met zijn fototoestel te fotograferen, zodat hij dit voor zijn proefschrift kon gebruiken. Zijn liefde en betrokkenheid voor bunkers ging zelfs zover dat hij samen met bevriend historicus Cees Neisingh het Nederlandse bunkerarchief dat in een erbarmelijke staat in de kelder van de Oranje-Nassaukazerne in Amsterdam lag opgeslagen heeft gered. De uit de ondergelopen kelder opgeviste documenten werden zorgvuldig aan waslijnen gedroogd en bijna tien jaar lang elke woensdagavond in archiefmappen op orde gebracht en uiteindelijk overgedragen aan het NIMH in Den Haag. Zo is deze belangrijke collectie als Nederlands militair erfgoed voor het nageslacht veiliggesteld.

Naast zijn grote kennis over geschut en verdedigingswerken wist hij ook heel veel over diverse moderne wa-



30

John R. Verbeek

het voor diende dan kunt u deze vraag bij ons uitzetten. De lezers van het NMMagazine, maar natuurlijk ook de conservatoren van het NMM, kunnen het voorwerp in voorkomend geval identificeren en mogelijk de herkomst ervan vaststellen. U kunt een foto van het onbekende (militaire) object en uw vragen, opsturen naar de redactie van het NMMagazine.

Wie kent de herkomst van deze metalen bus en waar werd deze voor gebruikt?



De voorzijde van het proefschrift van John R. Verbeek



pensystemen. Dit was ook bekend bij de Indonesische krijgsmacht, die hem vanwege zijn expertise in de Haagse Thorbeckelaan met een bezoek vereerde. Zo was zijn huiskamer op een doordeweekse dag gevuld met admiraals en stafofficieren van de Indonesische marine. John was een sympathieke, bevlogen en betrokken historicus die graag onderzoek deed, er op uittrok, en dol was op boeken. Hiervan had hij er naast tinnen soldaatjes, oude munten, Indische oude etnografische wapens, ettelijke dui-zenden in zijn boekenkasten staan. Na jaren te hebben gewerkt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hij door zijn vroegtijdige over-

lijden welgeteld maar drie maanden van zijn werkelijke pensioen kunnen genieten.

Zijn proefschrift met als titel *Onder faueur van 't canon'*, VOC-Artillerie 1602-1796, technologische vernieuwingen, logistiek en beleid betreft een zeer kundig en baanbrekend onderzoek, waarvoor hem op 15 september alsnog postuum de graad van doctor is toegekend. In het proefschrift, dat alle facetten met betrekking tot de VOC-artillerie beschrijft, wordt onder andere veel aandacht besteed aan ingewikkelde technische vraagstukken, zoals metallurgie, ballistiek, de chemische aspecten van de buskruitproductie, maar ook aan het bedrijfseconomisch en boekhoudkundig vlak. Deze onderwerpen boeiden hem in hoge mate en hij kon er met passie en met veel kennis van zaken over vertellen. John wilde weten wat de bewindvoerders en dienaren van de Compagnie dreef en hoe zij handelden. Hij legde grote verbanden en koppelde dit alles met groot plezier en bedrevenheid in archiefonderzoek bij voorkeur in de VOC-archieven van het Nationaal Archief.

De postume buluitreiking van John Verbeek in het Groot Auditorium van het Academieggebouw van de Universiteit Leiden was een bijzondere en zeldzame ceremonie die gelukkig zelden voorkomt. De laatste had namelijk elf jaar geleden plaatsgevonden.

We zullen John enorm missen, vanwe-

ge zijn hartelijke persoonlijkheid en als een enorme bron van kennis.

Op het moment wordt er hard gewerkt aan een handelseditie van John's proefschrift. Door Corona en de daarmee samenhangende beperkte openstelling van archieven zal de boekpresentatie en openbare verschijning van het proefschrift in boekvorm enige vertraging oplopen. Hopelijk kunnen we deze interessante publicatie in het voorjaar tegemoet zien.

De overhandiging van de doctorsbul aan de weduwe mevrouw T. Verbeek en haar dochter Fina Verbeek. (Foto: familie Verbeek.)



EENZAAM STANDBEELD GENERAAL SNIJDERS (1852 - 1939)

DOOR MICHAEL JANSEN

Het is sommigen van u misschien opgevallen dat naast de oude hangaar bij het NMM een eenzaam standbeeld staat van een oude generaal die uitkijkt op het vliegveld Soesterberg, de bakermat van de Nederlandse Militaire Luchtvaart. Wat doet dit standbeeld hier en waar komt het vandaan?

In juli 2013 sloot het Militair Luchtvaart Museum (MLM) definitief voor het publiek, daarmee kwam een einde aan het 45-jarige bestaan van het MLM. Het museum was oorspronkelijk gehuisvest in een hangaar op de Vliegbasis Soesterberg. Eind jaren 70 werd besloten de collectie te verplaatsen naar het Kamp van Zeist, zodat de collectie verder kon groeien en beter bereikbaar werd voor het publiek. Op 9 april 1980 opende het

museum op deze nieuwe locatie haar deuren. De eerste hal van het oude Militaire Luchtvaart Museum (MLM) op het Kamp van Zeist, is destijds vernoemd naar de Generaal Snijders, als een van de belangrijkste grondleggers van de militaire luchtvaart. In de Snijdershal werd destijds een overzicht gegeven van de Nederlandse militaire luchtvaartgeschiedenis tot aan 1945 en Nederlands-Indië tot aan 1950. Naast de hoofdingang van het MLM stond prominent een monument van generaal

Snijders. Sterker nog, de restanten van het monument staan nog steeds bij de ingang van het oude MLM op het Kamp van Zeist, exclusief de bronzen buste van de generaal Snijders die weer wel mee is verhuisd naar het NMM.

Opvallend is dat het restant van de plaque van het monument van Generaal Snijders zich in een nogal desolate toestand bevindt, waardoor men zich kan afvragen wat er te zijner tijd met dit monument gaat gebeuren als de loods definitief wordt gesloopt.

Generaal Snijders op buitenterrein NMM





Hoofdingang oude MLM.

Deze vraag is dan ook gerechtvaardigd of en zo ja wanneer het complete monument weer in ere wordt hersteld en dat een passende locatie wordt gevonden op Soesterberg voor de grondlegger van de militaire luchtvaart in Nederland. De kolonel C.J. Snijders behoorde samen met Luitenant ter zee A.T. Rambaldo en Dr. Kurt Wegener, tot de eerste ballonvaarders van Nederland. Ook was Snijders in 1907, de eerste voorzitter van de Nederlandse vereniging tot bevordering van de

Luchtscheepvaart, later genoemd de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (KNVvL). Snijders heeft zich altijd ingespannen voor de oprichting van een Militaire Luchtvaart Afdeling, hetgeen ook geschiedde op 1 juli 1913. Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd hij benoemd tot opperbevelhebber van de Nederlandse Land- en Zeemacht. Tot op hoge leeftijd bleef hij zich bezighouden met Defensieaangelegenheden en ook was hij nog enige tijd actief in de politiek. Daarnaast is hij vele jaren voorzitter geweest van de Koninklijke Vereniging "Ons Leger". Na zijn overlijden in 1939 werd besloten een monument voor hem op te richten, maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, werd het monument pas in juli 1946 onthuld. Op YouTube is nog een twee minuut durende filmpje te vinden van zijn begrafenis.

Het monument van Snijders stond eerst op de binnenplaats van het oude Legermuseum in het Pesthuis te Leiden. Toen dit museum verhuisde naar Delft, is het monument van de generaal Snijders verhuisd naar het MLM op het Kamp van Zeist.

Het (restant van het) stenen monument, is voorzien van gekruiste marschalk staven, een uitgehouwen Genie helm en de Militaire Willems Orde. Als tekst staat verder vermeld "Nederland en Indië een Luchtvaart". Het monu-



Voorzijde buste Generaal Snijders

ment is bovendien ook nog voorzien van het embleem van de Generale Staf en de tekst; "Weerbaarheid, Volkskracht, Jeugdopvoeding". Aan de voet van het monument staat nog geschreven: "Aangeboden door zijn vereerders".

Het zou mooi zijn als het complete monument weer in ere wordt hersteld en een prominente plaats krijgt naast het NMM, op de bakermat van de Militaire Luchtvaart in Soesterberg.



Restant monument Generaal Snijders op Kamp van Zeist

HET EINDE VAN HET EINDE VAN DE GESCHIEDENIS

DOOR DIRK STAAT

Het is oorlog in Oekraïne. Dat zal bij het ter perse gaan van dit nummer ook nog wel zo zijn, maar zelfs als dat niet zo is denk ik dat de portee van deze column overeind blijft. Het is oorlog. Een echte oorlog met tanks en straaljagers, met bommen en raketten, met geweren en handgranaten. Oorlog met dode mensen op straat en gillende mensen op de Eerste Hulp. Het grootste land in Europa valt het op één na grootste land van Europa binnen. En dichtbij: van mijn huis in Harmelen is het net zo ver naar de Oekraïense grens als naar Barcelona.

Dat is iets wat we in Europa op die schaal lang niet meegemaakt hadden. Zelfs zo lang, dat veel mensen in ons land – jonge mensen, mensen in de media, mensen in de politiek – dachten dat zoiets eenvoudigweg niet meer zou gebeuren. Nooit meer zou kúnnen gebeuren. Oorlog (met tanks en straaljagers) was toch iets van vroeger? Iets uit een meer primitieve, minder ontwikkelde tijd? Iets dergelijks was toch eenvoudig onvoorstelbaar? Jort Kelder, in wiens radioshow ik onlangs te gast was, vroeg zich geaffecteerd af hoe zoiets toch mogelijk was? De prijs voor dergelijke onzin was toch inmiddels veel te hoog? De economische banden tussen de grote machtsblokken in de wereld toch veel te hecht? De politieke gevolgen toch te ernstig? Oorlog oké, maar dan toch *cyber-warfare*, of iets in de ruimte of zo? **Nou, niet dus.**

In zijn boek *The end of history and the last man* schreef de Amerikaanse politicoloog en filosoof Francis Fukuyama in 1992:

“What we may be witnessing is not just the end of the Cold War, or the passing of a particular period of post-war history, but the end of history

as such: that is, the end point of mankind’s ideological evolution and the universalization of Western liberal democracy as the final form of human government”.

Politicoloog en filosoof ja, maar geen historicus. Want historici – en vooral militair-historici – weten dat oorlog (met tanks en straaljagers, of met kapmessen en knuppels) nooit verdwijnt, maar altijd aanwezig is. Want zie hier, vanaf 1991: de oorlog in voormalig Joegoslavië: 140.000 doden. De Eerste Golfoorlog: 60.000 doden. Rwanda: 800.000 doden. Zuid-Ossetië: 2500 doden. Algerije: 150.000 doden. Afghanistan: 176.000 doden. Tsjetsjenië: 30.000 doden. Congo: 5.500.000(!) doden. Armenië: 10.000 doden. Jemen: 8000 doden. Irak: 620.000 doden. De lijst is eindeloos – want dit waren alleen de ‘grotere’ conflicten.

Dat we het met z’n allen vergeten zijn, en dat de meeste conflicten zich ver van ons bed afspeelden, doet daar helemaal niets aan af. Oorlog is er altijd, en zal er altijd zijn. Ook toen de meesten van ons, in ons verwende en navelstarende landje achter de dijken, dachten dat de wereldvrede inmiddels toch wel was uitgebroken. Wat een arrogantie. En wat een naïviteit.

Er wordt geroepen – en ik moet het nog maar zien met Sigrid Kaag aan de geldkraan – dat onze Defensie-uitgaven naar de in NAVO-verband afgesproken 2% van ons BBP zullen stijgen (dat is nu 1,2 % of zo). Toen ik klein was – ik ben van 1964 – waren onze Defensie-uitgaven 4,5% van ons BBP. Laten we ons daar maar op gaan richten. Want de Koude Oorlog is terug van nooit weggeweest. En de kans op de Derde Wereldoorlog is misschien klein, maar niet nul.

BEZOEK AAN SCHEEPVAART- MUSEUM IN SPLIT KROATIË

DOOR MICHAEL JANSEN

U zult zich misschien afvragen wat doet een civiel scheepvaartmuseum in Kroatië nu in het NMMagazine? In het navolgende stukje hoop ik u uit te leggen dat het hier toch wel degelijk gaat om een militair museum.

Fraai en strategisch gelegen aan de Adriatische kust in Split ligt, verscholen in een oud 17e-eeuws fort, het scheepvaartmuseum van Kroatië. Verscholen is misschien niet helemaal het juiste woord want de omgeving van het fort is omringd door een aantal (oorlogs-) schepen en een grote hoeveelheid scheepsgeschut. Formeel is het museum opgericht in 1997, maar feitelijk gaat het hier om het museum van de (voormalige) Joegoslavische (JNA) Marine, dat al stamt uit 1960.

De eerste zaal van het museum is gewijd aan de geschiedenis van de koopvaardij en zeevisserij in de Adriatische zee, van zeilschepen uit de Oudheid tot vaartuigen uit het stoomtijdperk. Imposant om te zien zijn de grote eivormige keramieken vazen uit de 1e/2e eeuw na Christus, die door de Grieken en Romeinen gebruikt werden voor het bewaren van levende vis. Verder zijn te aanschouwen diverse nautische schilderen en een hoeveelheid antieke navigatie-instrumenten zoals; octanten (een eenvoudig hoekmeet instrument) die later werden vervangen door meer geavanceerde sextanten, magnetische kompassen en verrekijkers. Naast de

**HRVATSKI POMORSKI
MUZEJ SPLIT
(Maritiem Museum Split).**

Adres:
Glagoljaska Ul.
18 Split Kroatië.

gebruikelijke eregalerijen van allerlei zeelieden, beschikt het museum over een grote hoeveelheid schaalmodellen en een collectie scheepsmotoren.

Het militaire gedeelte is vanzelfsprekend volledig gewijd aan de geschiedenis van de Kroatische marine. Zo wordt melding gemaakt van de Zeeslag van Lepanto (1571), waarbij de Christelijke Heilige Liga vochten tegen het islamitische Ottomaanse Rijk over de controle van het oostelijke

Middellandse zegebied. Maar ook bij de Slag bij het eiland Lissa, een eiland in de Adriatische Zee, uit 1866 wordt uitgebreid stil gestaan. De Oostenrijkse vloot wist deze zeeslag te winnen van een veel grotere Italiaanse vloot. Ook aan de Tweede Wereldoorlog wordt aandacht besteed, maar deze aandacht gaat om moverende redenen vooral uit naar verzetsactiviteiten met behulp van bewapende vissersboten. In de diverse zalen zijn vitrines opgesteld met oude en soms ook relatief moderne wapens. Waarbij men niet onvermeld laat dat een aantal van de hier tentoongestelde wapens tijdens de Kroatische Onafhankelijkheidsoorlog (1991 – 1995), weer uit het museum zijn gehaald om ermee te vechten. In het laatste gedeelte van het museum bevindt zich een fraaie collectie torpedo's, naar verluidt ontworpen door de Kroatische Ivan Lupis (1813 – 1875) en gebouwd door de bekende Britse ingenieur Robert Whitehead (1823 – 1905) in Rijeka in 1866.

De buitenexpositie bevindt zich op de binnenplaats van het kasteel. Prominent aanwezig is een gedeelte van een stoomschip genaamd "Bakar", maar ook een aantal klassieke vissersschepen en een patrouilleboot liggen hier op het droge. Het buiten terrein is verder gelardeerd met allerlei scheepskanonnen, zeemijnen en andere wapensystemen. Mocht u inmiddels genoeg hebben van al dit oorlogsmateriaal, dan wordt het tijd om te genieten van het grandioze uitzicht dat men van hieruit heeft op de stad en de haven van Split. Een aanrader, mocht u in de buurt zijn!



Collectie torpedo's



Ingang museum



Kanonnen en zeemijnen



Super Sabre

F-100 SUPER SABRE – IN ERE HERSTELD

DOOR CARLA MARCUS

Tijdens de sluiting van het museum in 2020 wegens corona, ontstond het idee om een crowdfunding-campagne te starten. Dat levert niet alleen geld op, maar ook zichtbaarheid en het versterkt ons imago. Goed voor het museum dus! De keuze viel al snel op de F-100. Waarom? Alfred Staarman, hoofd collectie, over de F-100: “Dit vliegtuig is onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van Soesterberg en er is natuurlijk maar één plek om hem tentoon te stellen en dat is in het NMM. Maar dan moeten we hem echt eerst restaureren”. De restauratie werd geschat op € 50.000,00. Een ambitieus plan, dat wel. Maar wel één waar we volledig in geloofden.



Transport

De F-100D 'Super Sabre' is een Amerikaanse jachtbommenwerper. De Vliegbasis is niet alleen de bakermat van de Nederlandse Luchtvaart, maar was van 1956 tot 1994 de thuisbasis van het Amerikaanse 32nd Tactical Fighter Squadron, ook wel de 'Wolf-

hounds' genoemd, die het toestel in gebruik hadden. De F-100 van het NMM is het laatste exemplaar in Nederland en wij vinden het van groot belang om dit bijzondere stukje geschiedenis door te blijven vertellen.

De crowdfunding

In januari 2021 startten we met

de campagne die na 7 weken resulteerde in een bedrag van bijna € 52.000,00! Missie geslaagd dus, dankzij ruim 900 donateurs, een bijdrage van de Vrienden én van het Prins Bernhard Cultuurfonds. Daarnaast werden 'ambassadeurs' ingezet om de crowdfunding te promoten. Zo ook Luitenant Generaal b.d. Oud-bevelhebber der Luchtmachtstrijdkrachten Dirk Starink, die over



Eerste restauratie F-100 kamp van Zeist.(Foto; Wim Lit)



North American F-100D Super Sabre 54-1871
Soesterberg Mil. & Civil (UTC - EHSB).



Alfred Staarman

de F-100 het volgende zegt: “De F-100 maakt deel uit van de geschiedenis van Soesterberg en hoort hier een mooi plekje te krijgen”. Nu er € 52.000,00 binnen was kon er dus daadwerkelijk begonnen worden met de restauratie. De keuze voor de uitvoering viel op Smart Constructions in Heerenveen en begin september 2021 ging onze F-100 eindelijk op transport naar Heerenveen.

De restauratie

Bij aankomst verkeerde ze in redelijk verwaarloosde staat; naast groene aanslag werden er zelfs vogelnesten en bijennesten verwijderd. Daarna is het toestel industrieel gereinigd en voor de eerste keer nat geschuurd. Daar knapte ze al direct van op. Inmiddels staat ze lekker binnen en is de eerste indruk bijzonder goed. Wel ontbreken er wat onderdelen, zoals bijvoorbeeld de ‘nozzle’. Voor de leek: de ‘nozzle’ is het uiteinde van de uitlaat. Het is een belangrijk

onderdeel dus hiervan wordt een replica gemaakt. Ook ontbreken de zijsteunen van de wielpoten. Voorlopig wordt dit opgelost zodat ze in mei geëxposeerd kan worden. Later wordt gekeken naar de mogelijkheid van het vervangen door originele exemplaren. Ook de cockpitkap is inmiddels gepolijst. De komende weken wordt gewerkt aan het uitwerken van de belettering en waarschuwingsteksten op het vliegtuig. Een hele klus! Maar dan is ze gereed terug te keren naar het NMM waar ze nog dit voorjaar een mooi plekje krijgt in het Arsenaal.



SS werkplaats

VRIJWILLIGER IN HET MLM

Normaal gesproken treft u in deze rubriek een interview aan met een “actief” dienende vrijwilliger van het NMM, maar dit keer is gekozen voor een oud vrijwilliger van het Militair Luchtvaart Museum (MLM), de heer Wim Lit (bouwjaar 1949). Een interview met hem is zeer actueel, omdat hij zelf betrokken is geweest bij het binnenhalen en restaureren van veel vliegtuigen die nu deel uitmaken van de NMM-collectie in Soesterberg. Het interview vindt plaats op historische grond, namelijk de locatie van het oude Militaire Luchtvaart Museum op het voormalige Kamp van Zeist. Het oude terrein van het museum ligt ingeklemd tussen het oude Amerikaanse hospitaal dat nu in gebruik is als Detentiecentrum voor de Dienst Justitiële Inrichtingen, en een “Tiny House” project naast het Zeisterbos. Oorspronkelijk zou het hele Kamp van Zeist, worden teruggegeven aan de natuur, maar recent is het terrein toch weer aangewezen voor tijdelijke opvang van asielzoekers. Delen van het terrein zijn in het kader van “antikraak” tijdelijk bewoond en de twee grote hallen (Snijders- en Vreeburghal) van het Luchtvaartmuseum zijn in gebruik bij een constructiebedrijf dat mobiele woonunits maakt.

De heer Lit is begonnen bij de Marine Luchtvaart Dienst en heeft daar tot zijn pensionering in 1999 gewerkt als Sergeant Vliegtuigmaker – Konstabel. Ondanks het feit dat hij de zeventig dus al ruim is gepasseerd, spreekt hij met veel passie en enthousiasme over zijn tijd bij de Marineluchtvaartdienst en zijn werkzaamheden bij het MLM. De tijd lijkt nauwelijks vat op hem te hebben gehad. Zeker als men bedenkt dat hij als vliegtuigmaker zwaar fysiek werk heeft gedaan en vaak moest werken met gevaarlijke stoffen.

Eerst was Wim tewerkgesteld op het Marine Vliegkamp Valkenburg waar hij o.a. het herstel en onderhoud deed aan de Lockheed Neptune, Grumman Tracker en tot 1984 de Breguet Atlantic. Later in zijn carrière werd hij tewerkgesteld gesteld op de Vliegbasis Soesterberg waar hij o.a. werkte aan de Fokker F-27. In het kader van zijn opleiding heeft hij nog een veertiendaagse

cursus gevolgd, waar hij een Fokker S-11 Instructor moest bekleden. De romp van het toestel is van staalbuis bekleed met linnen en de vleugel is van metaal. De romp wordt bekleed alsof je een sok over de romp trekt, zegt hij lachend. Ook in die tijd waren vliegtuigbekleders al een uitstervende categorie en de kennis op dit gebied is tegenwoordig lastig te vinden. Na zijn pensionering ging Wim niet achter de geraniums zitten, maar heeft hij heel toepasselijk, nog jaren gewerkt bij een autoschadeherstelbedrijf. In totaal heeft Wim met heel veel plezier 15 jaar deel uitgemaakt van de vaste crew van het Luchtvaartmuseum, een geweldig interessante en vooral gezellige tijd. In die tijd beschikte het museum, naast alle gastvrouwen en gastheren, ook nog over een eigen timmerman en een vijftal plaatwerkers/restaurateurs. Door de toen nog aanwezige technici en met aanzienlijke steun van de Koninklijke Luchtmacht was het in die tijd mogelijk om heel veel restauratieklussen in eigen beheer uit te voeren. De aanwezigheid van oude vakmensen in het museum had bovendien als voordeel dat men niet alleen vliegtuigen bouwde en restaureerde, maar dat men ook niet te beroerd was om een mooie crew room te bouwen met een gezellige bar van wat “restmateriaal”.

Het museum had contacten over de hele wereld en vaak konden door ruiling met andere verzamelaars en musea, ontbrekende onderdelen worden uitgewisseld. De jacht naar oude toestellen voor het MLM, brachten hem o.a. in Engeland en Griekenland. De mooiste reis was wel een bezoek aan Nieuw-Guinea voor de berging van het wrak van een

Amerikaanse Curtis P-40 Kittyhawk jachtvliegtuig. Voor de berging moest Wim zelfs een duikcursus volgen omdat het wrak in een meer lag. Helaas is het toen om diverse redenen niet gelukt het wrak te lichten, maar avontuurlijk was deze expeditie natuurlijk wel.

In Griekenland heeft Wim o.a. een Convaair F-102 Delta Dagger opgehaald die daar al jaren dienstdeed als “decoy”. Maar ook de F-100 Super Sabre, die op dit moment trouwens wordt gerestaureerd in Heerenveen, heeft hij opgehaald in het Verenigd Koninkrijk. Het van oorsprong Franse toestel stond daar als poortwachter op een Amerikaanse vliegbasis. Verder heeft Wim aan een aantal toestellen gewerkt die nu keurig aan het plafond hangen in het NMM zoals de Douglas C-47 Dakota, Hawker Sea Fury, Hawker Sea Hawk en de Hawker Hunter. Ook de Lockheed Neptune die buiten het museum staat opgesteld is door zijn handen gegaan. Het feit dat sommige toestellen buiten staan baart Wim wel zorgen, hoe goed een vliegtuig ook geschilderd en gepreserveerd is, de aluminium en kunststof constructies hebben veel te lijden van corrosie en UV-straling. Mooi zou zijn als alle toestellen gewoon binnen kunnen staan, maar dat is natuurlijk een utopie gelet op de beperkte ruimte. Wim kijkt met zeer veel plezier terug naar zijn tijd bij het MLM en is blij dat zijn “kindjes” nu goed ondergebracht zijn in het NMM. Hij is onder de indruk van het gebouw en de prachtige locatie waar het NMM is gevestigd en is trots dat hij een bescheiden bijdrage heeft kunnen leveren aan de instandhouding van een deel van het vliegende historisch erfgoed van het museum.





Nieuwe vrienden

De Heer H. Huygens
De Heer W. Lit
De Heer J. Hoekveen
De Heer R. Kaats
De Weldelgestrengte Heer J.H. van Put
De Heer H. Vieselman
De Heer M.A. Cazemier
De Heer P. de Boer
De Heer J. Jongejan
De Heer S. Verlinden
De Heer B. Reinsma
De Heer H. Otte
De Heer L. van de Merbel
De Heer G. van 't Hoog
De Heer H. van Genderen
Mevrouw S. Wolters

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

Michael Jansen
Caroline Schoofs
Louis Sloos
Erwin Vonk
Michiel Dulfer

Vormgeving/Drukwerk

NIVO print | design | web, 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

Chef de Bureau

St. Vrienden NMM
Richard Budèl