

Jaargang 8, nummer 2



NMMAGAZINE

ZOMERNUMMER 2022

- 3 Nieuwe Directeur treedt aan!
- 12 Dagboek van reservekapitein G. Jansen
- 17 Introductie geleide wapens
- 28 De F-16 in Nederlandse dienst
- 36 DAF YA 66



VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM



VRIENDEN,

Voor u ligt alweer het tweede NMMagazine van 2022. Sinds het vorige nummer leven we met weinig beperkingen en blijkt dat velen de weg naar ons museum niet zijn vergeten.

Inmiddels loopt het aantal besmettingen weer wat op maar we kunnen niet veel meer doen dan voorzichtig zijn en duimen dat we inmiddels zo veel weerstand hebben dat het zal meevallen.

Op vrijdag 17 juni hadden we de al lang beloofde Vriendendag aan onze Artillerie met een bezoek aan de Historische Collectie van het Korps Veldartillerie op *De Knobbel* in het Harde (www.nederlandsartilleriemuseum.nl). De prima verzorgde ontvangst in de officiersmess, een prachtige locatie, was een al een veelbelovend begin. Na een kort welkom en uitleg over de omgeving, schetste Luitenant-kolonel Henk te Kulve in een bevlogen presentatie het verleden, het heden maar ook de verwachte ontwikkelingen van de Artillerie in de nabije toekomst. Uit de reacties in de zaal bleek weer dat *“een goed en operationeel verhaal door iemand die weet waar hij over praat”* bijzonder wordt gewaardeerd. Na

de presentatie mocht de groep op eigen gelegenheid de historische collectie bekijken. Dat er op het laatste moment geen begeleide rondleiding konden worden gegeven leek jammer, maar bleek achteraf prima uit te pakken. We hadden ruim een uur en dat was net genoeg om door de collectie te lopen. Voor een begeleide rondleiding zou de tijd echt te weinig zijn geweest. Ik heb meerdere malen gehoord: *“wat een prachtige collectie ik kom hier zeker nog eens terug”* en daar ben ik het roerend mee eens! Na het bezoek aan de collectie hadden we nog een gezellige borrel waarbij de Vrienden na lange tijd elkaar ook weer eens persoonlijk konden spreken. Maar het meest besproken onderwerp was toch dit bezoek waaruit ook blijkt dat het een zeer geslaagde Vriendendag is geweest en smaakt naar meer.

Voor het najaar staat er weer een Leger georiënteerde Vriendendag op de rol. Ook deze keer buiten ons NMM maar daar wel vlakbij.

In de week dat ik dit schrijf wordt de uitnodiging verwacht voor de preview op vrijdag 15 juli van de op zaterdag 16 juli te openen tentoonstelling “50 Jaar F-16”. Vrienden krijgen dan als eerste informatie over deze tentoonstelling en kunnen een eerste blik te werpen. Ik hoop velen van u daar te mogen ontmoeten.

In het bestuur zijn recent enkele bestuursleden afgetreden. Ankie Elders heeft haar functie na 4 jaar niet verlengd, maar blijft wel inzetbaar als speciaal vrijwilliger. Wim Visee heeft na ruim 7 jaar deel uitgemaakt te hebben van het bestuur van onze Stichting, besloten terug te treden. Ik wel beide via dit Magazine bedanken voor hun inzet en zeer waardevolle bijdrage en hoop ze nog vaak terug te zien bij activiteiten met en voor Vrienden. Ook Erwin Vonk treedt terug als bestuurslid maar gaat verder als lid van de NMMagazine redactie, u zult vast nog veel van hem zien.

Daar meerdere oudgedienden hebben aangegeven op afzienbare tijd te willen stoppen als bestuurslid is er ook een stevige versterking van het bestuur. Het betreft in volgorde van aantreden:

Michael Jansen, Michiel Dulfer, Edwin Ouwejan, Han Schoorlemmer en Gerhard Polet. Vanwege hun verschillende achtergrond en nauwe band met de krijgsmacht of met de Militaire Museumwereld zijn zij een welkome versterking van ons bestuur. Waar we nog wel naarstig naar zoeken is iemand met een financiële of boekhoudkundige achtergrond die (een deel van) de taken van de penningmeester kan en wil overnemen. Bent u die persoon of weet u iemand: neem contact op.

In dit Magazine staat een interview met de heer John Sijmonsbergen die Paul van Vlijmen heeft opgevolgd als Directeur Koninklijke Defensie Musea/ NMM. Het bestuur gaat er van uit dat we ook met de nieuwe directeur een goede en vruchtbare samenwerking zullen hebben. Helaas blijft ook het NMM niet gevrijwaard van verloop van personeel. Met name het vertrek van Jeroen Klaphake (website), Louis Sloos en Tristan Broos (NMMagazine) raakt ook onze Stichting. Uiteraard gaat het bestuur ze tijdens het jaarlijkse vrijwilligersdiner nog bedanken voor de bewezen diensten.

Op mijn vraag in het vorige nummer of het aanbod het eerder gedane aanbod om als vrijwilliger te helpen nog geldt, zijn gelukkig wat bruikbare reacties binnengekomen, maar we kunnen nog meer hulp gebruiken. 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 (met het vertrek van de genoemde NMM-functionarissen hebben we een acuut probleem), helpen tijdens Vriendendagen of wellicht 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.
Freek Groen

PS: U weet dat alle actuele activiteiten te vinden zijn op: nmm.nl/nl/



John Sijmonsbergen bij de gerestaureerde F-100 Super Sabre

NIEUWE DIRECTEUR TREEDT AAN!

“NMM HOGE KWALITEIT, LAGE DREMPELS

Kennismaking

Sinds 1 januari 2022 is drs. John Sijmonsbergen de nieuwe algemeen directeur- bestuurder van de Stichting Koninklijke Defensiemusea (SKD). Deze organisatie omvat het Nationaal Militair Museum in Soesterberg, het Marinemuseum in Den Helder, het Mariniersmuseum in Rotterdam en het Marechausseemuseum in Buren.

Ondanks zijn drukke agenda vond Sijmonsbergen de tijd voor een zogenaamd; “Eerste Honderd dagen interview”, met de redactie van het NMMagazine. Het gesprek vindt plaats in Soesterberg in het Nationaal Militair Museum waar hij tussen de vliegtuigen, robuuste pantservoertuigen, geschut en kwetsbare militaire objecten, zijn vaste standplaats heeft. Als

herinnering aan zijn eigen dienstplicht tijd, staat op zijn bureau nog zijn eigen oude legergroene “ritselkist” en hangt er een gekleurd vaantje/fanion van het Regiment van Heutsz waar hij als (reserve-) officier Infanterie heeft gediend.

Vanaf zijn bureau op de 2^e etage van het NMM, gelegen boven het Arsenal heeft hij uitzicht op een deel van de collectie en over het groene “Park Soesterberg”. Dit is ook de plek waar de rest van zijn staf zit. Het is een ideale centrale locatie om vandaar uit, het brede scala aan de al eerdergenoemde vier museumlocaties aan te sturen. Het moderne museumgebouw wordt aan de rechterzijde geflankeerd door het oudste (houten) luchtvaartgebouw van Nederland (Gebouw 45), dat in

1911 is gebouwd in opdracht van de Heren Verweij en Lugard. Meer naar links kijkt hij uit over een zeer modern depot gebouw, dat naar verluidt nu alweer te klein is. Recent zijn namelijk ook delen van de opslag van het Marechaussee- en Mariniers museum hier ondergebracht. Zodat ook de niet geëxposeerde goederen van deze musea, onder “geconditioneerde-” en “gecontroleerde-” omstandigheden, kunnen worden bewaard voor het nageslacht. Zoals bijna in ieder groot museum in Nederland, kan niet alles worden tentoongesteld. Dit geldt ook voor de collectie van de SKD, ongeveer 90% van de totale collectie, ligt in opslag. Een (Rijks-) museum is namelijk niet alleen belast met het tentoonstellen van goederen, maar net zo belangrijk, ook met het restaureren en preserven van materiaal voor komende generaties en tentoonstellingen. Ter illustratie, alleen al het NMM heeft ongeveer 400.000 objecten in het depot liggen. De objecten variëren van pijlpunten uit de Oudheid opgeborgen in een kartonnen doosje, kwetsbare historische schilderijen en vlaggen, tot en met moderne wapensystemen zoals vliegtuigen en tanks, met een gewicht soms van vele duizenden

kilo's, die je natuurlijk niet zo even aan de kant schuift. Dit hele scala aan militaire objecten heeft dus niet alleen enorm ruimtebeslag nodig, maar stelt ook bijzondere regels aan onder meer registratie en beveiliging.

John Sijmonsbergen is een afgestudeerd militair historicus van de lichter '64. Zijn afstudeer scriptie ging over de Politie Acties in het voormalige Nederlands-Indië. Of zoals men tegenwoordig zegt; "De koloniale oorlog 1945- 1950/Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog". Tijdens zijn studie heeft hij zich vooral verdiept in de verschillen in het optreden van de Koninklijke Landmacht (KL) en het Koninklijke Nederlands Indisch Leger (KNIL). Een onderwerp dat nog steeds zeer actueel is gelet op de recente publicaties en onderzoeksprogramma over; "Onafhankelijkheid, dekolonisatie, geweld en oorlog in Indonesië, 1945 -1950"; van het Koninklijke Instituut voor Taal-, land- en Volkenkunde (KITLV), het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) en het NIOD-instituut voor oorlogs-, Holocaust- en genocidestudies.

Het omgaan met maatschappelijke dilemma's en het samenvoegen c.q. laten samenwerken van musea is Sijmonsbergen met de paplepel ingegoten, zo was hij in het verleden betrokken bij de transformatie van de Volkenkundige Musea in Nederland tot het Nationaal Museum van Wereldculturen (een fusie van Tropenmuseum, Museum Volkenkunde, Afrika museum en het Wereldmuseum). Daarvoor was hij op directieniveau actief met innovatieve publieksprogrammering en zakelijk management in de museale sector en bedrijfsleven. Ook is Sijmonsbergen als vicevoorzitter verbonden aan de Stichting Nationale Herdenking 15 Augustus 1945. Een stichting die als missie heeft de collectieve herinnering te versterken van alle Nederlanders aan 15 augustus 1945 als officieel einde van de tweede wereldoorlog. Deze belangrijke datum kan worden beschouwd als één van de belangrijkste kantelpunten in een gedeelde Nederlandse geschiedenis die (toen en nu) een blijvende impact en waarde hebben op onze huidige samenleving.



Bren carrier in het NMM.

Wat zijn uw voornaamste doelstellingen (visie) voor de komende jaren onder uw bewind?

Sijmonsbergen geeft aan dat ze al een heel eind op weg zijn met een nieuw meerjarenbeleidsplan. "De afgelopen maanden hebben we in goed overleg met medewerkers en Raad van Toezicht van de SKD de plannen op hoofdlijnen neergezet. Het plan is in juli ingediend bij het Ministerie van Defensie, de grootste financier van SKD. Over de precieze inhoud kunnen we nog niet veel zeggen omdat de uitvoering daarvan afhankelijk is toekenning van subsidie van het ministerie. De uitwerking zal dit najaar plaatsvinden." Op hoofdlijnen kan Sijmonsbergen aangeven dat SKD een belangrijke missie te vervullen heeft in een samenleving waar het historisch besef laag is én ook sprake is van een toenemende internationale dreiging. "Oorlog en conflict zijn onlosmakelijk verbonden met de onvoorspelbare wereld waarin we leven. Onze militaire geschiedenis heeft Nederland gevormd en zit in ons DNA. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de grenzen van ons land, onze cultuur en ons landschap. De betekenis van de krijgsmacht voor Nederland kan niet genoeg benadrukt worden. Daar kunnen we als musea aan bijdragen door de impact van oorlog op onze samenleving, toen en nu, duidelijk te maken aan een zo breed mogelijk publiek. Dan helpt het als we meerdere vestigingen hebben, meer gaan samenwerken met andere organisaties en we binnen SKD de krachten bundelen. Dan kunnen we onze missie waarmaken."

De SKD wil relevant zijn en blijven, ook in een veranderende maatschappij

waar aandacht is voor andere perspectieven. De SKD/NMM vertelt het "verhaal van de krijgsmacht", maar is geen onderdeel of spreekbuis van de krijgsmacht. Wij kiezen onze eigen invalshoeken en dat maakt ons verhaal alleen maar sterker. Dat is volgens hem het "unique selling point". De SKD kenmerkt zich letterlijk en figuurlijk door zijn gelaagdheid of anders gezegd: "voor ieder wat wils".

De SKD richt zich op een brede en zeer diverse doelgroep. Natuurlijk zijn dat de geïnteresseerden in oorlog en militair materieel en mensen die een oorlog/conflict hebben meegemaakt, waaronder (oud-) militairen. Maar ook families, cultuur-, natuur- en architectuurliefhebbers. Volgens Sijmonsbergen is de kernboodschap van de SKD om bij te dragen aan een weerbare samenleving door op een aansprekende manier te laten beseffen dat vrede niet vanzelfsprekend is, en dat ook nooit is geweest. De oorlog in de Oekraïne toont dit maar weer eens aan.

Kent u de Stichting Vrienden van het Nederlands Militair Museum (SVNMM) en wat verwacht u van ze?

Uiteraard kent Sijmonsbergen de Vrienden, geen museum kan zonder vrienden, dat is volgens hem wel duidelijk. Hij weet dat de vrienden jaarlijks een schenking aan het museum doen en dat er veel expertise zit bij deze club, maar het is goed om nog eens goed te inventariseren wat we nog meer voor elkaar zouden kunnen betekenen. Ook weet hij

dat de Vrienden driemaal per jaar een magazine uitgeven, waarin ook het museum zijn ei kwijt kan. Ook worden er door de Vrienden diverse activiteiten georganiseerd in en buiten het museum. Bovenal ziet hij de Vrienden als de “ambassadeurs” van het museum, zeker als het gaat om het promoten van het NMM naar buiten toe. Maar zodra de tijd dit toelaat gaat hij verder bekijken hoe we nog verder kunnen samenwerken en belooft hier in de nabije toekomst op terug te komen.

Dilemma's

Een belangrijk dilemma voor ieder Defensiemuseum is om een goede balans te vinden tussen het militaire onderwerp van het museum en het genereren van voldoende bezoekersaantallen, vertelt Sijmonsbergen. “Daarnaast zullen wij als maatschappelijk relevant museum ook te maken krijgen met thema's als de omgang met koloniale kunst/ herkomstgeschiedenis, authenticiteit, verwerving en afstoting van objecten. Ook zullen we voortdurend moeten investeren in de manier waarop wij de collectie presenteren. Ook hier gelden de sleutelwoorden als: meer behoefte aan context, aan historie en aan duiding.” Zijn ambitie is om uit te groeien tot hét rijksmuseum van de militaire geschiedenis van Nederland.

Dit is een continu proces voor hem als Directeur, samen met team, waarbij hij alle steun van de vrijwilligers en natuurlijk “de Stichting Vrienden van het NMM” goed kan gebruiken. Alleen dan blijft dit prachtige museum relevant en toekomstbestendig.

Favoriete object?

Op de vraag wat persoonlijk zijn favoriete object is in het museum, moet hij nadenken. Als historicus gaat hem meer om het verhaal dan wel de geschiedenis achter het object zelf. Anders gezegd: door het verhaal krijgt een object pas echt betekenis. Zo is een helikopter een fraai staaltje moderne techniek, maar het is natuurlijk veel mooier als je er eentje hebt die ook echt gebruikt is bij missies in binnen- en buitenland en waarvan je de levensloop kent. Zo kunnen we binnenkort een Chinook helikopter aan de collectie toevoegen die bij verschillende missies is gebruikt. Maar terug naar de vraag, welk object in het NMM hem persoonlijk aanspreekt, is hij stellig namelijk; de (Ford) Bren Gun Carrier. Dit voertuig is tussen 1944 en 1957 in gebruik geweest bij de Nederlandse krijgsmacht. De landmacht heeft er destijds 1100 gehad en dit voertuig is ook gebruikt in het (vm.) Nederlands-Indië en hier zit ook de “link” met

zijn eigen (familie) geschiedenis. Zowel zijn vader als zijn oom zijn Indië veteranen en zijn oom zat tijdens de eerste politionele actie in dit voertuig toen zijn maat naast hem verongelukte. “Dat geeft het voertuig voor mij toch een extra dimensie en verhaal, over oorlog, verlies, en bijvoorbeeld kameraadschap.”

Aan de slag!

Aan het eind van het interview is er nog even tijd voor een kort bezoek aan het museum, waar hij inmiddels blindelings de weg weet te vinden en waarbij hij terloops enkele topstukken laat zien uit de collectie. Sijmonsbergen is zichtbaar blij met zijn nieuwe job en laat dit ook goed merken. Er is nog veel werk aan de winkel voor de SKD en ook het NMM staat niet stil, dat is wel duidelijk na dit gesprek. Eerst maar de opening van de F-16 tentoonstelling “50 jaar Fast Forward” op 17 juli 2022, dan met vakantie en daarna weer met vol elan aan de slag met alle uitdagingen die een Museumdirecteur nu eenmaal heeft. Zijn streven om te komen tot een nationaal militair museum, met lage drempels en hoge kwaliteit is hem op het lijf geschreven. De eerste 100 dagen zitten erop.

Wordt vervolgd!



cartoon: Hans Proper

RESTAURATIE CATALINA VAN NMM

De 16-212 behoorde tot een serie van zes Catalina's die in 1951 van de Amerikaanse marine werden overgekocht. Zij kregen de registratie 16-211 t/m 16-216. Bij Aviolanda in Papendrecht werden deze toestellen geheel gereviseerd en vervolgens naar Nieuw-Guinea overgevlogen, waar zij werden ingedeeld bij vliegtuigsquadron 321. Helaas gingen de 16-211 en 16-213 al in 1952 door vliegongevallen verloren. In Nieuw-Guinea werden de toestellen ingezet voor patrouillevluchten en voor het vervoer van personen en vracht.

Ten behoeve van de opsporings- en reddingsdienst, een taak van het op het Marinevliegkamp Valkenburg gestationeerde vliegtuigsquadron 8, werden de 16-212 en de 16-216 in 1954 naar Nederland teruggevlogen, waar zij de inmiddels buiten dienst gestelde Sea Otters moesten vervangen. De eerste reddingsoperatie van de 16-212 vond plaats op 8 november 1954. Naast de OSRD-taak vervulde vliegtuigsquadron 8 ook de opleiding van vliegers, die in Nieuw-Guinea werden ingedeeld bij vliegtuigsquadron 321.

Volgens de logboeken heeft de 16-212 na het verlaten van de fabriek, in 1944 in dienst van Patrol Bombing

Squadron VPB73 van de US Navy, deelgenomen aan bombardements- en patrouillevluchten boven de Atlantische Oceaan en is, waarbij het toestel ongeveer 1600 uren in de lucht is geweest. Bij de Marineluchtvaartdienst kwamen daar nog eens 1340 uren bij, zodat het totaal op 2940 uren komt.

Op 4 februari 1957 werd het vliegtuig, na een respectabele staat van dienst uit de sterkte genomen om aan een volgend leven te beginnen: als speeltoestel bij Bosbad Hoeven in Brabant. Hier heeft de Catalina jaren gestaan, totdat de staat van toestel dermate slecht was, en de kosten voor onderhoud navenant hoog, dat het toestel zelf gered moest worden. Dit gebeurde door personeel van de Marineluchtvaartdienst. Het nieuwe

tehuis werd het Militaire Luchtvaart Museum op Kamp van Zeist, vanuit luchtvaart-historisch oogpunt een iets logischer bestemming dan een speeltuin. Maar ook hier ging het toch gestaag bergafwaarts met de Catalina. Geen vliegtuig is bestand tegen vele jaren buitenstaan, ook de Catalina niet.

In de jaren negentig werd opnieuw tot een opknapbeurt besloten, wederom op het oude honk, Marinevliegkamp Valkenburg. In deze periode is er helaas grote schade ontstaan aan de vleugels door een ongelukkig toeval; de vleugels lagen buiten tijdens een storm, en de volgende dag lagen ze aan de andere kant van het hek. Daarna zijn de romp, vleugels en motoren in opslag gegaan bij het MLM, en meeverhuisd naar het NMM.

Catalina in de takels (NMM)

6





Catalina in zijn element (Foto: John Redeker)

Inmiddels, we zijn dan in 2019, was de enige nog vliegende Catalina in Nederland verkocht aan een Amerikaanse particulier, tot verdriet van velen. De Stichting Neptune Association, die het onderhoud van de vliegende Cat op vliegveld Lelystad verzorgde, wendde zich prompt tot het NMM met het aanbod onze, de nu enige overgebleven, Catalina te mogen opknappen, tot exposabele staat. Vliegen zal nooit meer kunnen, en dat is ook zeker niet de ambitie, maar tentoonstellen wel. Het Nationaal Militair Museum, de Stichting Neptune Association, en het Nationaal Transport Museum te Nieuw-Vennep (waar de restauratie plaatsvindt) hebben voor het project Red de Catalina de handen ineengeslagen (met dank aan Prudent Staal en zijn Stichting Neptune Association).

Valkenburgse Catalina wordt gerestaureerd in het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep.

Na het avontuur - dat 15 jaar duurde - met de vliegende Catalina 16-218, die in 2019 aan Amerika werd verkocht, heeft de Stichting Neptune Association (SNA) een nieuwe uitdaging aangenomen nl. de restauratie van de enige nog in Nederland aanwezige Catalina die in Nederlandse dienst heeft gevlogen.

Door Peter Versteeg

Een stukje geschiedenis en het doel van de restauratie: De Consolidated PBY-5A Catalina met registratie 16-212 werd op 29 mei 1952 in dienst gesteld als een van de zes toestellen, die in

1951 door de Marineluchtvaartdienst in de Verenigde Staten was aangekocht. Na het groot onderhoud bij Aviolanda Papendrecht werd dit toestel op het Marine Vliegveld Valkenburg (MVKV) in gebruik genomen bij Squadron 8. Het toestel werd gebruikt voor de opleiding van vliegende bemanningen die noodzakelijk waren voor Nederlands Nieuw-Guinea op het marinevliegveld Biak op het gelijknamige eiland. Bovendien deed het toestel dienst als redding vliegtuig bij de Opsporings- en Reddings Dienst (OSRD). Een maand later vloog dit toestel naar Nieuw-Guinea om in gebruik te worden genomen door Squadron 321. In december 1953 werd het weer teruggevlogen naar Nederland voor noodzakelijk onderhoud bij Aviolanda. In juni 1954 werd het weer ingedeeld bij Squadron 8 op Valkenburg voor de hiervoor genoemde taken. In juli 1957 werd het toestel, met 2940 vlieguren, buiten gebruik gesteld en op verzoek van de gemeente Hoeven in bruikleen afgestaan aan het Bosbad Hoeven om daar als speelobject voor de kinderen te dienen. In 1982 eindigde deze overeenkomst en werd de Catalina, via Depot Vliegtuigmaterieel op Gilze Rijen, naar Valkenburg getransporteerd voor een grondige restauratie. Het toestel was tijdens het verblijf in Hoeve compleet leeggehaald. Hierna heeft het tot 1996 tentoongesteld gestaan voor het hoofdgebouw van het Militaire Luchtvaart Museum (MLM) te Kamp van Zeist. In april 1996 stond het toestel weer op het Marine Vliegveld Valkenburg (MVKV) en werd in hangaar 6 door de

vrijwilligers van de SNA gerestaureerd. De vrijwilligers hadden al ervaring met de restauratie van de Do-24K2 (te zien in het NMM), de Sikorsky S-51 (Aviodrome Lelystad) en de Lockheed SP-2H Neptune (216 V) die als poortwachter dient op het Maritiem Vliegveld de Kooy. In 2004 ging de kist via de spijterij van QAPS op Schiphol (waar ze weer voorzien werd van de originele kleuren en nummer 16-212) naar de opslag van het depot van MLM op de voormalige vliegbasis Soesterberg. Door tussenkomst van de SNA werd met de directie van het nieuwe Nationaal Militair Museum overeengekomen dat deze stichting het toestel, grotendeels, weer terug ging brengen in originele staat met als doel om het voor het publiek weer te exposeren. De verwachting is dat de restauratie 3 – 5 jaar gaat duren. De werkzaamheden omvatten onder meer het opnieuw bedoeken van de roeren en de vleugel-achter lijsten, het weer in originele staat brengen van de blisters (de bekende bolle ramen aan beide zijden van de romp achter de vleugel) zodat daar weer mitrailleurs in kunnen worden geplaatst. Verder wordt het bommen richtluik hersteld en wordt de neuskoepel met mitrailleurs teruggezet op de neus van het vliegtuig. De werkzaamheden (de vrijwilligers zijn meestal op woensdag aanwezig) kunnen worden gevolgd bij het Nederlands Transport Museum aan de Lucas Bolsstraat 7 te Nieuw-Vennep waar u van harte welkom bent. De vrijwilligers zijn graag bereid de werkzaamheden toe te lichten. www.nederlandstransportmuseum.nl

EERST RUITER VAN ORANJE, DAN BATAAFS RUITER EN FUSELIER

DOOR TON DE VRIES

Wat voorafging. Na de veldtochten met het Staatse leger in 1793 en 1794 was mijn stamvader Cornelis tijdens de “Bataafse Revolutie” van januari 1795 gekantonneerd onder Halsteren. In plaats van “Ruiters van Oranje” werd hij daar “Blauwe Fries”, Oranje mocht niet meer. Hij ging in ondertrouw in Bergen op Zoom met Catharina van Es als Cornelis Kersten de Vries en trouwde op 15 april. Kort daarna keerde hij met het restant van het Regiment Oranje-Vriesland, dat nog geen nieuwe naam had, terug naar het regimentsdepot Dokkum.

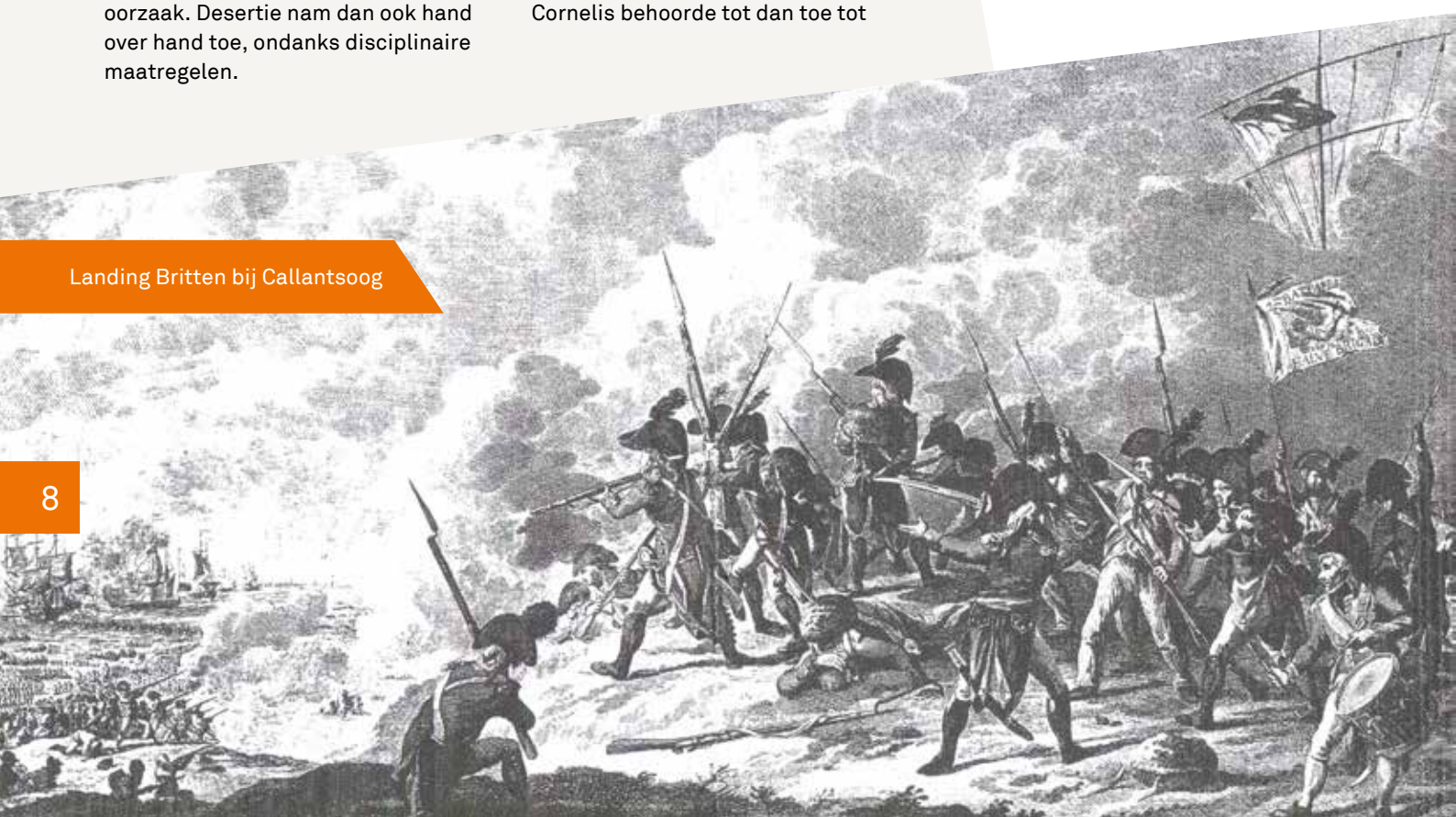
Bondgenoten. Frankrijk maakte de Bataafse Republiek tot bondgenoot. Het leger werd gereorganiseerd naar Frans model. Van de verbeteringen die het Nieuwe Bewind in de Proclamatie aan de Nederlandse Krijgslieden van 27 februari 1795, beloofde kwam niets terecht. In tegendeel, het Franse Hulpkorps werd beter betaald, gevoed en gehuisvest dan zij. Gebrek aan geld (zoals bijna altijd) was de belangrijkste oorzaak. Desertie nam dan ook hand over hand toe, ondanks disciplinaire maatregelen.

Bataafs Ruiters, gehuwd. Uit het archief van Dokkum: “Tussen 70 en 80 ruiters van de Regimenten Oranje-Vriesland, Tuijl en Van Oijen, op 1 augustus 1795 te Dokkum in garnizoen gekomen onder de orders van de Ritmeester F. A. Ghijben, welke ruiters op 3 augustus zijn georganiseerd en geformeerd tot de 7^e Compagnie van het 2^e Regiment Cavalerie (2RC), in Staatsdienst.” Zowel Ghijben als Cornelis behoorde tot dan toe tot

het 2^e Eskadron Cavalerie Oranje-Vriesland. Aangenomen is dat Cornelis onder Ghijben bleef dienen bij de nieuwe compagnie, die in Dokkum bleef.

Spoedig keerde de vroegere coalitiegenoot Engeland zich tegen de Bataafse Republiek, nu Frankrijks bondgenoot, die met de Fransen moest optrekken. Deze ontwikkeling

Landing Britten bij Callantssoog



maakte de situatie van de Bataafse militairen niet beter. Zo kwam er een verbod op het verstrekken van verlof- en werkpassen. Militairen konden niet langer “bijverdienen” buiten de “exercitiemaanden” april en mei. Binnenlands verlof, eerder toegestaan, werd ingetrokken en verlofgangers moesten uiterlijk 15 januari 1796 terug zijn. Ook de vrijheid echtgenoten te kiezen werd beperkt.

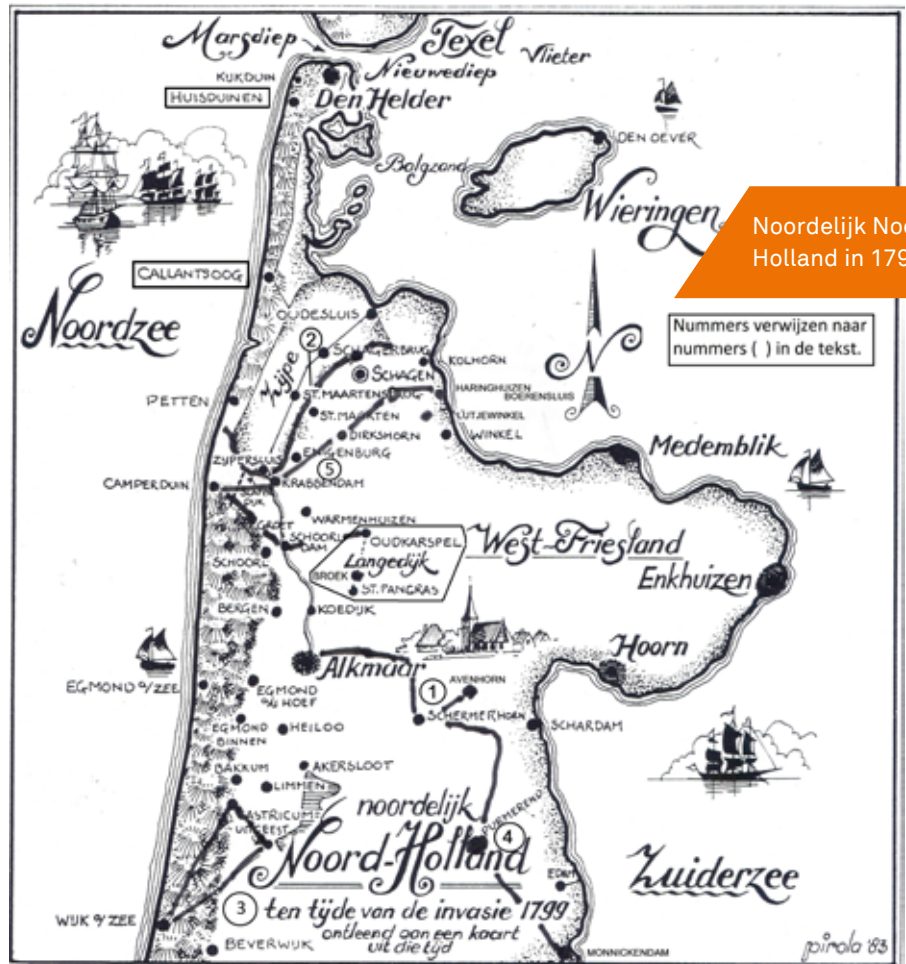
Toen Cornelis begin augustus werd ingelijfd verbleef ook zijn vrouw Catharina in Dokkum, zij beviel ongeveer negen maanden later van hun eerste kind, zij het in Bergen op Zoom. De compagnie verbleef zes weken in Groningen en vervolgens in Leeuwarden. Of Catharina deze verplaatsingen meemaakte is niet duidelijk, maar ongebruikelijk zou dat niet zijn geweest. Er werden namelijk gedragsregels uitgegeven voor marcherende troepen waarin het transport van vrouwen en kinderen was geregeld.

Expeditie langs de Rijn.

Eerdergenoemde maatregelen gingen vooraf aan de formatie van een Bataafse Expeditionaire Divisie die aan een veldtocht tegen Oostenrijk moest deelnemen. De divisie trok vanaf eind juni langs de Rijn tot Duisburg/Uerding, maar heeft niet aan de gevechten deelgenomen. Begin oktober gaat de divisie “in kantonnement” rond Nijmegen. Begin december is er “een soort wapenstilstand”. De Rijn ligt vol drijfijs.

Tijdens de veldtocht wees de (Franse) divisiecommandant de oorzaak van de voortdurende desertie aan: “Het ware middel ter voorkoming van desertie is Uwe Troupen te voeden: zoekt naar geen ander”. Om de eenheden op sterkte te krijgen en te houden werd zo veel mogelijk en weinig kieskeurig geworven. Nieuwe orders werden uitgegeven voor een behoorlijke gang van zaken, o.a. dat per compagnie niet meer dan acht man getrouwd mochten zijn en werden de teugels aangetrokken op disciplinair gebied.

Welke twee eskadrons van 2RC aan deze veldtocht deelnamen is in mijn bronnen niet vermeld, maar In januari



Noordelijk Noord
Holland in 1799

1797 verbleef tenminste een deel van 2RC te Zaltbommel: een brief van de “Raad van Administratie” van het regiment is van daar verzonden.

Expeditie naar Ierland. In maart werd besloten een Expeditionaire Divisie te vormen voor een invasie in Ierland, waaraan een Bataafse Divisie zou deelnemen, twee eskadrons van elk regiment cavalerie inbegrepen.

Een groot deel van de “Bataafse Armée” werd gelast zich marsvaardig te maken en o.a. de nodige schikkingen te maken voor het onderhoud van de achterblijvende vrouwen en kinderen. Alles moest op 20 juni gereed zijn. De inscheping volgde na enkele weken terwijl de bestemming (Ierland, later mogelijk Suriname) nog niet officieel bekend was. De vloot bleef voor anker in afwachting van de opdracht uit te varen. Die kwam niet af, o.a. wegens dreiging van de Engelse vloot en ongunstige wind. Her en der kwamen desertie en verzet voor, maatregelen ter beteugeling werden uitgevaardigd en verzet werd zwaar bestraft, o.a. met de kogel.

Door ziekten, gebrekkige voeding en de voortdurende onzekerheid werd de erbarmelijke toestand op de schepen onhoudbaar. Na zeven weken wachten werd de expeditie afgelast en keerden de troepen naar hun garnizoenen terug. Op 7 oktober voer de vloot toch uit en verloor de helft van de schepen in de Zeeslag bij Kamperduin. Dit had de komende jaren grote gevolgen.

Vrede voor even. Een derde van de Bataafse Armée kreeg vier maanden binnenlands verlof, “daar de Vreede thans op het vaste Land gesloten is” (17 oktober met Oostenrijk). Terugroepen van de troepen moest wel mogelijk zijn.

Na de afgelaste expeditie naar Ierland en de vrede met Oostenrijk probeerde Frankrijk de Engelse positie in de Middellandse Zee aan te tasten, waarbij de Bataafse Republiek niet werd betrokken. Enige tijd was er weinig militaire activiteit, hoewel het land in oorlog was met Engeland (2^e coalitieoorlog). Wel waren er politieke tegenstellingen: het staatsbestuur onderging d.m.v. een staatsgreep enkele wijzigingen, maar zonder militaire gevolgen.



Ruiters 2e Regiment Cavalerie (2RC)

In deze periode van betrekkelijke rust was 2RC in het garnizoen Zaltbommel, waar Cornelis' zoon Christiaan op 3 oktober werd gedoopt. In het doopboek is vermeld: "NB Filius Equitis", "Zoon van een Ruiter".

Nieuwe dreiging. In een zeeslag bij de Nijl op 1 augustus 1798 verloor de Franse Vloot voor Engeland zijn importantie en dreigde een Engelse onderneming tegen de Bataafse Republiek. De Bataven zouden met het Franse Hulpkorps de Engelsen het hoofd moeten bieden. Eind april 1799 werd besloten het leger met bijna tienduizend man te vermeerderen. De commandanten moesten deze zogenaamde augmentatie per 1 september voltooid hebben. Om dat te bevorderen werd o.a. een "generaal pardon" voor deserteurs afgekondigd. Men liet zelfs werven tot bij Worms in Duitsland.

Cornelis verliet de cavalerie en één dag na genoemd besluit tot

augmentatie werd hij te Leiden aangenomen bij het 3^e Bataljon van de 1^e Halve Brigade Infanterie (III/1HB) als fuselier. Mogelijk om geld: door de inhoudingen voor de paarden waren ruiters nog slechter af dan fuseliers. Het in 1796 bepaalde maximaantal getrouwden van acht per compagnie, dat vaak werd overschreden, betekende dat er ook acht of meer vrouwen met hun kinderen bij een compagnie konden zijn. Bij verplaatsingen werd veelal bepaald dat niet meer dan twee, soms vier vrouwen bij de compagnieën mochten zijn als wasvrouw of marketenster.

Vorderingen van vaar- en voertuigen voor troepenverplaatsingen werden voorbereid vanaf begin augustus: de verwachte inval kon in het zuiden of het noorden van Holland plaatsvinden. De Engelse vloot naderde op 21 augustus Den Helder, maar de landing op de uiteindelijke zone tussen Callantsoog en Huisduinen werd vanwege harde wind uitgesteld tot de 27^e. De 1^e Bataafse Divisie in Noord-Holland was gewaarschuwd en kon de meest bedreigde plaatsen versterken.

Zo werd III/1HB op 23 en 24 augustus verplaatst van Leiden per trekschuit naar Haarlem en met wagens naar Alkmaar. Op 26 augustus vertrok het bataljon omstreeks het middaguur en werd opgesteld tussen Callantsoog en de Zijp.

NB: Cijfers (1) t/m (5) hierna verwijzen naar de kaart van Noord-Holland.

De invasie. De Engelsen kwamen aan land halverwege Huisduinen en Callantsoog en trokken op naar Den Helder en Callantsoog. III/1HB ondersteunde een tegenaanval van de cavalerie voorafgegaan door I/4 en III/6HB. De paarden van de cavalerie zakten in het mulle zand, men kon de artillerie niet gebruiken en was dus tot musketvuur beperkt. Als een tegenaanval slaagde en de fuseliers voor een opening naar het strand kwamen, werden zij doelwit van het Engelse scheepsgeschut. De gevechten duurden van 4 uur 's morgens tot 6 's avonds. De gehele Divisie trok zich 's nachts terug in de Zijp. De verliezen bedroegen ca. 1400 doden, gewonden en vermisten, waaronder van III/1HB acht van de 30 officieren gewond en één gesneuveld.

Tegenaanval. De Bataafse troepen hadden zich goed geweed, maar Den Helder was verloren en een groot deel van de vloot, twaalf schepen, ging daarna over in Engelse handen. De 1^e Divisie (Daendels) verschanste zich op de lijn Alkmaar – Avenhorn, III/1HB en het Hoofdkwartier te Schermerhorn (1). De Engelsen bezetten vervolgens de Zijp, ontvingen versterkingen en maakten schansen aan de Schoorlse en de Westfrieze Zeedijk (2). Ook werden meer Franse en Bataafse eenheden aangevoerd, waaronder de 2^e Bataafse Divisie uit het Noorden en Oosten van de Republiek.

Daendels verplaatste zijn troepen naar de Langendijk waar tot wel 40 man per boerenschuur moesten worden ondergebracht. Zij vormden op 10 september de rechter colonne van de drie colonnes Bataven en Fransen die, oprukkend langs de smalle wegen, de Engelsen uit hun stellingen moesten verdrijven. Ze slaagden hierin niet en leden grote verliezen: 1759 doden, gewonden en vermisten, waarvan een

relatief klein aantal – 163 – bij de rechter colonne.

In de avond, tijdens de terugtocht van de rechter colonne, ontstond door een misverstand bij Broek op Langendijk grote paniek. De vluchtende troepen werden in St. Pancras gestopt en naar hun posities teruggebracht. De sergeant die dit voorval veroorzaakte werd voor het front van de 1^e Halve Brigade gefusilleerd. Een stafofficier noteerde dat er “immense aantallen vrouwen en wagens bij elk bataljon” aanwezig waren, waarvan veel hinder werd ondervonden. De Bataafse Divisies kregen order “alle bagage te verbranden die per man niet strikt nodig is en niet binnen drie uur van de legerposities verwijderd is” en “alle vrouwen te verjagen die geen wasvrouw of marketenster zijn, waarvan er bij elk bataljon ieder vier mogen zijn” (dus acht, geen zestien).

Uitbraak Engelsen en Russen. De volgende dagen versterkten de Fransen en Bataven hun posities en dwongen de bewoners, bijvoorbeeld langs de hele Langendijk, om materialen, schuiten en mankracht te leveren. Intussen kwamen van 13 tot 17 september twee Russische en een Engelse Divisie aan in Den Helder en bereidden de invallers zich voor op een aanval die door vier colonnes zou worden uitgevoerd.

De derde (Engelse) colonne viel de schans van Oud-Karspel aan bij dageraad op 19 september. De verdedigers waren eerst succesvol, maar een uitval van de Bataafse grenadiers verliep rampzalig. Zij werden verrast door de Engelsen die in hinderlaag hadden gelegen en de schans overrompelden toen daarbinnen een munitiewagen ontplofte. De Bataven moesten terugtrekken en werden vervolgd tot in Broek. De Engelsen trokken zich later terug op berichten van de mislukte aanvallen op Bergen en Schoorldam. Daendels heroverde de Langendijk en de schans bij Oud-Karspel, maar had 1356 man aan krijgsgevangenen verloren.

De vierde (Engelse) colonne veroverde Hoorn al op de 18^e, maar liep vast in de polders bij Schardam en ging terug naar de Zijp, Hoorn werd daarna

door Fransen bezet. Er waren grote verliezen: 3968 Engelsen en Russen, 2905 Bataven en 850 Fransen.

Hierna consolideerden Fransen en Bataven hun posities, de schans bij Oud-Karspel werd versterkt en de polders aan beide zijden van de Langendijk onder water gezet. Beide kampen ontvingen nog enige versterkingen maar de omstandigheden werden steeds slechter. De Engelse commandant besloot tot een aanval vooral gericht op Bergen, maar stelde die, door het weer gedwongen, uit tot 2 oktober. De divisie Daendels werd op de Langendijk gebonden door aanvallen op Oud-Karspel, die werden afgeslagen. De Fransen verloren ca. 2000 man. Het Engels-Russisch leger 2125, meest Engelsen. De Bataven, weinig betrokken bij de gevechten, leden lichte verliezen.

De verdedigers verplaatsten zich nu naar het gebied tussen Wijk aan Zee, Uitgeest en Castricum (3) en, achter nieuwe inundaties, naar Schermerhorn, Purmerend en Monnickendam (4).

Vooraf de Engelse en Russische troepen hadden zeer te lijden onder het weer, door het terrein en de gebrekkige bevoorrading vanaf Den Helder. Het gebied boven Alkmaar was leeggegeten en geroofd. Dorpen, wegen en bruggen waren verwoest.

Het tijt gekeerd. Op 6 oktober ontwikkelde zich de beslissende “Slag bij Castricum”, waarna de Engelsen zich terugtrokken naar Egmond. Bij de slag verloren de Engelsen en Russen 2536 man. De verliezen bij de Fransen en Bataven bedroegen 1382 man. De 1^e Bataafse Divisie bij Purmerend werd niet aangevallen. De Engelse en Russische troepen werden vanaf Alkmaar verdreven en vielen terug op de Zijp. Vanuit Monnickendam en Purmerend bereikten, na een zware nachtmars, Daendels’ troepen Hoorn, daarna Winkel en Lutjewinkel. Eenheden waaronder III/1HB voorkwamen verdere plundering en brandstichting door de Engelse marine in Enkhuizen en Medemblik. De Bataven vestigden zich langs de lijn Boerensluis – Haringhuizen, de Fransen van daar tot Kamp (5).

De Engelsen en Russen waren nu opgesloten, velen waren ziek en hun bevoorrading haperde door steeds slechter weer.

De strijd gestaakt. Na twee weken sloten de bevelhebbers een verdrag, waarna de Engelsen en Russen werden geëvacueerd. De laatste militairen vertrokken op 19 november 1799. Krijgsgevangenen, onder wie ook vrouwen, kinderen en zuigelingen, werden vaak ziek of gewond, afgevoerd via Beverwijk, waar zij enige verzorging kregen. Vanaf 20 oktober trokken Franse en daarna ook Bataafse troepen door Beverwijk naar het Zuiden. Eind november verplaatste ook twee Bataljons van de 1^e Halve Brigade zich naar het Zuiden. In de periode oktober en november passeerden zo’n 31.000 man Beverwijk, op weg naar hun garnizoenen.

III/1HB gespaard. Napoleon greep op 9 november 1799 de macht in Frankrijk. Na “Noord-Holland” werd besloten het Bataafse leger te versterken. Napoleon betrok dit leger bij de Winterveldtocht aan de Main tegen Oostenrijk, met van de 1^e Halve Brigade alleen het 1^e Bataljon. De campagne begon in juli en resulteerde, evenals campagnes in Italië en Zwitserland in een Franse overwinning en op 9 februari 1801 in de Vrede van Luneville. De Bataafse Divisie kwam terug uit Duitsland in april en er volgden garnizoenswisselingen. III/1HB werd verplaatst naar Delfzijl en Coevorden. Cornelis’ 7^e compagnie naar Delfzijl. Vermoedelijk is Catharina niet meegegaan: haar derde kind werd twee maanden later in Bergen op Zoom geboren. Het kind is jong gestorven, hooguit zeven jaar oud.

Fuselier wordt dagloner. Het oorlogsgevaar te land was nu voorlopig geweken en de Bataafse infanterie moest inkrimpen met ruim vierduizend man. III/1HB had op 1 november 149 man over compleet, waarvan tien bij Cornelis’ compagnie. Hij kreeg zijn paspoort op 31 december 1801 te Delfzijl. Op 12 oktober 1808 overleed hij als vreemd dagloner onder Dirksland, slechts 42 jaar oud. Vermoedelijk was het hele gezin (vier personen) daar aan het werk bij de meekrapoogst.

DAGBOEK VAN RESERVEKAPITEIN G. JANSSEN

**FORTCOMMANDANT VAN 'T SPOEL BIJ CULEMBORG EN ZIJN OORLOGSERVARINGEN
IN DE OMSTREKEN VAN TIEL EN CULEMBORG. 1939/1940.**

DOOR WIM VEERMAN

In april 1995 werd door mevrouw J.D. Jansen-Stellingwerf een aantal van haar man afkomstige archiefstukken, waaronder een dagboek, aan het toenmalige Streekarchivariaat Tiel-Buren-Culemborg geschonken. Haar man was in het begin van de oorlogsjaren fortcommandant van 't Spoel bij Culemborg en had in een dagboek, vanaf de mobilisatie van 1939 zijn belevenissen vastgelegd. Het bleek een bijzonder persoonlijk 'militair' archiefje, dat een onverwachte menselijke kijk achter de schermen geeft. Het geeft een interessante kijk binnen het toenmalige soldatenleven tijdens de mobilisatie. Daarnaast is het van menselijk belang doordat de schrijver geen blad voor de mond houdt en ook betrokkenheid en emoties laat blijken.

Mobilisatie in Culemborg

Het dagboek begint op 24 augustus 1939 als hij te Vreeswijk is opgekomen voor zijn mobilisatie in afwachting van een definitieve bestemming. Iedereen bleek daar het idee te

hebben "we blijven er toch wel uit." Op 30 augustus vernam hij dat de mobilisatiebestemming van zijn manschappen, die het 1.III 32 Regiment Infanterie vormden, fort 't Spoel bij Culemborg was. Een zgn.

golfbreker, die in de soldatenmond 'doodskist' werd genoemd en een voorwerk was van fort Everdingen. Bij een verkennend bezoek, bleek de fortwacht van niets te weten en was er dus niets voorbereid voor de opvang van een heel regiment soldaten. Desondanks werd op 1 september naar het fort gemarcheerd, want er reden geen treinen. Het was zeer warm onderweg. Aangekomen moesten de strozakken klaargemaakt worden en de keuken en andere ruimten nog worden uitgemest. Voor de officieren werd bij hotel Veen in Culemborg een aantal kamers gevorderd. Al snel bleek dat de manschappen niet geoefend waren in het hanteren van automatische vuurwapens, wat dus alsnog moest gebeuren. Er waren "gekke orders. Dag en nacht bij geladen wapens. Doch geen schop in de grond, geen tak van de bomen, want de genie zal alles doen." Daar bleek niets van te kloppen. Op 10 september kreeg





Verchromde sleutel Fort 't Spoel door zijn manschappen in december 1939 aan hem aangeboden.



Gezamenlijke maaltijd van kapitein G. Jansen en luitenant H. Röder in de barak bij fort 't Spoel, 1939.

men familiebezoek uit het gehele land. Velen hadden zich een ongeluk gezocht, omdat men verkeerde adressen had doorgekregen. "Er was geen waterleiding, elektrisch licht, kachels, kantine en er was maar beperkte bewegingsvrijheid." De vuurplannen moesten bij verlichting met stallantaarns gemaakt worden. In oktober waren er ernstige berichten, maar mochten de manschappen niet ingelicht worden over de ernst van de toestand. Men groef in het voorterrein een tankval uit voorzorg en Jansen schreef bezorgt, dat de Genie nu toch wel snel moest komen met de toegezegde betonnen kazematten. De "opstelling van het geschut in de kanonkazematten blijkt verkeerd geconstrueerd. De vijand zal dan snel kunnen doorstoten en dus veel gevangenen maken. Maar wij krijgen aanmerkingen als er een kurk van een

veldfles ontbreekt." Eindelijk wordt pioniersgereedschap geleverd en 3600 zandzakken. Voor het zand moest men echter zelf zorgen, maar dat was er gelukkig genoeg tussen de kribben van de Lek. In oktober en november werd zo veel als mogelijk was het fort in verdedigende staat gebracht. Op 18 november bracht totaal onverwacht Prins Bernhard een bliksembezoek aan het fort en de manschappen. Intussen werd er ook gebouwd aan manschappenbarakken, die pas vlak voor Kerstmis gereedkwamen. Er waren al verboden voor een strenge winter, wat het leven in die periode in, op en om het fort bepaald niet veraangenaamde. Maar "de zware wintertijd kwamen we op 't Spoel gezellig door." Zo werden er o.a. schaatswedstrijden gehouden op een bij fort Everdingen aangelegde baan. In maart 1940 werd de politieke toestand langzaam steeds onbehaaglijker,

maar de stellingen om het fort waren nog steeds niet gereed. In zijn dagboek klaagt Jansen er over dat er te traag aan werd gewerkt. "Iedereen denkt maar 't zal wel loslopen. Mocht dit onverhoopt niet 't geval zijn, dan zou 't er m.i. beroerd voor ons uitzien". Op 14 april midden in de nacht kwam de eerste voorbode voor naderend onheil. Men maakte zich ongerust over de gevolgen van een onverhoopte terugtrekking van het veldleger, dat over de dijken zou geschieden. Maar alles was dan geïnundeerd, vernield en ondermijnd. Hoe kon dan een teruggeslagen legerkorps hier passeren, schreef Jansen.

Verplaatsing naar Tiel

Op 18 april kwam de order naar Tiel te vertrekken, afmars om vijf uur in de ochtend. Het was een zeer vermoeiende tocht, doordat de door inundatie ontstane watervlakten het zonlicht hinderlijk weerkaatste. Bij aankomst in Tiel werd na veel geharrewar de compagnie ingekwartierd in een aantal huizen in de Gasthuisstraat en in een school. De eerste weken verliepen rustig en kon er zelfs weer familiebezoek ontvangen worden. "De meimaand was zeldzaam zonnig en mooi". Bij de watertoren werden aanvalsoefeningen gehouden. De benodigde vuurplannen bleken op 8 mei echter nog niet gemaakt en de frontlijnen bleken gewijzigd, zonder dat dit gemeld was aan betrokkenen. Door een toeval kwam Jansen daar achter!

Oorlog

Op 10 mei werd Jansen 'smorgens vroeg wakker "door razend geronk. Daartusschen de knallen van afweergeschut en ratelen van mitrailleurs". Overal liepen mensen op straat, terwijl toch overal kogels rond floten. "Eerst hadden sommige nog aan 'n oefening gedacht, doch 't bleek griezelige werkelijkheid. Toch be kroop je soms even 't idee. Zou 't 'n nachtmerrie zijn?...Waar bleven onze vliegtuigen, waar de Engelsche, Fransche, Belgische? We zagen alleen maar Duitsche, honderden. ...dat voortdurend enerverende geronk van al die Duitsche vliegtuigen, die vrijwel ongestoord af en aan bleven vliegen, drukte zichtbaar iedereen".

Intussen waren alle manschappen op hun post en groeven zich in en schoten op de vliegtuigen, waarvan er op deze eerste oorlogsdag volgens kapitein Jansen, minstens zeven bij Tiel werden neergeschoten. Er waren regelmatig onduidelijke en elkaar tegensprekende orders. "Toch hield de troep zich goed en kreeg ook geen verliezen. Al floten de mitrailleurkogels en scherven van de eigen luchtafweer wel rondom ons." Kapitein Jansen had zijn commandopost even over het inundatiekanaal bij het Kruisstraatje. Deze woning bestaat nog steeds. De huidige bewoners hebben op de binnendeuren nog de militaire functieaanduidingen aangetroffen en die gehandhaafd. Uiteindelijk werd de compagnie vervangen en kon men terug naar de kwartieren in de Gasthuisstraat, met de order 'gekleed slapen'. Via de radio werd vernomen, dat de Duitsers op smalle fronten aanvielen, om daardoor te breken, maar daar zware verliezen leden. Toch bleek hun opmars gestadig te vorderen. Er waren

Op 18 april 1940 werd de order ontvangen naar Tiel te vertrekken waar men ingekwartierd moest worden. Rechts kapitein Jansen.



steeds geruchten over verraad. Er zouden parachutisten in Hollandse uniformen geland zijn, maar die waren in de omgeving van Tiel niet gezien. Er was zelfs op dat moment nog geen enkele parachutist waargenomen. Wel werd duidelijk dat bij de Grebbelinie verwoed werd gevochten.

Geruchten

Er ontstond een toestand van algemeen wantrouwen. "Zelf overkwam mij dat op 1^e Pinksterdag in Tiel. 's Middags en 's avonds waren alle inwoners van Tiel gedwongen in hun huizen te blijven. Op straat werd nu ieder aangehouden. Bedoeling was de vreemdelingen, -parachutisten, die ook al in uniform van 't Hollandsche leger zouden rond lopen- te pakken te krijgen. Iedereen, tot stafofficieren in auto's met stafvlaggen er op, alles werd aangehouden en naar 't woord, c.q. herkenningsteeken gevraagd. Was dit in orde, konden ze doorgaan. Alsof dit woord ook niet verraden kon zijn. En dan nog, hoeveel Hollandsche soldaten, vooral Zuid-Limburgers, spraken met een Duitsch accent, kenden soms zelfs maar weinig Hollands. Zoo zijn er van onze jongens doodgeschoten, omdat vermoed werd, dat 't Duitschers in ons uniform waren. Ik werd plotseling in Tiel aangehouden. Gelukkig was 't nog dag. Een soldaat met geweer in aanslag stond plotseling voor me. Kapitein 't woord. Nu kwam dat 'woord' vaak zeer

laat door, soms twee tegelijk en ook de oververmoeidheid speelde een rol. Ik zei dan ook; man, je moet even wachten, 't schiet me zoo wel te binnen. 't Schoot me ook te binnen. Lachend gingen we onze gang. Had ik 't niet geweten!? De menschen waren zenuwachtig en patronen zaten erg los in de loop."

Evacuatie Tielenaren

Er kwamen steeds meer geruchten dat Tiel geëvacueerd moest worden en de 13^e mei was het zover. Kapitein Jansen kon niet slapen en ging naar zijn post. Onderweg zag hij "alle burgers in troepjes door de straten gaan, zielig gezicht. Oudjes en zieken bleven nog wachten op auto's. Poos later waren de straten verlaten. Een kanarievogeltje fladderde rond. Een hond lag dood in de goot." Een deel van de autocolonne voor de evacuee's was onderweg gevorderd voor troepenvervoer naar de Grebbe. "± 15000 man stonden vrijwel opgehoopt daar- volgens 1^e luitenant slecht georganiseerde opmarsch- roepende en gesticuleerende officieren en geen goede en vlugge vervoergelegenheid. Gelukkig dat de Duitscher niet bombardeerden, zei hij." Ook voor het wegvoeren van de voorraad van de Mij. De Betuwe was via directeur Gouverne gezorgd, maar door de evacuatie was er onvoldoende personeel om het te laden. De directeur gaf kapitein Jansen alle loonzakjes in bewaring, een totaalbedrag van fl. 1600,- . Na betaling van enkele arbeiders heeft hij dit maar weer aan Gouverne teruggegeven. De Elzenpasbatterij, met het daar geplaatste vuurleidingstoestel en drie stukken zes centimeter omgebouwd veldgeschut en waarvan de luchtdoelmitrailleurs stellingen hadden betrokken bij de pontonbrug over de Waal, werd intussen beschoten, waarbij een dode viel en een aantal gewonden. Er kwamen berichten over terugtrekking. Bij de compagnie van het 6^e Regiment Infanterie was iedereen aan het schoenen passen. In Tiel bleken hele voorraden op straat te liggen, die uit de rustkamer van het 32^e Regiment Infanterie kwamen, van het teruggetrokken Maas-Waalleger. Die troepen trokken op klaarlichte dag terug over een aangelegde schipbrug. Jansen gaf opdracht aan een officier om eens naar die voorraden te gaan kijken en te redden wat er te redden was voor de eigen compagnie. "Zoo kwamen we ook aan helmbanden, rubber voor camouflagegroen. Vroeger hadden we die nooit kunnen krijgen." In het geëvacueerde Maas en Waalgebied bleek bij verkenning geen Duitser te vinden en er lag nog tonnen Nederlandse in haast achtergelaten munitie. Schippers

De barre winter van 1940 heeft zich aangemeld. Voor barricades wordt met zware balken gesjouwd.





Tijd voor ontspanning was er ook bij het eitje bakken op de kachel in de barak. 1939/1940.

en hun gezinnen kwamen bewijzen vragen om met hun schepen uit de haven te vertrekken omdat ze niet onterecht, vreesden in de vuurlinie te komen. Uiteraard werden deze vergunningen afgegeven. Wat later op de dag ontplofte een landmijn aan de overkant, doordat een sergeant zich wilde dekken voor geschutvuur en daarbij op een landmijn terecht kwam. Brokstukken van bij Dodewaard kapotgeschoten Duitse kanonneerboden dreven voorbij. De troep werd steeds nerveuzer, waaraan ook de oververmoeidheid debet was.

Terugtocht

Er kwam een order zich gereed te maken voor terugtocht, waarom was overigens niemand duidelijk. Om negen uur in de avond, bij heldere maan begon de afmars richting Drumpt. Later werd het mistig. Overall donderde en ratelde afweergeschut. Doordat meerdere eenheden vertrokken, werd het nu eenzaam in het gebied. Intussen was er bericht gekomen, dat de Grebbelinie was gevallen of doorbroken. Grote autocolonne passeerden regelmatig de marcherende troep, waardoor het onderling verband regelmatig zoek was in het donker. Uiteindelijk was men verkeerd gelopen, maar wel in de buurt van Culemborg gekomen. Dankzij hospitaalsoldaat Salari, die de omgeving kende, kwamen de resterende manschappen weer op de goede route. "Een auto met dekens passeerde. Hierin lag de bataljonscommandant te slapen!" Door verkeerde orders liep men weer verkeerd en moest het laatste gedeelte van de marsroute bij daglicht afgelegd worden, met alle risico's daaraan verbonden. Verkennende Duitse machines deden echter niets. Tot overmaat van ramp stakte de mars door elkaar kruisende terugtrekkende troepen. Het duurde enkele uren voor men weer in beweging kon komen. De troep was oververmoeid en had al sinds tijden niet meer gegeten. Bij het grote Wiel van Schoonrewoerd werd haltgehouden en kreeg men weer eten van de keukenwagens. Uiteindelijk werd weer stelling genomen rond de Diefdijk. Door communicatiefouten werden vele tegenstrijdige berichten ontvangen en namen de geruchten toe. De stemming bij de officieren, "vooral bij v.d. Berg en Speyer, beiden Joden, was zeer nerveus. Plotseling komt luitenant Zwijns binnen, spierwit. Bericht: Nederland heeft gecapituleerd. Alsof er een bom insloeg."

Ongeloof, wanhoop en einde

De herinnering kwam boven aan de enkele dagen geleden in Tiel ontvangen brief, "die we in de troep moesten behandelen, n.l. dat nooit de strijd opgegeven zou worden. Dat elke order, van wie ook in dien zin, als vals beschouwd moest worden. 't Kan verkeren!" Iedereen werd nu uit de stellingen gehaald. Van de Berg en Speyer wilden proberen

'savonds nog weg te komen naar Engeland. Vlak bij de Schoonrewoerdse Wiel aan de Diefdijk werden schoten gehoord. Het bleek dat daar iemand zijn eigen troepen aan het beschieten was. Kapitein Jansen ging op de fiets poolshoogte nemen, totdat hij gewaarschuwd werd niet verder te gaan want "hier is u onder vuur van een man die met 'n lichte mitrailleur op iedereen schiet." Bij boerderij Middelkoop ging hij informeren. Het bleek dat een Groesbeker dol geworden was. Volgens zijn kameraden was hij niet helemaal normaal en had hij nooit in dienst toegelaten moeten worden. Hij stond maar te roepen; "Ik capituleer niet, wie mij nadert is 'n verrader en daar schiet ik op." Even later werd vernomen dat sergeant Van der Hoeven door de schutter geraakt was. Deze was ook gelegerd geweest op 't Spoel en Jansen zorgde dat er een dokter kwam. Hij sprak Van der Hoeven nog voor diens afvoer naar Utrecht. "Nu kapitein, zei hij, ik voel 't wel, 't is mis." Later werd vernomen dat hij tijdens het vervoer was overleden. In de nacht keerde Jansen terug naar zijn compagnie. Daar vroeg hij naar Luitenant Röder, die in de afgelopen periode naast een kameraad, ook een goede vriend geworden was, terwijl ook de beide echtgenotes goed met elkaar konden opschieten. Enkele opgebleven manschappen keken hem stomverbaasd aan, "Weet u 't nog niet? Wat? Luitenant Röder is dood. Het was alsof ik een slag op m'n hoofd kreeg." Kapitein Jansen fietste als verdoofd terug naar Schoonrewoerd, want daar zou zijn kameraad



Trots wordt er geposeerd bij de met tetraëders aangelegde tankversperring. 1939.

in de pastorie gebracht zijn. Tegen beter weten in dacht hij misschien is hij alleen maar gewond en bewusteloos. Helaas, zelfs twee doden trof hij daaraan. Ook Balduc, eveneens een oude bekende van 't Spoel was evenals Röder, na Van der Hoeven door de dolgeworden soldaat doodgeschoten. Op indringende, ook nu nog emotioneel overkomende wijze, beschrijft kapitein Jansen dan zijn gevoelens over het verlies van zijn beste kameraad. Op 16 mei werd luitenant Röder in Schoonrewoerd begraven. Voor de manschappen volgde nog een beroerde tijd met o.a. volledige ontwapening. Pas op 24 mei marcheerde de compagnie weer af naar fort 't Spoel. Op 13 juni werd de oorlogscapagnie opgeheven en kon ieder die een bewijs van werk had, naar huis gaan. Kapitein Jansen kon pas twee dagen later, om half twee naar



Even rust tijdens de bouw van de stellingen bij fort 't Spoel. 1939.

huis terugkeren. Of zoals hij zelf in zijn dagboek schrijft; "’sMiddags weer burger!"

Wie was kapitein G. Jansen (1893-1979)

Jeugd

Gerrit Jansen werd op 5 april 1893 te Gennep (Limburg) geboren. Hij bracht daar en in Arnhem en Nijmegen zijn jeugdjaren door. In de laatste plaats volgde hij de kweekschool voor onderwijzers.

Eerste Wereldoorlog en huwelijk

Na zijn opleiding tot reserveofficier in Maastricht werd hij evenals vele anderen in augustus 1914 gemobiliseerd bij het 8 R.I. te Arnhem. Na een paar dagen bij het 14^e Bat. L.W.I. afwisselend te Huissen, Ressen-Bemmel, Elst en Arnhem verbleven te hebben, werd hij in 1915 overgeplaatst naar het 11 L.W. te Almelo en werd vandaar gedetacheerd naar de grenswacht te Eleringen, gemeente Tubbergen, waar hij tot commandant werd benoemd. In september 1918 huwde Gerrit Jansen met Jantje Douwtje Stellingwerf en nam na de oorlog zijn taak als onderwijzer weer op.

Onderwijzer

Na het behalen van zijn onderwijzersacte werd hij voor een paar maanden benoemd in Zevenaar. Na een onderbreking in verband met de dienstplicht kreeg hij in Winterswijk zijn eerste volledige benoeming tot onderwijzer. Overigens ruw verstoord door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Op een gegeven moment werd hij benoemd tot hoofdonderwijzer te Weesperkarspel, gemeente Weesp, waar hij tot zijn pensionering in functie bleef.

Tweede Wereldoorlog

De mobilisatie van 1939 betekende weer een onderbreking in zijn taak als onderwijzer. Hij werd gelegerd in fort 't Spoel bij Culemborg en hield daarvan een dagboek bij. Daaruit blijkt dat in 1939 iedereen dacht 'het zal wel loslopen...' Maar hij bleek een heldere kijk op de situatie te hebben en had bepaald geen hoge pet op van het opperbevel, dat in het dagboek niet gunstig aan bod komt. Verder is er een duidelijk beeld van verveling en bracht men ter vertier bezoeken aan Culemborg, waar de officieren vaak de echtgenotes in hotel Vulto voor het weekeinde konden ontmoeten. In deze periode werd zelfs een liedje geschreven 'De Diefdijk-soldaat'. Kapitein Jansen heeft in een fotoalbum snapshots verzameld van de activiteiten in en rondom het fort, waardoor een goed beeld is bewaard van de dagelijkse gang van zaken in de periode 1939/1940. Blijkbaar was kapitein Jansen geliefd

bij zijn manschappen, want hij kreeg in 1939 als aandenken een verchromde sleutel van de poortdeur van het fort aangeboden. Dat er ook risico's aan het leven als militair kleven komt ook duidelijk aan de orde. Ingrijpend beschrijft hij het overlijden van een drietal kameraden in 1940, die door een krankzinnige Nederlandse militair, die de capitulatie niet kon aanvaarden, worden doodgeschoten. Opmerkelijk is dat uit het dagboek blijkt dat de oorlog op 10 mei 1940 nog niet was afgelopen. Tot in juli waren er nog luchtgevechten met Engelse vliegtuigen bij Schiphol. Na zijn demobilisatie pakte hij zijn onderwijswerk weer op. Tijdens de oorlog was hij ook actief betrokken bij de illegaliteit te Weesperkarspel. Het dagboek werd tot januari 1944 bijgehouden met ervaringen van particuliere aard, gecombineerd met krantenknipsels. Het geheel geeft een boeiend verslag van de dagelijkse besommeringen van een officiers/lerarengezin in oorlogstijd. Kapitein en hoofdonderwijzer Gerrit Jansen overleed na een lang en werkzaam leven op 5 oktober 1979 te Weesp.

NOOT

een attent redactielid wees ons erop dat de benaming "Fort aan 't Spoel" eigenlijk onjuist is voor dit vestingwerk. Eigenlijk moet worden gesproken van "Werk aan 't Spoel, omdat een fort versterkte opstellingen met schietpoorten heeft en een werk niet. In de omgeving van Culemborg als onderdeel van de Nieuwe Hollandse waterlinie bevinden zich Fort Everdingen, Werk aan 't Spoel en Werk aan de Groeneweg. Waarvan acte!

BRONNEN EN LITERATUUR

J. van Alphen, Tussen Waal en Lek 1939-1945. Zaltbommel 1984.

C.M. Daalderop-Bruggeman, Het lot van een huis. Een verkenning in de geschiedenis van het verdwenen landgoed De Elzenpasch in Drumpt bij Tiel. [Tiel] 1990.

Veerman, W.; Inventaris van het persoonlijk archief van res. Kapitein G. Jansen, 1.III 32 R.I., fortcommandant van 't Spoel bij Culemborg. 1939 t/m 1979. West-Betuwse inventarissen nr. 4. [Tiel, 1995]

W. Veerman, Dagboekfragmenten van reservekapitein G. Jansen, fortcommandant van 't Spoel bij Culemborg en zijn oorlogservaringen in de omstreken van Tiel en Culemborg. 1939/1940. Artikel in: in De Drie Steden. Jrg. 26. nr. 2/2005. Pag.75 t/m 82.

INTRODUCTIE GELEIDE WAPENS

DOOR RONALD DORENBOS

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd duidelijk dat luchtafweer met behulp van luchtdoelartillerie (kanonnen) een minder effectief en weinig efficiënt middel was om het hoofd te bieden aan massale luchtaanvallen. Zo waren voor de verdediging van het Verenigd Koninkrijk tegen V-1 wapens in 1944/45 uiteindelijk ca. 4000 granaten per succesvolle onderschepping benodigd, terwijl dit doel niet uitzonderlijk snel was, op middelbare hoogte vloog en niet manoeuvreerde. Het voornaamste nadeel van luchtdoelartillerie is dat een afgevuurde granaat een baan volgt die gedefinieerd wordt door de wetten van de zwaartekracht en luchtweerstand en eenmaal afgevuurd niet meer kan worden bijgestuurd naar het (eventueel manoevrerende) doel. Verder waren de granaten in eerste instantie nog niet uitgerust met een nabijheidsontsteking waardoor de effectiviteit verder nadelig werd beïnvloed. Ook leidde de uitvinding van de straalmotor tot de ontwikkeling van vliegtuigen die sneller en hoger konden vliegen. Al tijdens de oorlog begonnen daarom met name de Duitsers met het experimenteren met geleidewapens voor de luchtafweer.

De Duitsers concentreerden zich op twee ontwikkelingstrajecten: voortstuwing en geleiding. Qua voortstuwing was de rakettechniek veelbelovend. Hierdoor kon een relatief grote hoogte, bereik en snelheid voor het projectiel worden behaald bij acceptabele volumes en gewichten van de voortstuwende lading. De V-2 is een bekend voorbeeld van een operationeel ingezette raket. Voor de geleiding werd teruggevallen op al ontwikkelde radartechnieken of radiogeleiding vanaf de grond. Onder andere op basis van de V-2 ontwikkelde de Duitsers raketten specifiek voor de luchtafweer; de Enzian, de Wasserfall en de Rheintochter.

Na de Tweede Wereldoorlog werd

de ontwikkeling van geleidewapens ('Surface-to-Air Missiles'/SAM) voor de luchtafweer met name in de VS (en de USSR) verder ter hand genomen. Voor de VS bestond de luchtdreiging uit hoogvliegende formaties Sovjet-bommenwerpers uitgerust met atoombommen en later uit intercontinentale raketten met een nucleaire lading. De Amerikaanse luchtafweer moest gaan bestaan uit een mix van onderscheppingsvliegtuigen, geleidewapens voor de lange afstand, geleidewapens voor de puntverdediging van vitale objecten (met name de grote steden) en mobiele geleidewapens voor de luchtverdediging van landstrijdkrachten. Dit resulteerde in de 50'er jaren in de VS tot de ontwikkeling van (o.a.) de NIKE voor objectverdediging

en de HAWK als mobiel raketsysteem. Ook in Nederland was aandacht voor de ontwikkeling van geleidewapens voor de luchtverdediging¹. Al in 1949 vond een 'Symposium voor het raketvraagstuk' plaats en in 1958 rapporteerde de Commissie Ontwikkeling Raketten aan de Minister van (toen nog) Oorlog over de wenselijkheid tot invoering van grondlucht geleidewapens.

Nadat West-Duitsland in 1955 toetrad tot de NAVO en de verdediging van het

¹ Voor een uitgebreide historie zie 'Blazing Skies' (Nederlof, 2002, Sectie Luchtmachthistorie, ISBN 9012096782) en 'Verenigd op de grond, daadkrachtig in de lucht' (van Loo, Maaskant, Starink en van der Vegt, 2017, Nederlands Instituut voor Militaire Historie, ISBN 9789089537027)

Air Defence Belt. De stationeringsvakken van de Nike- en Hawk- groepen (NIMH)



Legenda

| | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| ATAF vakgrens | Air Defence Operations Centre (ADOC) | Operationele KLU-eenheden: |
| ZATAP ATAF vakaanduiding | Sector Operations Centre (SOC) | 1 Vlb Leeuwarden |
| ATAF sectorgrens | Control and Reporting Centre (CRC) | 2 Vlb Soesterberg |
| ATAF sectoraanduiding | Control and Reporting Post (CRP) | 3 Vlb Volkel |
| Vakgrens 1 Lk | Reporting Post (RP) | 4 Vlb Eindhoven |
| Grens divisiegebied | | 5 Vlb Twenthe |
| Vakgrens NORTHAG | | 6 Vlb Gilze-Rijen |
| Vakgrenzen overige legerkorpsen | | Redeployment bases: |
| Grens Oost/West-Duitsland | | 7 De Peel |
| Landsgrens | | 8 Deelen |
| | | 9 Woensdrecht |
| | | 10 Yperburg |

| | | |
|---|---|----------------------------------|
| Nederlandse eenheden: vak 7, 9, 58 t/m 60 | Amerikaanse eenheden: vak 16 t/m 21 en 45 t/m 54 | Groeps Operatie Centrum (GOC) |
| Franse eenheden: vak 1, 11, 41, 42 | Duitse eenheden: vak 3, 5, 6, 10, 12, 13, 43, 44, 55, 61 t/m 66 | Bataljons Operatie Centrum (BOC) |
| Belgische eenheden: vak 2, 4, 56, 57 | Groepen Geleide Wapens: vak 7 en 9 NIKE; vak 58 t/m 60 HAWK | C Stolzenau |
| | | D Hessisch-Oldendorf |
| | | E Blomberg |

Nederland door de NAVO 'aangeslagen' voor twee groepen geleidewapens voor de luchtverdediging op middelbare en grote hoogte en twee groepen voor luchtverdediging op lage hoogte. De vier groepen zouden in West-Duitsland worden gestationeerd globaal ter hoogte van Enschede. Tussen landen en luchtmacht werd gestreden over de vraag bij welk krijgsmachtdeel de geleidewapens zouden worden ingedeeld. Uiteindelijk besliste de Minister van Defensie ten faveure van de Koninklijke Luchtmacht (KLu). Later besloot de minister nog een derde groep geleidewapens voor luchtverdediging op lage hoogte aan de NAVO aan te bieden. Zo ontstonden de vijf Groepen Geleide Wapens (GGW) van de KLu: 1, 2, 3, 4 en 5GGW. Zij kregen respectievelijk de NAVO-luchtverdedigingsvakken 9, 7, 58, 59 en 60 toebedeeld.

De Nederlandse landstrijdkrachten kregen binnen de NAVO-strategie van voorwaartse verdediging een vak toegewezen in het gebied Bremen-Hamburg. Hierdoor konden de Nederlandse luchtverdedigingseenheden niet worden ingezet ter bescherming van de ontplooiende Nederlandse landstrijdkrachten. Het operatiegebied van het 1e Nederlandse Legerkorps werd afgedekt door diverse Duitse *Flugabwehrraketen* (FlaRak)-bataljons.

Voor de uitrusting van de twee groepen geleidewapens voor de middelbare en grote hoogte werd dankbaar gebruik gemaakt van het Amerikaanse aanbod om NIKE-wapensystemen gratis beschikbaar te stellen in het kader van het *Mutual Defense Aid Program* (MDAP), inclusief de initiële opleidingen voor het personeel. Voorwaarde was wel dat de systemen in West-Duitsland werden gestationeerd. Dat leverde een aanzienlijke kostenpost voor Defensie op i.v.m. de bouw van huizen, scholen etc. voor het personeel en de aanleg van operationele sites. Voor de geleidewapen groepen voor de lage hoogte werd gekozen voor de HAWK, die door een Europees consortium in licentie werd geproduceerd. Hierbij was voor Nederland de participatie van bedrijven als Fokker, Philips en Hollandse Signaal Apparaten van belang vanwege de gebruikte nieuwe technologieën. Omdat ook Noorwegen, Denemarken, West-Duitsland, België,

NAVO-grondgebied naar het oosten moest worden uitgebreid, ontspan zich binnen de NAVO een discussie over hoe de luchtverdediging van het NAVO-territorium moest worden ingericht. De NAVO kwam tot de conclusie dat een geïntegreerde luchtverdediging van jachtvliegtuigen en geleidewapens benodigd was, geleid door een meldings- en gevechtsleidingsstelsel en met gescheiden volumes luchtruim voor de inzet van bemande jagers en geleidewapens. Dit stelsel, het *NATO Integrated Air Defence System* (NATINADS), vormt sinds de activering op 1 juli 1961 nog steeds het grondvest van de luchtverdediging van de NAVO-landen. Binnen het NAVO-gebied werden van oost naar west gezien een

Forward Missile Intercept Zone (FMIZ) en daarachter een *Fighter Engagement Zone* (FEZ) ingericht. De FMIZ werd onderverdeeld in een *Low Missile Engagement Zone* (LOMEZ) tegen doelen op lage hoogte en een *High Missile Engagement Zone* (HIMEZ) tegen doelen op middelbare en grote hoogte. In het achterland werden nog *Short Range Air Defence Engagement Zones* (SHORADEZ) ingericht voor de verdediging van specifieke vitale objecten. De geleide wapeneenheden werden in een tweetal langgerekte, aaneengesloten gordels ('*missile belts*') van Noord-Noorwegen tot Oost-Turkije (m.u.v. Oostenrijk) langs de grens tussen NAVO en Warschau Pakt opgesteld. Om het NATINADS te vullen werd

Frankrijk, Italië, Griekenland en Turkije kozen voor NIKE en HAWK was dit één van de eerste geslaagde materieelstandaardisatieprogramma's binnen de NAVO.

Op 1 november 1959 werd 1GGW als NIKE-eenheid opgericht. Het personeel werd opgeleid in de VS, waarna personeel en materieel naar Europa terugkeerde. In december 1961 werd het latere 119 Squadron te Münster-Handorf als eerste Nederlandse (en NAVO) geleidewapen squadron operationeel verklaard en onder operationeel bevel van de NAVO gesteld. Op 8 april 1963 werd 2GGW als NIKE-eenheid opgericht. Pas op 31 maart 1970 kon het 222Sq als laatste operationele NIKE-squadron haar stellingen te Nordhorn betrekken. En passant werd vanaf 1966 een aantal van de NIKE-missiles bij driekwart van de NIKE-squadrons uitgerust met een nucleaire lading. Met een nucleaire lading was het mogelijk om meerdere doelen in een formatie met één schot uit te schakelen. Van 1967 tot 1978 beschikte één NIKE-squadron over aangepaste vuurleidingsapparatuur om *Tactical Ballistic Missiles* (TBM) te kunnen onderscheppen.

Op 15 augustus 1963 werd 3GGW als eerste HAWK-eenheid opgericht. Ook voor de HAWK vonden de initiële opleidingen plaats in de VS. Omdat de stellingen in Duitsland nog niet gereed waren werden personeel en materieel in eerste instantie geconcentreerd op de Vliegbasis Gilze-Rijen. In november 1964 verplaatste 3GGW zich naar de nieuwe standplaats Blomberg. In september 1965 bereikte de vier squadrons van 3GGW de operationele status. 4GGW werd opgericht op 1 oktober 1964 en werd in het najaar van 1966 operationeel. 5GGW werd in september 1966 geformeerd uit een kern van personeel afkomstig van 3 en 4GGW. Drie squadrons van 5GGW werden operationeel in de tweede helft van 1967. Het voorziene vierde squadron van 5GGW werd niet geformeerd. Geld- en personeelsgebrek waren hiervoor de oorzaak en een aanzienlijke hoeveelheid HAWK-materiaal was in maart 1968 bij een brand verloren gegaan. De pioniersfase werd gekenmerkt door tal van problemen. Zo waren er ruim te weinig voertuigen voorhanden om alle HAWK-squadrons gelijktijdig te kunnen laten verplaatsen, reservedelen

voor de apparatuur waren nauwelijks beschikbaar. Gekwalificeerd personeel was altijd schaars en verlof, cursussen of ziekte van personeel leidde tot extra belasting van de collega's, want de door de NAVO verordonnerde paraatheid ('status') was heilig en moest koste wat kost gerealiseerd worden.

Naast de vijf GGWs werd een Groep Techniek en Materieel Geleide Wapens (GTMGW) geformeerd in Hesepe. De GTMGW had tot taak alle vijf de GGWs logistiek en technisch te ondersteunen. Daartoe was een helikopter gestationeerd op Hesepe om snel materiaal of specialistische

ondersteuning in te kunnen vliegen naar een 'non-ops' squadron.

Vanaf 1970 bestond de Nederlandse bijdrage aan NATINADS uit vijf GGWs met in totaal 19 squadrons. Deze situatie duurde maar zeer kort. Financiële problemen binnen de KLu noodzaakten al in maart 1970 tot een tijdelijke deactivatie van één NIKE en twee HAWK squadrons. In 1972 werd één squadron van 4GGW definitief gedeactiveerd. In 1975 vond een ingrijpende reductie en reorganisatie plaats, wederom ingegeven door noodzakelijke bezuinigingen. 1 en 2GGW werden ieder gehalveerd en



Twee Nike hercules raketten staan afvuurgereed op Kreta (NIMH)



Drie Hawk-raketten op een mobiele afvuuraffuit (NIMH)

samengevoegd tot 12GGW en 4GGW werd compleet opgeheven. Om het 'gat' in de HAWK-gordel dat 4GGW achter zou laten op te vangen werd van 3GGW één squadron verplaatst naar een voormalige locatie van 4GGW en één voormalig 4GGW-squadron werd overgeheveld naar 5GGW.

De 'Zesdaagse Oorlog' van 1967 had duidelijk gemaakt dat vliegbases kwetsbaar waren vanuit de lucht. De NAVO kwam dan ook al spoedig

met eisen over, de bescherming van haar vliegbases. Naast passieve bescherming (camouflage schuilplaatsen en 'shelters' voor de vliegtuigen) moest iedere vliegbasis ook over een luchtafweercomponent gaan beschikken. Deze taak was in eerste instantie belegd bij (mobilisabele) eenheden van het Korps Luchtdoelartillerie van de Koninklijke Landmacht. NAVO stelde echter de eis dat ook geleidewapens werden ingezet voor de verdediging van

vliegbases. De drie vrijkomende HAWK-wapensystemen van 4GGW werden in 1975 daarom opgesplitst in ieder twee *Assault Fire Units* (AFU) en verdeeld over de Nederlandse vliegbases en voor de nabij-luchtverdediging van de 12GGW werd in 1980 de combinatie Flycatcher-radar/40L70 kanonnen ingevoerd, in 1985 werden 3 en 5GGW uitgerust met het STINGER *Man-Portable Air Defense System* (MANPADS).

Ondanks diverse modificaties was het NIKE-systeem tegen deze tijd in tactisch opzicht verouderd. In de VS werd inmiddels het PATRIOT-systeem ontwikkeld als mobiel luchtverdedigingssysteem geschikt voor alle hoogtes. Nederland maakte plannen om PATRIOT aan te schaffen als opvolger voor de NIKE, maar wederom financiële perikelen noodzaakten tot verdere reducties. In 1982 werd besloten 12GGW en haar vier NIKE-squadrons al in de periode 1983-1988 op te heffen. Verder zouden bij 3 en 5GGW de helft van de HAWK-systemen worden uit gefaseerd tijdens de invoering van de PATRIOT-systemen in het tijdvak 1987-1990. De eindsituatie voor 3 en 5GGW in 1990 was ieder twee squadrons uitgerust met HAWK en ieder twee squadrons uitgerust met PATRIOT.

De NAVO had onderkend dat door het toegenomen vliegbereik van de vliegtuigen en de relatief zwakke verdedigingsgordel in Noord-Duitsland en Denemarken, het Warschau-Pakt vrij eenvoudig via Noord-Nederland het NAVO-achterland kon bereiken. De NAVO werkte aan een plan om HAWK-eenheden in Noord-Nederland te stationeren. De bij de invoering van PATRIOT vrijkomende HAWK-systemen van 3 en 5GGW waren hiervoor beschikbaar. Verder werkte Nederland aan een plan om een nieuwe geleide wapengroep in Nederland stationeren. Deze 'GGW-NL' zou tot taak krijgen vitale objecten in Nederland (b.v. de havens van Rotterdam) te beschermen met een combinatie van HAWK- en (extra) PATRIOT-systemen.

En toen viel in november 1989 de 'Muur', desintegreerde het Warschau-Pakt en de Sovjet-Unie en werden West- en Oost-Duitsland herenigd. Dit had al snel gevolgen voor het operationele leven. Waar tot 1972 per groep één squadron



Een Stinger-schutter volgt een doel (NIMH)



Een Patriot-raket op Kreta wordt afgevuurd (NIMH)

op een 'hot status' van 5 minuten stond en de hot status in de jaren '70 en '80 20 minuten voor HAWK en 30 minuten voor NIKE bedroeg, werd op 1 juli 1990 de hot status losgelaten. Geen nacht- en weekenddiensten meer..., tot dan toe ongekend in de geleide wapenwereld. De gewijzigde situatie leidde in 1990 ook tot de oprichting van een Werkgroep Herstructurering en Herlocatie Groepen Geleide Wapens. In oktober 1991 werd het advies van deze werkgroep geaccordeerd: 3 en 5GGW zouden worden opgeheven, personeel en materieel worden teruggetrokken uit Duitsland en op de Vliegbasis De Peel samengevoegd tot de Groep Geleide Wapens De Peel (GGWDP). Daarbij zouden telkens twee HAWK-AFUs en één PATRIOT-systemen in een *Triple Air Defence* (TRIAD) squadron worden samengevoegd. In de periode 1994-1995 vond deze reorganisatie en verhuizing haar beslag.

Maar eerst werden de operationele squadrons van 3 en 5GGW nog daadwerkelijk ingezet tijdens de Golfoorlog 1991 in Turkije (operatie WILD TUREY) en Israël (operatie DIAMOND PATRIOT). De kerntaak bij deze dit conflict was de verdediging tegen TBMs, een duidelijke accentverschuiving in de luchtverdediging. De Irakese versie van de Russische TBM die binnen de NAVO bekend stond als SS-1 'SCUD' werd een wereldberoemd wapen door de inzet tegen Israël en Saoedi-Arabië in 1991. De verdediging tegen TBMs is lastig omdat TBMs relatief klein zijn maar erg snel (een SCUD haalt 1.5 km/seconde), waardoor er weinig reactietijd is. De

eerste lichten PATRIOT-missiles (*PATRIOT Advanced Capability* (PAC)-1 en 2) bleken minder effectief tegen TBMs dan gehoopt, wat leidde tot de ontwikkeling van de PAC-3 raket die later ook bij de Nederlandse PATRIOT-eenheden werd ingevoerd.

De terugplaatsing naar Nederland betekende nog niet het einde van de reorganisaties. Per 1 januari 2004 werden de HAWK-systemen uitgefaseerd en de vier TRIAD-squadrons omgevormd tot twee PATRIOT-squadrons met ieder twee PATRIOT-systemen. In 2011 werd het vierde PATRIOT-systeem uit de operationele sterkte onttrokken en werden de overige drie systemen ondergebracht in één PATRIOT squadron. In 2009 besliste de Commandant der Strijdkrachten dat de GGWDP van de KLu en het Commando Luchtdoelartillerie van de Koninklijke Landmacht zouden worden samengevoegd tot het Defensie Grondgebonden Luchtafweer Commando (DGLC), onder 'Single Service Management' van de Koninklijke Landmacht op de Luitenant-Generaal Best kazerne (de voormalige vliegbasis De Peel). In 2012 werd dit DGLC geactiveerd. Tussen deze reorganisaties door werden de PATRIOT-eenheden nogmaals daadwerkelijk ingezet in Turkije in de operaties DISPLAY DETERRENCE (2003) en ACTIVE FENCE (2013-2015). Bij de Nederlandse vliegbases werden de nog resterende luchtverdedigingseenheden in 2000 opgeheven.

In 1970 waren rond 5000 burgers en militairen bij de GGWs in West-Duitsland geplaatst, dat was ongeveer 20% van de sterkte van de KLu. De organieke sterkte van DGLC bedraagt thans ruim 700 functies (d.w.z. personeel van land- en luchtmacht gecombineerd). Van de 19 operationele geleidewapen squadrons in 1970 is er anno 2018 nog één over, zij het met drie operationele PATRIOT-systemen. De vliegbases in Nederland beschikken niet meer over hun eigen grondgebonden luchtverdediging.

Inmiddels lijkt het tij voor de grondgebonden luchtverdediging te keren. Het PATRIOT-systeem wordt grondig gerenoveerd, andere wapensystemen in gebruik bij het DGLC worden vervangen of gemoderniseerd. De samenwerking met Duitsland wordt geïntensiveerd en heeft al geresulteerd in de onderbevelstelling van een Duitse eenheid onder DGLC. Nieuwe taken, waaronder de verdediging tegen hypersonen en manoeuvrerende kruisraketten en TBMs en kleine onbemande *drones* ('*Remotely Piloted Aircraft Systems*'/RPAS), kondigen zich aan.

De rol van de grondgebonden luchtverdediging is allesbehalve uitgespeeld en blijft actueel zeker met de huidige uitzending van Patriot naar Slowakije. Daarbij blijft het credo van de luchtverdediger gelden:

IF IT FLIES, IT DIES!

Het wapenarsenaal van het DGLC: Patriot, Army Groundbased Air defence System (AGBADS) en Stinger. (NIMH)



DE SPAAK-BOKAAL

DOOR RONALD DORENBOS

In de opslag van het NMM ligt de Paul Henry Spaak bokaal, vernoemd naar de Belgische politicus die tussen 1957 en 1961 Secretaris-Generaal van de NAVO was. De bokaal werd in de zestiger jaren door de NAVO uitgereikt aan het Nike-squadron dat de hoogste score bij de jaarlijkse live firing had behaald. Deze bokaal werd uitgereikt aan het 221 Squadron uit Erle (Duitsland), voor hun score van 99,8% in 1966. Hoe komt deze bokaal bij het NMM terecht en wat deed een Nederlands squadron in Duitsland?

Aan het eind van de vijftiger jaren besloot defensie om grond-lucht geleidewapens aan te schaffen en die in te zetten voor een geïntegreerde bondgenootschappelijke luchtverdediging. De wapensystemen zouden daarbij al in vredetijd onder bevel van de NAVO worden geplaatst en gestationeerd worden in Duitsland. Was Nederland door de NAVO in eerste instantie 'aangeslagen' voor vier groepen (bataljons) geleidewapens voor luchtverdediging tegen doelen op middelbare en grote hoogte, al ras veranderde de NAVO haar behoefte naar twee groepen voor de middelbare/grote hoogte en twee groepen voor de bestrijding van doelen op lage hoogte. Voor de eerste categorie bood de VS aan NIKE-wapensystemen, inclusief de opleidingen, onder het Mutual Defense Aid Program gratis aan Nederland ter beschikking te stellen. Voor de tweede categorie werd een Europees consortium opgericht om het Amerikaanse HAWK-systeem in licentie te produceren. Om betere compensatie voor de Nederlandse industrie te verkrijgen besloot de Minister van Defensie eigenstandig een derde Hawk-groep te contracteren. Na felle discussie werden de vijf geleidewapen eenheden toegewezen aan de Koninklijke Luchtmacht. Het eerste Nederlandse (NIKE) squadron werd op 1 december 1961 als operationele eenheid onder bevel van de NAVO gesteld, de opbouw van de vijf Groepen Geleide Wapens was pas in 1970 voltooid. Rond 1973 was bijna een kwart van het luchtmachtpersoneel werkzaam bij één van de GGWs in Duitsland.

'Status', de vanuit de NAVO opgedragen vredesparaatheid, was voor de GGWs de allesbepalende factor in het militaire bestaan en zelfs in het sociale leven. De opgedragen status hield in dat binnen die tijd een squadron gereed moest zijn om een missile af te vuren op een doel. De hoogste status (hot status) varieerde in vredetijd van initieel 5 minuten, tot later in de Koude Oorlog 20 minuten voor HAWK en 30 minuten voor NIKE. Binnen een GGW werd een roulatiesysteem gehanteerd waarbij telkens één squadron

op hot status stond en de ander squadrons een lagere paraatheid hadden waarbij bijvoorbeeld onderhoud kon worden gepleegd. Zo was in 1961 de opgedragen status voor 1GGW één squadron op 5 minuten gereedheid, één squadron op 30 minuten en twee squadrons op 2 uur. Normaliter waren de squadrons in iedere geval tijdens de dagdiensturen en in de avond bezet, de squadrons op 5 en 30 minuten ook 's nachts. Status werd zeer serieus genomen: het dagboek van 119 Squadron meldt in november 1962 dat "sergeant-majoor A. niet kan trouwen omdat er geen operationele vervanger



Uitreiking Bokaal door GenMaj Ruud Hengsdijk aan kap Dick Piëst. (NIMH)

voor zijn nachtdienst is” (door ingrijpen van de IGK, Prins Bernhard, is dat overigens toch nog goed gekomen...). Iemand die door bijvoorbeeld ziekte van een collega niet werd afgelost had pech en moest een extra dienst draaien. Het status hield ook geen rekening met weekends en feestdagen; menig Kerstfeest of Oud & Nieuw werd ‘boven’ (op de stelling) gevierd.

Een aantal malen tijdens de Koude Oorlog ging de vredesparaatheid over in oorlogsparaatheid. De eerste keer was tijdens de Cubacrisis in oktober 1962, toen de toen drie operationele squadrons van 1GGW gedurende de crisisdagen op ‘Battle Stations’ (onmiddellijk vuur gereed) stonden. Ook tijdens de inval van het Warschau-Pakt in Tsjecho-Slowakije in 1968 werd de paraatheid van de GGWs verhoogd.

Waren ‘echte’ alarmeringen de uitzondering, oefenalarmeringen waren daarentegen schering en inslag. Allereerst was er de Operational Readiness Evaluation die door het evaluatieteam van de eigen GGW op no-notice basis bij nacht en ontij werd afgenomen. Het ORE-team beoordeelde niet alleen of de opgedragen status werd ‘waargemaakt’ en of het wapensysteem aan de technische eisen voldeed, maar ook of de crew zich nauwgezet aan de voorgeschreven procedures hield. Was een onvoldoende score bij een ORE voor de dienstdoende crew al niet leuk, bij een Tactical Evaluation was dat catastrofaal. Een TACEVAL werd jaarlijks namens SACEUR afgenomen door een internationaal samengesteld team, dat gelijktijdig en onaangekondigd binnenviel bij de groepsstaf en alle squadrons van een GGW. Naast het beoordelen of de squadrons aan de opgedragen status voldeden, werd ook geëvalueerd hoe de overgang van vredes- naar oorlogstijd binnen de eenheid verliep, bijvoorbeeld qua alarmering van personeel, camouflage en verduistering, verscherpte bewaking, uitreiken van wapens en munitie etc. Ook de GGW zelf, het Commando Luchtverdediging (later Commando Tactische Luchtstrijdkrachten) of de NAVO kondigde met grote regelmaat oefenalarmeringen af die al dan niet werden geëvalueerd, maar in ieder geval resulteerden in loeiende sirenes in de Nederlandse woonwijken in Duitsland, zelfs in het weekend.

Alarmeringen konden overgaan in een tactische oefening. Tijdens dergelijke oefeningen werd allereerst bekeken of het squadron haar primaire taak, het maximaal afbreuk doen aan vijandelijke luchtstrijdkrachten, adequaat kon uitvoeren. Het onderscheppen van ‘eigen’ vliegtuigen was daarbij een doodzonde die de eenheid zwaar werd aangerekend. De operaties werden bemoeilijkt door tal van gesimuleerde incidenten: optreden van vijandelijke grondstrijdkrachten, NBC-aanvallen, luchtaanvallen, brand, doden en gewonden, de aanwezigheid van niet geëxplodeerde projectielen, schade aan de apparatuur etc. Voor de Hawk-eenheden kwam daar nog het aspect ‘mobility’ bij: het verkennen van en verplaatsen naar nieuwe veldlocaties. Bij de met atoomkoppen uitgeruste Nike-squadrons werd scherp geëvalueerd op het correct uitvoeren van nucleaire grond-lucht en grond-grond missies. Door de dislocatie van de squadrons moesten deze in hoge mate logistiek zelfvoorzienend zijn. Hoewel de inzet van de geleide-wapeneenheden zo lang als mogelijk



vanuit een hoger NAVO-echelon werd geleid, diende het squadron er altijd op voorbereid te zijn dat de verbindingen met het hoger echelon wegvielen en het squadron de taak autonoom moest uitvoeren. Dat stelde bijzonder hoge eisen aan het kennis- en kundeniveau van het vaak nog jonge personeel. Al het (schaarse) personeel had meerdere nevenfuncties. Iedereen moest ten minste nabij verdediging, brandbestrijding, camouflage en eerste hulp beheersen, bij de HAWK was iedereen chauffeur, een operator kon als neventaak NBC-waarneming of meet- en detectie hebben, en/of gewondenverzorger zijn, explosievenverkenners, commandopostwerker, enzovoorts. Bij een TACEVAL werden de activiteiten gewaardeerd tegen vooraf vastgestelde, gedetailleerde prestatienormen. Na een paar dagen oefening werd de score per squadron door het evaluatieteam bekend gemaakt. Een spannend moment, niet alleen vanwege de vraag of er een voldoende was gescoord, maar ook of de eigen score hoger was dan die van de ‘concurrerende’ squadrons binnen de Groep!

Een ander jaarlijks hoogtepunt voor de squadrons was het uitvoeren van de Annual Service Practice; het prepareren van het wapensysteem en het assembleren en daadwerkelijk afvuren van een missile. Werd de ASP tot 1968 gehouden op de McGregor Range in Texas, vanaf 1968 werd gevuld vanaf de NATO Missile Firing Installation op Kreta. Omdat tijdens het verblijf te Kreta het squadron nog steeds een NAVO-paraatheid had, bleven de F-27 transportvliegtuigen en hun bemanning gedurende de hele week op het eiland om in geval van alarmering de eenheid weer zo snel mogelijk terug te vliegen naar Duitsland. Een eenheid had een vastgestelde tijd om het systeem te controleren en in operationele staat te brengen, daarbij minutieus geëvalueerd op het correct volgen van de voorgeschreven procedures. Ieder foutje leverde puntenaftrek op, zelfs het op een kabel stappen werd afgestraft. Het hoogtepunt van de ASP was uiteraard de firing zelf. Volgens de traditie hoorde daarbij het hoofddeksel van een bezoekende hoogwaardigheidsbekleder in de uitlaat van de missile gestopt te worden. Ná de firing kreeg betrokkene

dan de restanten aangeboden. Die traditie viel niet bij iedereen even goed...Als de firing voorbij was werd de score op een schaal van 0 tot 100% opgemaakt. De NAVO-minimumeis was 70%, Nederlandse eenheden scoorden regelmatig hoog in de 90%. 221 Squadron behaalde met 99,8% in 1966 de hoogste Nederlandse ASP-score ooit. Na de opheffing van 221 Squadron in 1975 raakte de Spaak-bokaal in vergetelheid, totdat in 1982 generaal-majoor Hengsdijk, ooit de eerste commandant van 221 Squadron, bij zijn afscheidsronde als Commandant Commando Tactische Luchtmacht de bokaal naar Soesterberg bracht waar het squadron toen als Hawk- en SHORAD-eenheid was gestationeerd. Na de finale opheffing van 221 Squadron in 1995 vond de bokaal haar eindbestemming in het NMM.'

De val van de Muur beëindigde de Koude Oorlog, binnen enkele jaren werden de GGW's teruggetrokken uit Duitsland en kwam er een einde aan een lange periode van hoge paraatheid maar geen daadwerkelijke inzet. Paradoxaal genoeg draaide die situatie na de Koude Oorlog volkomen om: al in 1991 werden de geleidwapens tijdens de Golfoorlog ingezet in Israël en Turkije. In 2003 en 2013-2015 volgden wederom uitzendingen naar Turkije, en een uitzending naar Slowakije is onlangs van start gegaan. Daarmee levert Nederland al ruim 60 jaar kwalitatief hoogwaardige grondgebonden luchtverdediging. Wel een glimmende bokaal waardig!

KUNSTSTUK

DOOR LOUIS PH. SLOOS

Enkele jaren geleden verwierf het museum een schilderij met een militaire voorstelling van de hand van Anne Julia Marie Muller geboren Von Daehne (1787-1857), een kunstenares van wie tot nu toe geen werk bekend was. Het komt maar zeer zelden voor dat vrouwelijke kunstenaars militaire taferelen tot onderwerp kiezen, zeker toen. Waarom deed Anne Muller-von Daehne dit wel? Het antwoord moet worden gezocht in de tijdsgeest in combinatie met hoogstwaarschijnlijk vooral haar familiegeschiedenis.

Zowel Anne's vader als een van haar broers waren militair. De laatste was de niet geheel onbekende Pieter Aelbrecht von Daehne, die in 1793 aanvankelijk als cadet voer op het bekende oorlogsschip 'Delft'. Dit linesschip stond onder bevel van Theodorus Frederik van Capellen (1762-1824), die in 1816 bekend werd als 'de held van Algiers' tijdens de inzet van een Nederlands marine-eskader daar naartoe. Dit eskader werd geleid door schout-bij-nacht Pieter Melvill van Carnbee (1743-1826), die weer een oom was van P.A. von Daehne. Door het ontstaan van de Bataafse Republiek in 1795 kwam een vroegtijdig einde aan zijn loopbaan bij de vloot, waarna hij

in 1806 opdook als 1e luitenant bij het 2e Regiment Huzaren van het leger van het Koninkrijk Holland. Uiteindelijk bracht hij het tot kolonel van de cavalerie, waarna hij in 1838 titulair werd bevorderd tot generaal-majoor. Zestien jaar daarvoor, in 1822, werd hij samen met zijn broer ingelijfd in de Nederlandse adel.

Omdat Anne via haar vader en haar broer veel in contact moet zijn gekomen met militairen, is het niet verwonderlijk dat zij ook een militair huwde. Dit betrof Hugo Muller (1769-1837), een man met een interessante militaire loopbaan. Nadat hij als cadet dienst had genomen bij de artillerie kreeg hij een aanstelling

als officier. Als zodanig maakte hij in 1793 tijdens de oorlog van 1793-1795 tegen Frankrijk de grote veldtocht mee in Vlaanderen en was hij in 1794 aanwezig bij het Beleg van Nijmegen. Na het ontstaan van de Bataafse Republiek diende hij net als velen zijn ontslag in, waaruit mogelijk blijkt dat hij een trouw aanhanger van Oranje was. In 1804 nam hij, misschien bij gebrek aan inkomsten, weer dienst met de rang van majoor bij het Departement van Oorlog. Vijf jaar later diende Muller bij het leger in Brabant. Hij was inmiddels bevorderd tot luitenant-kolonel. Na de inlijving van Holland bij Napoleons Keizerrijk ging hij over in Franse dienst, om in januari 1814 te worden

Nederlandse Infanterie in ruste. Een Flankeur van de Nationale Militie (staand), met links van hem een jongetje in uniform, rechts, zittend, een linie-infanterist met overjas, een marketenster of zoetelaarster met een meisje, en een sappeur met een tabakspijp. Links in de verte zijn nog twee infanteristen op de rug te zien. Linksonder gesigneerd 'Muller vie V. Daehne', circa 1819. (NMM Inv.nr. 134669)



bevorderd tot kolonel, ingedeeld bij het leger in Spanje. In juni 1814 was hij echter terug in Nederland en werd hij door koning Willem I benoemd tot kolonel-directeur der 'oostelijke artillerie directie'. Hij was directeur in de 1e artillerie-directie en van de Rijksgieterij van Metalen Geschut toen de koning hem in 1830 aanstelde tot opperbevelhebber van de vesting Gorinchem. Deze functie bekleedde hij tot zijn dood. Voor zijn rol bij militaire operaties werd hij beloond met de Militaire Willems-Orde 3e klasse en daarnaast was hij ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

Nog meer militairen trof Anne op

haar pad doordat ze via haar man ook gelieerd was aan het bekende militaire geslacht In de Betou. Aan het hoofd hiervan stond Pieter In de Betou (omstr. 1755-1824), een broer van Mullers moeder. Deze Pieter, artillerieofficier en laatstelijk directeur van de grofgeschut gieterij te Den Haag met de rang van generaal-majoor titulair, had, naast drie dochters, maar liefst vier zonen, Coenraad Hendrik (omstr. 1790-1845), Jan Coenraad Hendrik (1790-onbekend), Hendrik Jan Jacob Coenraad (omstr. 1798-1838) en Carel Johan (circa 1807-1879), die artillerieofficier waren. Ook onder hun nageslacht bevonden zich militairen.

Wat Anne het meest inspireerde tot het schilderen van militairen – de tijdsgeest of de vele militairen in haar directe omgeving – valt uiteindelijk moeilijk met zekerheid te zeggen. Zeker is dat ze genoeg schilderijen met militairen kon slijten aan familieleden, al dan niet als geschenk.

Deze bijdrage is gebaseerd op de publicatie: Louis Ph. Sloos, 'Penseelprinses tussen militairen. Schilderes Anne Julia Marie Muller-von Daehne (1787-1857) en haar inspiratiebron', in: *Gen. Tijdschrift voor familiegeschiedenis* 22 (2016) 66-69.

INTRODUCTIE NIEUWE BESTUURSLEDEN SVNMM



Eind 2021 ben ik lid geworden van het bestuur van de SVNMM. Tijd dus om mij aan u voor te stellen! Ik ben in 1961 in Zwolle geboren als zoon van een slager. Ik had echter meer op met techniek, dus werd het totaal wat anders dan slager. Na de KMA (1979 - 1984) ben ik als Officier Techniek bij de Koninklijke Luchtmacht beland. Ik ben als Hoofd Werkplaatsen begonnen op de Vliegbasis Soesterberg bij de toenmalige Groep Lichte Vliegtuigen (Alouette III en BO-105CB). Soesterberg is dus ook voor mij persoonlijk een bakermat!

Na functies bij 299 squadron op Vliegbasis Deelen, Staf Commando Tactische Luchtmacht in Zeist, Directie Materieel KLu in Den Haag ben ik in 1996 voor de tweede keer op Soesterberg beland.

Deze zes jaren stonden volledig in het teken van de oprichting van de Luchtmobiele Brigade, maar nu met de Chinook en de Cougar. Oefeningen in Polen, de ondersteuning van de eerste uitzendingen in de Balkan en Eritrea vormden de hoofdmoot van de werkzaamheden. Een steile leercurve voor alle betrokkenen!

De Hogere Stafvorming en dus de onvermijdelijke staffuncties in Den Haag volgden. In 2006 ben ik geplaatst op de Vliegbasis Eindhoven, o.a. als plaatsvervangend commandant. Door de uitzending mijn directe chef naar Afghanistan kon ik gelijk vol aan de bak. Een reorganisatie, de invoering van de militaire luchtvaartseisen, maar vooral de ondersteuning van de uitzendingen hielden ons letterlijk dag en nacht bezig. De meeste indruk maakte de terugkeer van stoffelijke overschotten. Het verdriet, maar ook de troost van een waardige ontvangst, hebben voor altijd een emotioneel plekje gekregen.

Het was een voorrecht om daarna in 2009 een jaar te mogen studeren aan het Royal College of Defence Studies in hartje Londen. Vooral politiek strategische onderwerpen stonden op het menu, met extra aandacht voor China. Van 2010 tot 2014 volgde een plaatsing als National Deputy

in het F-35 Joint Program Office in de buurt van het Pentagon. Dit was de periode van de politieke besluitvorming rond de aanschaf van de F-35. *'Never a dull moment!'*

De laatste jaren heb ik doorgebracht bij de Defensie Materieel Organisatie, verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van vliegend materieel. In de maand van de opening in 2014 hebben we met een personeelsuitje al het NMM bezocht. Het enthousiasme van de bezoekers liep zo hoog op, dat we met moeite iedereen op tijd terug in de bus kregen voor het geplande avondeten. Vanaf die tijd draag ik het NMM al een warm hart toe, een museum dat de moeite waard is om bezocht te worden.

Op 1 mei 2020 kwam met het functioneel leeftijdsontslag een einde aan ruim 40 mooie jaren bij Defensie. Ondanks corona wisten de collega's er een speciaal afscheid van te maken. Naast extra tijd voor vrouw, kinderen en kleinkinderen is het nu ook tijd voor andere leuke dingen zoals golfen, geschiedenis, genealogie en straks weer reizen. Amersfoort is gelukkig niet ver van Soesterberg. Ik hoop dat ik met mijn ervaring een nuttig steentje kan bijdragen aan het mooie NMM.

Han Schoorlemmer



Sinds september 2021 mag ik, Edwin Ouwejan, deel uitmaken van het bestuur van de Stichting Vrienden Nationaal Militair Museum. Een korte introductie van mijzelf.

Ik ben 52 jaar, getrouwd met Nicolette en samen hebben wij drie kinderen waarvan de jongste nog thuis woont. Wij wonen al bijna 30 jaar in Leidschendam-Voorburg, maar ik ben geboren en getogen in Den Haag en voel mij nog steeds een beetje een Hagenaar.

Op dit moment werk ik voor het ministerie van Economische Zaken en Klimaat als regioambassadeur in Oost-Nederland. Als regioambassadeur vertegenwoordig ik het ministerie in Overijssel en Gelderland en ben ik het spreekwoordelijke oliemannetje tussen bedrijven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en medeoverheden in beide provincies en "Den Haag". Wat ik leuk vind aan dit werk is de diversiteit in onderwerpen en in gesprekspartners en het voortdurend zoeken naar meer samenwerking tussen mijn ministerie en regionale partijen.

Eind 2021 ben ik toegetreden tot het bestuur van de Stichting Vrienden Nationaal Militair Museum. In het NMMagazine stond een oproep van onze voorzitter Freek Groen voor nieuwe bestuursleden en die oproep kwam voor mij op het juiste moment. Ik vind het belangrijk om naast mijn werk ook tijd te besteden aan zaken die mij raken. En het NMM en zijn voorgangers hebben altijd in bijzondere plek in mijn hart gehad. Als kind waren de bezoeken aan het

legermuseum in Leiden en het Militair Luchtvaart Museum in Soesterberg, hoogtepunten van het jaar. Het zijn mooie jeugdherinneringen; samen met mijn opa dwalen door het legermuseum en zijn verhalen te horen over de loting voor de dienstplicht, de schurende staande kraag van het uniform, de mobilisatie en de oorlog.

In het verleden heb ik met veel plezier geschreven aan de nieuwsbrieven van het Legermuseum, maar na de vorming van het NMM is het contact tijdelijk wat minder geweest. Sinds enkele jaren ben ik lid van de Stichting en nu dus ook bestuurslid. Mijn wens is dat wij jonge mensen geïnteresseerd weten te houden voor onze geschiedenis en de rol die de krijgsmacht hierbij speelt. Het NMM speelt hierbij een grote rol en de SVNMM kan het NMM hierin steunen. Hoe ik dit nu kan gaan invullen is nog een kwestie van uitzoeken, maar ik verheug mij op de mooie samenwerking met het NMM en de Vrienden.

Edwin Ouwejan



Ik ben toegetreden tot het bestuur SVNMM om de plaats van mijn zeer gewaardeerde oud-collega Wim Visee over te nemen.

Ik heb een hele mooie carrière binnen Defensie mogen doorlopen. In 1980 ben ik als adelborst van de Zeedienst aangetreden voor de officiersopleiding van het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder. Ik heb vele mooie varende en vliegende plaatsingen mogen doorlopen bij de Marine. Later werd het natuurlijk meer (be-) sturend bij zowel Marine, Luchtvaart, Defensie Materieel Organisatie (DMO) als NATO.

De hoogtepunten uit mijn loopbaan zijn

het commando over vliegtuigsquadron 860 met de Lynx (toen nog marine) en het commando over het Defensie Helikopter Commando, waarmee ik mocht afsluiten.

Een hele interessante en intensieve periode was de reorganisatie van het DHC, waarin ik als jonge marinekolonel deze ingewikkelde klus tot een goed einde mocht brengen binnen de luchtmachtstaf en de Bestuursstaf. De integratie van het personeel van alle helikopters op Soesterberg, Gilze-Rijen, de Kooy en VB Leeuwarden. In deze periode van reorganisatie, maar ook later als Chef-Staf en commandant DHC heb ik met veel plezier leiding mogen geven aan gemengde teams van luchtmachters, marinemensen en landmachters.

Het was allemaal niet zo verschrikkelijk anders om met andere krijgsmachtdelen samen te werken dan dat velen veronderstelden. Van de onderlinge collegialiteit heb ik alleen maar enorm kunnen genieten. Ik prijs me gelukkig dat ik in mijn laatste functie gelijktijdig 3 heren (dames was overigens ook prima geweest) van verschillende Operationele Commando's heb mogen dienen. Als

commandant DHC de Luchtmacht, als Groepsoudste Marine Luchtvaart Dienst de Marine en als plaatsvervangend commandant 11 Air Mobile Brigade (AMB) de Landmacht. Hoe Paars kan je het krijgen.

Sinds mijn Functioneel Leeftijd Ontslag (FLO) ben ik actief in verschillende vrijwilligersorganisaties zoals Humanitas West-Friesland en de cliëntenraad van de Zorgkoepel in West-Friesland. Verder geef ik volleybaltraining en heb ik een aantal hobby's die me van de straat houden.

Nu kan ik als vroeg gepensioneerde (FLO-er) wederom in een mooie paarse setting herinneringen aan de krijgsmacht levend maken en houden. Een leuke nieuwe klus. Als vader van 3 onafhankelijke volwassen en uitwonende kinderen en opa van een mooie kleindochter heb ik best wat tijd over om daar enthousiast invulling aan te geven. Mijn partner en hond vergeven me vast dat ze nog een beetje aandacht moeten delen met de vrienden van het museum.

Gerhard Polet

DE F-16 IN NEDERLANDSE DIENST

DOOR QUIRIJN VAN DER VEGT

In de tweede helft van de jaren zestig startte de Koninklijke Luchtmacht de zoektocht naar een vervanging van de F-104 Starfighter. Een langdurig keuze- en aanschaftraject resulteerde in 1975 tenslotte in de aanschaf van de General Dynamics F-16. Op het moment van afzwaaien, naar verwachting in het jaar 2024, heeft dit Amerikaanse jachtvliegtuig ruim 45 jaar het gezicht van het Nederlandse jachtvliegwapen bepaald. Sinds zijn introductie in Nederlandse dienst is het vliegtuig vrijwel onafgebroken ingezet. Blijf hun operatieterrein ten tijde van de Koude Oorlog nog beperkt tot het NAVO-grondgebied, na de val van de Berlijnse Muur eind 1989 waren Nederlandse F-16's achtereenvolgens actief op de Balkan, in Afghanistan, Libië en het Midden-Oosten.

'Lichtgewicht'

In 1967, het jaar dat de NAVO met *Flexible Response* een nieuwe strategie aannam om zich te beschermen tegen het 'communistische gevaar', begon de KLu zich te oriënteren op de opvolging van haar vloot F-104's. Dit ranke jachtvliegtuig, ook wel 'raket op wielen' genoemd, paste prima in de op nucleaire middelen geënte strategie van voorheen. De nieuwe strategie echter, waarin de nadruk lag op het zo lang mogelijk voeren van het gevecht met conventionele wapens, stelde andere eisen aan een toestel. Nadat een Nederlandse poging om met Duitsland, België, Italië, Canada en Groot-Brittannië een *multirole* gevechtsvliegtuig te ontwikkelen op een teleurstelling uitliep, nam de KLu het heft in eigen hand. Op een grondige marktverkenning van alle in aanmerking komende typen volgde begin jaren zeventig een nationale evaluatiefase. Het kandidatenlijstje was in de zomer van 1972 teruggebracht tot drie stuks; de Franse Mirage F-1, de Zweedse JA 37 Viggen en de Amerikaanse P-530 Cobra (YF-17), waarvoor offertes werden aangevraagd. Bij dit trio voegde zich nadien nog een vierde kandidaat, de Model 401 van General Dynamics, de voorloper van de F-16. Dit ontwerp dong mee naar de inmiddels door de Amerikaanse luchtmacht opgestarte *Lightweight Fighter*-competitie voor een goedkope jager ter aanvulling op de dure F-15 Eagle luchtverdedigingsjager. Deze competitie liep uiteindelijk uit op een tweestrijd tussen de YF-17 en YF-16, waarbij die laatste in januari 1975 als winnaar uit de bus kwam.

Inmiddels had de nationale evaluatie een internationaal karakter gekregen, toen Nederland, België, Denemarken

De krachtige F-100-straalmotor geeft de F-16 een enorme bak vermogen. (NIMH)



en Noorwegen in 1974 op initiatief van de Noorse defensie-minister besloten bij de vervanging van hun verouderende luchtvloten samen op te trekken. De door de bewindslieden ingestelde Stuurgroep rapporteerde eind januari 1975 dat de F-16 in operationeel en technisch opzicht beide Europese opponenten ver achter zich liet. Bovendien was het goedkoper in aanschaf en exploitatie, terwijl de Amerikaanse regering toezegde zelf 650 F-16's aan te schaffen en de Europese landen een lucratieve industriële deelname aan het licentiebouwprogramma in het vooruitzicht stelde. Nadat ook de laatste politieke hobbels genomen waren, zo hield het francofiële Brussel lang vast aan de Franse Mirage en liep het vervangingsdossier in Nederland uit op een hoogoplopend conflict tussen PvdA-defensie-minister Henk Vredeling en zijn eigen politieke partij, zetten de ministers van de vijf deelnemende landen in juni 1975 hun handtekening onder een memorandum.

Met de ondertekening verplichtte Nederland zich tot de aanschaf van in eerste instantie 84 F-16's, een aantal dat na een viertal vervolgbestellingen uiteindelijk zou oplopen tot 213 stuks. Een gedeelte daarvan diende ter compensatie van de onvermijdelijke vredesverliezen, het restant als vervanging van de eind jaren tachtig tactisch en technisch



verouderde NF-5. Met de omscholing van het laatste NF-5-squadron op de F-16 ging begin jaren negentig de lang gekoesterde KLu-droom van standaardisatie op één jachtvliegtuigtype in vervulling. Op het hoogtepunt vlogen negen squadrons met deze jager. Na aanvankelijke aanloopproblemen rolden bij Fokker, dat naast de productie van vliegtuigonderdelen tevens zorgdroeg voor de samenbouw van alle voor Nederland en Noorwegen bestemde F-16's, vanaf 1981 in een gelijkmatig tempo nieuwe vliegtuigen van de eindlijn. Fokker was één de Nederlandse bedrijven die profiteerde van het licentiebouwprogramma, naast DAF, Hollandse Signaal Apparaten, Simmonds en De Oude Delft. De 213e en laatste F-16 werd in 1992 overgedragen, dertien jaar nadat de KLu op 6 juni 1979 haar eerste 2 exemplaren in ontvangst had genomen.

Koude Oorlog

Met de invoering van de F-16 stapte de KLu het digitale tijdperk binnen. De analoge cockpitinstrumenten van de Starfighter werden ingeruild voor een *fly-by-wire*-systeem, waarbij de vlieger de stuurvlakken niet langer

rechtstreeks, maar door tussenkomst van een computer bediende. In combinatie met de krachtige F-100-straalmotor resulteerde dit in een ongekende wendbaarheid, die voor de vlieger overigens wel gepaard ging met een hogere fysieke belasting. Roken en overmatig alcoholgebruik behoorden spoedig tot het verleden. Andere noviteiten waren onder meer de positionering van de grote luchtinlaat onder de neus, de achterover gekantelde stoel en besturing via de *sidestick controller*, een kleine joystick aan de rechterzijde van de vlieger. De omschakeling op de F-16 vereiste wel enige gewenning, zowel van de vliegers als van het grondpersoneel. Dat vertaalde zich in de beginjaren onder andere in een relatief hoog aantal vliegongevallen. Bovendien viel ook de inzetbaarheid van het nieuwe 'raspaard' aanvankelijk erg tegen. Tekorten aan jachtvliegers, technisch personeel en reservedelen, alsmede veelvuldige modificaties aan de F-16-vloot, waren daar mede debet aan.

Het 'Leeuwarder' 322 Squadron werd in september 1981 als eerste KLu-eenheid volledig operationeel aan de NAVO aangeboden in de taken *Fighter Bomber Attack* (conventionele grondaanvallen) en *Limited Air*

Superiority (luchtverdediging). Met de beveiliging van het Nederlandse luchtruim (*Air Policing*) kende het ook een nationale taak. In een tempo van gemiddeld één per jaar converteerden nadien de andere squadrons. Vermeldenswaard zijn de conversie van 311 en 312 Squadron, beide zogeheten *dual capable* squadrons met een conventioneel-nucleaire dubbeltaak, en 306 Squadron, dat vloog met tot (foto) verkenner omgebouwde toestellen; de F-16A(R). Nederland was het enige land ter wereld dat de F-16 inzette als verkenningplatform.

Tijdens de Koude Oorlog lag de nadruk op 'laag en hard' vliegen om de hechte, gelaagde luchtverdediging van het Warschaupact te verschalken. Vliegers volgden de contouren van het terrein om, vliegend onder het radarbereik, onopgemerkt het doelgebied te naderen en hun doelen met ongeleide 'domme' bommen uit te schakelen. Tot de aan de Nederlandse F-16-squadrons toegewezen aanvalsdoelen in de eerste uren van een conflict behoorden vijandelijke vliegbases, commandocentra en radarstellingen in Oost-Duitsland. Om het laagvliegen te beoefenen week de KLu grotendeels uit naar het buitenland, in eerste instantie naar de Duitse oosterbuur, vanaf 1987 naar Canada, waar

F-16's op de flightline van Amendola. Op de voorgrond drie 'domme' Mk.84-bommen. (NIMH)



De bubble canopy verschaft de F-16-vlieger een 360 graden rondom zicht. (NIMH)



vliegbasis Goose Bay tot 2003 een KLu-detachement herbergde.

De vliegers hielden hun vaardigheden op peil in een keur aan kleine en grotere oefeningen, waarvan de internationale oefeningen *Red Flag*, *Maple Flag* en de *NATO Tactical Air Meet* het meest in het oog sprongen. Een enkele keer maakte de gesimuleerde vijand plaats voor het echte werk. Met de onderschepping van een Sovjet Tu-95 Bear bommenwerper boven de Noordzee schreef het nieuwe jachtvliegtuig in september 1982 de eerste zogeheten *Alpha scramble* op zijn naam. In 1983 en 1987 (3 keer) kreeg de 'Berenjacht' een vervolg.

Expeditionair

De val van de Berlijnse Muur in 1989 markeerde het (voorlopige) einde van de Koude Oorlog. Politici in tal van landen haastten zich om het 'vrede dividend' te innen. Ook de KLu ontkwam niet aan bezuinigingen. In een stapsgewijze reductie werd het operationele vliegtuigbestand midden jaren negentig teruggeschroefd tot 108 F-16's, verdeeld over een zevental squadrons en drie vliegbases. De vrijgekomen middelen mocht de KLu investeren in een operationele 'facelift', ofwel een *Mid Life Update* (MLU), voor de resterende toestellen. Operationele en technische levensduurverlengingen, waarvan de F-16 er in zijn nog korte carrière in de vorm van o.a. de *Operational Capability*

Upgrade (OCU), *Pacer Loft* en *Pacer Slip* reeds de nodige had ondergaan, stelden het jachtvliegtuig in staat tot ver in de 21e eeuw relevant te blijven. De MLU, in combinatie met de aanschaf van bijbehorende 'slimme' wapens en sensoren, transformeerde de F-16 van een 'mooi weer'-jager in een *all weather*-gevechtvliegtuig, even goed inzetbaar bij dag als nacht en onder slechte weerscondities.

De operationele opwaardering van de F-16 voltrok zich terwijl de Nederlandse eenheden volop actief waren op de Balkan. De Golfoorlog en de Balkanoorlogen leerden de NAVO belangrijke operationele lessen. Dit resulteerde in een accentverschuiving van operaties van lage naar middelbare hoogte, onder dekking van elektronische stoommiddelen en gebruikmakend van 'slimme' munitie als lasergeleide bommen of raketten. Ten tijde van operatie *Deny Flight* in 1993, de handhaving van het door de VN ingestelde vliegverbod boven Bosnië-Herzegovina, bestond het Nederlandse F-16-detachement op de Italiaanse vliegbasis Villafranca nog uit een mix van standaard F-16's en vliegtuigen op OCU-standaard. De langdurige uitzending onderstreepte het nieuwe, expeditionaire takenpakket van de Nederlandse krijgsmacht in het post-Koude Oorlogtijdperk. Voor de KLu was het de eerste uitzending sinds haar

inzet in Nieuw-Guinea, meer dan drie decennia eerder.

In juli 1993 breidde de NAVO het takenpakket uit met luchtsteun aan de blauwhelmen op de grond, naast het afdwingen van het vliegverbod. Voor de KLu vormde de taakuitbreiding een goede graadmeter om het door haar ontwikkelde *swing role*-concept, waarbij F-16's zowel voor luchtverdediging als het aanvallen van gronddoelen konden worden ingezet, onder oorlogscondities te toetsen. In de jaren die volgden zouden de Nederlandse F-16's drie keer gewapenderhand optreden: in november 1994 als onderdeel van een NAVO-luchtaanval op vliegbasis Udbina in Kroatië; in juli 1995, toen zij luchtsteun boden aan beleagde Nederlandse VN-militairen in Srebrenica; en tussen augustus en september 1995, als onderdeel van *Deliberate Force*, een NAVO-bombardementscampagne in reactie op een bloedige Bosnisch-Servische mortieraanval op een markt in Sarajevo. Gedurende het conflict vlogen F-16A(R) verkenningmissies om de situatie te helpen monitoren.

Het KLu-detachement ging in oktober 1996 op in de Nederlands-Belgische *Deployable Air Task Force*. F-16's van deze binationale taakgroep, die in januari 1999 'thuisbasis' Villafranca voor het zuidelijker gelegen Amendola verruilden, vlogen twee maanden later hun eerste oorlogsmisies in het kader van operatie *Allied Force*. Bij aanvang van dit NAVO-offensief, ingezet om de etnische zuiveringen door Joegoslavische leger- en politie-eenheden en ongeregelde milities in Kosovo een halt toe te roepen en de Serviërs tot een gang naar de onderhandelingstafel te dwingen, was het eerste KLu F-16 squadron inmiddels operationeel op de MLU. Als om de nieuw verworven mogelijkheden te onderstrepen schoot een op MLU-standaard gebrachte F-16 op de eerste nacht met een radargeleide AMRAAM-raket een MiG-29 jachtvliegtuig neer. Verder verwierf de KLu met dank aan haar Amerikaanse contacten versneld *targeting pods*, waarmee de F-16's hun eigen doelen konden 'aanstralen' ten behoeve van de inzet van lasergeleide munitie. De eerste succesvolle inzet

Een F-16A scheert laag over het bosrijke Canadese landschap. (NIMH)



van deze doelaanwijsapparatuur vond plaats op 28 april, tijdens een bombardement van een vliegveld in Montenegro. Het gros van de tijdens de campagne afgeworpen munitie betrof echter ongeleide bommen. De bescheiden inzet van lasergeleide wapens tijdens *Allied Force* vormde evenwel een voorbode voor een 'humanere' wijze van oorlogvoeren, waarbij burgerslachtoffers en nevenschade niet langer werden getolereerd. Afghanistan vormde het eerste oorlogstheater waar luchtmachtstrijdkrachten zich in hoofdzaak bedienden van 'slimme' munitie.

Nieuwe strijdtonelen

In oktober 2002 streken zes Nederlandse F-16's neer op vliegbasis Manas, Kirgizië. Zij vormden de voorhoede van de Nederlandse bijdrage aan operatie *Enduring Freedom*, de strijd tegen terreur in reactie op de bloedige aanslagen op '9/11'. De jachtvliegtuigen maakten deel uit van een gecombineerd Noors-Deens-Nederlands F-16-detachement, de *European Participating Air Forces*. Hun takenpakket omvatte het geven van tactische luchtsteun en het leveren van *show of presence*, waarbij de (hoorbare) aanwezigheid van de vliegtuigen vaak genoeg was om een dreigende situatie te de-escaleren. In het uiterste geval zetten de F-16's het boordkanon of GBU-12-bommen in. Toen de F-16's na een jaar huiswaarts keerden stond de teller op vijf keer wapeninzet.

In maart 2005 volgde een tweede uitzending naar Afghanistan, toen zes F-16's Nederlandse Apaches aflostten ter ondersteuning van de NAVO-geleide *International Security Assistance Force*. Deze uitzending markeerde het begin van een jarenlange onafgebroken presentie van de Nederlandse jachtvliegtuigen boven het Afghaanse landschap. In 2006 verruilde het F-16-detachement de hoofdstad Kaboel voor het zuidelijker gelegen Kandahar, vanwaar de F-16's in een betere positie waren om steun te bieden aan de Nederlandse militairen in de roerige provincie Uruzgan. Het kwam in deze jaren vrijwel dagelijks tot wapeninzet. Eind 2011 volgde een laatste verhuizing, ditmaal naar vliegbasis Mazar-e-Sharif, ter ondersteuning van de Nederlandse politietrainingsmissie in Kunduz. Op 1 juli 2014 zeiden de Nederlandse F-16's Afghanistan tenslotte vaarwel.

Gelijktijdig met de uitzending naar Afghanistan leverde de KLu van maart tot oktober 2011 ook een bijdrage aan de NAVO-operatie *Unified Protector*, bedoeld om het geweld van de Libische dictator Moammar Khadaffi tegen zijn eigen bevolking te stoppen. De inzet van de zes Nederlandse F-16's bleef strikt beperkt tot *air policing*, het toezien op de naleving

van het vliegverbod. Zij werden niet ingezet tegen gronddoelen. Dat was drie jaar later wel anders, toen de KLu vanaf oktober 2014 met een F-16-detachement deelnam aan de strijd tegen de terreurbeweging Islamitische Staat. Opererend vanaf een Jordaanse vliegbasis vlogen de F-16's merendeels *armed overwatch*-missies, waarbij zij Iraakse regeringstroepen en Koerdische Peshmerga in respectievelijk het midden en noorden van Irak ondersteunden. In een later stadium opereerden de F-16's ook boven Oost-Syrisch grondgebied. Op 31 december 2018 kwam de F-16 missie in het Midden Oosten ten einde, na 15.000 vliegreuren in ruim 3.000 vluchten, waarin vele honderden gronddoelen waren uitgeschakeld.

Het was de laatste uitzending voor het slinkende F-16-bestand van de KLu. Van de negen squadrons waarover de KLu ooit beschikte resteert er anno 2022 nog maar één. 312 Squadron, belast met luchtruimbewaking en de nucleaire *strike*-taak, zal naar verwachting in 2024 als laatste eenheid zijn F-16's inruilen voor de nieuwe, 5e generatie F-35. Daarmee komt het Nederlandse F-16-tijdperk na pakweg 45 jaren dan definitief ten einde.

WAT NU?

DOOR DIRK STAAT

Nu we met z'n allen een beetje bekomen zijn van de eerste schrik over de 'speciale militaire operatie' in Oekraïne (en niet DE Oekraïne) dringt de vraag zich op hoe dit nu allemaal verder moet en gaat. Geen geringe opgave voor uw toegewijde columnist, want de ellende met het voorspellen van de toekomst is, dat het in de toekomst ligt. Maar met wat fris realisme valt er misschien toch iets zinnigs over te zeggen. Waar we naar kijken is de uitvoering van een plan van Poetin. Een weliswaar brak en steeds aangepast plan, vol zelfoverschatting en hybris, maar niettemin een plan. De kleine spion is uit op het herstel van de imperiale grootheid van de voormalige Sovjetunie (of die van het 19e-eeuwse Rusland, wie zal het zeggen). Cynici beweren dat dat niet klopt, en dat het Vlad de Usurpator alleen gaat om persoonlijk, geldelijk gewin. Ik sluit het niet uit. Vergeet niet dat hij misschien wel het rijkste staatshoofd ter wereld is. Hoewel hij naar eigen zeggen slechts anderhalve ton per jaar verdient, variëren de schattingen over zijn werkelijke vermogen tussen de 2 en 200 miljard dollar. Dat laatste bedrag komt van Bill Browder, en die kan het – hoewel hij niet geheel onbevooroordeeld is – weten. Google hem maar eens. Dat zou Poetin de rijkste mens op de planeet maken, en dat soort types heeft per definitie nooit genoeg. Maar laten we de eerste hypothese volgen.

Alles wat sinds de onvoorziene en razendsnelle val van de Sovjetunie is misgegaan doet Poetin pijn. Het verlies van prestige. Het verlies van deelrepublieken die onafhankelijk werden; voormalige bufferstaten (Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije) en, tot overmaat van ramp, voormalige deelrepublieken (Estland, Letland en Litouwen) die lid werden van de NAVO. En het grote buurland Oekraïne, dat maar niet in de pas wil lopen. Deze schade moet worden hersteld. Poetin steunt wrede dictators in satellietstaten als Belarus, Tsjetsjenië en Kazachstan en afscheidingsbewegingen in Georgië en Moldavië. In Oekraïne bezette hij

in 2014 de Krim en –feitelijk– ook een deel van de Donbas. Hij schakelde in eigen land effectief de oppositie uit en zelfs tot ver over de Russische grens worden critici vermoord. Ook de pers werd gelijkgeschakeld. Hoewel YouTube in Rusland nog functioneert, is het zo'n beetje de enige Westerse 'nieuwsbron' die er nog is. En de meeste Russen lijken effectief geïndoctrineerd: Poetin heeft een approval rate waar veel democratische leiders alleen maar van kunnen dromen. De laatste weken gaat het militair ook weer wat beter met de Russen, hoewel de Oekraïners ze voor elke meter een hoge prijs laten betalen.

Hoe nu verder?

Oekraïne heeft, ondanks veel stoere praat, de economie noch de manpower om de oorlog langer vol te houden dan Rusland. De VS, de EU en de NAVO zijn begripvol en behulpzaam, maar echt zware wapens of moderne gevechtsvliegtuigen worden niet of heel zuinigjes geleverd. Een volwaardig Oekraïens lidmaatschap van de EU lijkt uitgesloten: niemand wil serieus de handen in dit wespennest steken. Poetin kan elk moment met zijn spetsialnaya voyennaya operatsiya stoppen, maar niets houdt hem tegen om over een tijdje opnieuw te beginnen. Rusland is nog steeds een nucleaire supermacht. En economische sancties hebben nog nooit serieus iets opgeleverd. Niet tegen Iran, niet tegen Venezuela en niet tegen Noord-Korea. De gewone mensen hebben het daar zwaar, dat wel.

Oekraïne gaat verliezen. Het zal de facto een bufferstaat worden, of in ieder geval de door Rusland veroverde gebieden voorgoed kwijt zijn. Dat is ouderwetse machtspolitiek. Het is niet anders.

Is dat het dan? Ja en nee. Want binnen één week kwamen Zweden en Finland bij de NAVO en werd Oekraïne kandidaat-lid van de EU. De NAVO legt 300.000 militairen aan de Oostgrens (dat waren er 40.000). En dat had tot voor kort toch ook niemand kunnen voorspellen.

VERSCHOLEN IN DE LOMMERRIJKE OMGEVING VAN HET NMM

DOOR MICHIEL DULFER

Naar aanleiding van de behandeling van het stuk in het NMMagazine jaargang 8 nummer 1 over het standbeeld van generaal Snijder komt in de redactiecommissie ter sprake dat er wel meer objecten op het terrein van de voormalige vliegbasis Soesterberg te vinden zijn die het waard zijn onder de aandacht van de vrienden van het NMM te worden gebracht. Er wordt gewag gemaakt van een heuse atoomvrije bunker. De oorlog in de Oekraïne en de dreiging van Poetin niet te schromen om kernwapens in te zetten maken het interessant eens een kijkje te gaan nemen. Je weet maar nooit; wellicht is het mogelijk een plekje in de bunker te reserveren als het erop aankomt. Toch duurt het even de betreffende 'subject matter expert' te lokaliseren. Het is Herman van den Berg: gids bij zowel 'Utrechts landschap en het NMM'. Een afspraak is vervolgens snel gemaakt en op 20 mei staan Herman en ik op het zogenoemde shelterpark noord van de voormalige vliegbasis naar bunker 600 te kijken. Een in 2008 aan het Utrechts landschap overgedragen bunker die op het moment vrijwel leeg is, maar waarvan het plan is om het in te richten om de bezoeker een beeld te geven hoe zo'n bunker er eind vorige eeuw uit zag.

Shelterpark (zo genoemd naar de shelters voor de gevechtsvliegtuigen) noord is een gebied dat eind jaren '70, begin jaren '80 is gebouwd. In tegenstelling tot wat ik dacht is de bunker bovengronds gebouwd en (enigszins tot mijn opluchting) hoeven wij niet via steile ladders af te dalen tot ver onder de grond. De NBC- bunker (nucleair, bacteriologisch, chemisch), zoals het gebouw officieel heet, is een zogenoemde 'Squadron Operations Facility' waar in geval van een aanval van de Sovjet-Unie een stafelement van het squadron en gevechtsvliegers van in totaal 75 personen gedurende 3 tot 4 weken konden verblijven. Voor de 'groundcrews' was een andere bunker iets verderop bestemd, waar zo'n 80 personen in konden verblijven. Een voltreffer zouden de imposante betonnen constructies

volgens de bevroren gids Herman waarschijnlijk niet doorstaan hebben maar de doelstelling was dan ook mens en materieel bescherming te bieden tegen explosies in de directe omgeving in een tijd waar nog niet echt sprake was van precisie munitie. Een Oost-Europese stafkaart uit de Koude Oorlog, aangeboden door een Poolse generaal in 2019, getuigt ervan dat de kans groot was dat er 'in de directe omgeving' gebombardeerd zou worden. Of zoals Herman wijzend naar de kaart zegt: "dat rode symbooltje van een bom daar op de kaart staat er niet voor niets".

De historie van Shelterpark noord is ontegenzeggelijk een stuk contemporaine militaire geschiedenis en het is goed te horen

dat er energie in gestoken wordt om dit stuk geschiedenis te bewaren. Met enige teleurstelling in zijn stem vertelt Herman aan het begin van de rondleiding dan ook hoe een andere bunker op het terrein verloren ging aan daadkracht van de provincie en vrijwel direct na afstoting van de vliegbasis gesloopt werd. Maar naast contemporaine geschiedenis voor de rest van Nederland is het voor militairen van mijn generatie ook een stuk weemoed. Eenmaal in de bunker ruik je 'de geur van weleer'. Ditmaal niet uit Nederlands-Indië maar uit kazerne Seedorf, Zeven, West-Duitsland. Ik herkende de geur direct uit de kelders onder de eskadrons legerings-/ stafgebouwen die ook voorbereid waren als NBC-beschermende ruimtes.



Gereed voor gebruik.

Via de druksluis betreden wij de ontsmettingsruimte en de ontsmettingssluis van de bunker. Het is leuk om zowel in deze ruimte door middel van een tableau van bekende personen uit de jaren van de Koude Oorlog, als in de grote briefingroom in het werkgedeelte van de bunker te zien dat er tal van activiteiten worden georganiseerd om de recente geschiedenis onder de aandacht te blijven brengen. Een poster uit oktober 2019 die uitnodigt 'de geheimen van de Koude Oorlog' te ontdekken getuigt daarvan. Maar ook een toneelstuk met als titel "de zaak Oppenheimer" werd tijdens het Koude Oorlog weekend in de bunker opgevoerd. Ook hangen her en der foto's om een indruk te krijgen/ geven hoe de bunker er na de herinrichting uit moet komen te zien.



Herman van den Berg: "dat rode symbooltje van een bom daar op de kaart staat er niet voor niets"

Ronduit imposant zijn de twee machine ruimtes met hun generatoren en koolstoffilters voor de luchtvoorziening van de bunker. Generatoren en filters staan erbij alsof je maar een schakelaar hoeft om te zetten en de machines het werk waarvoor ze bestemd waren gaan doen.

Ondanks het feit dat de NBC-bunker (gelukkig) nooit voor zijn eigenlijke oorlogstaak gebruikt hoefde te worden, is er wel in de loop der tijd volop gebruik van gemaakt. Zo weet Herman te vertellen dat met name de bezoekende Amerikaanse squadrons er gebruik van maakten bij oefeningen. Hierbij werden grote vrachtvliegtuigen vol met meubilair en kantoorbenodigdheden ingevlogen en was de bunker volop in gebruik. Oefeningen die volledig in overeenstemming met de Amerikaanse militaire instelling uiterst serieus verliepen. Zo vertelde Herman over een bezoek van oud 'Wolfhounds' personeel van 32nd (US) Air Operations Squadron 2 jaar geleden aan Soesterberg, waarbij ze nog steeds met enige verbazing spraken over hoe 'easy going' zij de Nederlanders soms vonden. Maar ook na het vertrek van de Amerikanen in 1994 werd de bunker tot 2008 nog veelvuldig gebruikt bij oefeningen door Nederlandse eenheden.



Mooi dat ook de welstandscommissie van de gemeente Soest zijn goedkeuring hecht aan de bouw van de NBC-bunker (zo blijkt uit het stempel rechtsonder)

Zo zie je maar weer wat er ook buiten ons prachtige museum nog te zien is. Bij het afscheid nemen maken wij de afspraak om in het najaar een artikel in het NMMagazine te plaatsen over de oorspronkelijke Duitse schietbaan en het daar aanwezige monument voor de '33 van Soesterberg', ter nagedachtenis aan 33 Nederlandse verzetslieden die daar in 1942 gefusilleerd zijn door de Duitsers en die daar jaarlijks op 19 november worden herdacht.



Geen angst. Dit is een foto van een militaire stafkaart van een massaal aanvalsplan van het Warschaupact op West-Europa vanuit Polen anno 1970. Op dag 3 zouden de Poolse legers Nederland bereiken. De kaart was ondertekend door de toenmalige Poolse minister van Defensie, generaal Jaruzelski. In rood waren tactische (atoom-) bommen ingetekend op steden als Utrecht en Amsterdam. Hoewel!

VRACHTAUTO, ALGEMENE DIENST: 0,4TON, 4 X 2 66 YA DAF (KOERIER)

DOOR MICHAEL JANSEN

In 1974 bestelde het Departement van Defensie, bij DAF (Van Doorne's Automobiel Fabrieken*) een order voor 1200 stuks DAF YA-66. Deze voertuigen dienden voor een gedeeltelijke vervanging van een aantal NEKAF- en MUNGA-jeeps, die waren ingedeeld bij eenheden die opereerden in het zoals het toen nog werd genoemd het "Etappegebied". De aanschaf van deze voertuigen was een eerste stap in de vervanging van het voertuigenpark van de Koninklijke landmacht dat veelal nog dateerde uit de jaren '50 en '60. De aanschaf van dit specifieke voertuig moet dan ook gezien worden als een (goedkope) interim-oplossing. Als basis voor het voertuig diende de civiele DAF-66, die gebouwd is tussen 1972 en 1976. Voor het Ministerie van Defensie speelde destijds de volgende overwegingen om het voertuig aan te schaffen zoals relatief goedkope aanschafprijs, lage onderhoudskosten, eenvoudige bediening en voldoende reserveonderdelen en een ruim

bemeten net van DAF-dealers inclusief ter zake kundige monteurs.

Het voertuig wordt door een 4-cilinder viertakt benzinemotor aangedreven en is voorzien van vloeistofkoeling. Het motorvermogen wordt op de achterwielen overgebracht door een centrifugaalkoppeling, aluminium aandrijftras, het variomatic-systeem het differentieel en de z.g. "Dion" assen. De carrosserie is zelfdragend en doet, zeker als men in het voertuig zit, denken aan een bootconstructie. De carrosserie is in vergelijking met de civiele Daf 66 op diverse plaatsen versterkt en heeft men zelfs bij instap van de deuren en bevestiging van de brandstoftank hout gebruikt. De voorwielophanging bestaat uit torsiestaafvering, een stabilisator en telescopische schokbrekers (in militair jargon ook wel trilling veer dempers genoemd). De achteras is voorzien van bladveren

en schokbrekers. Het voertuig is feitelijk een cabriolet om de bemanning te beschermen tegen de weersinvloeden is het voertuig voorzien van een gecoate zeildoeken kap. Deze kap kan op een eenvoudige wijze naar achteren worden geklapt. Het voertuig is voorzien van twee uitneembare (rudimentaire) deurtjes. Zoals gebruikelijk was in die tijd kon de voorruit naar voren worden geklapt. Het voertuig is voorzien van vier zitplaatsen, waarbij de achterste twee kunnen worden ingeklapt om meer laadruimte te creëren. Het laadvermogen van het voertuig was vierhonderd kilo. Er is zelfs nog geëxperimenteerd om de DAF te voorzien van een tweetal draagbaren/brancards ten behoeve van gewondentransport, maar mij is niet





Familiefoto in NMM de DAF 66 naast haar grote broers.

bekend of deze ook daadwerkelijk zijn ingevoerd bij de Koninklijke Landmacht.

Door middel van handels op het dashboard kon warme of koude lucht worden toegevoerd naar de voorruit en het interieur. Dit laatste was in vergelijking met de NEKAF een ongekende luxe. Hoewel er in die tijd knutselaars/rijinstructeurs waren die illegaal, zelf een kacheltje inbouwden in hun Jeep, waren de meeste legervoertuigen niet of nauwelijks voorzien van een verwarming. Veelal werd in de winter volstaan met het aantrekken van het "Peking -pak" of een Jeepcoat, om enigszins warm te blijven.

De DAF YA 66 was vooral een geschikt voertuig als er werd opgetreden op verharde wegen en was ideaal voor colonne begeleiding door de Koninklijke Marechaussee, ordonnansdiensten en personeelsvervoer. Het was door zijn eenvoudige bediening, traploze variomatic-versnelling eenvoudig te bedienen. Dankzij zijn, voor een militair voertuig relatief hoge snelheid een ideaal voertuig voor commandanten en stafpersoneel. Een voertuig dat dankzij het "pienter pookje" even hard vooruit als achteruit kon rijden. Formeel was het verboden om met dit lichte tweewiel aangedreven voertuig in het terrein te rijden, maar soms kon dit niet anders. Om beschadiging aan het carter te voorkomen was het Dafje voorzien van een stevige bodemplaat. Door de relatief kleine wielen en

de lage bodemvrijheid (slechts 210 mm) kwam het voertuig makkelijk vast te zitten in het terrein. Door het lage gewicht van de auto en de eerdergenoemde bodemplaat, kon het voertuig meestal snel worden vlot getrokken door de bemanning. Maar voor "off the road- "rijden was het voertuig nooit bestemd c.q. ontworpen! In de Technische Handleiding van het voertuig was een rode bladzijde opgenomen met een aantal waarschuwingen voor de chauffeur. Zo mocht het voertuig zoals al eerder is genoemd, uitsluitend op verharde en onverharde wegen worden gebruikt. Het rijden op onverharde wegen waarin diepe sporen en/of kuilen voorkomen is niet toegestaan. Ook was het verboden om sneller dan stapvoets achteruit te rijden, omdat bij hoge snelheden het voertuig onbestuurbaar kon worden. Ook mocht er niet gereden of geparkeerd worden met een open huif of zonder deuren bij regen, sneeuw of hagel i.v.m. niet waterdichte apparatuur op het instrumentenpaneel. Het voertuig gereedschap was zeer bescheiden uitgevoerd en bestond uit een EHBO trommel, een Bahco, twee schroevendraaiers, een krik met slinger die ook gebruikt kon worden als wielmoersleutel en in voorkomend geval een doosje reservelampjes.

De elektrische installatie werd gevoed door een tweetal 12 Volt accu's en was voorzien van een wisselstroomdynamo. In voorkomend geval kon het voertuig ook voorzien worden van een tweetal boordradio's met een tweetal antennepotten. De maximumsnelheid was ongeveer 115 km/u en met een tankinhoud

van 50 liter, kon meer dan 500 km worden gereden. Voldoende voor een enkele reis van Nederland naar de zogenaamde Noord Duitse Laagvlakte!

De DAF YA 66, kan dus niet worden beschouwd als een Jeep (General Purpose), door het ontbreken van een specifieke 4x4 aandrijving en dient daarom te worden aangemerkt als een tussenvorm van jeep en een normale personenwagen. Het verving in die tijd de veel "duurdere" jeepachtige voertuigen waarvan de voorwielaandrijving weinig of niet werd gebruikt. Uiteindelijk werden de eerdergenoemde NEKAF, MUNGA-jeep en DAF 66 vervangen door de Land Rover.

Het is terecht dat dit kleine voertuigje deel uitmaakt van de vaste voertuigopstelling in ons museum. Naast de hele generatie van DAF militaire vrachtwagens in de collectie van het NMM, verdient dit voertuig terecht een ereplaats. De Daf 66 Koerier is een goed voorbeeld van Hollandse zuinigheid en Nederlands vernuft. Op internet wordt het voertuig ook wel spottend "Jarretel Jeep" genoemd, vanwege de unieke "variomatic" riem aandrijving.

*Eerder genoemd: Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek, maar in 1949 startte DAF met de productie van vrachtwagens en later ook personenwagens.

Ook in miniatuur verkrijgbaar!



VRIJWILLIGER IN HET NMM

DOOR ADRIAAN VAN HEMERT



Op verzoek van de redactie van het *NMM Magazine* een ontboezeming van een vrijwilliger.

Laat ik beginnen met mij voor te stellen. Ik ben Adriaan van Hemert, 72 jaren oud, geboren 'Utrechter' (zo ken ik ook praoten) en nu woonachtig in De Bilt (ook wel genaamd Biltenaar). Leuke jeugd gehad, ik was nogal speels, sociaal en creatief. Ik heb geweldige ouders gehad, aan wie ik met respect terugdenk. Ik ben gehuwd, 3 kinderen en 9 kleinkinderen die allen al actief het museum bezochten. En terecht!

Na de Lagere school naar de (M.) U.L.O. (Meer Uitgebreid Lager Onderwijs), A en B afgerond. Met die kanttekening dat geschiedenis, tekenen en taal toch wel favoriet waren. Het B verhaal werd nooit echt een succes. Vervolgens nog de zogenaamde Handelscorrespondentiecursus gevolgd en een gevecht om het typediploma. Tja, dan ook nog een baan zoeken. Grappig: na sollicitaties bij onder andere politie (School Wassenaar) en DETAM (Bedrijfsvereniging voor Detailhandel & Ambachten), viel de keus op DETAM. De politie reageerde veel later. Dus wie het eerst komt... Ben daar begonnen op de zogenaamde Afdeling Ziektewet, vervolgens Afdeling Werkloosheidswet (WW), later WW-faillissementen. Dat

was eerst aan de Nijenoord te Utrecht, vervolgens Oudenoord (eerst in pandig bij FNV (Federatie Nederlandse Vakvereniging) later bij Bartimeus, met een uitstapje naar Amersfoort, Stadsring. Deze club werd door samenvoeging van de DETAM en de BVG (Bedrijfsvereniging voor de Gezondheid, Geestelijke en Maatschappelijke belangen) uit Zeist, omgevormd en heette vanaf die tijd CADANS.

In deze periode volgde ik de opleiding Sociale Verzekering en andere werkgerichte cursussen. Daarnaast behaalde ik, als zijstap, het diploma Algemeen Beveiligingsmedewerker, dit vanwege roerige tijden in sociaal verzekeringsland, en dat is het nog steeds. Ook haalde ik mijn EHBO/ Reanimatie diploma, later werd dat BHV (bedrijfshulpverlening en burgerhulpverlening).

Mijn werk bestond uit frontoffice/ klantcontacten voor WW inclusief WW-faillissementen aanvragen voor Midden Nederland en deed ik backoffice taken in Utrecht. Na Amersfoort, vanwege samenvoeging van de kantoren, weer terug in Utrecht, Europalaan en laatstelijk Moeder Theresalaan (De Twin Towers). Inmiddels waren we dus opgegaan in het UWV (Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen). Ik heb van november 1967 tot 2013 in deze sector gewerkt. Per 1 april 2013, geen grapje dus (!) ben ik met pré pensioen gegaan. Ik kijk met veel plezier terug op deze zeer gevarieerde en soms turbulente tijd in het Sociale Verzekerings-domein. Kortom, een survival van ruim 45 jaar. Na mijn Dienstplicht keuring in 1969, werd ik in 1970 buitengewoon dienstplichtig en heb vervolgens dienstgedaan als kringnoodwacht A Kring Utrecht-C BB (Bescherming bevolking), administratieve kracht B (luizenbaan) tot (ongevraagd) eervol ontslag op 1 juli 1986. Tijdens de BB-periode eenmaal in 1979 in kolonneverband de Nijmeegse Vierdaagse gelopen. Qua beweging en beleving diverse sporten gedaan en uitgeprobeerd. Voetbal, zaterdagvoetbal bij B.V.C. (nu FC De Bilt). Niet echt een succes; te snel en regelmatig zonder bal, dus veel 'vlaggen'. Schaatsen: leuk op de Biltsche Vaart en IJBM (IJclub Biltse Meertje) maar alleen tijdens ijsperiodes

(Maar daar heb ik nu geen zin meer in). Hardlopen: onder andere bij Vitesse (nu U-Track) Utrecht en AV Fit, Zeist. Alles gelopen in- en outdoor; alles tussen de 50 meter tot en met de marathon (onder andere de Olympische Marathon-Athene onder leiding van wijlen Dick van Dijk). Ook twee keer de Midwinter, Apeldoorn en Utrecht-Amersfoort v.v.) gelopen, en een 24 uren estafette in Apeldoorn. Nu nog een keer per week 's avonds als "ZZP"-loper actief voor de aardigheid. Verder is wandelen in combinatie met natuurbeleving toch wel mijn ding, dit dankzij mijn pa. Zijn beeltenis hangt overigens in de Themazaal 'Militairen'; hij staat op het portret van het (8) R.V.A. Arthur Kool Kazerne, uit 1936. Pa liep in 1935 zijn eerste Vierdaagse als militair, dus dat kon ik ook wel, dacht ik zo en ben dan ook aan het wandelen geslagen, met als uitschieter de Dodentocht Bornem van 100 km. Daarnaast beoefen ik nog met veel plezier de schietsport, militair-veteranen geweer ('oud hout', dus Lee Enfield nr. 4 (T) en Karabijn 98k), militair pistool (.380 Enfield Revolver no.2) en KKK (Klein Kaliber Karabijn Anschutz). Ik doe dit volgens mij niet onaardig, maar wel met wisselend resultaat! Mijn creativiteit heb ik jarenlang in het (kerkelijk) jeugdwerk kwijt gekund en ook in geschiedenis (inclusief verzamelen; pa spaarde van alles) eerst in het Airborne Museum (de Vrienden van) Oosterbeek en daarna ook de Documentatie Groep '40-'45. Ook in het re-enactment of living history (een mix daarvan) "gebeuren" bij de Living History Group Holland (uitbeelding Brits WO2 medisch met een Schotse link vanwege familie).



KORTE BERICHTEN VAN HET (NIEUWS-) FRONT

Ik beheer een flinke collectie WO2 documentatie en allerhande voorwerpen (Nederlands militair van pa, onder andere van de meidagen 1940, maar ook Brits, Pools en Duits, civiel, voornamelijk gericht op de operatie “Market Garden”, met focus op Arnhem. Heb dan ook nagenoeg geen materiaal. Op verzoek verzorg ik soms lezingen of presentaties. Na mijn pré pensioen destijds via Dammis van der Staay (‘is dit niet iets voor jou?’) mij (dankbaar) bij het toen nog te openen (nieuwe) NMM aangemeld als vrijwilliger. Geweldig intakegesprek gehad met onder anderen Joris van der Meijden en ik dacht Rob Valkonet. Na een uitgebreide en leuke introductie/opleiding, ben ik begonnen als gastheer, “workshopper” (“deze functie is inmiddels gecancelled), BHV’er. Later nog een uitstapje gemaakt naar de Minitanks en jeeps op het buitenterrein. Op dit moment ben ik in opleiding voor meester voor de “Klas van 45”.

Door mijn persoon, achtergrond, scholing, werk en hobby’s voel ik mij als een vis in het water bij het NMM. Het is telkens toch weer anders. Ook doe ik nog wat zaken in de buitenlucht, zo kunnen jullie mij tegenkomen als vrijwilliger bij het L.E.U. (Landschap Erfgoed Utrecht) waar ik onder andere belast ben met het onderhoud van het Klompen pad Beukenburg. Daarnaast ben ik ook te vinden op het Landgoed Vollenhoven waar ik mij o.a. bezig hou met het park en de Engelse tuin. Je zult mij dus niet snel achter de geraniums zien zitten! Tot zover. Vragen? Stel ze gerust.



Vertrek Louis Sloos

Vlak voor het ter perse gaan van deze aflevering ontving de Redactie van het NMMagazine het bericht dat ons zeer gewaardeerde redactielid Dr. Louis Sloos per 31 juli 2020 een nieuwe baan heeft en daardoor noodgedwongen zijn functie in de redactie met neerleggen. Hij verlaat na ruim 22 jaar (!) het Nationaal Militair Museum (NMM)/ Stichting Koninklijke Defensie Museum. Voor de opening van het NMM in 2014 was hij vanaf 2000 werkzaam bij het Legermuseum, een van zijn voorgangers.

Op 1 augustus start hij als Senior Conservator bij “Korpora”. Dit is het platform voor nationaal erfgoed publieke veiligheid’ in Apeldoorn, nu nog het Nationaal Veiligheidsinstituut (NVI), dat recent is gereorganiseerd. Korpora is kortgezegd de nationale erfgoedbeheerder van politie, brandweer, Rode Kruis en de voormalige BB (Bescherming Bevolking (1952-1986).

Korpora heeft het beheer over zeer omvangrijke collecties in drie depots, een in Apeldoorn bij het hoofdkantoor en twee te Bussloo en Loenen, waar de historische collecties zijn ondergebracht van onder meer de politie te Amsterdam en Rotterdam. Daarnaast zijn de collecties van de BB-musea te Grou en Rijswijk en van het Nationaal Brandweermuseum te Hellevoetsluis eigendom. Laatstgenoemde collectie gaat terug tot 1550.

We wensen Louis veel succes toe in zijn nieuwe werkkring en danken hem hierbij hartelijk voor zijn altijd accurate en originele artikelen in ons magazine. Louis was altijd een goede mentor en adviseur van de redactie om serieus te nemen. Het ga je goed en ongetwijfeld tot ziens!

Delta Dagger

Het vliegveld is al jaren dicht, maar het blijft een komen en gaan van vliegtuigen in Soesterberg. Onlangs is de F-100 Super Sabre na een grondige restauratie weer terug op het oude nest op de bakermat. Het toestel stond nog niet binnen of het was tijd voor de F-102A Delta Dagger met zijn karakteristieke rood-wit-blauwe kielvlakken, om per dieplader naar Heerenvveen te vertrekken waar het toestel

onder handen wordt genomen door het bedrijf Smart Constructions. De reparatie was nodig om verdere schade te voorkomen, na de stormschade die het toestel had opgelopen op het platform voor het NMM. In de tweede helft van de jaren vijftig vormde de Delta Dagger de ruggengraat van de Amerikaanse luchtverdediging. De eerste Delta Daggers kwamen in 1959 naar Europa en werden gestationeerd op de vliegbasis Bitburg in West-Duitsland. Kort daarna kwamen ze ook naar Nederland waar ze werden ingedeeld bij het 32 Fighter Interceptor Squadron “Wolfhounds”, als onderdeel van 2 ATAF (Allied Tactical Airforce), verantwoordelijk voor luchtoperaties in de Noord-Europa. Het toestel kon worden uitgerust met 6 radar of infraroodgeleide lucht-luchtraketten, 24 ongeleide raketten of een Hughes nucleaire raket van het type AIM-26A. Na de reparatie wordt het toestel weer (buiten) neergezet op het platform.

Opening Xplore

Op zaterdag 30 april 2022 heeft Directeur John Sijmonsbergen met een druk op de bekende rode knop de geheel vernieuwde Xplore speelruimte in het NMM geopend. Hij deed dit samen met een bekende Youtuber uit Nederland genaamd Govert Sweep en een jeugdige bezoeker. In het Xplore zijn vier grote (kindvriendelijke) speelobjecten geplaatst. Namelijk een kasteel, een Chinook helikopter, een tank en een onderzeeboot. De speelobjecten zijn verbonden met touwladders en wiebelbruggen. Elk speelobject nodigt uit om op expeditie te gaan door allerlei doe-activiteiten in en op de objecten. Voor de oudere kinderen is er een commandocentrum ingericht met een drietal interactieve games. Van hieruit kunnen de kinderen de voeren vaartuigen aansturen en elkaar opdrachten geven. Het Deense bedrijf Monstrum heeft het ontwerp gemaakt, onder het motto “leren door spelen”. Xplore voorziet duidelijk in een behoefte, niet alleen voor kinderen maar ook voor ouders en opa’s en oma’s om zich weer even kind te voelen, na een intensief bezoek aan de rest van de collectie van het NMM.

OPROEP VOOR KOPIJ

De reacties op het NMMagazine zijn tot nu toe positief en dat stimuleert de redactie. Het najaar nummer 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. Heeft u een speciale band met een tentoongesteld object in ons museum, schroom dan niet om contact met de redactie op te nemen.

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.

VOLG JE PASSIE EN WORD VRIJWILLIGER!

Vrijwilligers hebben een groot aandeel in de bezoekerservaring van ons museum. Met passie en veel enthousiasme brengen zij het verhaal van de krijgsmacht over aan de bezoekers. In het NMM zijn zo'n 130 vrijwilligers werkzaam in verschillende functies, variërend van gastheer/-vrouw tot museumdocent.

Gaat jouw hart hier ook sneller van kloppen? Dan ben jij misschien wel degene die wij zoeken! Voor met name de zomervakantieperiode zijn wij op zoek naar nieuwe vrijwilligers. Interesse? Meld je aan via NMM.nl/word-vrijwilliger

Nieuwe vrienden

De Heer G. van de Mheen
Mevrouw P. Speller
De Heer A. Bernart
De Heer P. Stevens
De Heer E. Tierie
De Heer W. van Oijen
De Heer G.J. Hakze
De Heer P. Elkhuzen
De Heer J. Lutterop
Mevrouw H. Huiting-Wesseling
De Heer V. Geutjes
De Heer H. Knopert
De Heer R. Redeker
De Heer J.H. Frijdal
De Heer P. van Embden
De heer O. Kwakkel
De Heer C. van Sorgen
De Heer H. Vosters
De Heer H. Molman
De Heer O. Nauman
De Heer H.R. van der Land
De Heer D. Hartenberg
De Heer G. Polet
De Heer A. Pijnappels
De Heer D. van Rooijen
De Heer A. van Wamelen
De (jonge) Heer Y. Lasker
Mevrouw M. Lipsch-Blaauw

De Heer R. Lipsch
De Heer W. Pasteuning
De Heer T. Lourens
De Heer G. van Gelder
Mevrouw M. van Zeijts
De Heer G. Beenen
Mevrouw R. Boender
De (jonge) Heer R. Post
De Heer R. Kol
De Heer J. van den Bree
De Heer H. de Haan
De Heer O.J. van Gool

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

Foto-/Film Redacteur

Chris v.d. Meij

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