



NMMAGAZINE

WINTERNUMMER 2022

- 3 Drie adelborsten maken kennis met een andere marine
- 8 De vergeten invasie
- 12 De Prinses Irene Brigade “Elke soldaat is er één”
- 18 Een belangrijke militaire vinding van een vergeten militair-uitvinder
- 20 Een verloren gegane traditie “De Ouwe Stomp Stok”
- 24 Fotograferen verboden



**VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**

VRIENDEN,



Voor u ligt alweer het derde en laatste NMMagazine van 2022. Een jaar waarin ons museum zonder veel beperkingen weer gewoon open was en waarin binnen onze Stichting veel is gebeurd.

Laten we beginnen bij het bestuur: de nieuwe bestuursleden hebben zich via ons Magazine aan u voorgesteld en

zijn enthousiast aan de slag gegaan: u gaat nog veel van hen horen/lezen. Binnen het bestuur zijn Wim Visee en Erwin Vonk teruggetreden. Gelukkig blijft Erwin wel deel uitmaken van de redactie van het NMMagazine. De redactieleden Tristan Broos en Louis Sloos (beide hebben het NMM verlaten) en Caroline Schoofs (vanwege een nieuw project binnen het Nederlands Instituut voor Militaire Historie) kunnen zich helaas niet meer vrijmaken voor het redactiewerk. Hun inbreng gaan we node missen. Ook Richard Budèl, onze “administrateur” sinds de oprichting in 2014, heeft zijn taken overgedragen en inmiddels zijn werk voor onze Stichting beëindigd. Met zijn jarenlange ervaring heeft hij onze Stichting zeer geholpen. Binnen bestuur en redactie hebben we recent op gepaste wijze afscheid genomen van deze zeer gewaardeerde vrijwilligers.

Helaas hebben nog enkele “oudgedienden” aangegeven dat ze op korte termijn het bestuur gaan verlaten. Met name het op handen

zijnde vertrek van penningmeester en secretaris zal een behoorlijke aanslag op de continuïteit worden.

Voor bestuur en redactie zijn we naarstig op zoek naar capabele opvolgers (M/V), maar dat blijkt geen sinecure. Met name iemand die in staat is om de financiën van onze Stichting op een goede wijze te beheren, is zeer gewenst. Mocht u ideeën hebben voor of zelfs deel uit willen maken van ons bestuur of onze redactie: meldt u zich! We gaan dan graag het gesprek met u aan.

In 2022 zijn twee mooie Vriendendagen georganiseerd en konden de Vrienden als eerste de interessante tentoonstelling “F-16: 50 jaar fast forward” bekijken. De twee Vriendendagen zijn weer eens “op locatie” gehouden, een mooie gelegenheid een keer bij onderdelen van onze krijgsmacht te kijken. Dankzij lezingen over actuele onderwerpen kregen Vrienden meer inzicht in wat



er bij de verschillende onderdelen speelt. De reacties waren zeer positief en we gaan er zeker mee door. Uiteraard zullen we daarnaast ook weer bijeenkomsten in ons NMM gaan houden.

Over ARMA nr. 52 bent u inmiddels geïnformeerd en was u in gelegenheid om deze uitgave tegen een "Vriendenprijs" aan te schaffen. Ongeveer 175 Vrienden hebben van dit aanbod gebruik gemaakt en het boekwerk inmiddels ontvangen. Er waren vragen waarom ARMA niet meer gratis aan Vrienden wordt verstrekt. De voornaamste redenen: een behoorlijk deel van Vrienden heeft daar geen behoefte aan; de kosten stijgen ver uit boven de minimale donatie van €20,-/jaar en het bestuur wil geld van de donaties met name ten goede laten komen aan uitbreiding en/of onderhoud van de collectie van het NMM.

Inmiddels wordt ook na lange tijd onze website (www.vriendennmm.nl) aangepakt. De site wordt meer en beter geïntegreerd in de vernieuwde website van het NMM (www.nmm.nl). Het werk is zeker nog niet af, maar e-mail ons wat u van het resultaat tot nu toe vindt. Suggesties zijn welkom! En als u toch op de site bent: alle actuele activiteiten zijn te vinden op: <https://www.nmm.nl/nl/bezoek/agenda/>

Ook hebben we vaker informatie via de e-mail verspreid: informatie over activiteiten; de video's van Chris van der Meij over de renovatie van de F-100 en de Catalina; verslagen en video's van de Vriendendagen. Dank voor uw positieve reacties daarop, we gaan hier zeker mee door.

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! Dat scheelt ons veel portokosten en kunnen we u regelmatig aardige en actuele informatie toesturen.

En tot slot: denk svp aan het tijdig betalen van de jaarlijkse donatie, dan blijft u geïnformeerd, blijft uw Vriendenpas geactiveerd, kunt u altijd gratis op bezoek in ons NMM en kunt deelnemen aan onze mooie Vriendendagen.

Veel leesplezier in het laatste NMMagazine van dit jaar en uiteraard fijne feestdagen, een goede jaarwisseling en bovenal een gezond 2023.

Freek Groen

DRIE ADELBORSTEN MAKEN KENNIS MET EEN ANDERE MARINE

INKIJKJE BIJ DE WATERJAGERS VAN DE BUREN

KAPITEIN TER ZEE BUITEN DIENST DRS. W.F. VISÉE

Vijftig jaar geleden op 1 juni 1971 reizen drie sergeanten-adelborst, twee van de zeedienst en een van de mariniers - als onderdeel van hun opleiding tot officier aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) te Den Helder - naar Plymouth. Ze gaan voor een twee maanden durende reis met het Britse vliegkampschip HMS Ark Royal naar de Verenigde Staten en het Caraïbisch gebied. Het doel van de reis is kennismaken met een andere marine. Ze worden ondergedompeld in de bedrijfsvoering en de cultuur van de Royal Navy (RN). In dit artikel, dat een tijdsbeeld geeft van de jaren zeventig van de vorige eeuw, zal de

beschrijving van de bedrijfsvoering worden geardeerd met die van cultuurelementen. Na de reis is uitvoerig gerapporteerd aan de vlagofficier KIM die deze reis door zijn bemiddeling had mogelijk gemaakt.

De aanloop

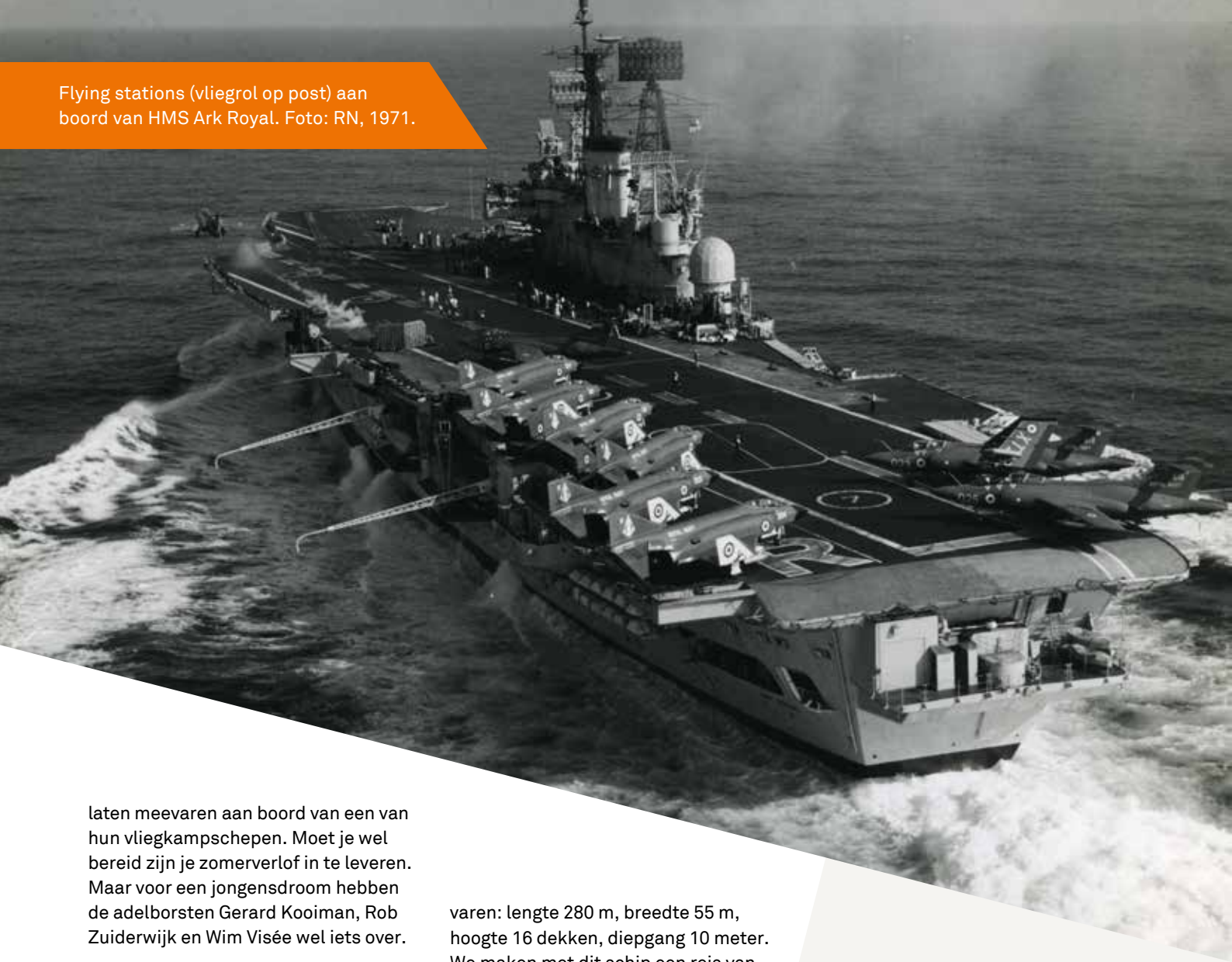
Het derde studiejaar aan het KIM loopt op zijn einde. De examenperiode breekt aan. Maar als je nu geen examens meer hoeft te doen omdat alle voorgaande toetsen al voldoende zijn afgerond? Zes weken sporten kent ook zo zijn beperkingen. De RN biedt aan om een aantal Nederlandse adelborsten te

Wapenschild HMS Ark Royal.

Foto: auteur, 1971.



Flying stations (vliegrol op post) aan boord van HMS Ark Royal. Foto: RN, 1971.



laten meevaren aan boord van een van hun vliegkampschepen. Moet je wel bereid zijn je zomerverlof in te leveren. Maar voor een jongensdroom hebben de adelborsten Gerard Kooiman, Rob Zuiderwijk en Wim Visée wel iets over.

We vliegen naar Heathrow en worden opgewacht door personeel van de Nederlandse ambassade die ons vervolgens per taxi 'opstuurt' naar Waterloo Station vanwaar we gedurende ruim vier uur opstomen naar Plymouth. HMS Ark Royal ligt afgemeerd in Devonport. Na een enkele havendag is de afvaart.

De reis

HMS Ark Royal zal blijken het grootste schip te zijn waar we in onze tijd bij de Koninklijke Marine (KM) op zullen

varen: lengte 280 m, breedte 55 m, hoogte 16 dekken, diepgang 10 meter. We maken met dit schip een reis van 60 dagen waarvan 41 vaardagen en 19 havendagen waarbij Fort Lauderdale, Mayport en Saint Thomas worden aangedaan.

Ongeacht of het een vaar- of een havendag betreft, wordt op elke werkdag een aantal uren gewijd aan departementstraining. Zoals in iedere organisatie van enige omvang is de bedrijfsvoering van de Ark Royal onderverdeeld in departementen: Air Department, Air Engineering, Marine Engineering, Weapons Electrical

Supply and Medical Departments. Voor elk departement is een week uitgetrokken. Een bezoek aan het fregat HMS Cleopatra geeft ons verder nog de kans hun Leander Class met onze Van Speyk klasse te vergelijken.

In alle departementen worden we grondig ingewijd. We lopen de wacht in het ketelruim en op de brug. Tijdens onze bootjes- en kruisreis waren we gewend flink te worden beziggehouden. Maar als MOW (midshipman of the watch) moet je wel je plaats weten, ongeveer als volgt: de Captain 'zegt' 3 graden stuurboord, de OOW (*officer of the watch*) 'doet' 3 graden stuurboord; de OOW2 (toegevoegd OOW) kijkt toe; de MOW eet een appel. Alle procedures worden breed uitgemeten. Je kunt het zo gek niet bedenken of er zijn wel formulieren voor. Op de brug zijn formulieren voor *decca readings*, *authentication*, *classification*, enzovoorts en in de *wardroom* (het officiersverblijf) ligt het Mess Suggestion Book: ter voorkoming

'Stomen op' van Londen via de South Devon Railway naar Plymouth. Foto: Teignmouth, Wikipedia.

4





Westland Wessex Mk 1.
Foto: RN, 1971.

van opgekropte gevoelens. Niets wordt aan het toeval overgelaten.

De bemanning bestaat ruwweg uit: 1600 *ratings*, 800 *senior rates* en 250 *officers*. Ze worden bediend vanuit vijf *galleys* (kombuizen): *ratings*, *senior rates*, *wardroom*, *bridge* en *admiral's bridge*. Er is niet zoiets als een voorlongroom (verblijf voor adelborsten en zeer jeugdige officieren). Als *midshipmen* verblijven we in de officiersverblijven waaronder de *wardroom*. We worden volledig als gelijken van de officieren behandeld.

De bezoeken aan de diverse departementen zijn interessant, maar het is het toch het departement van het vliegbedrijf dat het meeste tot de verbeelding spreekt. Alvorens in te gaan op het vliegbedrijf moet eerst het begrip 'waterjager' nog worden geijkt. Het is een historisch gebruikte term die doelt op vliegen vanaf een schip. Als voorbeeld van het vliegen vanaf een schip met de 'geuzennaam' waterjager kan de Fokker C. XIw worden genoemd.

Het vliegbedrijf

De eerste dag na de afvaart embarkeren de vliegtuigen van de diverse vliegtuigsquadrons. Eerst komen de twee Wessex boordhelikopters aan boord en daarna de zes Sea King helikopters van 824 Squadron

Zodra de Wessex aan boord beschikbaar is om als *plane guard* te fungeren, kunnen de 14 Buccaneers van 809 Squadron, de 12 Phantoms van 892 Squadron en tenslotte de vijf Gannets, waarvan vier *Airborne Early Warning (AEW)* en een *Carrier on Board Delivery (COD)*, van 849 Squadron worden aangenomen. Al met al 39 vliegtuigen en helikopters, terwijl de Karel Doorman er 20 kon accommoderen met een aanzienlijk lager gewicht. Met de lift gaan de vliegtuigen naar de hangars benedendeks. Maar omdat de Ark Royal ontworpen was voor kleinere vliegtuigen als de Hawker Sea Hawk en de 'de



Fairey AEW Mk 3 Gannet.
Foto's: RN, 1971.



Westland Sea King.
Foto: Kooiman, 1971.

Havilland' Sea Vixen, moeten eerst nog de nodige uiteinden van de vliegtuigen worden opgevouwen.

Op de uitreis vliegen we eerst mee met de Wessex en wel naar HMS Cleopatra, een van de schepen in het verband. Ook daar bezoeken we alle departementen en aan het eind van het dagprogramma keren we met de Westland Wasp boordhelikopter van de Cleopatra terug naar de Ark Royal. Later - op de thuisreis - zullen we nog een uur met de Wessex vliegen in haar rol van *plane guard* tijdens het starten en landen van de vastvleugelige vliegtuigen.

Al snel krijgen we de gelegenheid om mee te vliegen met de Sea King tijdens een *Barrier Exercise* tegen onderzeeboten. Het is duidelijk dat we niet mee kunnen vliegen met de Phantom of de Buccaneer - uitgerust met een schietstoel - maar met de Gannet mogen we wel mee. We nemen een van de twee plaatsen in van de waarnemers in de buik van het vliegtuig. Het liefst hadden we de hele tijd naar buiten gekeken. Maar dat zou de opbouw van het radarplaatje belemmeren, daarom gaat het gordijntje dicht. De katapultstart en de landing met remkabels - met 100% zuurstof op de neus - vormen de hoogtepunten van de vlucht. Al met al klokken we tijdens onze gehele reis ruim 7 boordvliegturen.

Inzet

Hoe worden de verschillende vliegtuigen ingezet? Om te beginnen dient het verband te worden verdedigd tegen een luchtdreiging. Het eerst start de Wessex en neemt zijn positie in als *plane guard* naast de boeg. Vervolgens worden de Gannets AEW gelanceerd, die moeten het beeld opbouwen van laag vliegende vliegtuigen en oppervlakteschepen op grotere afstand van het verband en zorg dragen voor *fighter control*. Daartoe is de Gannet uitgerust met een krachtige zoekradar.

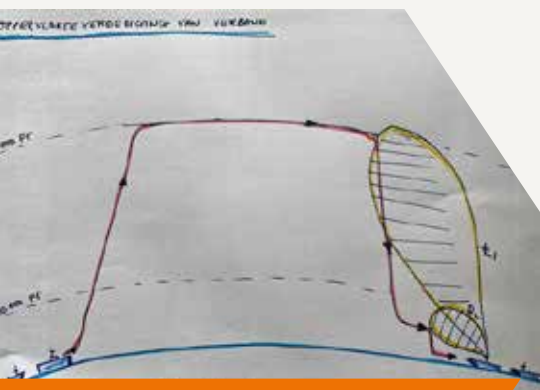


Blackburn later Hawker Siddeley
Buccaneer Mk 2. Foto: RN, 1971.

Luchtverdediging verband met Gannet en Phantom. Afbeelding: auteur, 1971.



Combat Air Patrol (CAP) onderweg naar hun CAP-station. Foto: RN, 1971.



Oppervlakteverdediging met Buccaneer. Afbeelding: auteur, 1971.

Dan volgen de Phantoms. De Phantom is een Amerikaanse jager aangepast voor gebruik in de RN. Zij is de snelste van de boordvliegtuigen met het hoogste bereik. Ze opereren in groepen van twee, de zogenaamde CAP (Combat Air Patrol) vanuit hun CAP-station, laag of hoog.

De Buccaneer op zijn beurt wordt ingezet voor *tactical reconnaissance* en *strike*. De Buccaneer is de zwaarste van de boordvliegtuigen en het zwaarst te bewapenen en bij uitstek geschikt om zo lang mogelijk onder de radar van een tegenstander te blijven.

Hoe worden wij eigenlijk ingezet? We zijn erbij als de stoomkatapulten tijdens de dagwacht op stoom wordt gebracht en later op de dag ondergaan we Flight Deck Training. We lopen de wacht van 18.00 uur tot 08.00 uur. Acht Buccaneers en vijf Phantoms zullen afvliegen voor een aanvalsvlucht op Bermuda op 200 nm afstand. Wij liggen als blokkenjongen naast de wielen van het onderstel van de Phantoms en de Buccaneers in afwachting van het moment dat ze op mogen rijden naar de stoomkatapult. De hete uitlaatgassen vermengd met onverbrande kerosinedampen afkomstig van de Rolls Royce Spey motoren van zowel Phantom als Buccaneer, zijn afgrijselijk. Als al de starts geweest zijn, is het wachten op de landingen

na de operatie. Wij schieten ons op (Trekken ons terug ...) in het verblijf van de vliegdekploeg: in die ruimte is bepaald geen plaats voor het voeren van filosofische gesprekken, we leren eerder verkeren met ... *rough and tough*.

De lift van een vleugel is een functie van o.a. snelheid en invalshoek. De katapult en de voortstuwing zorgen voor de snelheid. De invalshoek bij de start kan op verschillende manieren worden vergroot. Bij de Buccaneer wordt het vliegtuig aan de achterkant omlaag getrokken; bij de Phantom aan de voorkant omhooggeduwd. Daartoe kan de voorpoot van de Phantom worden verlengd. Tegenwoordig wordt voor genoemd effect gebruik gemaakt van een *sky jump*. Foto's: Gerard Kooiman (kleur) en RN.

En als er op enig moment niet wordt gevlogen? Dan schilderen we het vliegdek, zij het niet eigener beweging, eerder als straf. Toen we eens dachten te gaan zonnen, werden we al snel opgemerkt door een van de FDO's (Flight Deck Officer) die met enkele ratings aan het schilderen was. Met verheffing van stem spreekt hij ons als volgt toe: "There is no f*cking sunparty





HMS Cleopatra, RFA Olmeda, HMS Ark Royal, RFA Regent en HMS Lowestoft. Foto: RN, 1971.

today! The only way for you to be in the f*cking sun, is to take a brush and paint the f*cking deck". Niet mis te verstante instructie natuurlijk, maar praat je zo wel 'des officiers'? Aan onze zwembroek kon hij waarschijnlijk niet zien dat wij collega's uit de wardroom waren. De afstand tussen officieren en ratings is groot. Men spreekt zelf over de *afts and forwards*. Een *chief petty officer* vertelde zelfs dat hij geen officier wilde worden; voor officier moest je volgens hem geboren zijn.

Meestal is er echter bij niet-vliegen geen sprake van verheffing van stem, maar eerder van het heffen der ledematen. Als het weer het toelaat, doen we *Musical PT (Physical Training)*. Honderden bemanningsleden 'knikken en knakken'



dan onder begeleiding van de ritmische tonen van de Royal Marines Band. Als we het goed hebben gedaan, mogen we daarna aan de *deck hockey*, voor officieren wel te verstaan.

Snel moeten varen voor het veilig uitvoeren van vliegoperaties, veel monden moeten voeden en veel vliegers moeten maken, vragen om veel stookolie, veel algemene voorraden en veel vliegtuigonderdelen. Een groot schip kan weliswaar veel meenemen maar gaat toch snel door de verschillende voorraadsoorten heen. E.e.a. vereist regelmatig bevoorraden op zee uit gespecialiseerde schepen die in het verband meevaren. Tijdens onze reis zijn dat de *fast fleet tanker* RFA (Royal Fleet Auxiliary) Olmeda (34.000 ton) en de general stores supplier RFA Regent (23.000 ton). Het was niet ongebruikelijk dat tegelijkertijd olie uit de Olmeda en goederen uit de Regent werden overgenomen, terwijl de Wessex helikopter vertical replenishment deed.

Een andere keer komen de benodigde vliegtuigonderdelen van de in *air stores* gespecialiseerde RFA Reliant (14.000 ton).

Wordt vervolgd.

NOOT

In verband met ruimtegebrek zijn de voetnoten en literatuurverwijzingen uit het oorspronkelijke artikel weggelaten. Deze zijn te verkrijgen bij de redactie.

Met het heavy jackstay rig worden zware lasten overgenomen van RFA Regent. Met de twee Phantom-staarten 'over rechts', waarschijnlijk het meest bijzondere decor voor bevoorrading op zee dat we ooit mee zullen maken. Met veel dank aan de fotograaf: Kooiman, 1971.



HMS Tartar (met een Westland Wasp), RFA Reliant, HMS Ark Royal, RFA Olmeda en RFA Regent. Foto: RN, 1971.

DE VERGETEN INVASIE

DOOR AD DE ROOIJ

Romeinen en Germanen

In het eerste millennium van onze jaartelling heeft het huidige Groot-Brittannië te kampen gehad met diverse succesvolle invasies. De eerste vond plaats in het jaar 43, toen de Romeinse legioenen van keizer Claudius het zuiden van eiland bezetten en deze bezetting duurde ruim 350 jaar. Kort na 400 trokken de Romeinen zich terug op het vasteland van Europa.

De volgende 'invasie' was die van de Germaanse volken, voornamelijk de Angelen, Juten en Saksen. Recent wetenschappelijk onderzoek heeft bevestigd dat het hier eigenlijk geen invasie betrof maar een landverhuizing. Tot in de achtste eeuw was er een constante stroom van Germanen die zich in het huidige Engeland vestigden.

Vikingen en Normandiërs

Wat hierop volgde was wel degelijk een invasie of eigenlijk een lange serie van raids door Vikingen, voornamelijk vanuit het huidige Denemarken, gevolgd de bezetting van eerst delen en ten slotte geheel Engeland. De eerste raid vond plaats in 789 in Dorset. Populaire doelen van de raids waren kerken en kloosters, vooral door hun rijkdom die zich uitte in vele gemakkelijk mee te nemen objecten. De raids werden steeds grootschaliger en gingen geleidelijk over in de bezetting van delen van Engeland. In de tweede helft van de negende eeuw probeerden de Danes, zoals ze in het Engels worden genoemd heel Engeland te bezetten. Ze werden daarbij gestuit door Alfred de Grote, koning van Wessex. Hij versloeg de Denen in 878. Het resultaat was een patstelling, waarbij de Denen het noorden en oosten van het huidige Engeland in bezit hadden en de Angelsaksen heersten over Wessex in het zuiden en westen en over Northumbria in

het uiterste noordoosten. Aan deze situatie kwam in de elfde eeuw een einde toen de Deense koning Knut de Grote heel Engeland veroverde en het daarna verenigde met Noorwegen en Denemarken tot één groot rijk. Na zijn dood in 1035 werd Knut in Engeland opgevolgd door de Angelsaksische Edward de Belijder. Deze heerste over Engeland tot zijn dood in 1066. Hij werd opgevolgd door Harald Godwinson, de graaf van Wessex. Deze werd direct geconfronteerd met een Noorse invasie. De Noren versloegen in Noord-Engeland een regionale legermacht. Hierop trok Harald met zijn leger noordwaarts. De opvolging van Edward door Harald was echter niet onbetwist. De Normandische hertog Willem, die toen bekend stond als de Bastaard, achtte zichzelf de rechtmatige troonopvolger. Hij maakte van Haralds afwezigheid

gebruik door met een troepenmacht het Kanaal over te steken. Hierna versloeg hij het leger van Harald, die op zijn schreden was teruggekeerd, bij Hastings. Deze veldslag markeerde het begin van de Normandische overheersing van Engeland. De Bastaard werd de Veroveraar.

De laatste succesvolle invasie?

Veel Britten en Engelsen in het bijzonder nemen aan dat na Willem de Veroveraar niemand er meer in is geslaagd met succes Engeland binnen te vallen. Op de website van een Britse reisorganisatie staat bijvoorbeeld "*This essentially marked the end of invasions of Britain*" De VVV van Pembrokeshire stelt "*The last successful invasion of Britain was indeed in 1066*". Ook een historisch onderlegd persoon als Churchill was

Standbeeld van Alfred de Grote in Winchester. Foto: Wikimedia Commons, Odejea



deze mening toegedaan. Zij zien echter allen één succesvolle invasie van Engeland over het hoofd. De website historyextra.com verwoordt dit als volgt: *“Contrary to popular belief, William the Conqueror was not the last person to successfully invade England – William of Orange was, in 1688.”* Deze William of Orange is inderdaad onze stadhouder Willem III. Wat zijn de historische feiten?

Koningen en katholicisme

De reden die ten grondslag ligt aan deze invasie is de sympathie die twee opeenvolgende Engelse koningen voelden voor het Katholieke geloof. De eerste, Karel (Charles) II hield tijdens zijn regeerperiode de schijn nog op en bleef de Anglicaanse kerk trouw. Kort voor zijn dood in 1685 bekeerde hij zich echter tot het katholicisme. Omdat hij geen wettige kinderen had - hij had wel diverse kinderen bij minnaressen verwekt, waarvan hij er veertien erkende - werd hij opgevolgd door zijn broer Jacobus (James) II. Deze had zich tijdens zijn ballingschap op het vasteland tot het katholicisme bekeerd en was de Katholieke kerk sindsdien

trouw gebleven, ondanks het feit dat hij in 1673 op grond van de Test Act al zijn ambten had moeten neerleggen, waaronder dat van ‘Lord High Admiral’ van Engeland. Hij was daarna zo impopulair dat hij in 1678 het land moest ontvluchten. Hij keerde twee jaar later terug en zijn broer maakte hem stadhouder van Schotland waar hij hard optrad tegen de protestanten.

Ondanks alles was hij in de eerste jaren van zijn regering vrij populair. Veel Engelse aristocraten kozen voor de stabiliteit van de regering en vonden het feit dat de koning - die voor de zeventiende eeuw al op leeftijd was - een katholiek was, minder belangrijk dan dat de twee meest waarschijnlijke opvolgsters, zijn dochters Mary en Anne, protestants waren.

Achterliggende oorzaken van de omwenteling

Toch veranderde de houding ten opzichte van James snel. Binnen een paar jaar had hij veel sympathie verloren. Zijn eigen onhandige optreden was daarvan de belangrijkste oorzaak. Zo neigde hij naar een

absolute regeerstijl en benoemde hij relatief veel katholieken op belangrijke posten. Hij omzeilde bij dit laatste de Test Act in een beleid van ‘tolerantie’. Dit stuitte veel Engelsen tegen de borst, ten eerste omdat de katholieken maar een heel klein deel van de Engelse bevolking uitmaakten en ten tweede omdat in hun ogen de koning hiermee eedbreuk pleegde. Als hoofd van de Anglicaanse kerk had hij immers gezworen de suprematie van deze kerk te garanderen. En terwijl James tolerantie toonde tegenover de katholieken in Engeland, zegde de Franse koning Louis XIV tegelijkertijd het Edict van Nantes op, dat de protestantse Hugenoten vrijheid van godsdienst garandeerde. Hierdoor ontvluchtten honderdduizenden Hugenoten Frankrijk. Ongeveer 40.000 van hen vestigden zich in Londen. Het optreden van Louis en de houding van James deden de Engelse protestanten het ergste vrezen.

Meer en meer Engelsen waren dan ook van mening dat James beter kon worden opgevolgd door zijn dochter Mary, die getrouwd was met haar neef, stadhouder Willem III. Deze was overigens via zijn moeder zelf derde

Terrein Slag bij Hastings 1066



Portret van koning James II in de tijd dat hij Duke of York was. Afbeelding: Wikimedia Commons. Portret uit het National Maritime Museum

in de lijn van troonopvolging na Mary's zuster Anne. Willem stond hier zeker niet afwijzend tegenover, omdat dit ook de belangen van de Republiek der Verenigde Nederlanden zou steunen. Hij achtte een nieuwe oorlog tussen de Republiek en Frankrijk onvermijdelijk en James beloofde slechts neutraliteit. Een machtsovername in Engeland door hem en Mary zou het anti-Franse blok aanzienlijk versterken. Hij stelde echter als eis dat hij zou worden uitgenodigd door het Engelse parlement. Hoewel er onderhandeld werd tussen de Republiek en de Engelsen, bleef een dergelijke uitnodiging voorsnog uit.

Alles veranderde echter toen James' tweede vrouw in verwachting raakte

Koning-stadhouder Willem III. Afbeelding: Wikimedia Commons. Portret uit het Rijksmuseum



en in 1688 een jongetje werd geboren. Dit jongetje kwam voor Mary en Anne in de lijn van troonopvolging en zou uiteraard katholiek worden opgevoed. De zaken kwamen nu in een stroomversnelling. Een uitnodiging aan Willem werd binnen de kortste keren geproduceerd. Hij was ondertekend door zeven belangrijke Engelse volksvertegenwoordigers (The Immortal Seven) waaronder zowel Whigs als Tories en een aantal belangrijke anglicaanse bisschoppen. Op 30 juni 1688 werd de uitnodiging overhandigd aan Willem. Dat deze uitnodiging voor hem niet als een verrassing kwam bleek uit het feit dat zijn vertrouweling Hans Willem Bentinck in dezelfde periode een propagandacampagne in Engeland begon. Hierin werd Willem een echte Stuart genoemd, die in tegenstelling tot zijn ooms Charles en James geen (verborgen) katholiek was noch flirtte met het absolutisme. Deze campagne had als resultaat dat toen Willem in Engeland landde, hij gesteund werd door een aanzienlijk deel van de bevolking.

Vorbereidingen voor de invasie

Willem zag in dat hij niet zomaar op de Engelse uitnodiging kon ingaan. Als hij een groot deel van de vloot en het Staatse Leger zou inzetten bij een invasie in Engeland lagen de Zuidelijke Nederlanden en de zuidgrens van de Republiek open voor de Franse koning, die in 1672 al had laten zien hoe begerig hij in noordelijke richting was. Het was dus zaak de Fransen elders in Europa te binden, voordat hij Engeland kon binnenvallen. Dat elders lag volgens Willem in Duitsland. Hij begon daarom onderhandelingen met de Duitse keizer, de Habsburger Leopold I. Op 4 september 1688 resulteerde dit in een bondgenootschap tegen Frankrijk. Verdere onderhandelingen hadden als resultaat dat Hannover en Saksen beloofden in een conflict met Frankrijk neutraal te blijven. Willem had zich dus verzekerd van rugdekking.

Om een invasiemacht bijeen te krijgen, de volgende zorg van Willem, was de eerste zorg voldoende schepen voor het vervoer beschikbaar te hebben. Ook wat dit betreft speelde Bentinck



Koningin Mary II van Engeland. Afbeelding: Wikimedia Commons, Portret uit de collectie van James Stunt

een belangrijke rol. Hij voerde geheime onderhandelingen met Amsterdam. Dit resulteerde erin dat in juni 1688 260 transportschepen konden worden gehuurd. Ook het beschikbaar krijgen van voldoende troepen was een probleem. De burgers van de Republiek in casu de Staten-generaal, waren niet zomaar bereid de helft van de troepenmacht van het Staatse Leger, dat over 30.000 man beschikte, naar Engeland te sturen. Daarom begon men onderhandelingen met een aantal Duitse vorsten. Dit had als resultaat dat in juli 1688 ruim 13.000 huurlingen konden worden geworven om de Nederlandse grensforten te bemannen en zo een gelijk aantal Nederlandse militairen vrij te spelen voor de invasie. Verder werd bij verschillende bronnen

Luitenant-Admiraal Cornelis Evertsen. Afbeelding: Wikimedia Commons. Portret uit het Rijksmuseum



geld geleend om de vloot uit te breiden. Dit gebeurde niet alleen bij bankiers. Paus Innocentius XI, een verklaard vijand van Louis XIV, verschaftte bijvoorbeeld een lening aan de Republiek. Uiteindelijk kon vier miljoen gulden worden geleend, meer dan de helft van de kosten van een invasie. Zogenaamd om tegen de Duinkerke kapers te vechten werden in de zomer van 1688 9.000 extra zeelieden geworven. De standaard zomeruitrusting bestaande uit twintig oorlogsschepen werd in het geheim verdubbeld en in juli werd besloten 21 nieuwe oorlogsschepen te bouwen.

Ontwikkelingen

Toch was het nog lang niet zeker dat er een invasie zou komen. Veel Hollandse kooplieden keken tegen de hoge kosten op. Ook was men zich bewust dat de Duitse huurlingen in de grensforten geen partij zouden zijn als Frankrijk besloot tot een grootschalige aanval op de Nederlanden. In september raakten de zaken in Duitsland echter in een stroomversnelling. Toen de paus weigerde een door de Fransen gesteunde kandidaat te benoemen tot bisschop van Keulen was Louis woedend en besloot tot een bliksemcampagne in Duitsland. Om de Republiek in toom te houden liet hij een afgezant twee brieven overhandigen, waarin hij de Republiek afraadde een invasie in Engeland te ondernemen en zich niet te bemoeien met de zaken in Duitsland.

Eind september ging Louis nog verder met zijn intimidatie door alle Hollandse schepen die zich op dat moment in Franse havens bevonden, in beslag te nemen. Dit waren er circa honderd. Hoewel hij dit slechts als waarschuwing voor de Republiek had bedoeld, leidde deze actie ertoe dat het Amsterdamse stadsbestuur zich op 26 september achter een invasie van Engeland schaarde. En toen de Fransen de dag erna de Rijn overstaken, kwamen de Staten van Holland op 29 september in een geheime zitting bijeen waarin zij het plan voor een invasie goedkeurden.

De invasie

Na deze beslissing duurde het

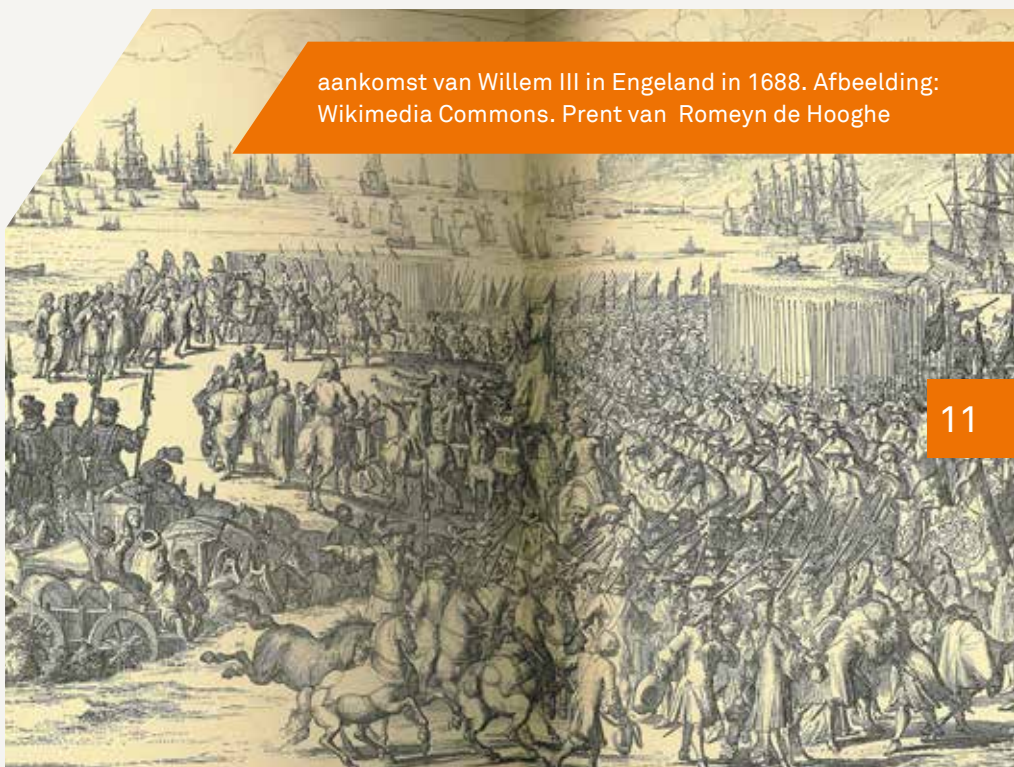


Landing van Willem III en de Nederlandse troepen in 1688 in Brixham. Afbeelding: wikimedia Commons. Schilderij van J. Hoynck van Papendrecht

nog ruim een maand voordat de invasievloot met aan boord Willem en Mary op 11 november 1688 uit Hellevoetsluis richting Engeland vertrok. De vloot bestond uit 53 oorlogsschepen en bijna vierhonderd transportschepen. Hij was hiermee ruim drie keer groter dan de roemruchte Spaanse Armada die precies honderd jaar eerder tegen Engeland uitvoer. Hoewel de Engelse schout-bij-nacht Herbert officieel het commando voerde, hadden luitenant-admiraal Eversten en vice-admiraal Van Almonde daadwerkelijk de leiding.

De transportschepen vervoerden een troepenmacht van ruim 14.000 huursoldaten in Nederlandse dienst en 7.000 anderen, waaronder

Hugenoten en Engelse en Schotse vrijwilligers. Deze gingen op 15 november in Devon aan land. Al gauw bleek dat de troepenmacht van Willem sterker was dan die van zijn schoonvader (en neef). Dit leidde tot onderhandelingen tussen beide partijen. Er werd nooit slag geleverd. James was echter niet serieus bereid tot onderhandelen en hij deed een poging naar Frankrijk te vluchten, wat mislukte. De Engelse lords vroegen daarop aan Willem de orde te herstellen. Op 28 december 1688 trokken hij en zijn vrouw Mary Londen binnen. Vijf dagen later vluchtte James, met medeweten van Willem, naar Frankrijk. De laatste succesvolle invasie van Groot-Brittannië was hiermee een feit.



aankomst van Willem III in Engeland in 1688. Afbeelding: Wikimedia Commons. Prent van Romeyn de Hooghe



Koningin Wilhelmina in 1942 bij de Prinses Irene Brigade op bezoek in Wolverhampton, Groot-Brittannië. Links van haar generaal Phaff en rechts brigadecommandant De Ruyter van Steveninck. (Nationaal Archief)

DE PRINSES IRENE BRIGADE “ELKE SOLDAAT IS ER ÉÉN”

DOOR IRIS DRACHT

In het Brabantse Oirschot ligt de Generaal Majoor de Ruyter van Steveninckkazerne. De kazerne is vernoemd naar de voormalig commandant van de Prinses Irene Brigade en is een van de grootste legerkazernes van ons land. Het televisieprogramma *Andere Tijden* besteedde op 25 oktober 2007 een uitzending aan de Irenebrigade en hun rol in de Tweede Wereldoorlog. Hierin zei de voormalig Ireneman Ton Herbrink (Dalfsen, 1918 – Waalre, 2016) zich ‘een van de bevrijders van Nederland’ te voelen. Ook vertelde de latere wethouder van de gemeente Waalre: “Als brigade hebben we geen oorlog te voeren, maar dat we als brigade in een groot geheel hebben mee mogen draaien, daar zij we bepaald trots op”. Wat is het verhaal van deze Ireneman en zijn strijdmakkers, die onder geallieerd bevel meevochten voor de bevrijding van Nederland?



De Irenemannen oefenen in de sneeuw voor de komende invasie. (Nationaal Archief)

In mei 1940 capituleerden de Nederlandse strijdkrachten na vijf dagen strijd en werd Brabant net als de rest van Nederland bezet door Nazi-Duitsland. De Nederlandse regering ging in ballingschap in Groot-Brittannië, gevolgd door de circa 1.500 landmacht-militairen. Zij vormden de kern van het nieuw opgericht Nederlandsch Legioen. De Nederlandse regering in Londen wilde dat dit legioen deelnam aan de strijd tegen nazi-Duitsland. Het legioen moest een grootte van 5.000 man krijgen.

Een kleine en disfunctionerende eenheid

Daartoe stelde de regering in augustus 1940 een dienstplicht in voor mannen tussen de negentien en zesendertig jaar, die buiten bezet Nederland woonden. Daarnaast werden de Engelandvaarders, Nederlanders

ontsnapt uit bezet gebied, regelmatig ingedeeld bij het legioen. Er meldden zich Nederlanders uit Canada, de Verenigde Staten, Zuid-Afrika, Suriname en het Midden-Oosten en Oost-Afrika om te vechten. De dienstplichtigen en vrijwilligers uit Suriname werden in eerste instantie geweigerd. De Nederlandse regering was bang dat hun deelname tegen het zere been zou zijn van de brigadeleden uit Zuid-Afrika vanwege hun raciale achtergrond, maar later werden ze toch toegelaten. Het totaal aantal mensen dat zich aandienende was kleiner dan de regering had gedacht. De meeste Nederlanders in het buitenland kozen ervoor om in dienst te treden bij het leger van hun nieuwe vaderland.

Bovendien hadden deze mannen meestal geen militaire achtergrond. Vaker waren het juristen, boeren of zakenmensen die zich voor de dienst meldden. Voor de keuringsinstantie was dit minder van belang. De grootte van

de eenheid werd belangrijker gevonden dan militaire kennis of een goede conditie. Ook de leidinggevende functies werden doorgaans door onervaren mannen bekleed. Al gauw bleek dat de eenheid door onervarenheid, gebrek aan wapens en een slechte huisvesting niet goed functioneerde.

Twijfels over de vernoeming

Toen prins Bernhard (1911-2004) op 20 en 21 maart 1941 de brigade bezocht, was hij dan ook niet onder de indruk. Het legioen was op 11 februari 1941 al omgedoopt tot Koninklijke Nederlandse Brigade. Het idee was ontstaan om daaraan 'prinses Irene' toe te voegen naar de pasgeboren kleindochter van het koninklijk echtpaar, maar Bernhard maakte daar bezwaar tegen. Zo schreef Bernhard letterlijk in een brief: "Mijn vrouw en ik kunnen niet goedkeuren dat de brigade de naam van onze dochter 'prinses Irene' krijgt, zolang de officieren die in de oorlogsdagen door hun defaitisme de achting van de troep hebben verloren, gehandhaafd blijven en zolang er een vrij groot aantal mensen maar rondhangt zonder welke dienst dan ook goed te zijn." Daarop werden onervaren of niet-functionerende officieren vervangen en in augustus hadden de koningin en de prins de overtuiging dat de problemen waren opgelost. Op 26 augustus 1941 kreeg de brigade haar definitieve naam van koningin Wilhelmina: Koninklijke Nederlandse Brigade Prinses Irene.

Trainen, trainen, trainen

Pas vanaf mei 1941, als de brigade is overgeplaatst naar Wolverhampton in Engeland, raakte de brigade echt getraind. De mannen kregen gevechts- en conditietrainingen en hier waren wel voldoende materieel en wapens voorradig. De brigade was na alle trainingen zeer geschikt voor opdrachten waar snelheid geboden was, vanwege hun beschikking over pantserwagens en artillerie. De kwaliteit verbeterde nog meer toen in januari 1942 Albert Cornelis de Ruyter van Steveninck (Tiel, 1895 – Den Haag, 1949) de leiding over de Irenebrigade kreeg. De Ruyter van Steveninck zou later uitgroeien tot het boegbeeld van de brigade, omdat hij de mannen tijdens hun opmars door Frankrijk, België en Nederland leidde.



De brigade krijgt een wapeninstructie. (Nationaal Archief)



Mannen van de Irenebrigade in augustus 1944 bij geschutstellingen in Normandië. (Nationaal Archief)

met open vizier tegen de bezetter te vechten”.

Op weg naar Nederland

Op 6 juni 1944 was het eindelijk zover. De geallieerde troepen landden in Normandië en startten hun opmars door Frankrijk en België naar Nederland. Als onderdeel van dit leger kwam de Prinses Irene Brigade in augustus 1944 aan in Frankrijk. Daar kregen ze direct de opdracht stellingen van het Britse leger over te nemen. Hierna bevrijdden ze in samenwerking met andere troepen Pont-Audemer in Frankrijk en Beringen in België.

Op 17 september 1944 zetten de geallieerden Operatie Market Garden in. Het doel van deze operatie was de grote Nederlandse rivieren over te steken om vervolgens Duitsland binnen te trekken. De Irenemannen maakten deel uit van deze troepenmacht en in de nacht van 20 op 21 september stak het eerste deel van de brigade de Nederlands-Belgische grens over bij Borkel en Schaft. Daarna reden ze via de corridor van Eindhoven naar Son, Sint-Oedenrode, Veghel, Uden naar Grave. Bij Grave was het de taak van de brigade om de Maasbrug te bewaken en werden de mannen in de omgeving van Grave gestationeerd.

De veldtocht in Brabant

Op 25 september 1944 kwam Operatie Market Garden ten einde en werd het duidelijk dat het niet gelukt was om door te stoten naar Duitsland. De frontlinie liep dwars door Brabant. Hierop werd Operatie Pheasant gestart



De Prinses Irenebrigade aan de weg van Tilburg naar Breda in november 1944. (Nationaal Archief)

Het was onduidelijk wanneer de bevrijding van Nederland zou worden ingezet. Daarom gebruikte de Nederlandse regering de brigade om mankracht te kunnen leveren aan andere belangrijke diensten. Zo werden mannen overgeplaatst naar de Britse marine, de koopvaardij, de RAF of naar bureaufuncties in Londen. Ook was er in deze periode naast training tijd voor ontspanning. Hierover zei Ton Herbrink in *Andere Tijden*: “Dansavonden, films en bier.

Je kunt niet wegpoetsen dat we het aanmerkelijk makkelijker hebben gehad dan de mensen die in Nederland zijn achtergebleven.” Herbrink, zou na de oorlog in dienst blijven van Defensie en was in de jaren tachtig acht jaar wethouder bij de gemeente Waalre.

Vanaf de zomer van 1943 stond bij de brigade alles in het teken van de bevrijding van West-Europa. Daartoe werden de gevechtssklare mannen opgedeeld in drie gevechtstroepen en een verkenningseenheid. Ondanks de naam bereikte de Prinses Irenebrigade in de oorlogsjaren nooit de grootte van een brigade (ca. 3000-5000 man). Het doel van de regering was dus niet gehaald. De ongeveer 1.300 mannen vormden een versterkt bataljon met de status en zelfstandigheid van een brigade. Zij zouden als onderdeel van het 21^e Engelse legerkorps het Kanaal oversteken. Ook de latere Phillips-bestuurder Eduard Pannenburg (Den Haag, 1922 – Geldrop, 2016) bevond zich onder hen. Aan *Andere Tijden* vertelde hij zijn reden om deel te nemen: “Ik wilde niet onderduiken omdat de bijdrage aan de gemeenschappelijke zaak dan nul zou zijn. Ik wilde naar Engeland om daar



Mitrailleurpost van de brigade bij de Maasbrug bij Grave op 21 september 1944. (Nationaal Archief)

Mannen van de Irenebrigade in februari 1945 bij Vrouwenpolder in Zeeland. (Nationaal Archief)



om Noord-Brabant van Duitse troepen te bevrijden. De Irenebrigade zou deelnemen door samen met andere geallieerden Tilburg te bevrijden. Ter voorbereiding werden de Irenemannen op 17 oktober 1944 verplaatst naar de Oirschotse Heide bij Eindhoven. Na enkele schermutselingen met Duitse troepen trok de brigade op via Zeelst, Oerle, Middelbeers en Diessen richting Hilvarenbeek naar Tilburg. Bij Tilburg leverde de brigade zware gevechten en de stad werd op 27 oktober bevrijd.

Als bevrijders naar Den Haag

De Irenebrigade maakte echter geen

onderdeel uit van de troepen die Tilburg als bevrijders binnenmarcheerden, want zij was op dat moment alweer op weg naar Zeeland. Daar verbleven de mannen van november 1944 tot maart 1945 bij de kust van Walcheren en Noord-Beveland om Duitse aanvallen tegen te houden. In het voorjaar van 1945 eindigde de oorlog voor de Irenebrigade aan het Maasfront. De mannen leverden bij Hedel nog felle gevechten net voordat Duitsland capituleerde. Daarna ging de brigade op weg naar Den Haag, waar zij als eerste van de geallieerde troepen op 8 mei een bevrijd Den Haag binnenkwamen.

Betekenis en nagedachtenis

Op 13 juli 1945 werd de brigade in de Haagse Julianakazerne ontbonden. Hun taak zat erop: Nederland was bevrijd. De Prinses Irene Brigade had een grote symbolische betekenis. Ze moesten als Nederlanders Nederland bevrijden. In totaal hebben ongeveer 3.000 mannen korte of lange tijd onder het brigadevaandel gediend. Over de grootte van de rol die de brigade uiteindelijk heeft gespeeld in de bevrijding van Nederland valt te twisten. In bekende operaties zoals de landingen in Normandië en Market Garden werden ze niet ingezet in de voorhoede. Uiteindelijk zou de brigade toch zware

gevechten leveren en hebben ze onder andere bijgedragen aan de bevrijdingen van Pont-Audemer, Beringen, Tilburg en Hedel. Bovendien is misschien wel het belangrijkste dat de Irenemannen bereid waren voor Nederland te sterven. Zoals Eduard Pannenburg sprak in *Andere Tijden*: "Elke soldaat is er één en die macht is opgebouwd uit individuen en als ik nou een individu ben in een divisie van 2000 man, of van een brigade, dat maakt niet uit, want de bijdrage is in beide gevallen even klein."

Om de nagedachtenis van deze mannen in ere te houden werd op 15 april 1946 het Garderegiment Prinses Irene opgericht. Ook worden de verhalen van Eduard Pannenburg, Ton Herbrink en Albert Cornelis de Ruyter van Steveninck en hun strijdmakkers zorgvuldig gedocumenteerd, bewaard en ontsloten door de Stichting Brigade en Garde Prinses Irene. De stichting is gevestigd op 'hun' kazerne in Oirschot.

NOOT

In verband met ruimtegebrek zijn de bronverwijzingen bij dit artikel weggelaten. Deze zijn te verkrijgen bij de redactie.



Veteranen van de Prinses Irenebrigade op 8 mei 2010 bij het Irenemonument in Den Haag. Als vierde van links staat Ton Herbrink. (Pvt pauline, Wikimedia Commons)

VRIENDENDAGEN 2022





EEN BELANGRIJKE MILITAIRE VINDING VAN EEN VERGETEN MILITAIR-UITVINDER

DOOR DOLF KROOK

In 1991 werden het toenmalig Marine Hospitaal in Overveen en het Militair Hospitaal 'Oog in Al' in Utrecht samengevoegd tot het huidige Centraal Militair Hospitaal (CMH).

Tot aan die samenvoeging droeg het Militair Hospitaal de naam van dr. A. Mathijssen (1805-1878). Een 'officier van gezondheid' (militair arts) die in 1851 internationaal vermaard werd door 'slechts' één uitvinding: het gipsverband. Door zijn uitvinding en de naam van het Militair Hospitaal A. Mathijssen (MHAM) is hij bij velen bekend.

Minder en bij velen zelfs geheel onbekend is zijn vakgenoot dr. Cornelis de Mooy (10 maart 1834 - 20 juni 1926). Hij was naast officier van gezondheid ook uitvinder die tijdens zijn periode als praktiserend arts (1857-1888), vele vindingen op medisch gebied heeft gedaan.

De uitvinding die hem internationale roem bezorgde was zijn raderbaar, die te zien is in o.a. het Nationaal Militair Museum (NMM) in Soesterberg.

Om meer bekendheid te geven aan deze m.i. ten onrechte, vrijwel onbekende militair arts hierbij een overzicht van zijn carrière, uitvindingen, toegekende onderscheidingen.

Gewondenvervoer

Reeds in de 1ste^e eeuw na Christus waren de Romeinen al begonnen om extra manschappen, zogeheten deputati, mee te sturen naar het front voor de afvoer van hun gewonden

en het aan hen verstrekken van water.

Voor het vervoer werd eeuwenlang alles gebruikt wat het gewicht van een mens kon dragen, denk hierbij aan armen, schouders, planken, ladders, ezels, paarden en karren. In bergachtig terrein werd meestal gebruik gemaakt van (muil) ezels met aan weerszijden een ladder.

Deze middelen hadden echter allemaal hetzelfde grote nadeel: de patiënt hield altijd indirect contact met de bodem. Ook bij het rijdend vervoer bleef dit probleem bestaan omdat de bodem van het voertuig op de as(sen) van het (niet of zeer slecht geveerd) voertuig was bevestigd, waardoor iedere schok geheel of grotendeels werd overgebracht op het lichaam van de patiënt, wat uiteraard zeer nadelig was voor zijn fysieke toestand. Pas 18 eeuwen later werd dit nadeel grotendeels opgelost, en wel door de toenmalige Nederlandse officier van gezondheid, arts en uitvinder Cornelis de Mooy.

Beroep

Officier van Gezondheid (militair arts) en uitvinder.

Carrière

- 1853 - kwekeling Rijkskweekschool voor Militair Geneeskundigen.
- 1857 - 1874 benoeming tot respectievelijk officier van gezondheid 3e, 2e en 1e klasse.
- 1874 - voor de duur van 5 jaar gedetacheerd bij het leger in Oost-Indië.
- 1878 - plaatsing in Atjeh.
- 1879 - plaatsing in o.a. garnizoenshospitaal in Amsterdam en Deventer.
- 1885 - bevordering dirigerend officier van gezondheid 3e klasse (majoor).
- 1888 - bevordering dirigerend officier van gezondheid 2e klasse (luitenant-kolonel).
- 1888 - benoeming tot chef Militair Hospitaal in Amersfoort.
- 1891 - als dirigerend officier van gezondheid 1e klasse (kolonel) met pensioen.
- 1897 - lid van de hoofdcommissie van het Nederlandse Rode Kruis.



- 1912 - bevordering tot generaal-majoor titulair.
 1924 - bevordering tot luitenant-generaal titulair.

Uitvindingen

- 1862 - buigzame slokdarmtang.
 1862 - kogeltang voor diepe wonden.
 1866 - hechtnaald en draadvoerder.
 1867 - extractietang voor gebitselementen.
 1867 - hangmat/raderbaar voor vervoer van gewonden (deze staat in het NMM).
 1878 - pisang bladschede voor gebroken ledematen (Atjeh).
 1878 - gesteriliseerd (antiseptisch) koordverband (Atjeh).
 1878 - rotan transportverband voor te velde spalken van botbreuken (Atjeh).
 1878 - rotan ziekenraam voor het liggend vervoer van gewonden (Atjeh), later in NL een verbeterde stalen versie voor vervoer in alle standen (trappen, hoogtes, takelen e.d.).
 ?? - tent-abri, past op elke brancard als bescherming tegen zon, wind en regen.
 ?? - draagbare piramidetent als dak boven zieken en gewonden, gewicht 25 kg.
 ?? - 2-wielige brancarddrager.
 ?? - driewieler voor vervoer liggende of zittende patiënten.

Onderscheidingen militair (M) en civiel (C)

- 1869 - (C) gouden en zilveren medaille voor resp. raderbaar en heelkundige instrumenten.
 1873 - (C) medaille du Mérite voor uitvinding 2-wielige brancard.
 1882 - (M) ereteken voor belangrijke krijgsverrichtingen met de gesp Atjeh.
 1885 - (C) gouden medaille voor zijn verdienstelijke uitvindingen.
 1889 - (C) ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.
 1890 - (C) erediploma voor al zijn heelkundige ontwerpen.
 1900 - (C) Gouden Tilanus medaille voor zijn chirurgische verrichtingen.
 1900 - (C) lid van de "Société de Chirurgie" in Parijs.
 1905 - (M) Militaire Willemsorde 4e klasse voor zijn verrichtingen in Atjeh.
 ?? - (M) ridder in de Orde van de Eikenkroon 5e klasse (Luxemburg).
 ?? - (M) ereteken voor eervolle vermelding in de strijd.
 ?? - (M) erelid der Vereniging van ridders Militaire Willemsorde.
 ?? - (M) onderscheidingsteken eervolle langdurige dienst als officier (jeneverkruis).
 ?? - (C) Commandeur Legioen van Eer (Frankrijk).
 ?? - (C) Ridderkruis van Verdiensten (Nederlandse Rode Kruis).

De Mooij minimaliseerde het geschetste probleem door het uitvinden van de naar hem vernoemde raderbaar, de 'Raderbaar De Mooij', grote raderen (wielen) in combinatie met een onder de as hangende draagbaar. Met deze uitvinding werd hij in een klap wereldberoemd. Zijn raderbaar werd dan ook langdurig door vele landen in Europa, Noord-Amerika en Zuid-Afrika gebruikt. De raderbaar heeft niet alleen tot 1939-1940 dienstgedaan bij



de Nederlandse krijgsmacht maar ook langdurig (tot ver na de Tweede Wereldoorlog) bij civiele organisaties, zoals het Nederlandse Rode Kruis.

De raderbaar 'De Mooij' bestaat uit de volgende onderdelen:

- 2 ijzeren raderen (wielen), diameter 130 cm, met een ijzeren band op het loopvlak.
- een naar boven gebogen as (hoefijzervorm) die beide wielen met elkaar verbindt.
- tussen de wielen een rechthoekig ijzeren frame met aan elk eind van de lange zijden ketting waaraan een haak is bevestigd.
- aan een kant van het rechthoekige frame twee naar boven lopende handvatten voor de noodzakelijke hefboomwerking en het voortduwen van de raderbaar.
- een houten 'hangmat-brancard' voor de patiënt met aan elk eind van de lange zijden een oog waar de haken van de kettingen in werden gehaakt.
- een (demontabele) kap van zeildoek om de patiënt te beschermen tegen zon, wind en regen.

De uitvinding van De Mooij leverde de volgende verbeteringen op:

- zowel te velde als in ziekenhuizen te gebruiken.
- door het gebruik van grote wielen minder last van oneffenheden in het terrein.
- door de gebruikte 2 wielen in plaats van 4 slechts 1 x last van een oneffenheid.
- vrijwel schokvrij voor de patiënt door de draagbaar onder de as te hangen, hierdoor geen verbinding meer met de assen en dus ook geen indirect contact met de bodem.
- kleinere trefkans door de lage ligging (± 25 cm) boven de grond.
- besparing van personeel, patiënt is door 1 persoon te verplaatsen i.p.v. de eerst noodzakelijke 2 dragers per brancard.
- de brancard kan zo nodig worden vervangen door een transportkist zodat door 1 persoon ± 220 kg (medische) goederen snel en eenvoudig kunnen worden vervoerd.

Door het ontbreken van een octrooi werd de raderbaar in diverse varianten nagemaakt. Rijk is De Mooij er dan ook niet door geworden, maar zijn uitvinding heeft wel heel veel pijn en leed bespaard!

EEN VERLOREN GEGANE TRADITIE “DE OUWE STOMP STOK”

DOOR MICHAEL JANSEN

Tradities worden in het Leger doorgegeven van lichter op lichter, maar soms verdwijnen deze oude gebruiken ongemerkt van het toneel of raken ze in onbruik. Een goed voorbeeld hiervan is het verdwijnen van de zogenaamde “Oude Stompstok”. Deze “stokoude” traditie is nagenoeg verdwenen in het Nederlandse Leger. Hoewel er nog steeds veel stokken, wandelstokken, vechtstokken, tentstokken, pompstokken en zelf knuppels werken en gebruikt worden, bestaat de traditionele oude stomp stok of ook wel genoemd “oude hap stok”, of “oude poep stok”, niet meer bij Defensie.



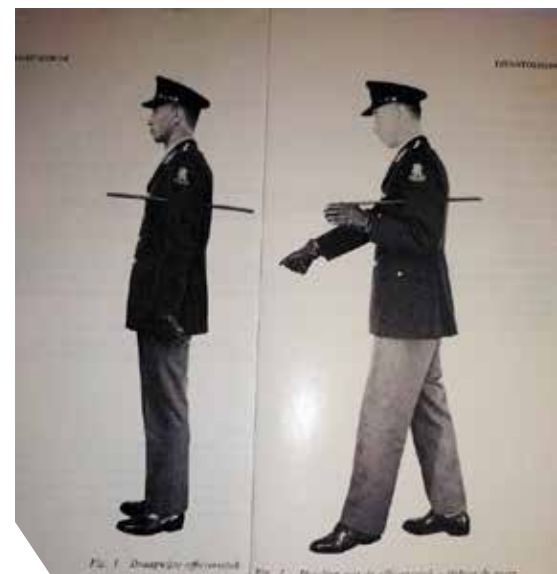
Enkele “Oude Stompstokken”.

Het dragen van stokken in het leger gaat lang terug. Romeinen droegen al stokken (Vitus) ter aanduiding van hun rang, maar gebruikten deze ook om zo nu en dan een (correctieve) tik uit te delen. Ook schaapherders en orthodoxe geestelijken droegen in het verleden meestal een (wandel-) stok. Men zou kunnen zeggen dat een stok of scepter al eeuwenlang “gezag” uitstraalt. Het dragen van een stokje was van oudsher voorbehouden aan officieren en onderofficieren.

Over de functionaliteit van een korte (officiers-) stok, lopen de meningen uiteen, maar de stok zou een rol kunnen spelen bij het

geven van instructie en het doen van inspecties. In ieder geval voorkomt het dat men met de handen in de zak loopt! De officiersstok zou naast statussymbool ook gebruikt kunnen worden als aanwijfsstok op de kaart bij bevelsuitgifte, maar ook als verlengstuk van de arm bij het corrigeren van het tenue bij parades en het geven van aanwijzingen. Vroeger gebruikten Engelse officieren hun officiersstok, de zogeheten swagger stick of cane voor het opbergen van hun Koninklijke Besluit, waarmee ze konden bewijzen dat ze inderdaad officier waren. De officiersstok in Nederland, ook wel pikeurtje of rotting genoemd, werd net als de CSM (Compagnies Sergeant-Majoor)-stok in principe alleen gedragen bij ongewapende diensten bij het dagelijks tenue (DT) en veldtenue (VT). Het bij de Koninklijke Landmacht officieel ingevoerde met bruin leer overtrokken stokje had een lengte van 60 centimeter. Het was officieren destijds toegestaan om een stokje te dragen van afwijkend model, mits deze van ongeveer dezelfde lengte was. Vaak werd het uiteinde van de stok voorzien van een zilveren knop al dan niet voorzien van het regiments-,

of onderdeel embleem. Het voor velen feodale officiersstokje werd in juni 1940 in Engeland ingevoerd en formeel afgeschaft in 1967. Toch bleven compagniescommandanten en sectiehoofden van 13 Pantser Infanterie bataljon (Garde Regiment Fuseliers Prinses Irene), tot in de jaren zeventig een cane (rietje) dragen, als verwijzing naar de Britse traditie van het regiment. In 2009 heeft de toenmalige regimentscommandant



Officiersstokje



De Ouwe Stomp

luitenant-kolonel der Fuseliers Joost Doense de cane's weer ingevoerd bij het Regiment. Zo beschikken de regimentscommandant, regimentsadjutant, de bataljonscommandant en de compagniescommandanten over een cane voor gebruik bij (ceremoniële) regimentsaangelegenheden. De cane van de regimentscommandant is van gelakt hout met een metalen knop en voorzien van het regimentsembleem. De cane van de regimentsadjutant is zeer bijzonder, want de cane is voorzien van een kroon van een ruitglantaarn uit de koninklijke stallen of beter gezegd het Koninklijk Staldepartement. Over het ontstaan van de oude stomp stok is niet veel bekend. Was de stok bedoeld als aanklacht van een dienstplichtige tegen de hiërarchie in het Leger, of was het gewoon een stukje fraai houtsnijwerk gemaakt tijdens het eindeloos (?) wachtlopen ergens op oefening in de Noord Duitse Laagvlakte? Wie het weet mag het zeggen. De Oude Stomp stok werd gemaakt door soldaten van de oudste lichte van de eenheid, die op afzwaaien stonden. Kenmerkend voor de ouwe stomp is dat hij aan het afbouwen is en het allemaal niet meer zo scherp ziet en het niet mee zo nauw neemt met de orde en tucht (discipline) bij de eenheid. Hij staat vanwege zijn anciënniteit op een onnavolgbaar niveau in vergelijking met de onlangs ingestroomde jonge en onervaren

rekruten, die ook wel "bollen" en "fillers" genoemd. De (onofficiële) oude stompstokken, waren een product van huisvlijt en de kwaliteit van het houtsnijwerk varieerde sterk. De meeste stokken werden op uiteenlopende wijze versierd met metalen en stoffen emblemen, (delen van -) munitie, schoenveters, fluitkoorden en veelal een of meerdere muntjes met daarop de lichtingsploeg. Indien voorradig werd de stok ook nog voorzien van een likje verf. Naast de oude stompstok droeg men (illegaal) op het uniform ook wel de ouwe-haspeld. Dikwijls waren ook deze tekenen van waardigheid voorzien van het lichtingsnummer. Er waren twee soorten stokken in gebruik, namelijk de individuele- en een collectieve stok. De collectieve stokken werden vaak overgedragen van lichte op lichte. In Duitsland werd de stok soms voorzien van een schoorsteenveger. Veel dienstplichtigen hebben na hun afzwaaien, hun stok geschonken aan een "Militair Tehuis" (PMT/HMT/KMT). Dit als dank voor de geleverde gastvrijheid en ontspanning. De geschonken stokken werden hier dan als echte jachttrofeeën ter decoratie aan de muur gehangen in de "huiskamer".

De ouwe stompstok kan natuurlijk worden gezien als een aanklacht tegen het "gezag" en de krijgstuicht. Maar vaak was de stok, gewoon een fraai stukje houtsnijwerk en een mooi souvenir voor de volgende lichte of een aandenken aan een welbestede dienstplicht. Een Nederlandse oude stompstok is over het algemeen niet zeldzaam, maar uiteraard wel uniek te noemen. De waarde van de stok hangt sterk af van het vakwerk en inspiratie van de eigenaar.

Tegenwoordig hebben eigenlijk alleen nog de compagnies-/batterijsergeanten- majoor en bataljonsadjudanten nog een (CSM-) stok ter onderstreping van hun functie en blijft dit symbool nog steeds een belangrijk ornament in het leger. Niet onvermeld mag blijven in dit kader, dat sommige CSM-stokken in het verleden, een verborgen ruimte hadden waar vroeger bijvoorbeeld een steekwapen in paste. Tegenwoordig heeft men meer vreedzame toepassingen gevonden voor deze geheime ruimte en biedt de CSM-stok veelal ruimte aan een klein drankflesje, glaasje, passer of centimeter.

Sinds 1996 worden er geen dienstplichtigen meer onder de wapens geroepen en toen in 1997 de opkomstplicht werd opgeschort, ging het snel bergafwaarts met de oude stompstok. We beschikken nu over een (klein) beroepsleger waarbij de meeste militairen worden opgeleid bij Schooleenheden. Hierdoor is er geen sprake meer van grote lichtingsploegen "fillers" die na hun basis- en/of functieopleiding instromen bij de oude stompen van de "parate" eenheden en blijven allerlei initiatierituelen (gelukkig?) achterwege.

De ouwe stomp stok is voorgoed verdwenen, maar wordt waarschijnlijk nog steeds gekoesterd op een speciaal plekje in de herinnering van heel veel ouwe stompen. Gelukkig zijn er nog genoeg bewaard, ook in het NMM. Zo hebben we altijd nog een stok achter de deur als de dienstplicht/opkomstplicht weer wordt ingevoerd.

“ONDER FAVEUR VAN 'T CANON”

DOOR TRISTAN BROOS

John R. Verbeek (Den Haag, 1955-2021) studeerde geschiedenis aan de Universiteit Leiden, waar hij in 1981 zijn doctoraaldiploma haalde. Hij specialiseerde zich in de geschiedenis van de vestingbouw, militaire techniek, zeegeschiedenis en koloniale expansie. Over deze onderwerpen schreef hij tal van boeken en artikelen, waaronder *Kustversterkingen 1900-1940* (Haarlem 1989). Hij was actief in het museum- en monumentenwezen en gaf historische adviezen ten behoeve van films en documentaires.

Gefascineerd door het wapen van de artillerie heeft John in de laatste jaren van zijn werkzame leven zijn onderzoek een principiële nieuwe wending kunnen geven die leidde tot een proefschrift dat hij hoopte te verdedigen aan de Universiteit Leiden op 7 juli 2021.

Maar helaas, hij werd voortijdig overrompeld door een dodelijke ziekte. De plechtige overhandiging van de bul aan zijn vrouw en dochter op 15 september van hetzelfde jaar kan beschouwd worden als een blijk van grote waardering voor zijn onderzoek (zie ook *In memoriam NMMagazine* Mei 2022).

“ONDER FAVEUR VAN 'T CANON”

VOC-ARTILLERIE, 1602-1796: TECHNOLOGISCHE VERNIEUWINGEN, LOGISTIEK EN BELEID

Dr. John R. Verbeek

Het zeer gedegen werk van John R. Verbeek (1955-2021) voert de lezer rechtstreeks naar het militair optreden van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) in haar octrooigebied in Azië.

Degenen die in Nederland – toen de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden geheten – de lakens uitdeelden, vonden het heel normaal

om handelsbelangen met militaire middelen te bevorderen. De situatie dichterbij huis, oorlog met Spanje en Portugal bijvoorbeeld, gold als goed argument om Europese vijanden ver weg in Azië te beoorloggen. Die strijd was ook een mooie aanleiding om maar ‘door te pakken’, zoals wij nu zouden zeggen, en zo in andermans land een handelsrijk te stichten. Daarbij werden leger en vloot als vanzelfsprekend op vele plaatsen ingezet.

Fortificaties speelden bij de handhaving van koloniale handelsmacht een belangrijke rol, dus naast grote aandacht voor de gewapende handelsschepen,

besteedde de VOC ook grote zorg aan de artillerie te land. Het kanon en de technische en strategische vernieuwingen van dit wapen spelen in dit boek dan ook een grote rol. Veel nieuw onderzoek met vaak onverwachte uitkomsten geeft een beeld van de wijze waarop de VOC haar artillerie tot een belangrijk instrument wist te maken en, zonder schroom, in te zetten.

*Paperback ISBN: 9789464280425 |
Hardback ISBN: 9789464280432 |
Imprint: Sidestone Press Dissertations
| Format: 173x253mm | 410 pp. |
Language: Dutch | 50 illus. (bw) |
50 illus. (fc)*



Dr. John R. Verbeek

NIEUW BOEK (NIMH)

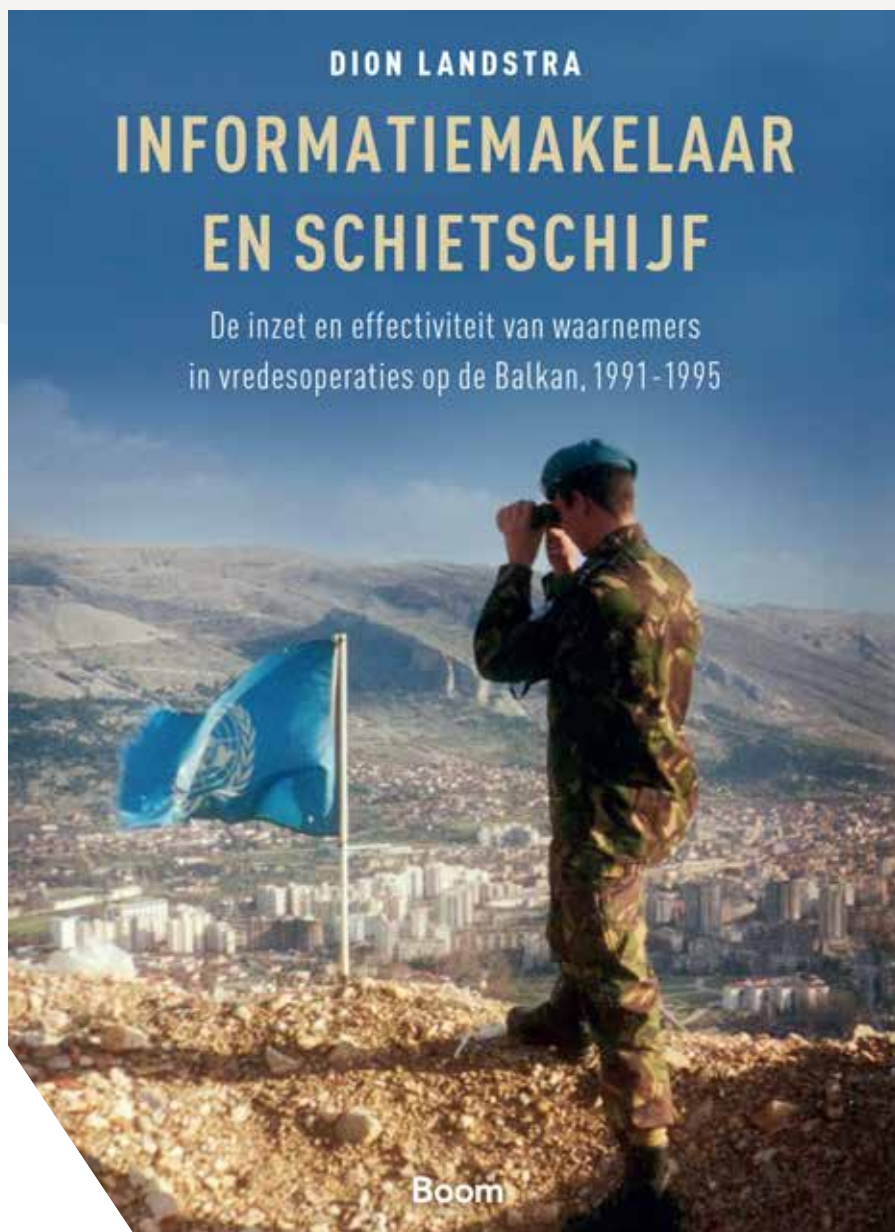
INFORMATIE MAKELAAR EN SCHIETSCHIJF

De inzet en effectiviteit van waarnemers op de Balkan 1991 -1995.

Majoor Dion Landstra (1984), docent Militaire geschiedenis bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), promoveerde onlangs op dit onderwerp aan de Universiteit van Leiden. Zijn proefschrift is ook in boekvorm verschenen. In de eerste helft van de jaren negentig woedde er in het voormalig Joegoslavië een gruwelijke burgeroorlog. Diplomatieke inspanningen om dit conflict te beslechten liepen jarenlang op niets uit. Wapenstilstanden waren van korte duur en steeds laaide

het geweld weer op. De Europese Gemeenschap, de Verenigde Naties en de International Conference on Former Yugoslavia stuurden een groeiend aantal waarnemers naar de Balkan, in de hoop iets van vrede te kunnen brengen. Nederland leverde hieraan een forse bijdrage. Ruim 400 Nederlandse militairen dienden in het (vm) Joegoslavië, tussen 1991 en 1995, als ongewapend waarnemer voor de Europese Unie (EU) en de Verenigde Naties (VN). Deze waarnemers fungeerden als "Ogen en oren" van

commandanten, diplomaten en de Secretaris-Generaal van de VN. Ook traden zij op als bemiddelaar bij conflicten en als rapporteurs van geweldsincidenten/oorlogsmisdaden. Tijdens hun werkzaamheden liepen sommigen grote risico's en een aantal van hen werd ook gegijzeld. In zijn studie beschrijft Landstra niet alleen de inzet en effectiviteit van deze waarnemers, maar heeft hij ook oog voor de grote impact die de uitzending naar dit oorlogsgebied op velen van hen heeft gehad. Het boek is rijkelijk voorzien van illustraties, organogrammen en overzichtskaarten.



Paperback
ISBN: 9789024449477
Uitgeverij: Boom.
Kosten: € 39,50

FOTOGRAFEREN VERBODEN

DOOR GERRIT VAN DE VEEN, MAJOOR BD KLU

Het onverwachte bericht dat ik van de zomer 2022 de mooiste foto had gemaakt van de prachtig gerestaureerde F-100D Super Sabre bracht bij mij onuitwisbare herinneringen naar boven, het leek wel of de cirkel rond was.

Het was zaterdag 8 augustus 1959 op de verjaardag van mijn zusje. We zouden met onze ouders de dierentuin in Amersfoort bezoeken. Maar eerst, zei mijn vader, zouden we met de bus naar Soesterberg gaan om naar vliegtuigen te kijken. En wel vanaf de heuvel bij het restaurant Het Soester Hoogt, waar je toen een

geweldig open uitzicht had over de basis.

Hij was in 1953 een tijd lang vanuit de Landmacht op de basis gedetacheerd geweest ten tijde dat ook het 322squadron van Leeuwarden met de Gloster Meteor onder Squadron Commandant majoor Robbie Wijting

daar tijdelijk was gestationeerd. Precies dat jaar vierde 322 ook zijn 12,5-jarig bestaan op Soesterberg. Mijn vader was toen kassier bij die eenheid en mocht nogal eens achter in een Harvard meevliegen naar Leeuwarden om daar de loonzakjes aan het achtergebleven personeel te overhandigen...





Hawker Hunter F4 4R8

In Ermelo wonende weet ik nog dat hij dan op 'dak hoogte' met 'wagling-wings' over kwam terwijl mijn moeder mijn zusje op de arm hield en vrolijk met een luier in de achtertuin naar hem zwaaide...

'Zijn mooiste plaatsing ooit' vertelde hij als ex KNIL-er, hij diende van 1937 – 1948 daar in Indië en was overlevende van de Japanse krijgsgevangenschap bij de Birma spoorweg. Ook 322Sq had diezelfde Indische achtergrond gehad...

Samen met hem in de achtertuin naar overvliegend toestellen kijken, plaatjes sparen die in de kartonnen binnen doosje van het sigarettenmerk Croydon zaten, ja de liefde voor luchtvaart zat er al heel vroeg in!

We liepen onder de landing door over de Van Weerden Poelmanweg, toen er ineens een paar MP-ers, voorzien van witte helm en gummiknuppel, op de fiets aankwamen rijden, rolden de draaihekken van de basis opzij en legden het verkeer op de weg stil.

'Er komen zo een paar vliegtuigen oversteken naar de Vlasakkers om hun motoren proef te gaan draaien en foto's maken is verboden" was het commentaar. Ze waren druk met het verkeer en naar links kijkend zag ik al een enorme F-100 achter een gele trekker aan komen rijden. Ik verschool als 9-jarige me achter mijn ouders en maakte de Agfa-Clack 'camera' van mijn moeder gereed... met bibberende knieën en handen maakte ik toch stiekem mijn eerste luchtvaartfoto, een beetje ver weg



322 jubileum lepelkje

Nog altijd gebruik ik de twee zilveren theelepeltjes van mijn vader waar hij trots op was: een jubileum lepelkje van 12,5 jaar 322 squadron 'Niet praten maar doen' en het Soesterberg exemplaar met de landende F-100 met remparachute erop.

Ja die bakermat, voor vele luchtvaartgekkens de start van een luchtvaart carrière. Vanaf midden jaren zestig ging ik op de brommer vanuit Ermelo erheen om vliegtuigen te spotten en te fotograferen. Via een klein paadje kon je achter firma Tammer komen waar een groot vuilnisstortgat was. Vlak langs de zuidelijke taxibaan, geweldig! Alle types daar gezien en vastgelegd, vrienden gemaakt die tot op de dag van vandaag gek zijn van hun hobby die die je overal nog tegenkomt.

maar het was goed te zien. Die enorme luchtinlaat, en wat stond ie hoog op zijn poten... zilver met drie groene strepen op zijn staart, er stond FW883 op... 'snel' de film doordraaien want daar kwam zowaar ook een Hawker Hunter aan! Nu moest ie nog beter en wachtte totdat hij recht voor me was. Met een schuin oog moest ik ook de imposante MP'er in de gaten houden... een zacht klikje van de sluiters was hoorbaar... maar hij stond erop, recht van opzij! (Maar dat bleek pas een week later natuurlijk na het ontwikkelen en afdrukken van de 6x9 film).

Eind 2004 nam ik na 40 dienstjaren zelf afscheid van de Koninklijke Luchtmacht, zag het sluiten van de vliegbasis Soesterberg, zoals velen, met lede ogen aan. 'Mijn mooiste plaatsing ooit' zeg ik mijn vader na. Werkte op de verkeersstorens van Twente, Gilze-Rijen en Soesterberg en zeer lang op het Nationale Militaire Luchtverkeersleidingscentrum te Nieuw-Milligen. Via de luchtverkeersleiding kwam ik



Soesterberg F100 lepelkje

nationaal en internationaal overal binnen en maakte daar altijd stevig misbruik van... altijd gewapend met mijn camera!

De uitreiking van de prijs, het prachtige schaalmodel van de F-100 in het prachtige museum op Soesterberg, was wederom een hoogtepunt net als 63 jaar daarvoor!



RESTAURATIE SCHILDERIJ “DE SLAG BIJ QUATRE BRAS” IN NMM

Begin november ontving het NMM in langdurig bruikleen van de Koninklijke verzamelingen (KV), het schilderij “De slag bij Quatre Bras” uit 1815 van de bekende schilder Jan Willem Pieneman. Het schilderij is afkomstig uit de Waterloo zaal van het voormalige Paleis Soestdijk. Op het schilderij voert de jonge prins van Oranje in 1815, de Nederlandse troepen aan in gevecht met het leger van Napoleon. De restauratie omvat onder meer het schoonmaken van het schilderij en het verwijderen van oude vernislagen, zodat het werk het werk zijn oorspronkelijke kleuren weer terugkrijgt.

De slag bij Quatre-Bras was een belangrijk keerpunt in de Europese geschiedenis. Het Nederlandse leger, onder leiding van de prins van Oranje (later Koning Willem II), wist bij eerdergenoemde dorpje/kruispunt, het gevecht aan te gaan met de troepen van Napoleon, waardoor de Brits/Nederlandse en Pruisische troepen extra tijd kregen om zich voor te bereiden op de beslissende slag bij Waterloo, die twee dagen later zou plaatsvinden. Napoleon verloor deze slag waarmee een einde kwam aan 23 jaar oorlog in Europa en het pas gestichte

Koninkrijk der Nederlanden zijn onafhankelijkheid behouden. Naar verluidt zou Napoleon na zijn nederlaag bij Waterloo, gezegd hebben dat het tijdverlies ontstaan door het heldhaftige optreden van de Nederlandse troepen onder leiding van de prins van Oranje bij Quatre-Bras, er mede debet aan is geweest dat hij deze voor hem cruciale slag had verloren.

De restauratie van het enorme schilderij met een afmeting van ruim zes bij vier meter, is vanaf 15 november te volgen in het NMM.

F-16 “Orange Jumper” naar depot.

Recent ontving het NMM een voor Nederland unieke F-16 BM (Tailnumber: J-066). De gedeeltelijk gestripte kist moet nog in elkaar worden gezet en dat gaat nog wel enige tijd in beslag nemen. Voorlopig blijft deze in 1989 nog door Fokker in licentie gebouwde kist dus nog in de dephangaar van het NMM te staan. De Orange Jumper was het testvliegtuig van de luchtmacht. Het toestel was herkenbaar aan de extra lange rood-witte pitotbuis, en een groot zwart-wit vlak op de rechtervleugel. In 1998 werd dit specifieke toestel omgebouwd tot test platform. Er kwamen sensoren aan boord, camera's en kilometerlange kabels voor het bedienen van testapparatuur. De oranje klemmen waarmee die kabels werden vastgezet worden in het Engels jumpers” genoemd”, en zo was de naam “Orange Jumper” – met bijbehorend kangoeroe in het embleem – snel geboren. Om alle testapparatuur een plaats te geven, werd de cockpit ook gemodificeerd om alles een plaatsje te geven. Bij het uitvoeren van alle testvluchten werkten de testvliegers van de luchtmacht nauw samen met

Schilderij Quatre Bras



ingenieurs het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR).

De Orange Jumper is ruim 33 jaar in gebruik geweest bij de luchtmacht en heeft gevlogen bij 311, 312, 313, 315 en 322 Squadron vanaf de vliegbases Volkel, Twente en Leeuwarden. Uiteindelijk komt het toestel terecht op de vliegbasis Woensdrecht, waar het toestel een “midlife” update krijgt en wordt omgebouwd tot vliegend “testplatform”. Vanaf 1999 wordt deze bijzondere F-16 gestationeerd op Leeuwarden en 22 jaar lang gebruikt door het Kantoor Testvliegen (KTV) voor het uitvoeren van testvluchten en beproevingen van nieuwe wapensystemen. De laatste vlucht van deze tweezitter wordt gemaakt op 31 maart 2022. Vervolgens wordt in Woensdrecht het toestel gereed gemaakt c.q. gedemilitariseerd voor afstoting naar het NMM in Soesterberg.

Restauratie Brequet Atlantique voltooid

De oplettende bezoeker van het NMM heeft ongetwijfeld gezien dat de Brequet Atlantique enige tijd aan het zicht was onttrokken door een enorme tent. Deze tent was nodig voor het ter plaatse uitvoeren van groot onderhoud aan dit toestel. De Atlantique was een maritiem patrouillevliegtuig van de Marine Luchtvaartdienst (MLD), dat in gebruik is geweest van 1969 tot 1984. De marine heeft in totaal 9 van deze toestellen in gebruik gehad. De Atlantique SP-13A in de collectie van het NMM is helaas

geen origineel toestel dat dienst heeft gedaan bij de MLD, maar ziet er nagenoeg identiek uit. Het toestel is namelijk oorspronkelijk afkomstig van de Duitse Bundesmarine en was ingedeeld bij Marineflieger Geschwader 3 “Graf Zeppelin”. Het toestel is in 2007 overgedragen aan het Militair Luchtvaartmuseum. Het toestel is toen (gedeeltelijk) in Nederlandse kleuren overgeschilderd en voorzien van een MLD-registratie “250” en voorzien van een “V” (vliegbasis Valkenburg) op het kielvlak. Op bijgevoegde foto is het zwarte anker van de oude (Duitse marine) beschildering nog te zien. Bij de recent uitgevoerde schilderbeurt is de Atlantic nu volledig in Nederlandse kleurenschema gebracht en kan het toestel weer een paar jaar mee onder de luifel van het NMM.

NMM Zomeroffensief 3 en 4 september 2022

Ongeveer 10.000 bezoekers, verspreid over twee dagen, waren afgekomen op het jaarlijkse Zomeroffensief in het NMM. Dit jaar had het Zomeroffensief nogal wat concurrentie van andere evenementen, zoals de wereldhavendagen in Rotterdam en de Formule-1 races in Zandvoort. Het aanbod was weer gevarieerd en interessant voor jong en oud. De tanks en andere voertuigen in het NMM zijn natuurlijk indrukwekkend, maar als al die tonnen staal ook echt

tot leven zodra de motoren worden gestart in de tank arena, dit geeft natuurlijk een extra dimensie. Ook dit jaar ging een groot gedeelte van de rijdende collectie vanuit het depot twee dagen wat frisse lucht scheppen in en om het museum. Tijdens diverse shows was het een komen en gaan van tanks, pantservoertuigen en ander rollend materiaal. Op de betonstrip voor het museum was een static show ingericht met o.a. een F-4 Phantom, F-104 Starfighter, NF-5B Freedom Fighter. De aangekondigde militaria markt viel dit jaar een beetje tegen, er waren slechts twee kraampjes aanwezig met dumpgoederen. De Stichting Vrienden van het NMM (SVNMM) was beide dagen ook aanwezig met een kraampje voor het werven van nieuwe “Vrienden” en het promoten van het museum. De organisatie van het zomeroffensief had onder de luifel van het NMM een groot tv-scherm neergezet, zodat de race liefhebbers op beide dagen, even rustig naar de training en race van “Max” konden kijken, terwijl hun kinderen bezig waren in het bootcamp, speeltuin, of een ritje maakten in een mini jeep.

Op de middenpagina van dit magazine vindt u wat beelden van de afgelopen twee Vriendendagen bij respectievelijk het Artillerie Museum in 't Harde op 17 juni 2022 en de Logistieke Museum in Soesterberg op 26 oktober 2022.

TYPISCH NEDERLANDS?

DOOR DIRK STAAT

Ik bekeek recentelijk op de NPO een reportage – deels opgenomen in het NMM – over de draconische bezuinigingen van 2011 en de impact daarvan, alles gezien in het licht van de toegenomen bestedingsruimte van Defensie als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Want weten we nog dat op een kwade dag alle Nederlandse tanks, en dat waren toentertijd de *state-of-the-art* Leopard2A6-en, wegbezuinigd werden? De landmacht was in één keer gecastreerd, om het maar eens wat grof te zeggen. Want wat vliegtuigen zijn voor de luchtmacht, en schepen voor de marine, dat zijn tanks voor de landmacht: dominante, definiërende, dodelijk effectieve wapensystemen. Weg, *verschwunden*, en daarmee grotendeels ook de bijbehorende kennis en ervaring. De politieke leiding vond de *Main Battle Tank* een gedateerd, ouderwets en achterhaald wapensysteem in de komende eeuw van digitale, *high-tech*, *space-age* oorlogvoering. De oorlogen van de toekomst zouden bloedelozer, schoner, afstandelijker en moderner zijn, gespeend van modder, artilleriebarrages, loopgraven en tanks. De toekomst lag bij drones, bij *cyber warfare*, bij Space Command, en niet bij een pantserinfanteriebataljon hier of een tankeskadron daar.

In de tussentijd deed Nederland mee aan allerhande missies, maar de begroting van Defensie kwam nooit aan de in NAVO-verband afgesproken 2% van het BBP. Daardoor moesten andere landen vaak bijspringen met mensen en materieel, en leefde Nederland eigenlijk op de pof; in veel gevallen lieten we anderen het werk voor ons doen. Nederland was *de facto* een onbetrouwbare partner.

Toen kwam 24 februari 2022, en alles veranderde. Opeens was er meer

geld voor Defensie. Aan de oostgrens van het NAVO-verdragsgebied is een hedendaagse oorlog aan de gang, die toch echt bestaat uit modder, artilleriebarrages, loopgraven en tanks – met af en toe, *soit*, een Iraanse of Oekraïense drone. Tanks en (raket)artillerie bepalen samen met pantserinfanterie nog immer het slagveld. En wat doet Nederland? Ondanks herhaaldelijk aandringen van de NAVO (dat was de portee van de NPO-documentaire) op de totstandkoming van een zware pantserbrigade (tanks!) investeert ons land liever in meer F-35 straaljagers en meer drones. En hoewel daarop zich niks mis mee is, voldoet het daarmee niet aan de behoefte van het bondgenootschap aan meer slagkracht op de grond. Het is meermaals toegezegd, maar het is er tot op heden niet van gekomen. En dat is schandelijk, om twee redenen. In de eerste plaats omdat ons land wel gebruikt maakt van de bondgenootschappelijke bescherming die de NAVO biedt, maar zich niet stoort aan wensen en eisen van datzelfde verbond. En zelfs wanneer ons land zich zou conformeren aan de zogenaamde 2-procents-afspraken, dan nog houdt het zich niet aan gemaakte afspraken over de *invulling* van die nieuwe bestedingen (los van het feit dat die 2% een absolute ondergrens is). En dat is het tweede punt. Want als Nederland vooral investeert in *high-tech*, in 5^e generatie gevechtsvliegtuigen en vliegende robots, betekent dat natuurlijk dat die slagkracht op de grond – de modder, het bloed, de tanks en de artillerie – door anderen in het bondgenootschap moet worden geleverd. Waardoor wij alsnog aan de *cleane* kant van de oorlog kunnen blijven zitten. Laat anderen maar die bloedige kastanjes uit het vuur halen.

Niet oké.

VRIJWILLIGER NMM

Vrijwilliger NMM Harry Isings schrijft boek over De Koninklijke Luchtmacht en haar voertuigen.

In oktober verscheen zijn alweer derde boek over militaire voertuigen die ooit

in gebruik zijn geweest bij Defensie. Dit keer passeren de voertuigen van de Koninklijke Luchtmacht/ Luchtstrijdkrachten vanaf 1945 de revue. Het boek is geïllustreerd met meer dan 1400 foto's en in totaal

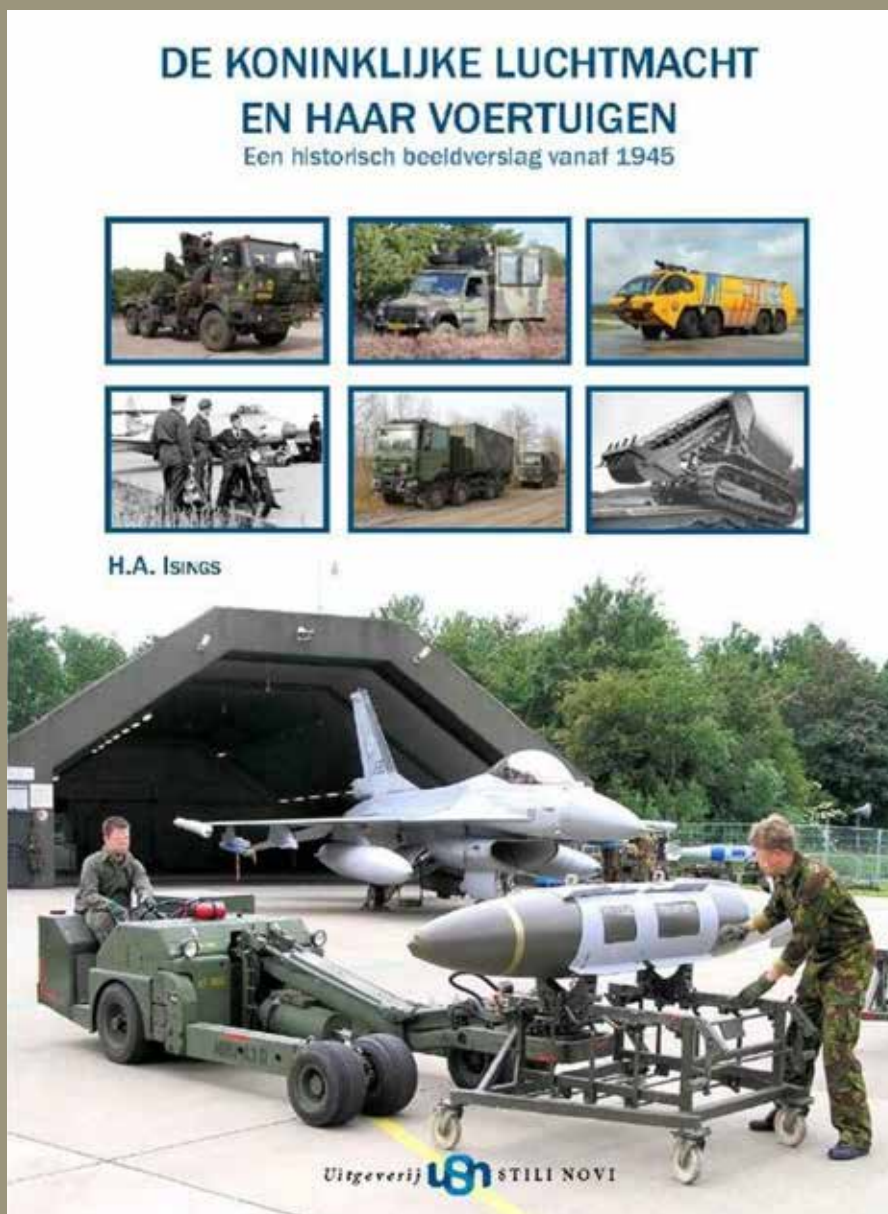
worden meer dan 1000 verschillende voertuigen en de verschillende eenheden waar ze gebruikt zijn behandeld. Het boek is een fotoreis door de jaren heen aangevuld met hier en daar wat specifieke informatie over de voertuigen. De kwaliteit van de moderne kleurenfoto's is zeer goed te noemen en ook het oude zwart/wit fotomateriaal komt zeer goed tot zijn recht. Het is bijna niet te geloven wat voor groot scala aan voertuigen maar ook aanhangwagens, in de afgelopen 77 jaar in gebruik is geweest bij de luchtmacht. Naast de gebruikelijke vracht- en brandweerwagens wordt in het boek ook aandacht besteed aan specifieke (munitie-) voertuigen die de meeste liefhebbers waarschijnlijk nog nooit in actie hebben gezien. Deze speciale voertuigen komen vrijwel nooit op de openbare weg en worden veelal alleen gebruikt op de vliegbasis zelf, voor het beladen en bewapenen van vliegtuigen. Een goed voorbeeld hiervan zijn de voertuigen in gebruik bij het 306 Tactical Reconnaissance Squadron, Munitiepark Alphen en materieel dat gebruikt wordt voor het snel repareren van startbanen ook wel "Rapid Runway Repair" genoemd. Tot slot worden in het boek ook de verschillende versies van de nieuwe Scania Gryphus voertuigen behandeld, die op het moment van de uitgifte in gebruik zijn bij de luchtmacht. Per saldo is het een mooi boek geworden voor de echte liefhebber van Nederlandse militaire voertuigen. Het kloeke formaat staat garant voor vele uren kijk- en leesplezier.

Prijs: € 59,50

Het boek is te verkrijgen bij:

Uitgever: www.stilinovi.nl

Of bij de auteur: haisings@hotmail.com



KMA ZOEKT HERKOMST SLUITSTEEN

De Stichting Historische Verzameling Koninklijke Militaire Academie (KMA) uit Breda is op zoek naar de herkomst van een oude sluitsteen die zij in bezit hebben.

Volgens Wikipedia is een sluitsteen; een vaak zorgvuldig behakte steen aangebracht in de top van een boogconstructie of op een ontmoetingsplaats van enkele ribben in de top van een ribgewelf. Verder wordt ook nog vermeld dat een doorhangende sluitsteen in de bouwwereld een druiper wordt genoemd. Maar dat is hier niet het geval.

Over de omzwervingen van de sluitsteen is niet al te veel bekend. De steen zal ongetwijfeld vóór de Tweede Wereldoorlog, waarschijnlijk in 1938 in het metselwerk van het gebouw zijn geplaatst. Dit gebouw wordt op enkele historische plattegronden (vanaf 1958) van het kasteelterrein aangeduid met: Sportgebouw voorheen exercitieloods. Maar het gebouw werd al in of kort na 1950 gesloopt, zoals vele gebouwen op



Oude sportgebouw op KMA terrein



Bird view KMA

het terrein. De toenmalige aannemer mocht de steen meenemen. Zijn kleindochter kreeg de steen in haar bezit en heeft uiteindelijk contact gezocht met de Stichting Historische Verzameling van de KMA. De stichting heeft de steen nu verkregen en inmiddels al een plekje op het kasteelterrein gegeven. De bedoeling is om de steen nauwkeurig te documenteren en (als KNIL-erfgoed) in de collectie over de geschiedenis van KMA-opleidingen op te nemen.

Heeft u meer informatie over de herkomst van deze steen dan kunt u contact opnemen met de redactie via email: secretariaatvrienden@nmm.nl



De Sluitsteen in kwestie

OPROEP VOOR KOPIJ

De reacties op het NMMagazine zijn tot nu toe positief en dat stimuleert de redactie. Het voorjaar 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! Interesse? Meld je aan via NMM.nl/word-vrijwilliger

Nieuwe vrienden

De Heer R. Hekster
De Heer F. de Maar
De Heer J. Franken
De Heer J. Jansen
De Heer M. Hendriksen
De Heer K. Groeneveld
De Heer E. van Reenen
De Heer J. van Beeten
De Heer W. van de Mheen
De Heer B. Rademaker
De Heer R. Hollander
De Heer W. van Rouwendaal
Mevrouw A. Kosterman
De Heer D. van Aalstede
De Heer M. Riccardi
De Heer G. Kop
De Heer R. Schuurman
De Heer E. Attema
De Heer G. van de Haterd
De Heer M. Wigman
Mevr. M. Rammeloo
De Heer D. Dooijenburg
De Heer J. Hamoen
De Heer S. van Vessum
Stichting Philadelphia Zorg

Ook vriend worden?

Zie www.vriendennmm.nl

Uw vriendschap wordt beloofd

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