



NMMAGAZINE

LENTENUMMER 2023

- 3 Drie Adelborsten maken kennis met een andere marine, deel: II
- 8 De Duitsers houden de Russen (voorlopig) tegen
- 12 Verborgene juweeltjes
- 16 Postduiven in militaire dienst, Deel: I
- 21 “Je compte sur vous”, een episode uit de slag bij Waterloo
- 25 FLY-by-wire...en... Doe meer-by-wire
- 32 Samenvatting Beleidsvisie Stichting Koninklijke Defensiemusea (SKD)



**VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**

VRIENDEN,

Voor u ligt het eerste NMMagazine van 2023. Toen ik de pen voor dit stukje oppakte, werden we net van alle Anti Covid-19 maatregelen verlost. Hopelijk wordt het eindelijk weer eens een jaar waarin ons museum zonder beperkingen open kan blijven. Als het aan uw bestuur ligt, wordt het in ieder geval een jaar met mooie activiteiten.



Vlak na het vorige NMMagazine lag bij een aantal van u ARMA nr. 52 op de mat. De reacties op dit echt prachtige nummer waren overwegend zeer positief. Als wordt besloten om ook dit jaar weer een ARMA uit te geven zal onze Stichting haar best doen om voor u opnieuw een "Vriendenprijs" te bedingen.

Noot: Wel besteld en betaald, maar niet ontvangen? Neem contact op met het secretariaat. Daarnaast is voor spijtoptanten ARMA nr. 52 nog te koop via internet.

Het eerste grote evenement waar u als vriend tegen gereduceerde prijs aan kon deelnemen was de nacht van de Militaire Muziek op 18 maart j.l. De bezoekers werd een uitgebreid en zeer gevarieerd programma aangeboden.

Als u dit leest zit inmiddels ook de uitnodiging voor de eerste

Vriendendag in de mailbox (of ligt bij een aantal van u op de mat). In nauwe samenwerking met de conservatoren is een uitgebreid en zeer gevarieerd programma samengesteld. We hopen op een grote opkomst en zijn uiteraard benieuwd wat u van deze opzet vond.

Ook staat vast dat we op 7 oktober 2023 te gast zijn in het Airborne Museum in Oosterbeek, zet deze datum vast in uw agenda! Directeur Ronnie Weijers heeft met zijn staf een interessant programma voor ons opgesteld. Ik verwacht dat deze Vriendendag voor een aantal van u een "appetizer" zal zijn om als individu of klein gezelschap Hartenstein nog een keer te bezoeken.

Ik hoop dat velen van u onze website (www.vriendennmm.nl) inmiddels hebben bezocht. De site is helemaal in de vernieuwde website van het NMM (www.nmm.nl) geïntegreerd en beter dan ooit. Maar, suggesties blijven welkom!

En als altijd: alle actuele activiteiten zijn ook daar weer te vinden onder: <https://www.nmm.nl/bezoek/agenda/>

Zoals al aangekondigd, binnen het bestuur is weer veel veranderd. Onze secretaris Joke van Vels-van Dongen heeft na twee termijnen afscheid genomen en haar functie overgedragen. Ook penningmeester Bert Remkes heeft na eenzelfde periode zijn functie overgedragen. Beiden waren meer dan 20 jaar betrokken bij de besturen van Leger Museum dan wel Militaire Luchtvaart Museum en, sinds de oprichting in 2014, bij ons bestuur. We hebben deze kanjers in kleine groep al bedankt voor hun grote inbreng maar zullen dit in groter verband en dan wat meer formeel, ook nog doen!

Zo is uw voorzitter de laatste die over is van het eerste bestuur van de SVNMM. Hoewel ik het een heel dankbare taak vind, ben

ik van mening dat het bestuur gediend is met nieuwe gezichten en frisse ideeën. Ook ik heb daarom besloten mijn functie binnenkort over te dragen. Dat zal zijn rond de volgende Vriendendag op zaterdag 13 mei 2023. Helemaal afscheid nemen lukt vast niet en daarom wil ik me als "bijzondere vrijwilliger" graag blijven inzetten voor onze Stichting. Hoe de samenstelling van het bestuur gaat worden, hoort u binnenkort.

Ik ben ervan overtuigd dat met de resterende bestuursleden voldoende kennis en kunde aanwezig is om onze Stichting goed te leiden. Maar extra capaciteit zou hun werk zeker verlichten en is zeer welkom! Daarom herhaal ik de oproep **en deze geldt NIET alleen voor heren want nu al wordt vrouwelijke inbreng node gemist!** *Mocht u ideeën hebben voor of zelfs deel uit willen maken van ons bestuur of onze redactie: meldt u zich! Het bestuur gaat dan graag het gesprek met u aan.*

Veel dank dat de meesten van u de jaarlijkse donatie op tijd hebben betaald! Dat scheelt de administratie veel werk en u kunt weer naar het NMM wanneer u wilt. Ik hoop velen van u terug te zien terug te zien tijdens één van onze mooie Vriendendagen of wellicht tijdens een bezoek aan ons museum.

We hebben al veel reacties gehad maar ik blijf er bij onze Vrienden zonder (bekend) e-mailadres op aandringen: heeft u inmiddels wel een e-mailadres: geef het door aan secretariaatvrienden@nmm.nl! Dat scheelt veel portokosten en wij kunnen u regelmatig en heel snel aardige en actuele informatie digitaal toesturen.

Veel leesplezier!

Freek Groen



Cartoon Hans Proper

INKIJKJE BIJ DE WATERJAGERS VAN DE BUREN

DRIE ADELBORSTEN MAKEN KENNIS MET EEN ANDERE MARINE, DEEL: II

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.

Fort Lauderdale

Na 20 zeedagen komen Fort Lauderdale en de haven Port Everglades nabij Miami in zicht aan de zuidkant van Florida. Fort Lauderdale heeft een Venetiaans aandoend karakter door

de kilometerslange waterwegen die door de stad lopen en veelal via de *intracoastal waterway* met de Atlantische oceaan zijn verbonden. We leggen aan in de haven en blijven er acht dagen. We maken kennis met

de schier onbegrensde Amerikaanse mogelijkheden en welvaart. Wat ons in het bijzonder trof, was de Amerikaanse gastvrijheid.

Zo is er tijdens de gehele duur van



het verblijf transport beschikbaar van de Navy League. Daarnaast staan er bij voortduring Amerikanen op de kade die ons ergens naar toe willen brengen. Zodra ze een handdoek van de valreep zien komen, springen ze in het gelid. Geen bestemming is te gek.

Tijdens de grote cocktailparty op het vliegdek en in de hangar worden we aan alle kanten aangeklampt door oudere heren met een marine achtergrond. Een van hen, matroos tijdens de Eerste Wereldoorlog, heeft goed geboerd en haalt ons de volgende dag op met een van zijn Cadillacs - een niet onaanzienlijk merk - en trakteert ons op het Lion Country Safari Park, een flinke beker Schotse whisky tijdens de koffiepauze, lunch bij hem thuis met rondleiding en daarbij speciale aandacht voor de vier pistolen in de nachtkastjes tegen

eventuele indringers.

Maar het kan nog meer bijzonder. Een jonge vrouw, ontmoet tijdens de midshipmen party, door haar vader om 24.00 uur opgehaald, maakt aan hem kenbaar dat ze dankbaar is voor de wijze waarop ik haar heb opgevangen na gedumpt te zijn door een Engelse midshipman. Haar vader, eigenaar van 31 schepen die de oceanen bevaren, nodigt mij plus collega uit voor een tocht met speedboot door de watergangen van Fort Lauderdale en leent vervolgens zijn bijzondere Cadillac met dochter en zakgeld ook nog uit voor diner, film, wandeling, enz. We voelen ons als in een Hollywood-film.

Belangrijk cultuuraspect in de RN dat niet onvermeld mag blijven, is het sociale klassenverschijnsel dat

in velerlei opzicht pregnant aanwezig is. In de Nederlandse omgeving weet je dat het een kwestie is van kans of je de marine 'binnenkomt' als officier of als matroos. De ene vader laat zijn zoon nu eenmaal doorploegen tot het diploma gymnasium/hbs binnen is, terwijl de andere hem bij mindere resultaten direct van school haalt voor een andere school of hem aanzegt om te gaan werken. Als zoon van zo'n eerste vader was ik gevoelig voor het maken van sociale openingen in organisaties. In de RN lag dat als uitvloeisel van de Britse maatschappij beslist anders.

Officers only was in de RN een belangrijk adagium. Bij de valreep werd het visueel kenbaar gemaakt, op het zonnedek was het een impliciet gegeven. Mensen kunnen ervan doordeesemd raken. Toen we op de wal te Fort Lauderdale eens een gesprek aanknoopten met enkele *chief petty officers* die we van boord kenden, omdat ze ons op voortreffelijke wijze hadden ingewijd in de geheimen van hun departement, maakten ze ons al snel duidelijk dat we beter alleen met officieren konden spreken. Zo hadden we dat in de eigen marine, tijdens onze bootjes- en kruisreis beslist niet meegemaakt. We stelden de VOKIM hier na de reis natuurlijk van op de hoogte. Die knikte minzaam, hij kende de Britten uit eigen ervaring.

Vele jaren later liep ik met de Ramblers Association de camino van Porto naar Santiago. De groep bestond in belangrijke mate uit oudere Britse dames met een Ph.D. Toen ik een van die dames sprak over het Britse klassenverschijnsel en zij aangaf ondanks Ph.D. gewoon *middle middle class* te zijn, vroeg ik haar hoe je dan wel door kon dringen tot de *upper middle class*. Terwijl ze me diep in de ogen keek, antwoordde ze: "If you are able to marry a Lieutenant Commander or more."

Mayport

In één zeedag varen we over van Fort Lauderdale naar Naval Station Mayport nabij Jacksonville in het noorden van Florida. We blijven er een week. Voor ons een uitgelezen kans voor een bezoek aan Cape Canaveral (Cape Kennedy van 1963 tot 1973).



The Vehicle Assembly Building met rechts daarvan de Apollo/Saturn V onderweg naar Launch Complex 39. Voorgangers van de Saturn zijn de Mercury/Atlas (midden) en de Gemini/Titan. Ansichtkaarten: NASA, 1971.



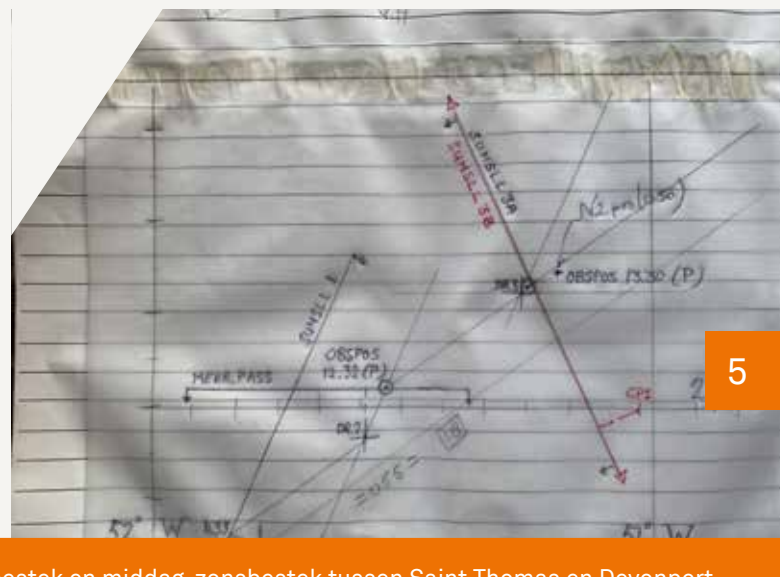
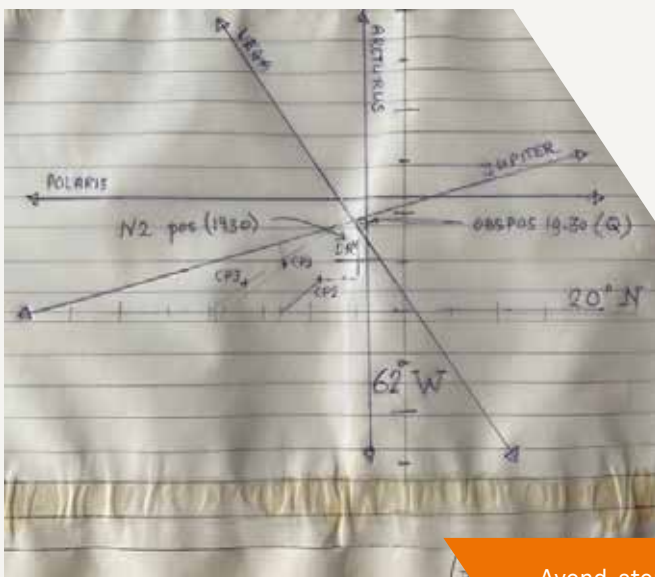
We dompelen ons een dag lang onder in de verschillende systemen en aspecten van ruimtevaart. Het is de tijd van het Apollo-programma met de reusachtige Apollo/Saturn V stuwraket. Enkele dagen na ons bezoek zou de Apollo 15, de vierde Apollo-missie met Scott, Worden en Irwin, naar de maan vertrekken. Voorgaande projecten waren het Mercury-programma van 1959 tot 1963 met de Mercury/Atlas, bij ons bekend van John Glenn in 1962 en het Gemini-programma van 1964 tot 1966 met de Gemini/Titan. Allemaal projecten van bemande vluchten, van een rondje om de aarde tot een vlucht naar de maan. Nog dromend van astronaut worden - we hebben nog veel te leren - vertrekken we na zeven dagen naar Saint Thomas op de Amerikaanse Virgin Islands. Maar

niet nadat we met tien ongetrouwde officieren worden uitgenodigd voor het bijwonen van een debutantenbal in de Florida Yacht Club te Jacksonville. Een groots gebeuren, met alleen blanke gasten en alleen donkere bediendes. Het kan ook bescheidener als we gaan dineren met een loodgietersgezin bij de Countryclub. In alle gevallen is het welvaartsverschil met Europa voelbaar.

Navigatie

Van Mayport begint de terugreis via Saint Thomas naar Devonport. Gedurende een periode van totaal 20 zeedagen kregen de twee adelborsten van de zeedienst als taak om driemaal daags de positie te bepalen aan de hand van de hemellichamen. Dat betekende zoveel als een ochtend-

stersbestek, een middag-zonsbestek en een avond-stersbestek. Niet dat de plaats die wij bepaalden (OBSPOS ofwel *observed position*) richting gaf aan de eventueel bij te stellen koers, want er was aan boord van het vliegekampschip naast de First Navigator (N1) nog een Second Navigator (N2). Wij mochten de door ons vastgestelde plaats vergelijken met die van de N2 en dat leidde dan tot kwalificaties als: *it is difficult to get a logical day's sun during flying operations; becoming better in settling down; a good day's sun; accepted, a pity that you missed Meridian Passage; a good sight in not very favorable conditions; etc.* De RN-methode van rekenen was anders dan we gewend waren maar *sound*. Het voert te ver om de positiebepaling hier nader uit te leggen, maar de afbeeldingen



Avond-stersbestek en middag-zonsbestek tussen Saint Thomas en Devonport. N2 staat voor Second Navigator. Afbeeldingen: Sight Form auteur, 1971.



Gereedmaken voor een volgende start; herinnering aan een bijzonder vliegbedrijf blijft. Foto: RN, 1971.

geven een beeld met N2-waarmmerking. Nieuw voor ons was de manier om de positie te verbeteren met '3 zonnen', geschoten voor, tijdens en na de ware middag.

De opgedane hemelse vaardigheden bleken waardevol toen ik acht jaar later boordvlieger was aan boord van Hr.Ms. De Ruyter. De Westland Wasp helikopter was een geweldig vliegtuig, maar omdat ze in belangrijke mate aan het lijntje van de commandocentrale

vloog, werden veel van de twaalf uren paraatheid in *alert 15* doorgebracht, dat wilde zeggen dat je binnen 15 minuten in de lucht moest kunnen zijn. Zo schaakte ik me soms - gekleed in dompelpak en vliegoverall - tussen *civil en nautical twilight* op de brugleugel met sterrenglobe, sextant en tijdmetre voor plaatsbepaling. Deze keer wordt mijn positie wel serieus genomen. Goed om te bedenken dat de beschreven methode van positiebepaling wellicht bewerkelijk aandoet, maar wel onafhankelijk is

van satellieten die onverhoopt - door botsingen met ruimtepuin - uit kunnen vallen.

Saint Thomas

Saint Thomas is het grootse eiland van de Amerikaanse Maagdeneilanden, gelegen tussen Puerto Rico en de Bovenwindse eilanden in het Caraïbische gebied. Het betreft hier een eiland dat door Columbus 'ontdekt' is tijdens zijn tweede reis in 1493 en vervolgens door vele Europese mogendheden is gekoloniseerd: Spanje, Engeland, Nederland, Frankrijk, de Ridders van Malta en Denemarken. In 1917 wordt het door de Denen verkocht aan de VS.

Op 1 mijl afstand van de haven laten we het anker vallen. Tijdens het havenbezoek had ik de wacht. Aan de bakspier (een boom die dwars uithangt op de brede zijde van een schip) liggen de transportsloepen voor 'sloop naar de wal'. Ik was commandant van de *Fast Motor Launch One* ofwel de officierssloop en had duidelijke 'printa's' dat de officierssloop 'officers only' was. Tijdens een van de laatste nachtelijke vaarten stond op de kade een groepje van enkele officieren en enkele matrozen. De laatste waren niet gewond maar met 'een snee in de



Fast Motor Launch One. Foto: auteur, Saint Thomas, 1971.

neus' wel ietwat *under the weather*. Ik gaf aan dat ze moesten wachten op de sloep voor de matrozen. Een van de officieren, de Commander Air - niet de minste aan boord van een vliegkampschip - wilde kennelijk geen tumult en sprak - zelf niet geheel en al sober - mij toe als volgt: "*I overrule the officer of the watch.*" Ik leerde snel dat ook het adagium officers only een functie is van plaats en het tijdstip van de nacht.

Slotbeschouwing

Tijdens mijn jaren op de middelbare school leerde ik bij het vak Nederlandse literatuur: 'vorm en inhoud zijn een', een visie die door de Tachtigers opnieuw sterk naar voren was gebracht. Het betekent zoveel als dat het ene niet gewijzigd kan worden, zonder onherroepelijk schade toe te brengen aan het andere.

In het voorjaar van 1968 voorafgaand aan ons aantreden op het KIM was het Nederlandse vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman uitgeschakeld door brand in het ketelruim. We voelden ons daarom bijzonder bevoorrecht dat we deze reis op zo'n schip van

een andere marine mee mochten maken. We hebben tijdens de reis veel geleerd, een reis op een extra 'dikke boot' en een reis die een extra lens opleverde om naar het opereren in de eigen marine te kijken. Dus: inhoud oké. Vorm ook oké, alhoewel je over bepaalde aspecten van de vorm beter kunt lachen, immers cultuur/marine volgt nu eenmaal cultuur/maatschappij. Het was verder bijzonder om geconfronteerd te worden met Amerikaanse weelde die in 1971 nog verre van ons stond.

Het vliegbedrijf aan boord van HMS Ark Royal heeft op de deelnemers aan de reis een dermate indruk gemaakt dat de adelborst voor de mariniers in de MLD zou functioneren tot in de rang van kapitein der mariniers en de twee adelborsten voor de zeedienst tot in de rang van kapitein ter zee.

Het is 'interessant om te zien' - goed om te vernemen - hoe de mogelijkheden momenteel liggen om in diepte in aanraking te komen met het werken in een andere marine.

Het NMM beschikt over een tweetal "Waterjagers" die nu broederlijk

naast elkaar hangen aan het plafond van het museum, namelijk de Hawker Sea Fury en de Sea Hawk. De Sea Fury is een van de snelste propellervliegtuigen ooit operationeel ingezet en was in gebruik bij de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) van 1948 tot 1957. Dit toestel werd in 1957 vervangen door een straaljager, de Sea Hawk. Laatstgenoemde straaljager verdween in 1964 uit de sterkte. Beide toestellen opereerden primair vanaf het vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman (in gebruik geweest bij de KM tussen 1948 - 1968).

NOOT

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



'Dikke boot' Hr.Ms. Karel Doorman (20.000 ton) rond 1960 op zee met rechts HMS Ark Royal (50.000 ton) rond 1971 in de aanloop naar Devonport. Foto's: AVD KM rond 1960 en RN rond 1970.



Soviet_troops_and_T-34_tanks_counterattacking
Foto Wikimedia Commons, mil.ru



Erich von Manstein
foto Wikimedia
Commons, Felix Ring

Jarenlang gold het motto; "Oorlog hoort in een museum". Een jaar geleden schokte Rusland de wereld met de militaire invasie van buurland Oekraïne. De "speciale militaire" operatie die president Poetin voor ogen had, transformeerde de oorlog in een langdurig conflict dat aan beide zijde al duizenden levens eiste. Het Westen gaat Leopard tanks leveren aan de Oekraïne. De tanks van het NMM blijven echter nog even op stal. In de voorjaarsvakantie stond ook het NMM stil bij de oorlog in de Oekraïne, en organiseerde de actie; "Bommen in Oekraïne", "vredesduiven in museum". Waarbij de bezoekers in de hal van het museum een gevouwen papieren "vredesduif" voorzien van een tekst, konden neerleggen in de hal van het museum.

TACHTIG JAAR GELEDEN IN OEKRAÏNE

DE DUITSERS HOUDEN DE RUSSEN (VOORLOPIG) TEGEN

DOOR AD DE ROOIJ

Op het moment dat ik dit artikel schrijf is het een jaar geleden dat Rusland via diverse assen Oekraïne binnenviel. Het conflict, dat al sinds 2014 in het Donetsbekken ofwel de Donbas woedde, werd hierdoor een grootschalige oorlog tussen twee buurlanden. Het was een oorlog die Rusland in enkele dagen of weken dacht te winnen. We weten nu dat het bedrogen uitkwam.

8

Dit conflict is niet het eerste dat in het oosten van wat nu het land Oekraïne is, wordt uitgevochten.

Het Russische leger van Peter de Grote versloeg bijvoorbeeld in 1709 bij Poltava de Zweden onder Karel

XII. Hiermee werden de geopolitieke verhoudingen in Oost-Europa op zijn kop gezet. Ook in de Tweede

Duitse stelling op het Taman schiereiland, foto Wikimedia Commons, audiovis.nac.gov

Wereldoorlog werd hard gevochten in dit gebied. Charkov, de tweede stad van Oekraïne, vormde vaak het middelpunt van de gevechten. In het najaar van 1941 werd de stad veroverd door de Duitsers (de eerste slag om Charkov). In het voorjaar van 1942 deden de Russen een – mislukte – poging de stad te heroveren (tweede slag om Charkov), waarna de Duitsers verder oprukten naar Stalingrad en de Kaukasus. De derde slag om Charkov maakte onderdeel uit van de grootschalige strijd die in de eerste maanden van 1943, nu precies tachtig jaar gelden, in Zuidoost-Oekraïne en de nabijgelegen delen van Rusland werd uitgevochten. In dit artikel ga ik dieper in op deze periode van mobiele oorlogvoering in de periode januari t/m maart 1943.

De toestand op 1 januari 1943

Op bovengenoemde dag waren de Duitse troepen in de zuidelijke helft van het oostfront georganiseerd in drie legergroepen. In het noordelijk deel, grofweg vanaf de stad Voronezh naar het zuiden, lag de Legergroep B (Von Weichs) bestaande uit het Duitse Tweede Leger, Het Hongaarse Tweede Leger, het Italiaanse Achtste Leger en de Armee-Abteilung Fretter-Pico, een eenheid van legerkorpsgrootte, die genoemd was naar zijn commandant en voornamelijk bestond uit bijeengeraapte eenheden. Het grootste deel van deze legergroep hield begin januari nog stand langs de bovenloop van de Don.

In het uiterste zuiden bevond zich de Legergroep A (Von Kleist). Deze bestond, naast een bezettingsmacht op de Krim, uit het Eerste Pantserleger en Zeventiende Leger. Beide legers hielden het front in de Kaukasus. Daartussen lag de in november 1942 gecreëerde Legergroep Don (Von Manstein). De belangrijkste formatie van deze legergroep was het Zesde Leger, dat sinds medio november 1942 was omsingeld bij Stalingrad. Verder beschikte Von Manstein over de Armeegruppe Hoth, die naast een pantserkorps alleen maar bestond uit de restanten van het Vierde Pantserleger en het Derde Roemeense Leger. De laatste formatie van Von Manstein was de Armeegruppe Hollidt. Deze grote, maar bijeengeraapte troepenmacht was ingezet in het gat dat was ontstaan door de omsingeling van het Zesde Leger en probeerde de Russen te beletten de Zwarte Zee te bereiken, want daardoor zouden de Duitse troepen in de

Kaukasus afgesneden worden van de hoofdmacht. In de laatste zes weken van 1942 was het de Duitsers gelukt een nieuwe Russische doorbraak te voorkomen, maar de Duitse linies stonden op het punt het te begeven.

Aan Russische zijde vochten in het zuiden diverse fronten, zoals de Russische benaming luidt voor deze grootste troepen formatie. Een front was groter dan een Duits (en Westers) leger, maar kleiner dan een legergroep, althans in 1942 en 1943. Tegenover de omsingelde Duitse troepen bij Stalingrad stond het Donfront (Rokossovsky). In het zuiden opereerde het Transkaukasusfront (Tjoelenev). Tegenover De Duitse linies noord en deels oost van de Zwarte Zee stonden van zuid naar noord het Zuidfront (Jeremenko, later Malinovski), het Zuid-westfront (Vatoetin), Het Voronezhfront (Golikov) en delen van het Brjanskfront (Reyter).

Terugtrekking uit de Kaukasus

Zoals gezegd probeerden de Russen na de omsingeling van Stalingrad de Zwarte Zee te bereiken en zo de Duitse troepen in de Kaukasus af te snijden, een mogelijke tweede grote omsingeling. De Duitse legerleiding was zich bewust van dit gevaar, maar aanvankelijk weigerde Hitler, die ook opperbevelhebber van de strijdkrachten en van de landmacht was, toestemming te geven. Hij had immers de bekende uitspraak gedaan: *"Wo Der Deutsche Soldat Steht, Kommt Kein Anderer Hin."* Na sterke druk van de generale staf ging Hitler op 28 december 1942 overstag. Op 1 januari 1943 begon Legergroep A zich terug te trekken uit de Kaukasus. Door de terugtrekking was alle hoop op een *Endsieg* in Rusland verdwenen.

Nu begon er een wedloop tussen de Duitsers en de Russen in de richting van de Zwarte Zee, of preciezer de Zee van Azov. Deze race werd gewonnen door de Duitsers, in die zin dat het Eerste Pantserleger er op 25 januari in slaagde zich aan te sluiten bij de Duitse eenheden ten noorden van de Zee van Azov. De terugtrekking over afstanden van tussen de 600 en 700 kilometer was in drieënhalve week succesvol afgerond, ondanks dat



Kaartje 1943

de Russen zich begin januari op 100 kilometer van de kust bevonden en eind januari het cruciale knoppunt Rostov aan de Don tot op zo'n 30 kilometer waren genaderd. Het Zeventiende Leger, de tweede formatie van legergroep A, nam op bevel van Hitler een andere route en trok zich terug naar het schiereiland Taman, waar heden ten dage de brug over de Straat van Kertsj naar de Krim begint. De Führer zag dit bruggenhoofd als de ideale plaats om in de loop van 1943 een offensief te starten. Het Zeventiende Leger kon zich bijna geheel 1943 in dit bruggenhoofd handhaven.

Russisch offensief in de Donbas

Bij de Duitse Legergroep B verliepen de zaken echter veel minder voorspoedig. Eind december 1942 hadden de Russen al aanvallen gelanceerd tegen het Achtste Italiaanse Leger, dat hierdoor aanzienlijke verliezen had geleden. In januari rukten de Russen aan dit deel van het front steeds verder naar het westen op. Daarnaast begonnen zij op

14 januari 1943 een offensief tegen het Tweede Hongaarse Leger, dat een sector ten noorden van de Italianen bezetten. Deze Russische offensieven leidden er toe dat eind januari het Duitse front over een afstand van 350 kilometer was opengereten en dat de drie legers van Legergroep B – ook het Tweede Duitse Leger – waren omsingeld. Het Tweede Duitse Leger wist zich uiteindelijk terug te vechten naar de eigen linies. Hierbij werd wel veel zwaar materieel achtergelaten. De andere twee legers werden vernietigd. Legergroep B had in feite opgehouden te bestaan. Begin februari werden de restanten van Legergroep B – behalve het Tweede Leger dat onder bevel kwam van de Legergroep Midden - samengevoegd met die van de Legergroep Don, die werd ombenoemd tot Legergroep Zuid. Ook het Eerste Pantserleger kwam onder bevel van deze legergroep. Op 14 februari trok Legergroep Zuid zich terug uit Rostov en nam nieuwe verdedigende stellingen in langs de rivier de Mioes, waar de Duitsers ook in de winter van 1941/42 hadden stand gehouden.

Noord van de verdedigende schouder langs de Mioes stootten de Russische

Fronten onder Vatoetin en Golikov echter verder door in westelijke richting. Op 16 februari veroverde Golikov Charkov en op 19 februari stonden de troepen van Vatoetin op een twintig kilometer van Zaporozje, het huidige Zaporizja, waar Von Mansteins hoofdkwartier zich bevond.

Een saillant detail is dat de verdediging van Charkov was opgedragen aan het Pantserlegerkorps van de SS, dat uit Frankrijk naar het oostfront was overgebracht en bestond uit de sterke gemechaniseerde divisies Leibstandarte SS Adolf Hitler, Das Reich en Totenkopf, Hitler had uitdrukkelijk bevolen dat Charkov met alle middelen moest worden verdedigd en niet mocht worden opgegeven. Desondanks gaf de legerkorpscommandant, SS-generaal Hausser, gehoor aan zijn gezond verstand en liet hij zijn troepen terugtrekken, waarmee hij zijn legerkorps als gevechtswaardige eenheid behield. De meeste historici zijn van mening dat het feit dat Hausser tot de SS behoorde, zijn carrière en leven hebben gered. Een tot het *Heer* behorende generaal had voor een dergelijke daad van ongehoorzaamheid moeten boeten met het verlies van zijn commando en zou mogelijk ook ter dood zijn veroordeeld.





De moeilijkheden van de Duitsers werden verergerd doordat de laatste Duitse eenheden in Stalingrad zich op 2 februari 1943 overgaven. Hiermee kwamen zeven Russische legers en een luchtvloot vrij voor operaties elders.

Duits tegenoffensief

Ook de Duitsers voerden echter versterkingen aan. Hierboven heb ik al aangegeven dat het SS Pantserlegerkorps uit Frankrijk was aangevoerd. Daarnaast was het Eerste Pantserleger na de terugtrekking uit de Kaukasus vrij om te worden ingezet. Dit leger bevond zich west van het front langs de Mioes dat door de Armeegroep Hollidt werd verdedigd. Enige tijd na de Duitse overgave in Stalingrad werd deze laatste formatie overigens omgedoopt in het (nieuwe) Zesde Leger. Ook het Vierde Pantserleger, dat sinds begin januari op sterkte was gebracht en op dat moment onder andere over vijf pantserdivisies beschikte, was niet langer nodig bij de verdediging langs de Mioes en kon worden vrijgemaakt.

Bovendien had Hitler niet alleen toestemming gegeven voor de terugtocht uit de Kaukasus, maar ook voor de ontruiming van de frontboog bij Rzhev. Deze uitstulping in het Duitse front was ontstaan

na het Russische tegenoffensief in de winter van 1941/42. Rzhev ligt hemelsbreed op iets meer dan 200 kilometer van Moskou. Door de frontboog te blijven bezetten handhaafden de Duitsers gedurende 1942 hun dreiging tegen de Russische hoofdstad. De frontboog werd bezet door het Negende Leger, dat begin 1943 door de ontruiming vrijkwam. Naast meer dan twintig infanteriedivisies beschikte dit leger over een aantal pantserdivisies en de gemechaniseerde Divisie Grossdeutschland, de sterkste divisie van het Duitse leger (buiten de Waffen SS-eenheden). Een deel van deze eenheden, waaronder Grossdeutschland, werd direct naar het zuiden getransporteerd.

Intussen had Von Manstein het plan opgevat om de Russische troepen zover te laten oprukken dat zij 'uit hun logistiek' zouden raken. Hitler had daarmee, toen hij op 17 februari het hoofdkwartier van Legergroep Zuid bezocht, ingestemd. De derde week van februari waren de Russen logistiek gezien aan het einde van hun Latijn. Vatoetin beschikte bijvoorbeeld nog maar over 145 tanks, die alle vrijwel door hun brandstof en munitie heen waren. De andere aanvalsspits onder Golikov was er zelfs slechter aan toe. Intussen hadden de Duitsers hun mobiele eenheden verzameld en waren deze gereed om tot de tegenaanval over te gaan. Ten zuiden van de Russische doorbraak bevonden zich het Eerste en Vierde Pantserleger. Ten noorden ervan concentreerde zich een nieuw geïmproviseerd leger, de Armeeabteilung Kempf. Bij deze formatie was het SS Pantserkorps ingedeeld. Op 22 februari zetten de Duitsers in het zuiden de tegenaanval in. Hierbij maakten zij snel vorderingen en op 2 maart bereikten Duitse eenheden de middenloop van de rivier de Donets. Ten noorden van de Russische doorbraak werd de tegenaanval op de Russische eenheden op 28 februari ingezet. Op 14 maart heroverden SS-eenheden Charkov. Het centrale plein van deze stad werd daarop door de Duitsers omgedoopt in Leibstandarteplatz. Daarmee was het Duitse offensief nog niet voltooid. De opmars werd verder in oostelijke richting voortgezet, totdat ook de bovenloop van de Donets

en de stad Belgorod in Duitse handen waren. Het kort hierna aanbreken van de raspoetitsa, de modderperiode, verhinderde verdere grootschalige operaties. De frontlijn veranderde daarna nauwelijks tot begin juli, toen de Duitsers hun (mislukte) zomeroffensief bij Koersk startten.

Laatste succes

Het Duitse tegenoffensief in het voorjaar van 1943 was uitermate succesvol. Hoewel grote omsingelingen als in 1941 uitbleven, verloren de fronten van Golikov en Vatoetin samen meer dan 1.200 tanks, 900 stukken geschut en 70.000 militairen.

Achteraf bleek de strijd in het vroege voorjaar van 1943 het laatste grote Duitse succes aan het oostfront te zijn.

Dit artikel is gebaseerd op een groot aantal bronnen, waarvan de belangrijkste zijn:

- Percy E. Schramm (Hrsg.), *Kriegstagebuch des Oberkommands der Wehrmacht*, 1. Januar 1943 – 31. Dezember 1943, zweiter Halbband, Bonn, z.d.
- Bryan Perett, *Knights of the Black Cross*, Hertfordshire, 1986
- James F. Dunnigan (Ed.), *The Russian Front, Germany's war in the East, 1941-1945*, Melbourne, 1978
- Rudolf Borchers, SS-Obergruppenführer Paul Hausser, *Zwischen Befehl und Gewissen*. Gepubliceerd in Wolfgang Fischer (Red.), *Soldaten im Einsatz, Die Deutsche Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg*, Hamburg 1977

Eindnoten

- 1 De drie SS divisies en de Divisie Grossdeutschland beschikten voorjaar 1943 over een tankregiment dat bestond uit twee bataljons middelzware tanks en een compagnie van de nieuwe, zware Tiger tanks.
- 2 Oorspronkelijk de Armeeabteilung Lanz. Na het ontslag van de commandant, die moest boeten voor het verlies van Charkov in februari, werd het bevel overgenomen door generaal Kempf.

VERBORGEN JUWEELTJES

DE COLLECTIE (-S) VAN SCHRIJVER EN VERHALENVERTELLER JAN CAREL VAN DIJK

Privéverzamelingen vormen soms een uitstekende aanvulling voor een professioneel museum. Een museum (en dit geldt natuurlijk ook voor het NMM), kan nu eenmaal niet alles verzamelen en bewaren. Hulp van privéverzamelaars met hun expertise en hun vaak unieke collecties is broodnodig bij het in standhouden van militair erfgoed en de hieraan gerelateerde geschiedenis en verhalen.



Jan Carel van Dijk in zijn element

12

Jan Carel van Dijk reageerde op onze oproep voor een interview bij hem thuis. De afspraak was snel gemaakt en de redactie ging vol verwachting naar het opgegeven adres. Het werd een gezellige avond waarbij hij enkele van zijn mooiste verzamelstukken liet zien en met veel passie sprak over veel

van zijn hobby's en interessegebieden.

Jan Carel (1949) is een Amersfoortse "Keientrekker" in hart en nieren. Hij is er geboren en getogen in Amersfoort en al van jongs af aan geïnteresseerd geweest in de (militaire) geschiedenis van deze stad. Zijn ouders hadden

een hotel (Rustoord) en hier kwamen van oudsher al veel militairen over de vloer. Hierdoor is al vroeg zijn interesse ontstaan voor het militaire leven in al haar facetten. Hij is dan ook al op heel jonge leeftijd begonnen met niet alleen het verzamelen van leger emblemen, maar ook met de opbouw

van een aanzienlijk archief over de militaire infrastructuur in deze regio en in het bijzonder van het Garnizoen Amersfoort.

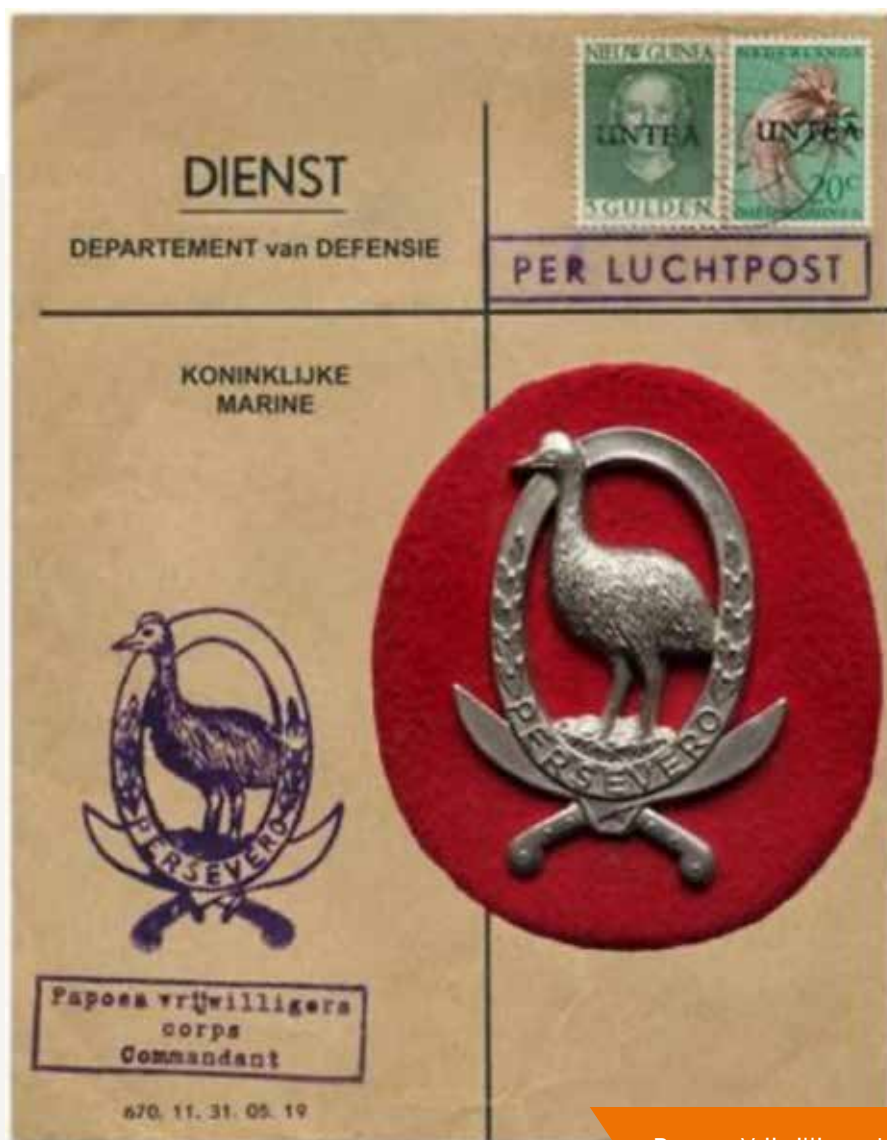
Amersfoort is dan ook voor hem een onuitputtelijke inspiratiebron. Jan Carel is jarenlang bestuurlijk verbonden geweest aan de oudheidkundige vereniging Flehite in Amersfoort. In zijn werkzame leven was hij o.a. directeur van een dochteronderneming van International Business Machines (IBM) en ook dat is goed te zien want één kamer van zijn woning is volledig ingericht als IBM-museum, waarin een aantal zeer zeldzame apparaten van dit iconische (computer) merk zijn tentoongesteld. Alle computers en randapparatuur staan strak in het gelid en dat geldt eigenlijk ook voor de rest van zijn (deel-) collecties, alles is systematisch geregistreerd en overzichtelijk opgeborgen. Dit maakt het voor Jan Carel een stuk makkelijker om snel wat militaria bij elkaar te zoeken voor het maken van een mini expositie, maar hierover later meer. Voor dit artikel beperken we ons tot een aantal van zijn (militaire) deelcollecties namelijk;

- Emblemen van de Koninklijke Landmacht (KL) van na 1945 (onderdeelsemblemen, halsdoeken, rangonderscheidingstekens e.d.);
- Militaire geschiedenis van Garnizoen Amersfoort (recent ook een boek over uitgegeven);
- Collectie militaire wandschildjes van Garnizoen Amersfoort (de gemeente Amersfoort, maar ook bijvoorbeeld Leusden en een deel van Soesterberg);
- Emblemen van het Militaire Huis van de Koning (-in).

Van de KL-emblemen heeft hij er inmiddels duizenden. Deze verzamelstukken zijn alle ter conservering keurig netjes verpakt in plastic grip seal zakjes, die per soort in containers worden bewaard. Catalogussen en manco-informatie is gedocumenteerd in spreadsheets op zijn computer. Deze al eerdergenoemde zeer systematische manier van werken heeft natuurlijk te maken met zijn verleden in de computerwereld. In de praktijk blijkt dat veel rechtgeaarde verzamelaars na verloop van tijd het overzicht kwijtraken over wat ze nu wel of niet



Koninklijk Huis emblemen



Papoea Vrijwilligers Korps



in hun collectie hebben. Maar dit is zeer zeker niet het geval bij Jan Carel. Bij bijna ieder embleem of artefact dat hij tijdens ons bezoek tevoorschijn toverde, wist hij wel een interessant verhaal of anekdote te vertellen.

Toch ging het verzamelen voor hem niet altijd van een leien dakje. Na een diefstal eind jaren 90 werd een groot deel van zijn collectie Nederlandse Krijgsmacht, met ook véél zeldzaam “veldgrijs” materiaal, van vóór de Tweede Wereldoorlog gestolen bij een inbraak. Enigszins moedeloos is hij toen eerst gestopt met verder verzamelen, maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Een kleinzoon van een buurman bleek de reddende engel te zijn. Ooit had Jan Carel het jongetje geholpen met het starten van een emblemenverzameling en nu

wilde hij wat voor hem terugdoen. Hij doneerde op zijn beurt wat emblemen aan hem en dat werkte! Het begin was er weer en vormde daarmee de “reset” c.q. uitbouw van zijn verzameling, die zich nu vooral richt op emblemen van de Koninklijke Landmacht (KL) ná 1945, en deze verzameling is al bijna weer compleet! Noot: van de redactie, een verzameling is natuurlijk nooit helemaal compleet. Jaarlijks komen er nog nieuwe emblemen bij, maar Jan Carel zit als een bok op de haverkist om ook deze te bemachtigen!

Jan Carel bezit dus héél veel Landmacht-emblemen en op zijn vliering staan nog oude grote panelen met daarop de diverse legeronderdelen (baretgespen, schouderemblemen, straatnamen, patjes e.d.). Maar gezien de huidige overvloed die voor een toeschouwer

al gauw resulteert in ‘meer van hetzelfde’, gebruikt hij tegenwoordig steeds meer geselecteerde elementen uit zijn collectie om per gelegenheid ‘ensembles’ te laten zien. Dat levert dan bepaalde taferelen op, die bijvoorbeeld geschikt zijn om telkens ‘vitrinemuseumpjes’ te vormen. Als hij op een school, in een buurthuis of in een bibliotheek bijvoorbeeld de Meidagen van 1940 wil uitbeelden, combineert hij foto’s, documenten (zoals historische kranten) en uiteraard mooie emblemen tot een aantrekkelijk geheel in een of meer vitrines. Soms doet hij er dan ook wat uitrustingsstukken bij, zoals een helm of een gasmasker.

Als men goed naar zijn immense verzameling kijkt geldt hier het motto “Leger kleiner dan ooit, maar aantal verschillende emblemen groter dan ooit”. Hoewel hij wel een

enorme wildgroei constateert in het aantal onderdeel emblemen en rangonderscheidingstekens, vindt hij in zijn algemeenheid nog steeds het Nederlandse militaire uniform een van de mooiste ter wereld. Uniek vindt hij ook onze baretgespen, gebaseerd op een gestileerde 'W' (wat de meeste mensen niet weten), verwijzend naar de toenmalige koningin Wilhelmina. De meeste naoorlogse baretemblemen zijn ontworpen door de bekende militair stylist F.J.H.Th. (Frans) Smits.

Door de enorme hoeveelheid emblemen is hij (noodgedwongen) gestopt met het bevestigen van de verschillende emblemen op grote borden in een kamer. Er is simpelweg te weinig ruimte en "overdaad schaadt". Naast het verzamelen "an sich", ligt daarom voor hem het accent op documentatie en exemplarisch tentoonstellen (zoals moderne musea ook doen), vooral gericht op bepaalde momenten, specifieke publicaties, etc. Om die reden heeft hij bijvoorbeeld nog maar vijf helmen, overigens in puike conditie: een Duitse "Pickelhaube" die symbool staat voor WO I en een ensemble dat symbool staat voor WO II

(bestaande uit een Nederlandse M27-helm met bronzen leeuw en een Duitse "Stahlhelm" voor de Duitse inval en een "platte" Britse Brodie-helm en een Amerikaanse M1-helm voor de bevrijders). Tijdens de viering van 75-jaar bevrijding zijn ze enkele keren als ensemble uitgeleend voor exposities.

Naast het verzamelen van landmacht emblemen, speelt het Garnizoen Amersfoort in zijn leven/verzameling een grote rol. Zo heeft hij in zijn collectie zo'n duizend verschillende militaire ansichtkaarten een grote collectie wandbordjes/muurschildjes van (ooit) in Amersfoort gevestigde eenheden. Maar ook Amersfoortse militaire muziek op vele grammofoonplaten en CD's, diverse andere attributen en documenten hebben een plaatsje gevonden in zijn (gelukkig!) grote huis.

Al deze spullen vormden de basis om eind 2021 een rijk geïllustreerd boek uit te brengen met als titel: "Ruim Anderhalve Eeuw Amersfoorts Garnizoen". Het boek is goed verkocht en in 2022 zelfs door de Gemeente Amersfoort als geschenk uitgereikt aan de bezoekers van de Veteranen

dag in het AFAS-theater te Leusden. Voor dit boek kon hij o.a. putten uit zijn eigen archief/respectabele collectie ansichtkaarten (ongeveer 10.000 stuks).

Zijn verzameling emblemen van het Militaire Huis van de Koning (-in) is indrukwekkend en kan met recht uniek worden genoemd. De emblemen zijn om moverende redenen extreem schaars en daardoor moeilijk te vinden. Het vergt veel tijd en vasthoudendheid om dit soort emblemen te bemachtigen, maar dat is wel aan hem besteed, blijkt tijdens ons, achteraf gezien te korte bezoek!

Concluderend: Jan Carel laat anderen graag meegenieten van zijn collecties en doet dit vooral door over zijn hobby's te publiceren en door het houden van lezingen en mini-exposities. Voor de toekomst heeft hij in ieder geval toegezegd, om een aantal bijdragen voor de rubriek "Topstukken" te verzorgen voor het NMMagazine. Waarin hij een aantal zeldzame stukken/ensembles uit zijn collectie voor het voetlicht wil brengen. Dit doet recht aan zijn fraaie verzamelingen, waarover hijzelf nooit uitgepraat raakt.

Stoffen emblemen



OPROEP

Wie eenmaal behept is met het verzamelvirus, kan niet meer ophouden met zoeken. Maar het is natuurlijk veel leuker om iets met je collectie te doen, dan alleen maar het internet af te speuren naar aanwinsten. De één opent een museum, de ander zoals Jan Carel, schrijft boeken over zijn hobby of geeft lezingen op scholen.

Heeft u als vriend van het NMM, zelf ook een of meer verzamelingen van militaire voorwerpen die interessant zijn voor de lezers van het NMMagazine, neem dan gerust contact op met de redactie.

POSTDUIVEN IN MILITAIRE DIENST DEEL: I

DOOR ROB VAN PUTTEN

Vogels met heimwee worden al meer dan 3000 jaar als boodschapper gebruikt in tijden van oorlog. In 2008 organiseerde het Legermuseum een tentoonstelling over “Dappere Dieren”, waarin naast olifanten, paarden en honden o.a. ook de postduif ten tonele werd gevoerd. In de tijd toen het radio- en telefoonverkeer nog in de kinderschoenen stond en deze veelal onbetrouwbaar waren, werden postduiven gebruikt voor het versturen van berichten en boodschappen. Een gezonde postduif kan wel een snelheid van gemiddeld rond de 100 kilometer per uur behalen. In het (vooorlogse) Nederlandse leger zijn postduiven slechts sporadisch gebruikt. Dit geldt niet voor andere landen zoals uit onderstaand (bevlogen) artikel mag blijken.

De crash van de Lancaster DV228 QR

In de nacht van 23 augustus 1943, om 01.49 uur, wordt de Lancaster III DV228 QR van 61 Squadron, afkomstig van RAF Syerston, door een Messerschmitt 110-G4 vijf kilometer ten oosten van Meerkerk aangeschoten. Kort daarop stort de bommenwerper neer op een stuk land achter een boerderij in Hei- en Boeicop. De bommenrichter heeft kort voor de crash het vliegtuig weten te verlaten, de andere zes bemanningsleden komen om bij de crash.

Niet lang na de crash komen de marechaussee en de luchtbeschermingsdienst poolshoogte nemen en wat later Duitse militairen. De lichamen van de omgekomen bemanningsleden worden geborgen en later op de dag worden de resten van het vliegtuig geïnspecteerd en nog wat later afgevoerd.



De gele metalen doos uit het vliegtuigwrak. (Foto Martin Zondag)



Een Royal Navy postduif.
(Foto IWM)

werden duiven ingezet. Met de komst van de telegraaf bleef de postduif nog in zwang om hiaten in het telegraafnet te vullen.

Hoe vindt de postduif zijn weg

Postduiven dienen te worden getraind om hun hok terug te vinden. Op jonge leeftijd moeten ze de omgeving van het hok in zich opnemen. Dit wordt veelal gedaan met een getraliede uitkijkpost. Daarna wennen de dieren aan steeds grotere afstanden.

Ook de stand van de zon, aardmagnetisme en reuk zijn van belang bij de navigatie. Duiven hebben een ingebouwd ritme van ongeveer 24 uur. Dit dag- nachtritme wordt dagelijks gelijkgezet op basis van licht en donker. Tevens hebben duiven een besef dat de zon opkomt ongeveer in het oosten, 's middags om 12 uur op het hoogste punt staat in het zuiden, en weer ondergaat ongeveer in het westen. Op deze manier kan de duif aan de hand van de zonnestand de vliegrichtingen bepalen. De duif hoeft de zon overigens niet zelf te zien. Een stukje blauwe hemel is genoeg om de plaats van de zon te bepalen. De invloed van het aardmagnetisme is onderzocht door magneten rondom het hoofd van de duif aan te brengen. Deze duiven raakten het spoor bijster. Ook reuk speelt een belangrijke rol speelt bij de navigatie.

De huidige postduif vindt zijn oorsprong in België. Reeds in het begin van de 19e eeuw werden er wedvluchten gehouden in België. Rond 1850 ontstond uit verschillende kruisingen de Belgische 'reisduif'. Na 1850 werd de postduif geïntroduceerd in Noord-Frankrijk en vervolgens in Nederland, Duitsland, Engeland, et cetera. Uiteindelijk geraakte de 'reisduif' rond 1900 verspreid over de gehele wereld.

Wat kán een duif

De snelheid die een postduif kan halen hangt af van de weersomstandigheden. Bij goed weer en wind mee, kan hij, bij uitzondering, wel een snelheid tot tegen de 130 km per uur bereiken. Onder normale omstandigheden, met weinig wind,



Een Britse postduif wordt losgelaten vanuit de zijkant van een tank nabij Albert, 9 augustus 1918. (Foto IWM)

Tussen de crash en het ruimen van het vliegtuig, zien lokale bewoners kans om zich over wat materiaal te ontfemen. Zo eindigt de pantserplaat, gepositioneerd achter de vlieger, uiteindelijk als een putdeksel. Spullen uit een verbandkist vinden ook een weg. Maar er is ook iets dat de lokale bewoners niet direct thuis kunnen brengen, een gele metalen doos met een dode duif erin.

Later begrijpt men dat het een postduif betreft. Een postduif?

Postduiven

Het gebruik van postduiven is al bekend uit de oudheid. Zo wordt er op Sumerische kleitabletten van 5.000 jaar oud al melding gedaan van postduiven. Ook de Grieken en Romeinen maakten gebruik van de postduif. Na de val van het Romeinse Rijk raakte het gebruik van postduiven

in de westerse wereld in vergetelheid. Tijdens de kruistochten ontdekten men dat de Arabieren bij belegeringen, veldslagen en verkenningen gebruik maakten van postduiven. Men zag de kwaliteiten ervan in, en introduceerde vanaf toen de postduif in de Westerse wereld.

Ook in Nederland was men bekend met de postduif. In 1572, bij het beleg van Haarlem, werden duiven ingezet met boodschappen van de Prins van Oranje aan de belegerde burgers, om moed te houden. En tijdens het beleg van Leiden in 1574 liet iemand acht duiven naar Delft smokkelen. De duiven waren eigenlijk bestemd als voedsel voor zijn zieke moeder. Deze postduiven werden echter gebruikt om berichten binnen de belegerde stad te brengen. Ook het bericht van de aanval op 3 oktober die Leiden zou bevrijden, was per postduif aangekomen. Op vrijwel elk bekend krijgstoneel



Postduif in Duitse dienst, uitgerust met een camera.

kan de duif een gemiddelde snelheid halen van rond de 75 km per uur en kan deze snelheid wel 10 tot 13 uur lang volhouden. De hoogte waarop de duif vliegt, ligt tussen het grondoppervlak en 2000 meter.

Postduiven worden met succes ingezet op vluchten van 50 tot 1350 kilometer, maar niet elke postduif is geschikt om 1350 km met succes te overbruggen. Net als bij mensen verschillen duiven onderling fysiek en elke bouw heeft weer zijn eigen voor- en nadelen.

Over het algemeen is het zo dat de kleinere en lichte types tot de sprinters behoren en de wat grotere en zwaardere soortgenoten meestal beter geschikt zijn om op verdere vluchten te worden ingezet.

Een duif moet ook herstellen van een vlucht. Hoe korter de afstand is die is afgelegd, hoe sneller de postduif is hersteld. Postduiven kunnen binnen een tot twee weken herstellen van korte vluchten. Voor de vluchten over lange afstanden heeft een postduif veel meer tijd nodig om te herstellen. Dat betekent dat de goed getrainde duif die een afstand van een duizend kilometer moet afleggen dit slechts twee tot drie keer per jaar kan doen.

Militaire inzet

In de Frans-Duitse Oorlog (1870-1871) maakten de Fransen bij het beleg van Parijs uitgebreid gebruik van de moderne postduif. Met luchtballonnen werden de duiven buiten Parijs gebracht en vervolgens met boodschappen in een kokertje aan de poot of in een holle veer tussen de staartpenen teruggestuurd. In

deze tijd werd door René Dagon, een Franse fotograaf en uitvinder, de microfilm uitgevonden. Hierdoor konden berichten 800 keer worden verkleind. Op 28 januari 1871, toen Parijs en de regering zich overgaven, waren er meer dan 115.000 berichten per postduif aan Parijs bezorgd.

Inzet van duiven in de Eerste Wereldoorlog

Postduiven speelden een ook belangrijke rol in de Eerste Wereldoorlog. Alle betrokken partijen maakten gebruik van deze relatief betrouwbare manier om berichten te versturen. Naar ruwe schatting zijn meer dan 100.000 duiven gebruikt, waarvan zo'n 95% de boodschap daadwerkelijk heeft afgeleverd.

Dit hoge succespercentage was het gevolg van twee eigenschappen van de postduif: enerzijds het bijzondere vermogen om altijd het thuisnok terug te vinden (zelfs als dat verplaatst werd), anderzijds de hoge vliegsnelheid. Zelfs voor een scherpschutter viel het niet mee om een postduif uit de lucht te schieten. Sommige roofvogels hadden daar minder moeite mee. In de loop van de oorlog werden dan ook valken en haviken naar het front gebracht om op de postduiven te jagen.

Het relatief statische karakter van WO I maakte de inzet van postduiven overzichtelijk. Ze werden uit hun al of niet mobiele hok genomen en in mandjes tot in de voorste loopgraven gebracht. Deze manden bleken voor mens en dier oncomfortabel. In het Zwitserse leger ontwikkelde men korven waarin de dieren afzonderlijk konden meeveren. Bij de Duitse cavalerie werden de mandjes meestal vervangen door praktische zakken, zodat iemand op borst en rug een viertal duiven kon vervoeren. Soms werd een soort bakfiets gebruikt, zodat één man een groot aantal duiven snel kon overbrengen. Ook de duiven stonden bloot aan het gevaar van verstikking tijdens gasaanvallen. Daartoe werden gaskastjes meegenomen. Als de mannen hun gasmaskers nodig hadden, werden de duiven in die kastjes gestopt voor de nodige bescherming. Ook werden duiven nog op een andere manier

ingezet voor spionagedoeleinden. Al voor de oorlog hadden de Duitsers kleine fototoestellen ontwikkeld die bij de duiven voor de borst werden bevestigd. Terwijl de duif vloog, was het via een vernuftig mechaniek mogelijk om op bepaalde hoogte op diverse plaatsen opnames te maken van het landschap. Dat leverde bijvoorbeeld afbeeldingen op van vijandelijke loopgraven. In enkele gevallen heeft men mandjes met duiven uit een luchtballon neergelaten.

Ook op patrouillediensten nam men duiven mee, of op zee, in onderzeeboten en ook in tanks of vliegtuigen. Men deed een bericht, bijvoorbeeld over vijandelijke troepen of een noodkreet om hulp, in een kokertje aan de poot van de duif en liet deze los. De duif vloog terug naar zijn hok waar men kennismak van de boodschap en, indien mogelijk, gepaste maatregelen trof.

Daar waar de Britten en Amerikanen bij het beëindigen van de oorlog, door de invoering van draadloze communicatie, vrijwel stopten met het gebruik van postduiven, hielden de Duitsers hun militaire postduivenorganisatie in stand.

Nederland en de militaire postduif

In Nederland werd in 1887 bij het Korps Genietroepen in Utrecht een postduivendienst opgericht, die na enige jaren uitgroeide tot de onder de Generale Staf vallende Rijkspostduivendienst.

Bij de mobilisatie van 1914 – 1918 beschikten het Algemeen Hoofdkwartier en de Territoriale Commando's over stationaire duivenhokken, terwijl het Hoofdkwartier van het Veldleger en de vier divisies verplaatsbare duivenstations hadden. Er waren voldoende duiven en goed opgeleide postduivenverzorgers. De berichten die per postduif werden verzonden waren in code. Voor langere berichten gebruikte men de microfilm.

Begin jaren dertig werd vanwege bezuinigingen echter vrijwel niet meer in de inzet van postduiven

geïnvesteed. Hoewel in latere perioden nog wel civiele postduiven zijn gebruikt, werd de Rijkspostduivendienst, in het kader van de toenmalige bezuinigingen, per 1 januari 1933 opgeheven. Indien nodig, kon er gebruik worden gemaakt van particuliere postduiven. Om de kennis over postduiven op peil te houden was er op de Kromhoutkazerne in Utrecht een militair postduivenhok met 12 militaire duiven waarmee ook postduivenverzorgers worden opgeleid.

De oorlogsdreiging doet de roep om militaire postduiven echter oplaaien. Zo dringt de Commandant Vesting Holland in september 1939 aan op aanvulling van de postduivenverzorgers. Op 16 maart 1940 laat hij een uitgebreid schema van postduivenverbindingen binnen de Vesting Holland het licht zien. Commandant Veldleger betoogt op 27 januari 1940 dat de postduivendienst, waaraan hij grote waarde hecht, grondig moet worden herzien. Verbindingsofficieren van het Algemeen Hoofdkwartier en het Hoofdkwartier Veldleger lanceren in maart 1940 een plan voor de heroprichting van een militaire postduivendienst. Het plan komt door de oorlog niet meer tot uitvoering

Terug naar de Britse postduif van Hei- en Boeicop

Groot-Brittannië

Na de Eerste Wereldoorlog was in Groot-Brittannië de militaire postduivenorganisatie afgebouwd. In 1936 en 1938 werden resoluties aangenomen om, bij het uitbreken van vijandelijkheden, door de nationale duivenverenigingen de diensten van de rond de 120.000 postduiven in het Verenigd Koninkrijk over te dragen aan de Staatssecretaris van Oorlog. In februari 1939 werd het National Pigeon Service Committee gevormd die uiteindelijk uit zeven leden zou bestaan. Elk lid kreeg de leiding in een van de gebieden; West-Engeland, Zuid-Engeland, Oost-Engeland, Zuid-Oost-Engeland, Schotland, Noord en

Noord-Ierland.

De commissie opereerde onder leiding van het Ministerie van Luchtvaart. De taken van de leden van het Comité waren gevarieerd en bestonden uit de vorming van burgergroepen van duivenhouders voor de aanvoer van duiven. Andere taken bestonden uit het inspecteren van hokken en het beslechten van geschillen. Ook werden hokken gecontroleerd in verband met het verstrekken van voedselcoupons en werden aanvragers van een inschrijving doorgelicht. Bovendien handelden de leden van het Comité in een algemeen adviserende rol op duivengebied in samenwerking met militair personeel.

Lidmaatschap van de National Pigeon Service

Bij de oprichting van de N.P.S. (National Pigeon Service, Nationale Duivendienst) stond het lidmaatschap open voor liefhebbers die postduiven kweekten en opleidden en die hokken voor minstens twintig duiven onderhielden in een door het Comité goedgekeurde kwaliteit. Leden moesten zich ertoe verbinden om de instructies van het Comité op te volgen en bereid zijn om hun eigen diensten en/of de diensten van hun vogels ter beschikking van de overheid te stellen. Leden werd een badge en een lidmaatschapsbewijs uitgereikt.

Midden 1940 was het ledental van de N.P.S. toegenomen tot ongeveer 7.000 leden.

Het Comité had initieel meer ambitieuze getallen in gedachten voor wat betreft het aantal leden, doch besloot zich meer te richten op het benodigde aantal getrainde vogels dat door de overheid benodigd werd verwacht.

Een van de eerste activiteiten van het comité was het samenstellen van een register van de leden die toezicht zouden houden op het aantal benodigde duivenhokken. Vanuit dit register moest aan een van de eerste behoeften worden voldaan, namelijk het uitrusten van verkenningsvliegtuigen met duiven. Dit als extra veiligheidsmaatregel voor het geval van uitval van de draadloze communicatie.

Het was de bedoeling dat duiven voor gebruik met vliegtuigen zouden worden betrokken uit hokken van leden woonachtig in de buurt van bepaalde vliegvelden. Er werd overeengekomen dat een subsidie van vijf Pond per jaar zou worden betaald aan eigenaren voor het gebruik van tien vogels op elk moment door het Air Ministry. Er werden ook subsidies verstrekt om het gebruik van de telefoon te dekken. N.P.S.-Groepen werden gevormd voor het leveren van duiven aan vliegvelden en elke groep werd bestuurd door een burger duivenfunctionaris, onder de titel Pigeon Supply Officer (Duiven Bevoorradingsofficier) met daaraan toegevoegd een Deputy Pigeon Supply Officer.

De taak van deze Pigeon Supply Officers was om, indien benodigd, te zorgen voor de levering van duiven van groepsleden. De dienst van deze Pigeon Supply Officers was op vrijwillige basis. Ze ontvingen alleen een vergoeding voor daadwerkelijke uitgaven, zoals portokosten, reizen naar de vliegvelden en andere incidentele zaken. De daadwerkelijke levering van duiven voor operationele doeleinden werd voor het eerst aangevat in november 1939. Bij de aanvang van de operationele taken van N.P.S. Groepen werd het oorspronkelijke systeem voor levering van tien duiven gewijzigd in een betaling van vier Dime per vogel per dienst, en deze betalingsmethode werd gehandhaafd tot het einde van de vijandelijkheden. (Wordt vervolgd)



Badge van de National Pigeon Service (eigen foto)



Motoren

VOORTGANG RESTAURATIE VLIEGBOOT CONSOLIDATED PBY CATALINA (16-212)

Het Nationaal Militair Museum, de stichting Neptune Association, en het Nationaal Transport Museum zijn nog steeds volop bezig met de restauratie van dit iconische toestel. In Nieuw-Vennep zijn de vrijwilligers onder leiding van dhr. Prudent Staal

wekelijks bezig om het toestel in oude luister te herstellen. Vliegen zal het oude beestje nooit meer, maar deze oude vliegboot wordt nauwgezet en tot in de puntjes gerestaureerd. Wanneer dit zeer arbeidsintensieve project gereed is, valt nog niet te

zeggen. Op de foto boven zijn te zien de twee Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasps motoren en een deel van de vleugel die opnieuw wordt bekleed. De Catalina is in gebruik geweest bij de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) tussen 1942 en 1957 en werden ingezet als verkennings-, transport- en patrouillevliegtuig, maar kon ook worden uitgerust als bommenwerper. Restauratie was hard nodig omdat het toestel tientallen jaren buiten heeft gestaan. Eerst als publiektrekker bij het Bosbad Hoeven en later bij het voormalige Militaire Luchtvaart Museum op het Kamp van Zeist. Onze vriend/fotograaf/filmer Chris van der Meij en Vrijwilliger Bijzondere Opdrachten bezoekt regelmatig de werkzaamheden in Nieuw Vennep en legt de voortgang van de restauratie op video en foto vast.

Foto's: Chris v.d. Meij



“JE COMPTE SUR VOUS”, EEN EPISODE UIT DE SLAG BIJ WATERLOO

DOOR THEO KLIEBISCH

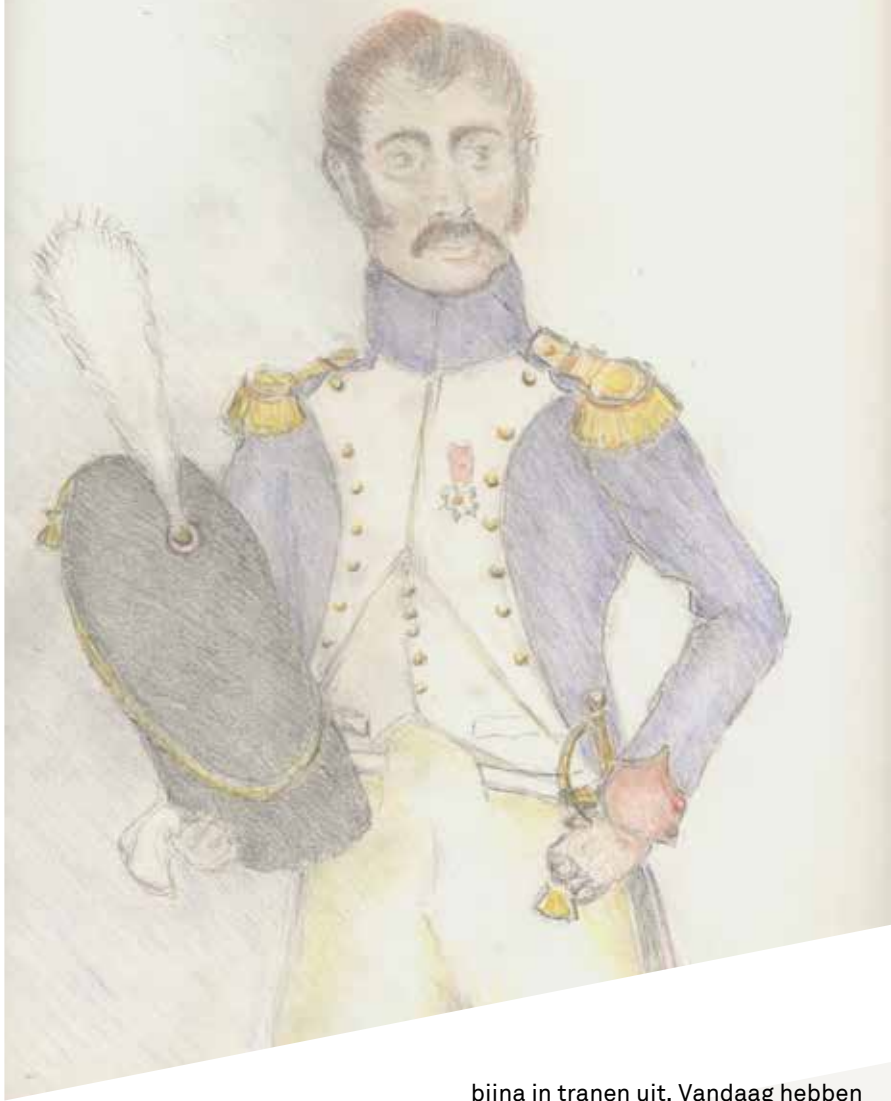
Verreweg de meeste boeken over de slag bij Waterloo zijn geschreven in het Engels door overwegend Engelse auteurs, met als goede tweede het Frans en door Franse schrijvers. Bij de Engelsen lijkt de nadruk te liggen op de slag zelf en de dagen die daar onmiddellijk aan vooraf gingen, om precies te zijn de periode van 15 t/m 18 juni 1815. Dat is niet zo verwonderlijk aangezien, in ieder geval in hun eigen ogen toentertijd, de slag bij Waterloo hun “finest hour” was. De Fransen daarentegen behandelen de periode (de “honderd dagen”) die Napoleon na zijn terugkeer uit Elba weer in Frankrijk aan de macht was als één geheel, culminerend in de veldtocht naar de Zuidelijke Nederlanden met één gewonnen en één verloren veldslag (respectievelijk de slagen bij Ligny tegen de Pruisen en bij Waterloo tegen het Engels-Nederlandse leger), en ook één onbeslist gebleven gevecht (de slag bij Quatre-Bras, eveneens tegen het Engels-Nederlandse leger). Daarnaast schenken de Fransen meer aandacht aan de rol van de met de Engelsen verbonden legers, te weten de Nederlanders in ruime zin (“Hollando-Belges”) en de Pruisen en hun aandeel in het vertragen van de Franse opmars (met name tijdens de slagen bij Quatre-Bras respectievelijk bij Ligny) en in de nederlaag die de Fransen uiteindelijk bij Waterloo is toegebracht.

De Nederlandse literatuur over de slag bij Waterloo is aanmerkelijk minder omvangrijk dan de Engelse en Franse. Over het hoe en waarom daarvan kan ik wel speculeren, maar dat laat ik voor nu maar achterwege. Een welkome aanvulling op hetgeen door de Engelsen en Fransen over de slag bij Waterloo en de aanloop daartoe is geschreven is het boek van N. Vels

Heijn “Glorie zonder Helden, De slag bij Waterloo, waarheid en legende”, dat de Nederlandse kant van de gebeurtenissen beschrijft en dat voor het eerst werd gepubliceerd in 1974 en herzien in 1990.

De aanloop tot Waterloo
Het blijft een fascinerende

gebeurtenis, de slag bij Waterloo, een kantelpunt in de geschiedenis en de geboorte van het moderne Europa. Het is niet voor niets dat er bibliotheken vol over zijn geschreven. Onlangs heb ik een Frans boek over de slag bij Waterloo gekocht van de hand van Jean-Claude Damamme getiteld “La Bataille de Waterloo”, makkelijk geschreven en zeer leesbaar. Van



informatief en interessant echter is het artikel “De Militaire Carrière van de Rotterdammer Jan Coenraad Duuring (1779 – 1834)” door R. Plomp en A. Duuring. Laatstgenoemde is een afstammeling van Jan Coenraad. In het artikel wordt uitgebreid geciteerd uit bewaard gebleven correspondentie van Jan Coenraad met zijn broer Gerrit, respectievelijk met collega-militairen. Dit maakt het artikel tot een levendig geheel. Het onderstaande is voor een belangrijk deel ontleend aan genoemd artikel.

Na zijn indiensttreding in 1796 als cadet (= aspirant officier) in het leger van de Bataafse Republiek, evolueerde Duuring als het ware van de Bataafse Republiek, via het Koninkrijk Holland tot het Franse Keizerrijk. Bij besluit van 11 juni 1809, de tussenliggende periode heb ik korthedshalve overgeslagen en de Bataafse Republiek was inmiddels opgegaan in het Koninkrijk Holland – wordt Duuring bevorderd tot luitenant-kolonel (bataljonscommandant) als beloning voor zijn heldhaftige gedrag bij de bestorming van de stad Stralsund in Duitsland aan de Oostzee op 31 mei 1809, waarbij hij twee keer gewond raakte. Zeer waarschijnlijk is deze bestorming hetzelfde wapenfeit als dat waarbij de Pruisische majoor Von Schill, die kort daarvoor Stralsund met zijn korps had ingenomen in het kader van zijn vergeefse pogingen om in Duitsland een opstand tegen de Fransen te ontketenen, werd gedood. Von Schill werd door de Fransen en in hun voetspoor door de Nederlanders (als bondgenoten van de Fransen) beschouwd als een bandiet en een deserteur. Kort daarna (op 25 augustus 1809) wordt Duuring als bataljonscommandant overgeplaatst naar het regiment grenadiers van de Koninklijke Garde. Zoals bekend werd het Koninkrijk Holland in 1810 ingelijfd bij het Franse Keizerrijk. De Garde van de Koning, waaronder Duurings regiment, ging toen deel uitmaken van de Keizerlijke Garde, waarbij Duuring in zijn rang van bataljonscommandant werd bevestigd.

In 1812 vinden wij Duuring met zijn regiment als onderdeel van de “Grande Armée” terug in Rusland. Tijdens de barre terugtocht uit Moskou werd het regiment gedecimeerd

dezelfde schrijver zijn meer boeken over de Napoleontische periode verschenen. Hij weet waar hij het over heeft. Al lezende viel mijn oog op de volgende passage (vrij vertaald door mij), die de situatie beschrijft in het tijdelijke hoofdkwartier van Napoleon aan de vooravond van de slag bij Waterloo: “In de boomgaard, onverschrokken zoals gebruikelijk, niet gevoelig voor de hoosbuien, met de pijp tussen de tanden geklemd, maken de “grogards” zich klaar voor het bivak. Deze mannen behoren tot het eerste bataljon van de jagers te voet van de Oude Garde, gecommandeerd door de “Major” Jan Coenraad Duuring. Hij is een Hollander van zesendertig jaar, een getrouwe tussen de (talrijke) getrouwen: toen hij vernam dat zijn verzoek om de Keizer te vergezellen naar het eiland Elba niet was gehonoreerd, barstte hij

bijna in tranen uit. Vandaag hebben hij en zijn jagers de opdracht om de krijgskas en de entourage van Napoleon te bewaken”.

Mijn nieuwsgierigheid was gewekt; een Nederlander als bataljonscommandant bij de Oude Garde, dat is toch wel iets. Napoleon zelf moest elke benoeming/aanstelling van iemand bij “zijn” Garde goedkeuren. Er zullen maar weinig “niet-Fransen” bij Waterloo deel hebben uitgemaakt van Napoleons Oude Garde en zeker niet in zo’n hoge positie (afgezien van het eskadron Poolse lancers van de Garde dat Napoleon naar Elba had vergezeld en dat ook aan de slag bij Waterloo zou deelnemen).

Naspeuringen leerden mij dat de rol van Duuring tijdens de slag bij Waterloo in meerdere boeken wordt beschreven. Verreweg het meest

en samen met een handjevol overlevenden weet Duuring zich uiteindelijk in veiligheid te brengen. De verliezen van Duurings regiment waren dusdanig dat het regiment op 15 februari 1813 werd opgeheven. Duuring werd overgeplaatst naar het tweede regiment grenadiers van de Keizerlijke Garde en zou uiteindelijk tijdens de “campagne de France” in 1814 opklimmen tot commandant (kolonel) van dit regiment. Inmiddels was hij ook bij bevordering benoemd tot “Officier” van het Legioen van Eer.

Na tevergeefs pogingen te hebben aangewend enerzijds om Napoleon te mogen vergezellen naar Elba (zie boven) en anderzijds om een positie als regimentscommandant in het nieuw opgerichte Nederlandse leger te verwerven, besloot Duuring uiteindelijk in 1814 om zijn aanstelling in de Garde van de Koning van Frankrijk (Lodewijk XVIII, in België ook wel bekend als “Louis Diezweet”) te aanvaarden. Na Napoleons terugkeer uit Elba schaarde het Franse leger zich, op een enkele uitzondering na, als één man achter hem. Zo ook Duuring, die vervolgens (wederom) tot bataljonscommandant in de rang van “Major” werd benoemd, deze keer bij het eerste regiment jagers te voet van de Keizerlijke Garde. En zo komen wij hem in juni 1815 tegen tijdens de veldtocht van de Fransen in de Zuidelijke Nederlanden.

De Keizerlijke Garde (met uitzondering van de regimenten jagers te paard en lancers) vergezelde Napoleon met het grootste deel van het Franse leger en nam op 16 juni 1815 deel aan de slag bij Ligny tegen het Pruisische leger van Blücher en Gneisenau. Het andere (kleinere) deel van het Franse leger onder Maarschalk Ney trok die dag ten strijde tegen een deel van het Nederlandse leger, later versterkt met Engelse en andere contingenten van Wellington's strijdmacht, bij Quatre-Bras.

Tijdens de slag bij Ligny was de Garde met name betrokken bij de laatste en beslissende aanval op de posities der Pruisen, waardoor dezen uiteindelijk tot de aftocht werden gedwongen. Ook het 1^e garderegiment jagers te voet, waartoe Duurings bataljon behoorde, was bij deze aanval betrokken.



Keizerlijke Garde

De zwaarste gevechten tussen de Pruisen en de Fransen hadden echter eerder op de dag al plaats gevonden. De verliezen van de Garde op die dag waren dan ook relatief gering (ongeveer 200 man), vergeleken bij het totaal van de Franse verliezen bij Ligny (ongeveer 9 à 10.000 man). Zoals wij in paragraaf 2 hierboven al zagen, bevond Duuring zich op de vooravond van de slag bij Waterloo, samen met zijn bataljon, bij het tijdelijke hoofdkwartier van de Keizer.

Waterloo

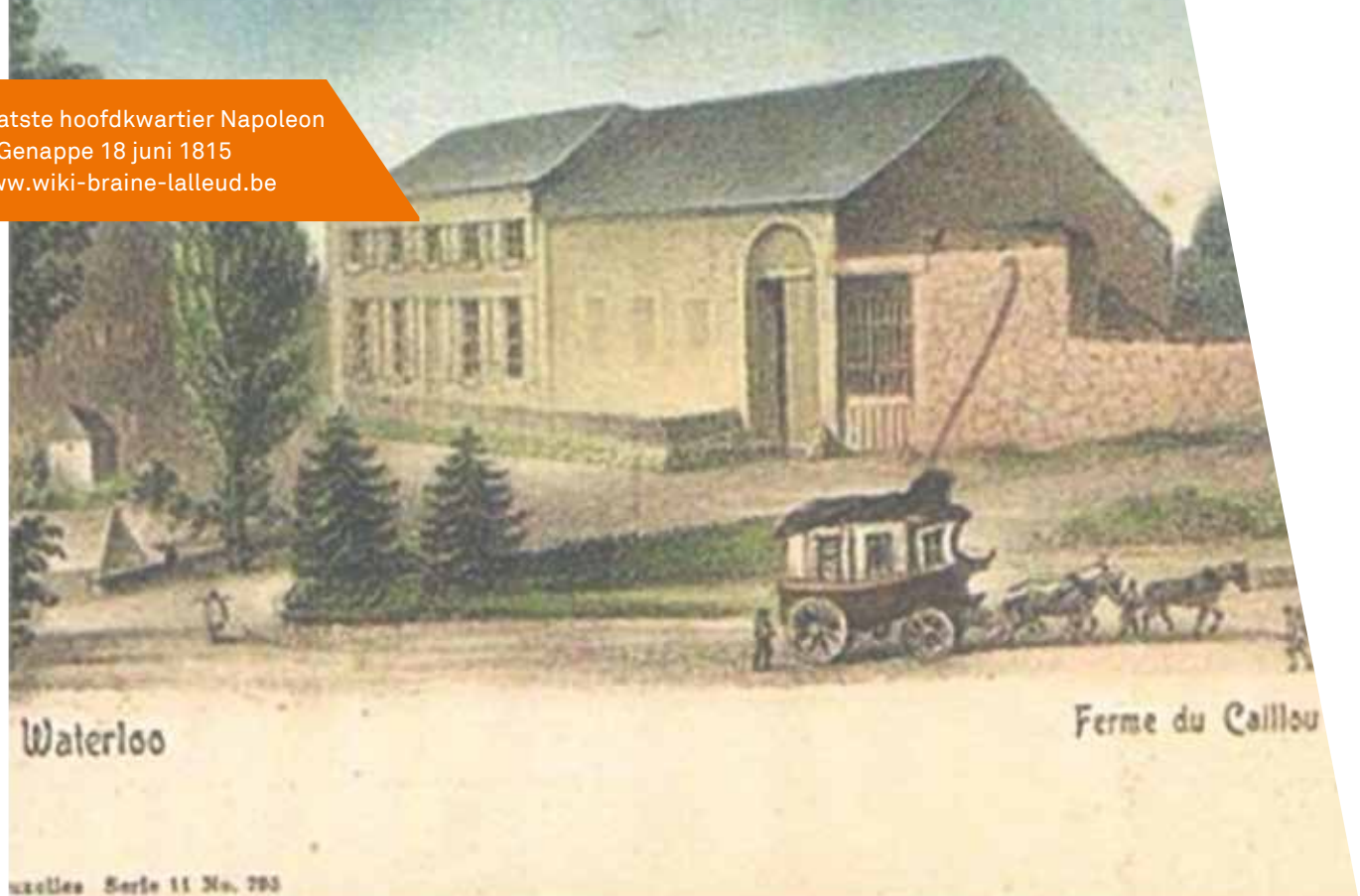
Op verzoek van Generaal Pelet, één van zijn vroegere superieuren bij de Keizerlijke Garde, heeft Duuring een verslag geschreven over de gebeurtenissen in de periode van 16 – 18 juni 1815. In het bovengenoemde artikel van R. Plomp en A. Duuring wordt vrij uitvoerig geciteerd uit dat verslag.

Hieruit blijkt onder meer dat Duuring 's ochtends op de dag van de slag bij Waterloo opdracht kreeg van de Keizer om diens tijdelijke hoofdkwartier (gevestigd in de hoeve “Le Caillou”, op een kwartier gaans van de Franse posities op het slagveld) inclusief de krijgskas en de entourage van de Keizer te bewaken. Van die taken heeft Duuring zich op die fatale dag plichtsgetrouw en op bekwame wijze gekweten.

In het begin verliep alles kennelijk nog tamelijk rustig. Maar rond 2 à 3 uur 's-middags dienden zich de eerste vluchtelingen aan. Waarschijnlijk ging het om overlevenden van de bloedig afgeslagen aanval van de Fransen (het 1^e legerkorps van Generaal Drouet, Comte d'Erlon) op de linkervleugel van het geallieerde leger. Duuring slaagde erin de vluchtelingen tot staan te brengen, met behulp van de gendarmerie (vergelijkbaar met “onze” marechaussee) van het tijdelijke hoofdkwartier, en hen terug te sturen naar het centrum van de Franse posities.

Aan het eind van de middag, begin van de avond (rond 6 à 7 uur) werden sterke Pruisische afdelingen waargenomen die dreigden de positie van Duuring aan te vallen en aldus de terugtochtmogelijkheid van het Franse leger af te snijden. Duuring gaf bevel aan de entourage van de Keizer, inclusief de krijgskas, “heen te gaan, zonder hen een man escorte mee te geven, en zulks om een aanval af te weren, die zeer nadelig voor het leger kon wezen als de weg daarachter versperd werd”. Kort daarna slaagde Duuring erin met zijn bataljon en geholpen door de Provoost-Generaal van het leger, de aanval van de Pruisen af te slaan, met geringe eigen verliezen.

Gaandeweg wordt het duidelijk dat het Franse leger is verslagen; de stroom



vluchtelingen is niet meer te stuiten. In de woorden van Duuring: “Te midden van die treurige wanorde, en op het ogenblik dat men op ons schoot – het was in de avondschemering – zagen wij de Keizer aankomen.... Zijne Majesteit kwam op mij af, vroeg mij wat ik gedaan had... en gaf mij last hem in gesloten orde te volgen, erbij voegende: “Je compte sur vous”. Napoleon sloot zich aan bij het bataljon van Duuring en aanvaardde de terugtocht. Van Hattem, in zijn in noot 1 genoemde artikel, vertelt nog dat Duuring de weg naar Charleroi verdedigde totdat het werkelijk donker werd, zulks om zoveel mogelijk vluchtenden in staat te stellen hun achtervolgers voor te blijven. Uiteindelijk bereikte Duuring met zijn bataljon om zes uur de volgende ochtend Charleroi en kort daarna de betrekkelijke veiligheid van het eigen leger.

De afloop van de gebeurtenissen kennen wij. Napoleon had gegokt en alles verloren, iedere fout die hij had gemaakt, werd door het noodlot genadeloos afgestraft. Napoleon werd naar St Helena verbannen en stierf daar op 5 mei 1821. De Keizerlijke Garde werd in de loop van 1815 ontbonden en Duuring werd eervol ontslagen uit de militaire dienst. Op 18 januari 1816 verliet hij Parijs, waarna hij zich bij zijn broer Gerrit in Rotterdam vestigde.

Besluit

Wederom probeerde Duuring een plaats in het Nederlandse leger te verwerven en wederom werd het hem niet gegund. Uiteindelijk moest hij genoegen nemen met zijn pensionering, nog geen veertig jaar oud, waarbij hem een pensioen van 1200 gulden per jaar werd toegezegd, zulks bij Koninklijk Besluit van 25 april 1819. Kort daarna trad hij in het huwelijk en trok hij zich terug op het buiten van zijn vrouw aan de Vecht in Breukelen. Daar bracht hij de laatste 15 jaar van zijn leven door. Hij stierf in 1834, 55 jaar oud.

“Je compte sur vous” zijn wellicht de laatste woorden die Napoleon tot Duuring richtte. Het tekent hem ten voeten uit, denk ik, afgaande op de geschriften, plichtsgetrouw en standvastig.

Epiloog

Gillis Pieter Duuring, een rechtstreekse afstammeling van Jan Coenraad Duuring, was bij leven huisarts te Ugchelen en was een van de weinigen die zich vanaf het begin na de capitulatie van het Nederlandse leger in mei 1940, verzette tegen de Duitsers en daarbij de leiding nam. Al in het najaar van 1940 richtte hij de verzetsgroep Ugchelen op, ook wel bekend als de “verzetsgroep

Duuring”. De groep hield zich kennelijk vooral bezig met het verzamelen van inlichtingen over de Duitse troepen en stond middels een geheime zender in verbinding met “Engeland”.

Uiteindelijk werd Duuring in maart 1942 verraden door de beruchte Van der Waals, die de dood van nog vele andere verzetslieden op zijn geweten had. Na een kort proces werd Duuring door een Duitse krijgsraad in Amsterdam op 26 juni 1942 ter dood veroordeeld wegens spionage ten gunste van de vijand van het Derde Rijk. Van der Waals zou uiteindelijk zijn gerechte straf niet ontlopen. Hij werd na de oorlog ter dood veroordeeld en is op 26 januari 1950 geëxecuteerd.

NOOT

In verband met ruimtegebrek zijn de bron- en literatuurverwijzingen bij dit artikel weggelaten. Deze zijn te verkrijgen bij de redactie. Alle illustraties bij dit artikel zijn afkomstig van de schrijver.



F-104G, foto Defensiefotografie, Martin-Bos

FLY-BY-WIRE...EN... DOE MEER-BY-WIRE

DOOR TON DE VRIES

Bij de invoering van de F-16 vanaf 1979 kreeg de slogan “Fly-by-wire” alom bekendheid. Het is een simplistische typering van de manier waarop het vliegtuig wordt bestuurd. Elektrische impulsen vanuit de cockpit en diverse sensors gaan naar computers en van daar naar de stuurorganen en terug via draden (wires). Veel minder bekend werd het feit dat ook de uitwisseling van gegevens rond beheer, onderhoud, gereed stelling en gebruik van de vliegtuigen “by wire” moest gaan gebeuren.

Vóór de F-16 nog geen “wires”

Onderhoud en gereed stelling worden bestuurd aan de hand van informatie over het gebruik (vliegreizen, landingen), onderhoudsstatus (inzetbaarheid), de configuratie (modificatiestatus, samenstellende delen en hun gebruiksduur), en de status van actuele onderhoudswerkzaamheden.

De “state of the art” bij de KLu in 1980 was telefoon, intercom, potlood, pen, formulieren, fysiek transport, overzichten op wandborden of papier, kaarten(bakken) voor handmatige analyses en schriftelijke rapporten per post naar staven op de diverse niveaus (Vliegbasis, Commando, Luchtmacht). Vervolgens zo nodig aanwijzingen of orders per telegram of post terug naar de vliegbases en op formulieren naar

de werkvloer. De fabrikant werd zo nodig door de staf ingeschakeld bij problemen of wensen. De vliegtuigen waren “van de plank” gekocht of in bruikleen gekregen van de V.S. en de informatie betrof de vliegtuigen in eigen beheer. Fabrikanten en eigenaar verstrekten ook aanbevelingen gebaseerd op ervaringen van andere gebruikers.



De F-16 werd niet “van de plank” gekocht, maar in multinationaal verband uit de prototypen tot wasdom gebracht. Binnen dat verband (USA, België, Denemarken, Nederland en Noorwegen) zouden tenminste 1000, maar wereldwijd waarschijnlijk enige duizenden exemplaren worden gebouwd en gebruikt. De fabrikant garandeerde een bepaalde betrouwbaarheid en er werd een Reliability Improvement Program opgezet, waarbij zou worden uitgegaan van de resultaten van een Multinational Operational Test & Evaluation Program. Hiervoor was het noodzakelijk de informatie over gebruik, onderhoud en configuratie van alle vliegtuigen te verwerken en beschikbaar te stellen aan de USAF F-16/F-100(engine) system managers die o.a. de fabrikanten aanstuurden. Door deze opzet lag het voor de hand voor het verzamelen en verwerken van de nodige gegevens de methoden van de USAF toe te passen, waarmee ook de Amerikaanse fabrikanten vertrouwd waren. Dit vergde van de Europese gebruikers dat zij hun informatieverwerking zó zouden aanpassen dat die zou aansluiten op

die van de USAF.

De USAF had sinds de jaren 50 de verwerking van deze informatie in toenemende mate geautomatiseerd. De papierwinkel tussen de werkvloer en de stafbureaus op de vliegbases bestond nog wel. Echter, vanaf invoering van de gegevens via eindstations (terminals) in de informatiesystemen op een lokale computer werden deze in het vereiste formaat doorgezonden naar centraal in de VS opgestelde computers. Daar werden de gegevens van alle bases verder verwerkt en beschikbaar gesteld aan alle rechthebbenden. Daarnaast konden lokale managers beschikken over de nodige gegevens en overzichten over gebruik, onderhoud en configuratie m.b.t. de eigen vliegtuigen, motoren en componenten uit het lokale systeem. Afgezien van genoemde papierwinkel en een aantal papieren producten verliep het verkeer “by wire”.

Multinationaal “by wire”

Van de European Participating Air Forces (EPAF) hadden België, Denemarken en Noorwegen ieder een eigen geautomatiseerd

informatiesysteem in ontwikkeling voor de sector vliegtuigonderhoud, Nederland niet. Aansluiten op de informatieverwerking van de USAF vroeg dus van ieder een eigen oplossing om de gegevens in de vereiste formaten aan te leveren. Liefst bij een centraal gelegen invoerpunt waarlangs dan ook de verwerkingsproducten voor lokaal gebruik beschikbaar zouden komen. Aan de computer van het Amerikaanse Squadron (32TFS) op Camp New Amsterdam (CNA) zou daarvoor een z.g. Front End Processor (FEP) worden gekoppeld waarop het Multinational Maintenance Management Data Collection System (3MDCS) zou draaien. Dat moest de aangeleverde gegevens in de geëigende formaten toevoeren aan de USAF-systemen Maintenance Data Collection System (MDCS) en Maintenance Management Information and Control system (MMICS) voor batch, resp. online verwerking op de computer van 32TFS. De producten uit deze systemen zouden dan via de FEP bij de gebruikers komen.

België, Denemarken en Noorwegen zouden gebruik maken van landlijnen tussen hun centrale computers en de FEP. De Nederlandse eindstations bij de gebruikers zou men via het Defensie Data Netwerk aan de FEP verbinden, de gebruikers hier zouden 3MDCS-schermen invullen voor het invoeren van data en het opvragen van informatie. Bij het (US) Air Force Data Systems Design Center werd een FEP geïnstalleerd voor ontwikkeling en onderhoud van het 3MDCS. Dit was noodzakelijk om het 3MDCS initieel te kunnen testen en vervolgens te kunnen aanpassen aan komende verbeteringen in MMICS of MDCS.

In februari 1980 werd het 3MDCS opgeleverd. Aanpassingen werden op CNA doorgevoerd door



een IT-specialist die vanuit het ontwikkelcentrum daar was geplaatst. Ook een specialist van CNA was belast met beheerstaken voor het 3MDCS. De invoering van het systeem verliep parallel aan de invoering van de F-16, achtereenvolgens op Leeuwarden, Volkel en Twente tussen 1979 en 1987.

Het gebruik van de “wires”

Bij de KLu bleef het gebruik van het systeem onder de maat. Een aantal oorzaken zijn hiervoor aan te wijzen. De invloed van de USAF die in de jaren '50 was doorgedrongen in de bedrijfsvoering, was vanaf 1960 vervaagd. De F-104G was al twintig jaar in dienst: de behoefte om gedetailleerde onderhoudsgegevens te verzamelen en te analyseren werd niet erg gevoeld. En nu kwam daar een nieuw, complex vliegtuig dat de technici moesten leren kennen en waarbij zij bovendien veel meer gegevens, deels gecodeerd, moesten vastleggen, gebruikmakend van onbekende Amerikaanse termen. Het invullen van de formulieren en labels liet te wensen over. Vaak werd gekozen voor te weinig specifieke codes die men uit het hoofd kende en dus niet hoefde op te zoeken. Overigens: tekortkomingen t.a.v. het invullen van onderhoudsformulieren waren ook bij de USAF van oudsher een bekend en hardnekkig verschijnsel.

De basis voor de gegevensinvoer was dus vaak onvoldoende. Alleen in de werkplaats motoren, in de z.g. Avionics Intermediate Shop (AIS) en bij de staf van de Logistieke Dienst werd de invoer gedaan, en wel door slechts enkele technici, die overigens geen ervaring met computerterminals hadden. Zij kwamen terecht tussen de gefrustreerde monteurs en het weerbarstige systeem. Soms konden zij fouten en omissies in de formulieren corrigeren, maar zij kregen de fouten die het systeem bij de verwerking constateerde ook voor hun kiezen. Tijdigheid en volgorde van invoeren waren echter van belang. De reacties uit MMICS kwamen binnen seconden, uit MDCS de volgende dag in de vorm van een lijst geweigerde transacties. Dat wil zeggen: als het systeem beschikbaar was, anders

later. De MMICS-mutaties moest men meteen (laten) corrigeren, de MDCS invoer z.s.m. Deze taken werden zwaarder naarmate het aantal, het gebruik en het onderhoud van de vliegtuigen toenamen. Het grote aantal (350) componenten per vliegtuig waarvan de gebruiksduur beperkt was of die medebepalend waren voor de configuratie was een belangrijke factor. Als het systeem niet beschikbaar was, hetgeen nogal eens voorkwam, kon e.e.a. de invoerders haast letterlijk boven het hoofd groeien. Leidinggevendenden gaven prioriteit aan andere problemen die met de invoering van het nieuwe wapensysteem op hen afkwamen (de Squadrons moesten op tijd operationeel zijn). Zij maakten weinig of geen gebruik van het 3MDCS, dat onvoldoende beschikbaar was en informatie leverde die niet altijd betrouwbaar was. De idee dat “het allemaal voor de Amerikanen moest” kwam men op veel plaatsen tegen. De invoering van 3MDCS verliep moeizaam. Reeds in 1980 werd besloten tot vervolgbestellingen om verliezen van F-16's te compenseren en ook de NF-5 te vervangen in aansluiting op de vervanging van de F-104G. De laatste F-16 voor een F-5 squadron zou in 1992 worden afgeleverd.

Er kan meer “by wire”, maar niet meteen

In de jaren '80 werkte de USAF aan een systeem dat het invullen van formulieren voor en door de onderhoudstechnici drastisch zou gaan beperken. Het zou de functies van MMICS en MDCS integreren en uitbreiden met een on-line, real-time werkorderadministratie. Het tweemaal invullen van bepaalde gegevens (in MMICS én in MDCS), dat in 3MDCS al was ondervangen, verviel. Dit systeem, het Core Automated Maintenance System (CAMS), werd de kern van de verwerking van gebruiks-, onderhouds en configuratiegegevens bij de USAF wereldwijd. Om dat te kunnen realiseren werden de computers op alle 114 locaties vervangen door nieuwe, krachtiger machines (Unisys) en werden alle werkplaatsen op de vliegbases van in- en uitvoerapparatuur voorzien, d.w.z. 175 per locatie gemiddeld. De eerste



Terminal, foto Internet

basis implementeerde CAMS in juni 1985, CNA werd de 30^e locatie op 26 oktober 1987.

I.t.t. de andere EPAF's had de KLu geen alternatief voor CAMS. De KLu 3MDCS gebruikers gingen daardoor eigenlijk vroegtijdig over op het nieuwe systeem, zonder de voor het beoogde gebruik nodige uitbreiding van de apparatuur op de F-16 bases, zij het dat de terminals werden vervangen door PC's. De papierwinkel bleef onverminderd groot. Men sprak van “CAMS-after-the-fact”, doelend op het nog steeds bestaande tijdsverloop tussen ontstaan en invoer van de informatie. De werkorder administratie in CAMS kon men dus niet gebruiken voor de onderhoudsbesturing. De frustraties bleven, evenals de onvolkomenheden, hoewel de beschikbaarheid van het systeem verbeterde, mede door het oprichten van een Centraal Database Management (CDBM) bij de staf van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten (CTL) ter ondersteuning van de lokale gebruikers. In plaats van de IT-specialist voor de FEP en 3MDCS kwamen er een CAMS-specialist en een liaison van het AFDSDC bij het CDBM. Door de plaatsing eind 1989 van een eigen Unisys computer bij het Rekencentrum KLu te Soestduinen met een uitwijkvoorziening bij Hahn AFB was men intussen niet meer afhankelijk van CNA voor het dagelijks beheer van het lokale systeem.

Laagvlieg oefeningen met F-16's in Canada begonnen in 1987. Het aantal gebruikers van CAMS zou met de vervanging van de NF-5 worden uitgebreid en verdeeld over o.a. vier vliegbases i.p.v. drie, plus Goose Bay. Het feit dat het beperkte



Mainframe, foto NIMH

gebruik van CAMS nauwelijks verbetering van de bedrijfsvoering kon opleveren, terwijl dat wel werd verwacht van goed gebruik van de beschikbare functionaliteit, leidde tot instelling van de “Projectgroep invoering CAMS” in september 1988. De taak/doelstelling was: Het huidige gebruik van CAMS aanpassen aan de behoeften van de gehele vliegtuigonderhoudsector van de KLu door de functionaliteit van CAMS optimaal te benutten en te voorzien in de daarvoor benodigde middelen en diensten, in eigen beheer van Defensie en binnen een vastgesteld tijdpad (en budget). Het project moest bijdragen aan verhoging van de vliegveiligheid, verbetering van de gereedstellingsgraad van de F-16 en verbetering van het inzicht in actuele bedrijfs- en onderhoudsgegevens (managementinformatie).

Naar onderhoudsbesturing “by wire”

De belangrijkste wijziging die werd beoogd was het gebruik van de on-line, real-time werkorder administratie voor het aansturen

van de onderhoudsorganisatie. Het real-time invoeren, verstrekken en muteren van werkorders zou de voortgangsbewaking ondersteunen en actuele informatie voor alle belanghebbenden beschikbaar maken. Eindstations voor het invoeren en uitlezen van informatie door de technici zelf zouden beschikbaar komen op alle werkplekken: vliegtuigshelters, werkplaatsen en kantoren. Op elke vliegbasis met twee squadrons (40 vliegtuigen) zouden zo’n 65 terminals worden geplaatst, mogelijk oplopend tot 100. Totaal bij de KLu, inclusief Goose Bay, Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV), depots en Luchtmacht Elektronische en Technische School (LETS), 300, mogelijk oplopend tot 550 terminals. Bovendien zou managementinformatie naar behoefte beschikbaar komen bij de Staf Logistieke Dienst van de vliegbasis en bij vliegtuiggebonden afdelingen van de Directie Materieel KLu (DMKLu). Daarvoor bood het systeem honderden producten en een vraagtaal voor maatwerkproducten. Omdat eerder was gekozen voor PC’s zou men gegevens uit CAMS bovendien naar wens kunnen bewerken met standaard PC-applicaties.

Het project werd met professionele begeleiding voortvarend aangepakt door de vliegbases zelf, één voor één met enige overlap. Daarbij werden de onderhoudsprocessen in kaart gebracht en “gematcht” met de functies van CAMS. Vliegbasis Volkel beet het spits af en ging over op volledig gebruik van het

systeem (z.g. “Full scale CAMS”) in mei 1990 nadat het lokale netwerk was uitgebreid en zo’n 600 personen opgeleid. Een voorlopige evaluatie gaf aan dat door verschillende partijen soms vooraf ingenomen opvattingen “vóór of tegen CAMS” onwrikbaar zouden blijven totdat op basis van ervaringen in de praktijk een grondige evaluatie zou zijn uitgevoerd. Bij de (beginnende) gebruikers op vliegbasisniveau leefden, afgezien van de geconstateerde belangrijke voordelen (efficiënte informatieoverdracht), nog reserves t.a.v. het real-time aansturen van de organisatie en het beheersen van het onderhoudsproces per computer. Naast CAMS werd nog gedeeltelijk de telefoon gebruikt, hetgeen men gezien de nog beperkt opgedane ervaring zag als aanloopp Problemen.

De verwachte groei van het aantal terminals werd o.m. gebaseerd op de constatering dat minimaal terminals aanwezig moesten zijn in de vliegtuigshelters, hetgeen oorspronkelijk niet was gepland. Daarbij werd geconstateerd dat, omdat de KLu veelvuldig opereert op verschillende locaties wereldwijd, een “deployable versie” van CAMS diende te worden ontwikkeld. Voorts werd gesteld dat voor het beoogde optimale gebruik nog veel aanvullend evaluerend onderzoek moest worden gedaan. De noodzaak te beschikken over een “deployable versie” werd de USAF pijnlijk duidelijk toen in augustus 1990 vanwege de operatie “Desert Shield” ongekende aantallen vliegtuigen moesten worden ingezet vanaf locaties waar verwerkingscapaciteit noch verbindingen met “home base” beschikbaar waren voor het gebruik van CAMS. Bij de KLu werd los van het CAMS-project voorzien in een aantal “robuuste” terminals (laptop) waarmee tijdens uitzendingen verbinding kon worden gemaakt met de Unisys computer te Soestduinen, later Maasland.

Na Volkel ging Twenthe over op volledig gebruik van CAMS in december en Leeuwarden medio 1991. Gilze-Rijen en Eindhoven niet lang daarna. KLu-breed werden 2500 cursussen verzorgd. In november 1991 werd een Unisys



Onderhoud F-16, foto NIMH

CAMS real-time, foto DVH

computer geïnstalleerd bij het Duyverman Computer Centrum (DCC) in Maasland en werd het Centraal Database Management (CDBM) overgebracht naar DMKLu. De back-up voorziening kwam op Ramstein, de liaisonfunctie bleef. Het omslagpunt was weliswaar bereikt, maar het zou nog veel inspanning kosten van leidinggevendenden op alle niveaus om alle gebruikers bewust te maken van het belang van een goed gebruik van het systeem, zowel voor wat betreft de invoer van gegevens als het gebruik maken van de beschikbare informatie.



Robuuste laptop, foto Durabook

Verdere ontwikkeling

In de jaren 1993 e.v. moesten reorganisaties en wijzigingen in de bedrijfsvoering omvangrijke bezuinigingen opleveren. Het DCC ging op in de Defensie Telematica Organisatie (DTO) in 1997. Tegelijkertijd werd CAMS ingevoerd bij de Groep Helikopters (1994), de depots en de PC-7 (1997). De USAF integreerde zijn centrale systemen en CAMS tot het Integrated Maintenance Data System en spande zich in om het de gebruikers gemakkelijker te maken. Enquêtes onder de gebruikers, bij de KLu in 1996, had informatie opgeleverd over hun wensen. In 2004 werd daaraan in IMDS zo veel mogelijk voldaan d.m.v. een z.g. Graphic User Interface (GUI), een Windows-achtige presentatie van invoerschermen waarbij handelingen als “pick and klick” en “slepen” en “kopiëren-plakken” mogelijk werden en. Dit kwam de kwaliteit van de invoer ten goede, maar had uiteraard geen invloed op de reeds bestaande

gegevensverzameling: de vervuiling bleef zolang die niet werd opgemerkt en per geval gecorrigeerd.

In 2001 had de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten de KLu Luchtvaartteisen voor de Onderhoudsorganisatie vastgesteld, waaraan aantoonbaar moet worden voldaan. Volgens onderzoeken in 2001/2002 was de gegevensverzameling in IMDS daarvoor onvoldoende betrouwbaar. Ook constateerde men onvoldoende kennis bij de gebruikers. Op basis hiervan werd door de leiding van DMKLu aandacht gevraagd voor cursussen voor onderhoudspersoneel op uitvoerend niveau, toezichhouders en managers. Voorgesteld werd om in samenhang met de invoering van het genoemde GUI, de bestaande kennistekorten te inventariseren en d.m.v. aan de behoeften aangepaste IMDS-cursussen op te heffen. Daarbij diende ook aandacht te worden besteed aan het gebruik van barcodes op formulieren in aansluiting op IMDS-gebruik, zoals labels aan artikelen in de onderhoudskringloop.

“By-wire” werd normaal

Nieuwe ontwikkelingen bij de USAF en bij Defensie leidden vanaf 2002 tot een eigen oplossing voor de instandhouding van IMDS bij Defensie (DTO en DMKLu) en aanpassing van de ondersteuning door de USAF. Daarnaast koos Defensie in 2004, in het kader van een algemeen streven naar verbeterde bedrijfsvoering, het systeem SAP voor de automatisering in de sectoren materieel en financiën. De functies van bestaande systemen, waaronder IMDS, zouden overgaan naar SAP. Gelijktijdig werd de Defensieorganisatie verbouwd: er moest nog meer worden bezuinigd. DMKLu en later DTO gingen op in de Defensie Materieel Organisatie (DMO). Het duurde dan ook tot 2006 voordat het eerste vliegende wapensysteem (NH-90) d.m.v. SAP werd beheerd. De migratie van de F-16 naar SAP sloot de rij in 2015. Nog steeds werd daarbij vervuiling in de gegevensverzameling aangetroffen en eindelijk opgelost. Niettemin werd “by-wire” normaal: heel Defensie deed het zo, voor een belangrijk deel (bij uitzendingen) ook “by-wireless”.

Gebruik informatie, foto NIMH

DE CITROËN HY 1600 1 TONS ZIEKENAUTO 4 X 2

DOOR MICHAEL JANSEN

Toen in 1978 de vredes ambulance Citroën HY werd ingevoerd stond men niet te juichen. Een witte vierkante ziekenauto op een patatkraam onderstel. Er werden in die periode ongeveer 50 van deze voertuigen aangeschaft door de Landmacht voor “territoriaal” gebruik. Deze waren bestemd voor het transport van gewonden en zieken op de kazerne en/of het transport vanuit de Kazerne c.q. Kantonnement Ziekenverblijf (KZV) naar militaire hospitalen en civiele ziekenhuizen in de omgeving.

Toch was deze weinig gestroomlijnde ziekenauto een markante verschijning. In de volksmond werd deze ziekenauto ook wel “Ribbelbus” genoemd. Dit vanwege het gebruik van golfplaat in de voertuig carrosserie, vergelijkbaar met de Duitse Juncker Ju-52 waarbij de romp en vleugels van dit transportvliegtuig ook bekleed werd met golfplaat. Deze manier van metaalbewerking geeft veel meer stevigheid aan de constructie dan een gladde/vlakke structuur. Ondanks zijn vierkante uiterlijk was het voertuig zeer geschikt voor patiëntenvervoer in vredetijd over verharde wegen. Het voertuig was nadrukkelijk niet geschikt en/of bestemd voor gebruik te velde, daarvoor was de bodemvrijheid te gering en met alleen voorwielaandrijving komt men niet zo ver onder “off the road”- omstandigheden. Het voertuig beschikte zoals u van Franse voertuigen gewend bent, over uitstekende vering. Door de hoge opbouw had het voertuig een prettige werk- en stahoogte. De

voorwielaandrijving had als voordeel dat een lange aandrijfas naar de achterwielen ontbrak, waardoor het voertuig beschikte over een vlakke laadvloer/ziekencompartiment.

De bemanning bestond uit een chauffeur en, afhankelijk van de ernst van de verwonding of ziekte, uit een ziekenverpleger of verpleegkundige. Verder was het voertuig voorzien van een zuurstof- en afzuigapparaat en voldoende opbergruimte voor genees- en verbandmiddelen. Voertuig was voorzien van één draagbaarinstallatie centraal in het voertuig, waardoor de hulpverleners overal makkelijk bij konden. Een patiënt kon eenvoudig worden in- en uitgeladen vanwege de lage hoogte en vlakke laadvloer. De HY was wat “under powered” de motor had slechts 58 Paardenkrachten (PK) en een versnellingsbak met maar drie versnellingen vooruit en één achteruit. Deze configuratie en de weinig

aerodynamische vormgeving leidde ertoe dat de maximumsnelheid van de ziekenauto meestal bleef steken rond de 80 km/u. Geen indrukwekkende snelheid als men met drietonige hoorn en zwaailicht de snelweg op moet met een spoedeisende patiënt.

De Citroën HY was ook voor de Citroën fabrieken vanaf 1965 geleidelijk overgenomen door de Peugeot Société Anonyme PSA een succesvol ontwerp. Het voertuig is tussen 1947 en 1982, dus meer dan 34 jaar in productie geweest. De plaatsing van de motor en de vernuftige voorwielaandrijving was gebaseerd op de bekende Citroën personenwagens, jawel de “Traction Avant”.

In de jaren '90 werd deze witte Citroën afgestoten door Defensie en werd het voertuig vervangen door, alweer een Frans ontwerp gemaakt door dit keer Renault, genaamd de Renault T35 Master/Ziekenauto. U zult beide voertuigen niet aantreffen in de collectie van het NMM, daarvoor zijn ze (helaas?) niet uniek genoeg. Het gaat hier om primair civiele voertuigen die na enkele kleine modificaties aangepast zijn voor militair gebruik. De enige keer dat u misschien beide voertuigen kunt aantreffen in Soesterberg, is buiten onder de overkapping van het NMM als food truck!

Foto Citroën HY
Ambulance, NIMH



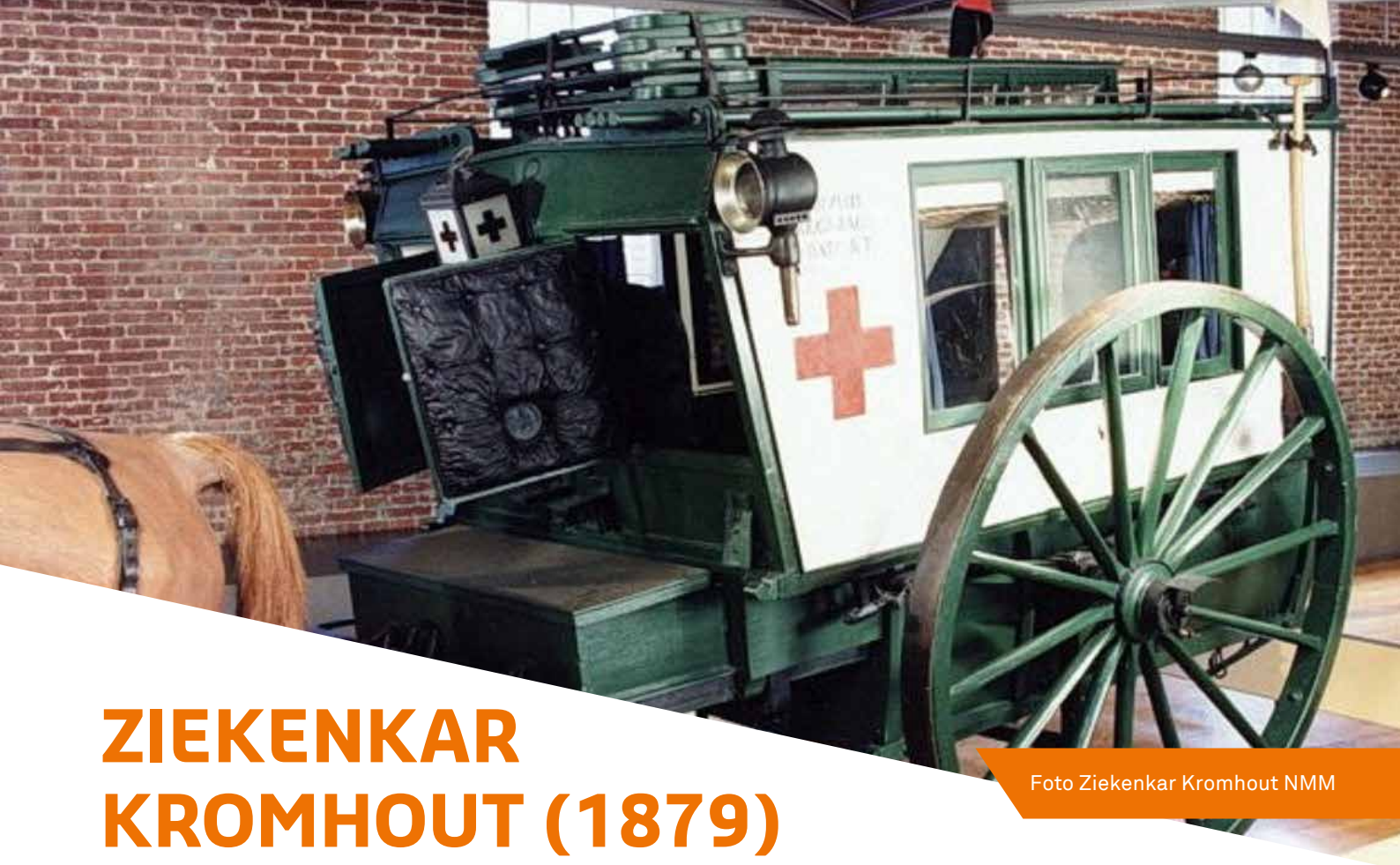
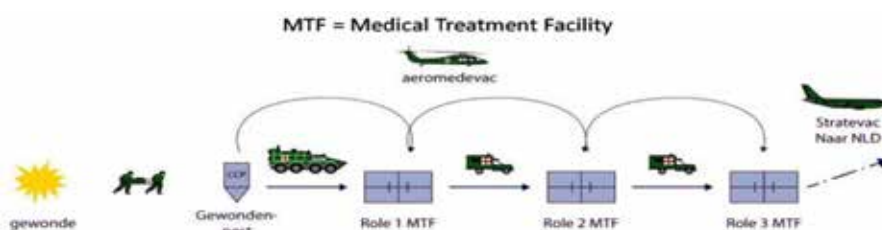


Foto Ziekenkar Kromhout NMM

ZIEKENKAR KROMHOUT (1879)

DOOR DOLF KROOK

De militair geneeskundige afvoerketen bestaat uit een aantal opeenvolgende behandel niveaus. Tegenwoordig onderscheiden we bij Defensie:



In de 2e helft van de 19e eeuw waren de beschikbare middelen voor het vervoer echter beperkt: Tussen de “slaglinie” (frontlijn) en de “noodverbandplaats” beschikte men over:

- (Gedragen) vervoer per brancard of
- (Geduwd of getrokken) vervoer met

zieken- en verbandkarren of een raderbaar de Mooij

- Van “noodverbandplaats” naar “hoofd-verbandplaats” en verder gebruikte men:
- Vervoer per brancard, zieken- en verbandkarren of een raderbaar de Mooij.
- Vervoer met de grote ziekenwagen, getrokken door 4 paarden.

Als tussenoplossing voor het vervoer vanaf de “noodverbandplaats” kwam Luitenant-kolonel (ingenieur) Kromhout in 1879 met zijn ontwerp van een 2-wielige ziekenkar.

Belangrijkste kenmerken

Getrokken door één of twee paarden. Slechts 1 as met als doel een licht en

wendbaar voertuig met een gesloten houten opbouw.

Aan de zijkanten zitten drukfluitjes om in geval van nood de voerman te waarschuwen.

Zwaartepunt achter de as, benen liggen hoger dan het hoofd (Positie van Trendelenburg Trendelenburg).

Aan achterkant een scharnierend steunijzer om achteroverslaan van de kar te voorkomen.

Bagagerek op het dak van de kar.

Aan voorzijde een lantaarn en vlag met rood kruis, aan zijkanten een rood kruis op wit vlak.

Bemanning: 1 soldaat-voerman of hiertoe gedwongen boer lopend naast het paard.

Capaciteit

2 liggende gewonden of
1 liggende en 2 zittende gewonden of
4 zittende gewonden.

Operationeel

1879 – 1940.

Tinnen Model Ziekenkar NMM. Foto Erwin Vonk





Winterse foto van
hoofdingang NMM
met nieuwe logo.

SAMENVATTING BELEIDSVISIE STICHTING KONINKLIJKE DEFENSIEMUSEA (SKD)

Van de Directie van de SKD ontvingen we ter informatie, de in november 2022 door de Raad van Toezicht van het SKD goedgekeurde Meerjaren Beleidsvisie. Zoals bekend is het NMM onderdeel van de SKD en dat maakt het ook voor u als vriend en liefhebber van dit museum, uitermate relevant om kennis te nemen van dit ambitieuze plan. In het onderstaande plan wordt op hoofdlijnen een aanzet gegeven, hoe de SKD ook in de toekomst interessant en relevant blijft voor het grote publiek.

In 2014 fuseerden vijf militaire musea tot de Stichting Koninklijke Defensiemusea (SKD), een sterke nationale organisatie met vier museumlocaties, in Soesterberg, Den Helder, Rotterdam en Buren. De afgelopen jaren is hard gewerkt om de fusie tot een succes te maken. De SKD is nu klaar voor de volgende sprong voorwaarts. Daarover gaat dit plan. Met dit plan willen we bijdragen aan een vrijheidsbewuste en weerbare samenleving. Dat is meer dan ooit nodig in een samenleving waar het historisch besef laag

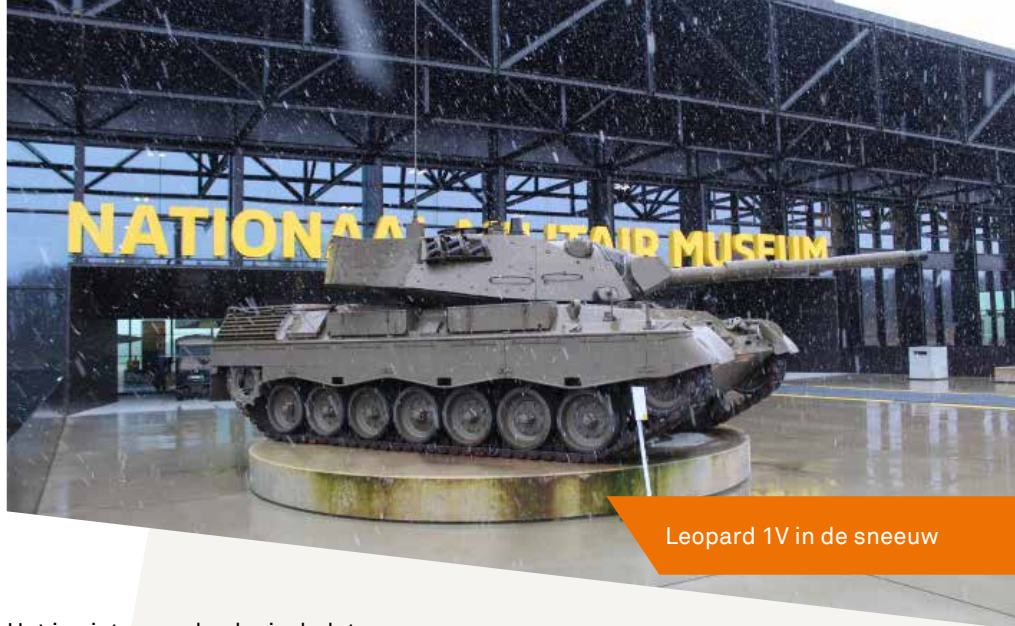
is én sprake is van toenemende internationale dreiging. We geloven dat we onze missie het beste kunnen uitdragen door een zo groot mogelijke zichtbaarheid in het land, met meerdere locaties, activiteiten en samenwerkingsinitiatieven. Zo geven we ons nationaal militair erfgoed de plaats, het publiek en de positie die het verdient. Met als duurzaam resultaat een betekenisvol museum van hoge kwaliteit en lage drempels. Opdat oorlogen zoveel mogelijk in musea blijven. Om zoveel mogelijk mensen met onze missie te bereiken,

te boeien en te binden, gaan we ons als nationaal museum de komende vijf jaar meer manifesteren. We willen nationaal en internationaal toonaangevend worden in het domein van het militair erfgoed van Nederland. Wij willen gerekend worden tot de top-5 rijksmusea, af te meten in publieksbereik, museale kwaliteit en maatschappelijke impact. Naar buiten gericht en aanwezig in heel Nederland met onze vier vestigingen, partnerships en een ijzersterke programmering. Dat kan alleen als we intern onze zaken op

orde hebben. Daarom zullen we ook stevig investeren in onze mensen en faciliteiten.

Nederland is in belangrijke mate gevormd door zijn militaire geschiedenis. De internationale missies, de Koude Oorlog, de Tweede Wereldoorlog, de Napoleonische tijd, het Rampjaar, de Tachtigjarige oorlog en vele andere periodes van strijd of dreiging hebben grote invloed gehad op ons staatsbestel, onze grenzen, ons landschap, onze cultuur, ons DNA. Het is een geschiedenis van hoogtepunten en diepe dalen, destructie en wederopbouw, overwinningen en nederlagen, die in vele lagen doorwerkt in onze samenleving. Tot op de dag van vandaag. Ons militaire verleden zit ons dicht op de huid dan we vaak denken. Daar ligt onze museale taak. Wij vergroten het historisch en actueel besef over de impact van oorlogen op onze maatschappij. Dat onze krijgsmacht al eeuwen sterk verbonden is met Nederland. Het leert ons publiek dat onze vrijheid en vrede niet vanzelfsprekend zijn en dat we met elkaar moeten (blijven) beschermen wat ons dierbaar is. Onze missie is op die manier bij te dragen aan een vrijheidsbewuste en weerbare samenleving.

Het imposante gebouw van het NMM op de voormalige vliegbasis Soesterberg is en blijft het flagship van de SKD, maar de groeimogelijkheden op deze locatie zijn door natuureisen en contractafspraken beperkt. Dat neemt niet weg dat er meerdere mogelijkheden zijn om ons publiek te blijven binden. Dat doen we in de eerste plaats met een aansprekende en uitdagende programmering maar er zijn meer mogelijkheden om de aantrekkingskracht voor een breder publiek te vergroten, bijvoorbeeld door de interactie met ons publiek te vergroten met technieken zoals augmented reality en gaming. Ook zullen we de duurzaamheid vergroten en willen we het geweldige buitenterrein veel beter inzetten voor publiekservaringen. Met het NMM is een kwaliteitsstandaard neergezet die toekomstbestendig is, internationaal aanzien heeft en een breed publiek trekt.



Leopard 1V in de sneeuw

Het is niet meer dan logisch dat we voor het verhaal van de Koninklijke Marine – ons oudste krijgsmachtdeel – een vestiging maken van een vergelijkbaar kwaliteitsniveau. De huidige vestiging in Den Helder is toe aan een ingrijpende verbouwing. Er is een volledige vernieuwing van de installaties nodig om aan de klimaateisen voor de collectie te voldoen. Het is bovendien onze ambitie om in een vernieuwd, compact en spraakmakend gebouw het gehele verhaal van de Koninklijke Marine te vertellen, van de houten vloot van Michiel De Ruijter tot de vliegdekschepen van de jaren 60. Van hybride onderzeeërs tot de Marine Luchtvaart. Van de verdediging van Nederlandse wateren en de inzet zo wijd de wereld strekt. Van heel vroeger en van gisteren. Om ons publieksbereik structureel te vergroten en te verbreden zijn ook de kleinere vestigingen nodig. We gaan verkennen hoe we het aantal bezoekers significant kunnen vergroten. In een wereldstad als Rotterdam moet het mogelijk zijn toe te groeien naar 50.000+ museumbezoekers. Daartoe worden scenario's opgesteld en de haalbaarheid onderzocht van lokale samenwerkingsverbanden, een verbreding van het museale concept en/of huisvesting op een andere locatie in de stad. Maar we blijven in Rotterdam.

We gaan een landelijk netwerk opzetten van organisaties die actief zijn binnen het militair erfgoed van Nederland. De gedachte achter het Netwerk Nationaal Militair Erfgoed is dat van de leden niemand afzonderlijk het geld, de invloed en de slagkracht heeft om landelijk impact te maken.

Samen kan dat wel. De bedoeling is om landelijk zichtbare activiteiten te ontwikkelen zoals het markeren van het nationaal militair erfgoed op locatie, reizende tentoonstellingen, gemeenschappelijke themajaren, gezamenlijke evenementen, naast een gezamenlijke lobby richting overheid, fondsen en sponsors. Deze krachtenbundeling sluit rechtstreeks aan op onze missie om het belang van het militair erfgoed beter voor het voetlicht krijgen. De verantwoordelijkheid die we willen nemen geldt niet alleen collecties, plekken, maar ook gebouwen, monumenten en tradities. Ook internationaal zullen we ons beter willen organiseren. Om landelijk aanspreekpunt te kunnen zijn, maar ook om te benchmarken en samenwerkingsprojecten te starten die ons helpen de missie te vervullen. Ook voor het Marechausseemuseum geldt dat het onderwerp meer publiek verdient dan in de huidige situatie mogelijk is. Ondanks recente majeure museale verbeteringen en investeringen zijn de mogelijkheden om te groeien in Buren te beperkt. We onderzoeken welke andere opzet of locatie bij kan dragen aan een groter publieksbereik. Er is draagvlak om een locatie te vinden die betekenis heeft voor de Marechaussee én ook een breder publiek kan trekken.

Primair is dat een zaak tussen Defensie en de eigenaren van die collecties, maar als er een beroep op ons wordt gedaan, willen we erop voorbereid zijn om onze verantwoordelijkheid te nemen. Ook bij Museum Bronbeek bestaat belangstelling om in depot beheer



Multiple Launch Rocket System (MLRS)
M270 Raket lanceersysteem NMM

samen op te trekken. Het huidige depot in Soesterberg maken we geschikt voor collecties van kleinere omvang, aangevuld met een restauratieatelier, publieksvoorzieningen en een landelijke militaire bibliotheek. Voor het groot materieel in onze collectie betrekken we een ruimte op een nader te bepalen locatie rondom Soesterberg. Daar kan ook ruimte gevonden worden voor een kleine werkplaats.

De data van onze vestigingen zijn ingelezen in een zogeheten online Graph database, ook wel aangeduid als een *knowledge graph*. Door het gebruik van *linked open data* werken dergelijke databases op dezelfde manier als waarop online zoekmachines zoekresultaten genereren. Dit leidt tot betere doorzoekbaarheid, vindbaarheid en samenhang. De linked open datastructuur zorgt voor eenvoudiger toegang van onze topcollecties in de Collectie Nederland-database. Daarnaast zijn we begonnen om onze militaire boekencollectie met andere boekencollecties gezamenlijk toegankelijk te maken via een groepscatalogus van OCLC/ Worldcat. Dit heeft geresulteerd in een gezamenlijke presentatie van de bibliotheekcollecties van de Defensiemusea met de Nederlandse defensie Academie (NLDA), Nederlands Instituut voor

Militaire Historie (NIMH), Koninklijk instituut voor de Marine (KIM) en Bronbeek. We hanteren een ruimhartig bruikleenbeheer volgens de normen die bij een topcollectie horen. Bestaande bruiklenen worden strak gemonitord. Nieuwe bruiklenen worden gestimuleerd, aan betrouwbare, professionele partijen die voldoen aan museale normen.

Vervolgens maken we gezamenlijk een nieuw publicatiebeleid met verschillende mediavormen, bijvoorbeeld een eigen TEDx-achtige opzet, een tijdschrift, een boekenserie over verschillende thema's en deelcollecties of een multimediale serie 'Nederland in 100 militaire voorwerpen'.

Een museum is een kennisinstituut. Die kennis is aanwezig bij onze conservatoren, maar ook bij andere experts in binnen- en buitenland. Wij willen kennis samenbrengen in een (inter-)nationaal expertisecentrum van het militaire erfgoed van Nederland, met eigen deskundigen in een netwerk van geassocieerde experts. Conservatoren en andere experts worden in die visie meer uitdragers van kennis: voor tentoonstellingen, events, publicaties, woordvoering, lezingen, presentaties. We werken toe naar het niveau van erkende (inter-)nationale expertise op de belangrijkste onderdelen van het

materiële militaire erfgoed van Nederland.

Meerjarige programmalijnen

In ons streven om veel meer als één organisatie te werken stellen we een meerjarig programma op volgens vier programmalijnen:

Iconen van het militair erfgoed van Nederland

We willen een groter publiek bereiken door de grote onderwerpen uit onze militaire geschiedenis te gaan programmeren. Het worden onze publiekstrekkingen met een (inter-)nationale uitstraling. We werken daarbij samen met diverse partners, nationaal en internationaal. Dit zullen vooral de grote tentoonstellingen en events zijn.

Actueel Verleden

Als tegenhanger van bovenstaande langlopende projecten, willen we ruimte en capaciteit reserveren in een *Response Force*, dat op basis van actuele ontwikkelingen snel een presentatie en/of relevante content kan samenstellen. We blijven ook in de vaste opstelling ruimte houden om het meest recente materiaal te laten zien, bijvoorbeeld uit missiegebieden. Er zal voor deze programmalijn vooral gebruik worden gemaakt van internet en AV-materiaal.

Topcollectie

Om verzamelaars, specialisten en de achterban aan ons te (blijven) binden, hebben we ook een programmalijn over topstukken en deelcollecties. Dit zullen kleinschalige presentaties zijn van hoge kwaliteit.

Technologie

Techniek was al een doorlopende lijn voor educatie; daar gaan we presentaties aan toevoegen, fysiek en/of online. Zo kunnen we in technologie geïnteresseerd publiek bedienen door aandacht te besteden aan innovaties uit het verleden, naast de vele technologische aspecten die het werk bij Defensie van vandaag de dag kenmerken. Deze programmalijn zullen we vooral integreren in de vaste opstellingen en events.

Onze naamsbekendheid en herkenbaarheid zullen we vergroten met corporate campagnes. We werken aan onze positionering met een centraal PR-beleid en onderzoeken de merkkracht van onze vestigingen als voorbereiding voor een nieuwe merkstrategie. Naast de focus op een breed publiek willen we herkenbaar en toegankelijk blijven voor onze achterban. Daarom gaat het beleid over zakelijke evenementen in Soesterberg op de schop. We vergroten de aantrekkelijkheid voor defensie- en veteranenorganisatie door de tarieven te herzien en een faciliteit in te richten waar veteranen

en andere voor ons relevante groepen bijeenkomsten, reünies en andere evenementen kunnen organiseren. Om klaar te zijn voor de toekomst investeren we in onze mensen, streven we een gezonde financieringsmix en een robuuste bedrijfsvoering na. Speerpunt hierin is ICT. Op alle fronten, zowel op collectiegebied, bij interne bedrijfsprocessen alsook bij het creëren van vernieuwende en aantrekkelijke tentoonstellingen is ICT cruciaal. We investeren in hardware, kennis en stellen een nieuwe ICT-infrastructuur op, met aandacht voor strategische keuzes over dataopslag, toegankelijkheid, rechten, software en beveiliging. Ten slotte richten we ons op de toekomst door al onze processen zo duurzaam mogelijk in te richten, onder meer op het duurzaam gebruik van hulpstoffen en energie. SKD-breed richten we ons zo veel mogelijk op centrale inkoop en hergebruik van tentoonstellingsmaterialen. Onderzocht wordt of we ons kunnen aansluiten bij de methodiek volgens, in overeenstemming met Building Research Establishment's Environmental Assessment Method (BREAAM) -richtlijnen.

Om een slagvaardige organisatie te bouwen en te behouden zal veel aandacht uitgaan naar het welzijn en de prestaties van onze medewerkers. Ook het verbeteren van vaardigheden en het verder bouwen

aan een open en veilige cultuur staat op de agenda. Om onze vorderingen te monitoren zal tweejaarlijks een tevredenheidsonderzoek worden uitgevoerd onder medewerkers. Aan de hand van de uitkomsten brengen we verbeterpunten in kaart waar we concreet mee aan de slag kunnen. Eenzelfde tevredenheidsonderzoek wordt opgezet voor vrijwilligers. Vrijwilligers zijn een essentieel onderdeel van onze organisatie. Om hen te behouden, de kwaliteit hoog te houden en ons bestand uit te breiden dient de werksituatie en coaching in orde te zijn. Ook de vrijwilligersvergoeding zal geëvalueerd worden en getoetst aan bestaande regelingen. Na bijna acht jaar gaat de SKD naar een *next level*. Intern is de behoefte gegroeid om veel meer als één organisatie te werken, extern is het belang om het verhaal van de krijgsmacht onder de aandacht te brengen alleen maar toegenomen.

Om recht te kunnen doen aan het aandeel van de krijgsmacht in onze nationale geschiedenis en aan haar rol in de bescherming van onze vrijheid en vrede willen we een veel groter en breder publiek bereiken. Dat doen we het liefst met een zo breed mogelijk netwerk van erfgoedpartners en stakeholders. We weten wat we willen bereiken en waarvoor we het doen.

Wij staan klaar om het waar te maken.

Soesterberg,
16 november 2022

AMX 13 Pantser Infanterie (PRI) NMM



TEGELTJES WIJSHEID

Op 28 maart 1913, alweer 110 jaar geleden, kocht de Staat der Nederlanden vooruitlopend op de oprichting van een Militaire Luchtvaartafdeling een vliegterrein bij Soesterberg. Op 16 april tekent H.M. de Koningin Koninklijk Besluit nr. 29, waarbij met ingang van 1 Juli 1913 de Luchtvaart Afdeling (LVA) wordt opgericht. Commandant wordt kapitein der Genie H. Walaardt Sacré. Organisatie en materieel zijn uiterst bescheiden, een van Marinus van Meel gehuurd vliegtuig (De Brik), drie vliegeniers, een administrateur en twee monteurs.

In 1958 werd, getuige de hier afgebeelde herdenkingstegel, het 45-jarig bestaan van de Koninklijke Luchtmacht/Vliegbasis Soesterberg nog groots gevierd. Afgebeeld is De Brik, later aangekocht door de LVA en voorzien van registratienummer LA-1 en de in 1955 ingevoerde Hawker Hunter Mk-4. De afgebeelde boerderij en windmolen zijn waarschijnlijk ontsprongen aan de fantasie van de kunstenaar. De door Defensie aangekochte heide grond was in die tijd zeer droog en onvruchtbaar en ook een molen, dicht naast de startbaan was zelfs al in 1913 geen goed idee in het kader van de vliegveiligheid.



Op het artikel over Een verloren gegane traditie “De ouwe stompstok”, kreeg de redactie een tweetal reacties die we u niet willen onthouden.

IR P.H.H. SCHARP SCHREEF ONS:

Het artikel over “De oude stomp stok” heeft mij er toe gebracht om te reageren.

Als eerste een opmerking over de foto's rechtsonder, kennelijk overgenomen uit een Tenuevoorschrift. De officier draagt het tweekleurig Dagelijks Tenue (DT), dus zijn de foto's genomen in of na 1963, waarschijnlijk voor 1967.

Als tweede een stukje persoonlijke ervaringen. Van februari 1959 tot september 1960 was ik als luitenant plaatsvervangend commandant van 102 Technische Dienst Zware Herstel Compagnie in Wezep. De normale werkzaamheden van deze eenheid bestonden uit het uitvoeren van 4^e echelons herstel aan rupsvoertuigen, geschut, klein kaliber wapens en instrumenten. Maar ja, we kregen ook wel eens bijzondere opdrachten. Commandant Eerste Legerkorps was in die tijd luitenant generaal P. Gips

(Gezag In Pet en Stok). Wij kregen via de hiërarchieke lijn opdracht om voor de generaal houten officiersstokken te maken met een gedeelde messing namaak-.50-patroon als voor- en achtereinde. Aan het achtereinde moest een briefopener worden bevestigd die in de stok kon worden gestoken.

Jonge luitenants willen ook wel eens opvallen, dus heb ik toen voor mijzelf ook zo'n stok gemaakt. Alleen, ... het voor- en achtereinde daarvan bestond uit de helft van een echte, achterovergedrukte .50-patroon, waaruit het kruit was verwijderd en het slaghoedje was afgeslagen. Later, nadat het gebruik van een officiersstok uit de mode geraakt was, heb ik op de huls een Technische Dienst- en een Technische Staf embleem gelijmd.

Na mijn dienstverlating is de stok weer dienst gaan doen. Tijdens de Vierdaagse en de trainingen daarvoor loop ik met deze stok afwisselend in linker- en rechterhand om dikke vingers te voorkomen. Gekscherend om lastige lopers om mij heen uit de weg te kunnen slaan. Jammer genoeg valt de stok wel eens, waardoor hij er niet meer onbeschadigd uitziet en ik het Technische Dienst (TD) -embleem heb moeten vervangen.

VAN DHR. JAN OPREL ontvingen we een foto van zijn rijkelijk versierde oude stompstok uit 1961 (Lichtingsploeg 61-2), uit de tijd dat hij als dienstplichtig kanonnier was ingedeeld bij de Afdeling Lichte Luchtdoel Artillerie (Afd Lt Lua). De stok is voorzien van zijn herkenningsplaatje, een tweetal .50 patronen, kraagpatten en baretgesp van de Luchtdoelartillerie, embleem van de Legerkorpsstroepen en het insigne voor Militaire Lichamelijke Vaardigheden (MLV) met zwemproef (blauw).

De ouwe stomp stok is met het opschorten van de Opkomstplicht voorgoed verdwenen bij de Koninklijke Landmacht, maar zoals al gememoreerd in het artikel, neemt de stok nog altijd een speciaal plekje in de herinnering van veel ouwe stompen, dat blijkt wel weer.



ATTRITION & PROXY

Geen optimistische column dit keer, het spijt me. De oorlog in Oekraïne gaat na ruim een jaar nog steeds gewoon door. Geen snelle doorbraken, geen allesbeslissende offensieven, maar een *war of attrition* in Oost-Oekraïne die sterk doet denken aan de Slag bij Verdun in de Eerste Wereldoorlog. Tienduizenden gesneuvelden aan beide kanten, en een enorm verlies aan materieel en infrastructuur. Verspreid over tientallen vierkante kilometers rond de plaats Bachmut in Oost-Oekraïne liggen de lijken van Oekraïense infanteristen en huurlingen van de Wagner-groep tussen uitgebrande BMP-3's en geblakerde T-72's. Maandenlang - al sinds het najaar van 2022 - werd er gevochten om dit toch niet buitengewoon strategische plaatsje, en bij het ter perse gaan van dit nummer is het westelijk deel van het stadje nog steeds in Oekraïense handen. Het is inmiddels een symbool geworden; een naam die synoniem zal blijven met zinloze aanvallen en doelloos sneuvelen. Beide partijen lijden er zware verliezen. Het lijkt er op dat beide kanten niet toe willen geven en dat resulteert erin dat, net als in Verdun, de belligerenten elkaar aan het uitbloeden zijn. En hoewel ik veronderstel dat de meesten van ons voor *Team Ukraine* zijn, kan Rusland dat toch echt veel langer volhouden. De Russische economie is groter dan die van Oekraïne, evenals de bevolking. En hoewel de Oekraïners beter gemotiveerd zijn, het recht aan hun zijde hebben en de sympathie van de Westerse wereld genieten, gaat oorlog over de kille cijfers. En die zijn niet in het voordeel van Kiev. Helaas.

Voorts is het zo dat er rond half maart 2023 voor het eerst Mugin-5 en Djì 30T drones op het slagveld werden aangetroffen. De Mugin-5 en de Djì 30T zijn goedkope Chinese drones (rond de \$ 10.000, - per stuk), die bewapend kunnen worden. Ze worden ook wel Alibaba-drones genoemd, omdat ze daar tot voor kort gewoon te koop waren. Dat de Russen Iraanse kamikaze-drones gebruikten was gevoeglijk bekend; dat er nu op grotere schaal Chinese drones worden geleverd is nieuw. Daarmee is de oorlog naar mijn bescheiden mening van karakter veranderd. Nu de beide grootmachten China én de Verenigde Staten wapens leveren aan de respectievelijke partijen in de oorlog is het nu *de facto* een proxy-oorlog tussen Amerika en China geworden. De Oekraïne-oorlog schaart zich daarmee in conflicten als de Korea-oorlog (1950-1953) en de oorlog in Vietnam (1955-1975). Dat heeft een aantal gevolgen: de oorlog zal langer gaan duren, er zullen nog tienduizenden doden gaan vallen, en de oplossing van het conflict wordt - net als bij Korea en Vietnam - steeds complexer.

Wat cruciaal zal blijken te zijn, is de niet-aflatende steun van het Westen voor Oekraïne. President Zelensky doet er werkelijk alles aan om de strijd van zijn land op de voorpagina's van de kranten te houden. Als hem dat niet lukt, en de belangstelling voor het conflict ebt weg - wat hier en daar al lijkt te gebeuren - is het over en sluiten voor Oekraïne. Laten we hopen dat het zover niet gaat komen.



VRIENDENDAGEN 2023 – SAVE THE DATES!

Het bestuur van de Stichting Vrienden NMM bereidt voor 2023 twee vriendendagen voor. Introduce(e)s zijn welkom. Er zal per deelnemer een bescheiden bijdrage in de kosten worden gevraagd. Houdt uw inbox of uw brievenbus in de gaten!

13 mei 2023 – Locatie: ons ‘eigen’ Nationaal Militair Museum te Soesterberg

Weer terug op honk, een dag voor de Vrienden in de stijl van een ‘museum vol verhalen’. Het is nog onder voorbehoud, maar gewerkt wordt aan het volgende programma.

- Presentatie schilderij Jan Hoyck van Papendrecht waaraan de Vrienden een financiële bijdrage van €10.000 hebben geleverd.
- Lezing cyber-warfare.
- Na de lunch op eigen kosten een keuzemenu.
- Bezichtiging van het depot onder leiding van één personeelslid NMM per 10 vrienden (maximaal 60 deelnemers).
- Rondleiding ‘een museum vol verhalen’ onder leiding van Dirk Staat (maximaal 28 deelnemers).
- Exposé over wapens door Mathieu Willemsen in de studiezaal van het depot (maximaal 15 deelnemers).
- Het verhaal over de 25e missie van de Amerikaanse B-17 bommenwerper ‘Memphis Belle’ in het auditorium (maximaal 100 deelnemers) door Alfred Staarman.

Gelet op het maximaal aantal deelnemers per onderwerp van het keuzemenu zal bij de opgave worden gevraagd om een eerste en tweede keuze, eventueel zal er worden geloot.

Op eigen gelegenheid het museum bezoeken is uiteraard ook een optie, bijvoorbeeld de indrukwekkende tentoonstelling F-16: 50 jaar fast Forward of het gerestaureerde schilderij ‘De moedige verdediging der stelling bij Les Quatre-Bras’ over de slag bij Quatre-Bras. Het schilderij is afkomstig uit Paleis Soestdijk en meet 6 bij 4 meter.

En natuurlijk een gezellige afsluiting van de dag met een klein hapje en een drankje!



7 oktober 2023 – Locatie: “Airborne Museum at Hartenstein” te Oosterbeek.

Het museum, gevestigd in het voormalige hoofdkwartier van de Britse troepen tijdens de slag, heeft een uitgebreide collectie wapens, kleding, uitrustingsstukken, interviews, foto's en video's. De eerste gesprekken zijn gevoerd en de datum is dus geprikt. Later volgt meer nieuws over het programma van die dag.

Beleid gegevensbescherming Stichting Vrienden Nationaal Militair Museum herzien.

DOOR HAN SCHOORLEMMER

De Stichting Vrienden Nationaal Militair Museum (SVNMM) gaat zorgvuldig om met uw persoonsgegevens. Deze gegevens worden alleen voor die doeleinden gebruikt waarvoor u ze heeft verstrekt. SVNMM houdt zich hierbij aan alle eisen die de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) stelt. Het beleid dat de Stichting hierbij voert is schriftelijk vastgelegd, zodat voor iedereen duidelijk is hoe SVNMM hiernaar handelt. Technische en maatschappelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat dit beleid regelmatig moet worden geëvalueerd en herzien. De laatste keren is dat in augustus 2018 en september 2020 gebeurd.

Het bestuur van SVNMM heeft het Beleid Gegevensbescherming van september 2020 grondig herzien en op 2 februari 2023 opnieuw vastgesteld. De tekst van ons herziene Beleid Gegevensbescherming kunt u vinden op deze webpagina <https://www.nmm.nl/nl/over-ons/vrienden/> onder het uitklapmenu 'Privacywetgeving SVNMM'. Mocht u hierover nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met het bestuur secretariaatvrienden@NMM.nl

OPROEP VOOR KOPIJ

De reacties op het NMMagazine zijn tot nu toe positief en dat stimuleert de redactie. Het zomer 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

Mevrouw M. Kats
De Heer C. Elemans
De Heer D. Gillissen
De Heer R. Lichtenberg
Mevrouw V. van den Broek - van Steijn
De Heer E. van Kampen
De Heer J. Boonstra
De Heer M. Gijtenbeek
De Heer G-J. Gert-Jan Berger
De Heer M. Vermeulen
De Heer K. Ras
Mevrouw C. Smeink
De Heer R. Hardeman
De Heer H. Broere
De Heer J. van den Hil
De Heer F. de Graaf
De Heer O. Heijdel
De Heer R. Oost
De Heer J. van Kimmenaede
De Heer H. Herikhuizen
De Heer T. Schouten
De Heer J. Kardolus
De Heer L. Vis
De Heer J. de Mooij
De Heer P. Pleging
De Heer F. Griffejoen
De Heer J. Rompa
De Heer L. Brouwers
De Heer R. Boot

De Heer B. van de Scheur
De Heer A. Martins
Mevrouw K. Wilting
De Heer J. van der Deen
De Heer J. Meijer
De Heer R. Baeten
De Heer M. de Wit
Mevrouw S. Jansen-de Hoog
De Heer R. de Vries
De Heer R. Scheffers
De Heer I. Cichy

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
Han Schoorlemmer
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