



NMMAGAZINE

ZOMERNUMMER 2023

- 4 NIMH-onderzoek naar scheepsramp Van Imhoff geeft slachtoffers een gezicht
- 10 Fokker D-21 keert terug in het luchtruim
- 12 Militaire postduiven Deel: II
- 20 De AMX familie van het NMM
- 30 Vriendendag SVNMM 13 mei 2023



**VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**

VAN DE VOORMALIG VOORZITTER,

“Ik ben geweldig trots en moet u bekennen dat ik het Nationaal Militair Museum imposant en prachtig vind.” Dat waren begin 2015 ongeveer mijn eerste woorden als uw voorzitter in het eerste exemplaar van dit magazine. Inmiddels zijn we ruim 8 jaar verder waarin heel veel is gebeurd en veel is veranderd. Interessante en gezellige vriendendagen, boeiende nieuwe tentoonstellingen, Zomeroffensieven, Nachten van de Militaire Muziek, mooie aanvullingen van de collectie, ARMA's, veel nieuwe Vrienden enz. enz.. Helaas waren er ook minder prettige zaken als het verlies van oude trouwe Vrienden en een heel zware periode met beperkingen als gevolg van de COVID-pandemie. Zowel ons NMM als onze Stichting zijn deze periode goed doorgekomen en met dezelfde trots als destijds durf ik te stellen dat beide hun plaats inmiddels hebben verdiend.

Bij onze Stichting was dat niet mogelijk geweest zonder de inbreng van vrijwilligers in het bestuur en onze redactie. Maar ook de inbreng van de Vrienden is daarbij van groot belang geweest. Omdat ik alle vrienden continu bleef bestoken met vragen om ideeën, kopij (en hun e-mailadres), hebt u wellicht de indruk gekregen dat er vanuit de Vrienden weinig werd bijgedragen. Niets is minder waar, Vrienden hebben prachtige, leuke en interessante bijdragen geleverd en vaak ook fysiek geholpen en daar zijn we u heel dankbaar voor. Maar hongerig als we zijn naar nieuwe en leuke ideeën bleven (en blijven) dergelijke verzoeken komen. Zo is er altijd behoefte aan vrijwilligers voor het bestuur, de redactie of andere hand- en spandiensten. En wat mij betreft zitten daar ook dames bij, want de vrouwelijke inbreng wordt node gemist. Echter, die verzoeken zullen niet meer van mij komen! Na ruim 10 jaar in de besturen van SVMLM, SCMLC en sinds 2014 in

onze SVNMM, waarvan ruim 6 jaar als voorzitter, is het tijd voor nieuwe en frisse ideeën. In goed overleg met mijn medebestuurssleden heb ik besloten het bestuur te verlaten. Tijdens de laatste Vriendendag heb ik al verteld dat Michiel Dulfer met ingang van 6 juni 2023 de nieuwe voorzitter van uw bestuur is.

Niet alles wat we hebben geprobeerd te realiseren, is gelukt. Zo is de onnodig rigide handhaving van de ITAR-regelgeving, waardoor we bijvoorbeeld zelfs van een ruim 75 jaar oude straalmotor geen detailfoto's mogen maken, mij nog altijd een doorn in het oog. Ik zal mijn voormalige krijgsmachtdeel daar zeker nog eens op wijzen. Gelukkig kan ik voornamelijk terugkijken op een mooie tijd waarin twee vriendenstichtingen met een eigen gezicht en geluid zijn gefuseerd naar een actieve en vooral gezonde Stichting.

Een stichting die een heel prettige, werkbare en vruchtbare samenwerking had en heeft met het management van het NMM, met verschillende onderdelen van onze Krijgsmacht, maar ook met de belangrijke spelers als de firma's Heijmans en Vermaat. Mede hierdoor waren we in staat het NMM financieel te steunen en ook een aantal mooie items aan de toch al prachtige collectie toe te laten voegen. Daarbij wisten we de minimale jaarlijkse donatie van €20,- gedurende die ruim 8 jaar gelijk te houden. Voor dat luttele bedrag krijgen de Vrienden best veel terug: gratis entree in ons NMM, Vriendendagen, korting op NMM-evenementen, één week per jaar gratis entree in de andere KSD-Musea en niet te vergeten drie edities van ons mooie Magazine. Veel vrienden doneren al (soms substantieel) meer dan het minimum maar na lang wikken en wegen heeft uw bestuur,

tijdens mijn laatste vergadering als voorzitter, moeten besluiten met ingang van komend jaar de minimale bijdrage te verhogen. Sinds de opening van het NMM is de toegangsprijs met bijna 50% verhoogd: zo veel wordt het zeker NIET!

Ik blijf de SVNMM zeker volgen en wil als “bijzonder vrijwilliger” het bestuur blijven helpen bij het opzetten en uitvoeren van activiteiten. Ik hoop dan ook dat ik velen van u blijf zien bij evenementen van onze stichting of gewoon bij een leuk bezoek aan ons museum.

Het ga u goed en tot ziens in het NMM!

Freek Groen



VAN DE VOORZITTER,

Als puber ging ik regelmatig met mijn vader naar het legermuseum dat toentertijd nog in Leiden gehuisvest was. Daar hield ik mijn latere passie (volgens mijn vrouw obsessie) voor tinnen soldaten aan over want die verkochten ze in de museumwinkel. Dus naast het aanhoren van de verhalen over de krijgsmacht hoopte ik altijd dat mijn vader een tinnen figuur (van het merk Stadden) voor mij zou kopen. Wat niet altijd maar wel regelmatig gebeurde. Door de jaren heen bleven onze bezoeken plaatsvinden maar allengs verloor ik het legermuseum enigszins uit het oog. De verhuizing naar het armamentarium in Delft maakte ik zijdelings mee waarbij ik als verzachtende omstandigheid kan aanvoeren dat ik in Duitsland geplaatst was.

Dat volgen op afstand veranderde toen Erwin Vonk mij op enig moment een lidmaatschap als vriend cadeau deed. Zeer origineel en zeer effectief want ik werd

lid van de stichting vrienden van het legermuseum hetgeen ik tot dan toe niet was. Nog erger: ik had nog nooit van deze stichting gehoord! Ik zag ons aller, in mijn ogen welhaast legendarische, Gijs Scholtens als voorzitter acteren op menig bijeenkomst. Ik vond het inspirerend.

Naar mijn mening zijn wij veel dank verschuldigd aan die bestuurders die de afgelopen tijd meestal na vele jaren zijn teruggetreden. Erwin Vonk, Ankie Elders, Joke van Vels, Wim Visée en Bert Remkes o.l.v. Theo Ent en Freek Groen in de 'co-chair' en de afgelopen jaren uiteindelijk Freek alleen. Hun bevlogenheid maar ook hun kennis van zaken vond ik direct bij de kennismaking al indrukwekkend. Wij zullen hun als bestuurders van onze stichting missen en zullen maar moeilijk het vacuüm dat ze trekken kunnen vullen.

Op 6 juni j.l. bij het sluiten van de bestuursvergadering was het dan toch zover. Ik merkte aan alles dat

Freek ondanks al die jaren (waren het er 14 Freek?) moeite had de hamer los te laten. En dan ook alleen onder de toezegging dat hij graag wil worden ingezet als vrijwilliger.

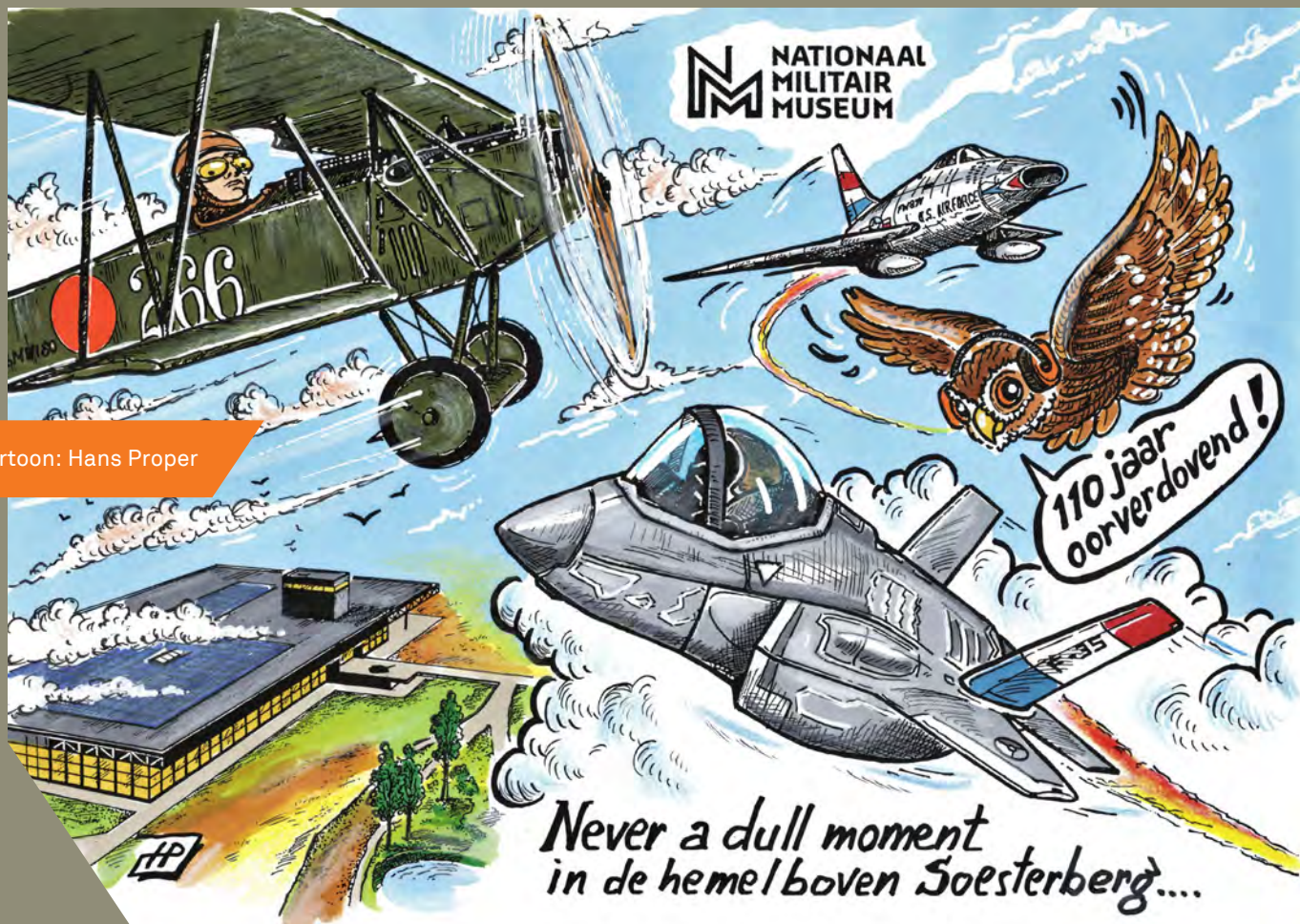
Gelukkig zal Michael Jansen ons in het bestuur nog met raad en daad blijven bijstaan. Daar zijn wij hem dankbaar voor vanwege zijn inzet, kennis, positief kritische blik en met name vanwege de inspanningen die hij verricht om periodiek het NMMagazine tot stand te brengen. Gezien de op dit moment weinige redacteuren vanuit het NMM en het NIMH geen geringe opgave. Maar toch ligt dit lezenswaardige blad, dat elke keer na verschijning veel positieve reacties oproept, weer voor u. Chapeau Michael!

Inmiddels bestaat het bestuur uit 5 man en mag er wat mij betreft best een man/ vrouw bij. Mij lijkt een bestuur van 7 personen evenwichtig. De beslaglegging is niet te hoog en daarbij maken vele handen lichter werk. Dus als u een verloren dag in uw toch goed gevulde agenda heeft; neem eens contact op met een der bestuursleden of maak eens een bestuursvergadering mee. Wellicht is het iets voor u. Maar ook bent u uiteraard van harte welkom als redacteur van het NMMagazine. In dat opzicht veel dank aan al diegene die na oproepen daartoe in voorgaande magazines de redactie attendeerde op artikelen of eigen artikelen aandroegen. Het wordt hogelijk op prijs gesteld. Tenslotte: mocht bij u ergens een verjaardag van een familielid/ vriend/ goede bekende in het verschiet liggen schroom niet het originele idee van Erwin Vonk te volgen toen hij mij zo'n vriendschap cadeau deed.

Ik zie u hopelijk binnenkort bij een van de activiteiten/ evenementen van het NMM, een vriendendag van de stichting of gewoon bij een museumbezoek.

Michiel Dulfer
Voorzitter SVNMM





Cartoon: Hans Proper

NIMH-ONDERZOEK NAAR SCHEEPSRAMP VAN IMHOFF GEEFT SLACHTOFFERS EEN GEZICHT

DOOR MAAIKE VAN DER KLOET

Op 19 januari 1942 vond in de Indische Oceaan een scheepsramp plaats, waarbij meer dan 400 burgerslachtoffers vielen. Deze mannen, allen van Duitse of Oostenrijkse afkomst, waren in Nederlands-Indië vanaf de Duitse inval in Nederland op 10 mei 1940 geïnterneerd geweest vanwege hun status als staatsburger van de vijand – een aanpak die toentertijd werd toegepast door de oorlogvoerende landen. Medio 2022 is bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag een nieuw historisch onderzoek naar deze

scheepsramp gestart. Een belangrijk doel van dit onderzoek is om de vele tot op heden anonieme slachtoffers een gezicht te geven. Het onderzoek is inmiddels al een jaar bezig, hoe staat het ervoor?

Het historisch onderzoek gaat over de internering van mensen van Duitse en Oostenrijkse afkomst in Nederlands-Indië vanaf 10 mei 1940, de scheepsramp zelf op 19 januari 1942 en de nasleep van deze ramp voor betrokkenen. Ook wordt onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van Duitse burgers in de archipel vóór de

oorlog. Zij vormden toen naast totoks (witte Nederlanders) de grootste Europese groep in de kolonie. Voor veel Duitse burgers kwamen de interneringen als een schok. Deze waren evenwel te verklaren uit een in de kolonie steeds breder gevoelde angst voor het in de jaren 1930 opgekomen nationaalsocialisme. Deze werd gelinkt aan de aanwezigheid van Duitsers in de archipel. Zo had de NSDAP in 1935 18 *Ortsgruppen* en *Stützpunkte* in Nederlands-Indië, waarvanuit naar eigen zeggen alle Duitse burgers konden worden bereikt. Ook de Indische NSB was populair in

de kolonie: de beweging had op het hoogtepunt van haar bestaan in 1935 ruim 5000 leden in de kolonie.

Het merendeel van de Duitse en Oostenrijkse mannen werd om die reden op 10 mei 1940 geïnterneerd, evenals veel leden van de Indische NSB en een klein aantal Duitse vrouwen. Met de Japanse aanval op Pearl Harbor en de hieropvolgende oorlogsverklaring aan Japan werden ook Japanse staatsburgers geïnterneerd. Overigens was een deel van hen al medio 1941 in opdracht van de Japanse regering teruggekeerd.

Eind 1941 werd de militaire situatie in de Pacific steeds dreigender en een Japanse aanval op de Indonesische archipel leek op stapel te staan.

Er was lang onderhandeld over het verplaatsen van zowel Duitse als Japanse geïnterneerden uit Nederlands-Indië naar Britse gebieden en koloniën. Na de Japanse aanval op Pearl Harbor kwamen deze onderhandelingen in een stroomversnelling en maakte gouverneur-generaal van

Nederlands-Indië Alidius Tjarda van Starckenborgh-Stachouwer afspraken om Japanse geïnterneerden die nog in Nederlands-Indië waren naar Australië te verplaatsen. Bijna 2000 mensen van een Japanse afkomst werden zodoende in januari 1942 naar Australië gebracht.

Na advies van het Rode Kruis en in overleg met de Britten werd tevens besloten Duitse en Oostenrijkse geïnterneerde mannen naar Brits-Indië te brengen. Het koloniale gezag vreesde namelijk dat deze mensen zich bij een Japanse aanval op Nederlands-Indië als een 'vijfde colonne' bij de invaderende Japanners zouden kunnen aansluiten.

De eerste twee schepen met burgergeïnterneerden vertrokken eind 1941. Het derde en laatste schip, de *Van Imhoff*, vertrok op 18 januari 1942 met bijna vijfhonderd Duitse en Oostenrijkse burgergeïnterneerden aan boord in de richting van Brits-Indië. De oorlogssituatie was in die weken steeds nijpender geworden en Singapore moest met alle geallieerde middelen worden beschermd. De *Van Imhoff* voer zodoende niet in konvooi. Tevens had het schip niet voldoende reddingsmiddelen aan boord. Een dag

na vertrek, het schip voer inmiddels voorbij het eiland Nias voor Sumatra's westkust, werd het gebombardeerd door een Japans vliegtuig. Tijdens het zinken, dat uren duurde, bracht de bemanning, afkomstig van de Koninklijke Paketvaart maatschappij, de rederij van het gecharterde schip, en de militaire bewaking, afkomstig van het KNIL, zichzelf in veiligheid zonder zich om de in het ruim opgesloten geïnterneerde mannen te bekommeren. Meer dan 400 van hen kwamen om, slechts 65 geïnterneerde mannen overleefden de ramp. Eén geïnterneerde man probeerde aan boord van de reddingssloepen te komen. Hij raakte daarbij gewond, en werd wel aan boord genomen.

Onderzoekers Ellen Klinkers en Linda Terpstra en projectleider Maaïke van der Kloet onderzoeken de geschiedenis van deze scheepsramp en de nasleep vanuit diverse perspectieven, waaronder de internationale politieke en maritiem-militaire context, de juridische nasleep en gevolgen van de gebeurtenissen voor de nabestaanden van de slachtoffers. Vanaf de internering op 10 mei 1940 werden bezittingen van Duitse mannen onteigend of onder beheer gesteld. Als zij een gezin hadden, moesten hun achtergebleven vrouwen en kinderen hun huizen verlaten. Zij ondervonden



hiermee direct de gevolgen van de internering van hun echtgenoot of vader en konden vaak nauwelijks rondkomen.

Naast een boek, dat eind 2024 zal verschijnen, krijgt het onderzoek uiting middels de projectwebsite www.van-imhoff.com. Op de website staan digitale portretten, levensschetsen met foto's van slachtoffers. Deze portretten worden in samenspraak met nabestaanden vormgegeven. Ze zijn gebaseerd op interviews met kinderen van slachtoffers, op familie verhalen,

brieven en briefkaarten uit de interneringskampen en op foto's die nazaten hebben van hun omgekomen (groot)vader. De portretten op de website dienen als een digitale herinneringsplek. Hiernaast leest u twee van deze portretten.

Over de auteur: Maaïke van der Kloet MA is historicus en als wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Haar onderzoek richt zich op de geschiedenis van Indonesië in de twintigste eeuw. Bij het Van Imhoff-

onderzoek (looptijd 2022-2024) is ze projectleider. Het onderzoek wordt uitgevoerd door dr. Ellen Klinkers en drs. Linda Terpstra.

Contact: MG.vd.Kloet@mindef.nl
Website project: www.van-imhoff.com

Bent u of kent u een nabestaande van de scheepsramp met de *Van Imhoff*? Dan komen we graag met u in contact. U kunt projectleider Maaïke van der Kloet bereiken via MG.vd.Kloet@mindef.nl.

Hans Sonnenburg

Hermann Helmuth Otto Sonnenburg, Hans voor familie, werd op 2 maart 1889 geboren in de Berlijnse wijk Charlottenburg. Hij woonde met zijn ouders, broer Helmuth en zijn zus op de Spandauerberg 23, in het westen van Berlijn.

Hans Sonnenburg was getrouwd met Käthe Emma 'Kay' Gaertner, een van oorsprong Duitse vrouw die in 1903 in Shantou (Swatow) in China was geboren. Zij woonde waarschijnlijk in 1917 in Payakumbuh, West-Sumatra. Ze was begin jaren twintig kortstondig getrouwd geweest met een Nederlandse man, waardoor zij de Nederlandse nationaliteit had verkregen. Hans en Kay Sonnenburg kregen in 1924 een zoon, Rolf.

Het gezin Sonnenburg woonde voor de oorlog eerst in Weltevreden en vervolgens buiten Bandung, in huize 'Mon Repos'. Hans Sonnenburg werkte als verzekeringsagent. Hiermee trad hij in de voetsporen van zijn vader, die directeur was van een verzekeringsmaatschappij. Hans en zijn vrouw Kay deden aan amateurtoneel en zij waren grote



Houten plaatje
Alasvallei

hondenliefhebbers: bij het gezin woonde een Duitse dog en meerdere kortharige teckels. Hans was dol op Duitse kersttradities en in hun huis in Bandung stond dan ook een in zilver versierde kerstboom.

Op 10 mei 1940 werd Hans Sonnenburg door de koloniale autoriteiten geïnterneerd vanwege zijn Duitse afkomst. In het interneringskamp Lawé Sigala-gala in de Alasvallei deed Hans aan houtbewerken en schilderen. Zijn kleindochter Patricia bewaart nog altijd een houten kistje met daarin uitgerfd 'Alasvallei' en een houten plaatje waarop Hans een zelfportret had geschilderd. Hierop staat hij uit te kijken op het prikkeldraad dat het interneringskamp omringde.

Hans Sonnenburg kwam op 19 januari 1942 op 52-jarige leeftijd om bij het ondergaan van de Van Imhoff. Zijn vrouw Kay werd door deze ramp weduwe. Zij werd vanwege haar Nederlandse nationaliteit door de Japanners geïnterneerd tussen 1942 en 1945. Ook hun zoon Rolf ontliet krijgsgevangenschap niet. Na de Tweede Wereldoorlog vertrok Kay Sonnenburg-Gaertner naar Nederland, een land dat ze alleen uit verhalen kende. Zij trouwde opnieuw en vestigde zich in Amsterdam. Haar zoon Rolf was voor de oorlog opgeroepen voor militaire dienst in Nederlands-Indië. Na de Japanse bezetting werd hij beroepsmilitair bij het KNIL en vervolgens bij de Koninklijke Landmacht in Nederland. Samen met zijn echtgenote kreeg hij drie dochters, die zich actief met de geschiedenis van de *Van Imhoff* bezighouden.

Karl Messerle

Karl werd geboren in 1891 als jongste van het gezin Messerle in de Duitse stad Maagdenburg. Al op jonge leeftijd verloor hij zijn ouders en groeide op onder de hoede van zijn oudste zus. Op zijn achttiende jaar verliet Karl zijn huis en land. Hij ging naar Harderwijk, waar hij zich als matroos liet inschepen. Het schip voer naar Australië, maar in Sumatra ging hij van boord en meldde zich bij de autoriteiten met het verzoek in de Nederlandse kolonie te kunnen blijven. Hij kreeg toestemming zich in Nederlands-Indië te vestigen, maar zou wel de dienstplicht moeten vervullen bij het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL).

Dat was geen probleem voor Karl, ook al moest hij daarvoor zijn Duitse nationaliteit inleveren. Omdat hij geen geld had om een procedure voor naturalisatie te starten, werd Karl stateloos. Hij zou die status de rest van zijn leven behouden. Na zijn dienstitijd werkte hij enige tijd in een psychiatrische inrichting, maar uiteindelijk kwam Karl in Bandung op Java terecht. Daar ging hij aan de slag bij het familiebedrijf Savelkoul voor herenkleding. Een grote en goedlopende Amsterdamse onderneming met winkels in Batavia, Bandung en Semarang.

In Bandung was hij lid van de kegelclub. Via een vriend van die vereniging ontmoette hij de achtentwintigjarige Elise Baur, een zelfstandige Indische vrouw die als secretaresse werkte. Ze trouwden in 1929 en in 1936 werd hun enige dochter Jitta geboren.

Op 10 mei 1940 rond twee uur 's middags belde de politie aan bij het huis van het gezin Messerle. 'Waar is uw man?' vroegen de agenten aan Elise. Ze antwoordde dat hij rond dat uur, zo tegen het einde van de middagpauze, de deuren opende van het bedrijf beneden in de stad en aan het werk ging. Ze kreeg geen antwoord op de vraag wat er aan de

hand was, maar ontving later die middag het verzoek nachtkleding en andere benodigdheden naar het politiebureau te brengen. Op het politiebureau aangekomen mocht ze de spullen niet zelf aan haar man geven. Elise en hun dochter Jitta zouden Karl nooit meer zien.

De dagen daarna werd het huis leeggehaald. Alle spullen werden naar de Weeskamer gebracht, en vervolgens moesten Elise en Jitta ook het huis verlaten: 'vijandelijk onderdaan' stond op een bord in de voortuin. Jitta herinnert zich vooral dat de radio, waar haar moeder zo graag naar luisterde, uit het huis werd gehaald. Jitta en haar moeder trokken vervolgens in bij de stiefmoeder van Elise.

Elise ging weer aan de slag als secretaresse. Op een kleurplaat van de verzekeringsmaatschappij voor glasschade schreef Elise een bericht van Jitta aan haar vader in het kamp op het eiland Onrust. Jitta kleurde de kaart met het plaatje van het jongetje dat een ruit ingooide. Ze herinnert zich de schok toen de kaart met de doorgehaalde tekst terugkwam en dacht dat haar vader geen post van haar wilde ontvangen. Haar moeder legde de vierjarige Jitta uit wat censuur betekende.

Karl was eenenvijftig jaar toen hij onder begeleiding van Nederlandse militairen naar de Van Imhoff werd gebracht. Op 19 januari 1942 kwam Karl om het leven nadat het KPM-schip was gezonken als gevolg van een bombardement door een Japanse oorlogsvlieger en de opvarenden aan hun lot waren overgelaten door de bemanning.



Karl Messerle

Karl Messerle met zijn moeder, zijn dochter Jitta en de baboe van wie we de naam niet kennen, in Bandung 1938.





HET “NEDERLANDS EREVELD KEMBANG KUNING” (GELE BLOEM)

DOOR DOLF KROOK

Er liggen over de hele wereld verspreid erevelden waar slachtoffers van diverse oorlogen een laatste rustplaats hebben gevonden.

Op de site van de Nederlandse Oorlogsgravenstichting (die meer dan 50.000 oorlogsgraven beheert) is niet alleen te zien dat er naast vele erevelden ook diverse erehoven bestaan maar deze site bevat ook een database met namen en verhalen van oorlogsslachtoffers.

Alle erevelden en erehoven worden door de inzet van deze stichting en vele vrijwilligers nog steeds onderhouden.

In Nederland zijn de bekendste erevelden het “Nationaal Ereveld Loenen” en het “Militair Ereveld Grebbeberg”. Maar we vinden in ons land o.a. ook het “Canadian War Cemetery & Memorial” in Groesbeek (ruim 2600 graven), het

“Netherlands American Cemetery & Memorial Margraten” (ruim 8000 graven), het Sovjet Ereveld in Leusden (ruim 800 graven) en de Duitse “Oorlogsbegraafplaats” in Ysselsteyn (ruim 31.000 graven). Niet alleen op de erevelden en erehoven, maar ook op algemene begraafplaatsen rusten vele oorlogsslachtoffers.

In de periode 1946-1950 werden door het KNIL verspreid over de Indische archipel 22 erevelden aangelegd. Na de opheffing van het KNIL in 1950 werd het beheer over deze erevelden overgedragen aan de Oorlogsgravenstichting. Begin jaren zestig van de vorige eeuw werd in overleg met de Indonesische regering het aantal Nederlandse erevelden in Indonesië verminderd. De stoffelijke resten werden toen herbegraven op 7 erevelden.

In Soerabaja ligt, grenzend aan de algemene begraafplaats, één van de 7 op Java gelegen Erevelden, het “Nederlands Ereveld Kembang Kuning”.

Hier liggen meer dan 5.000 slachtoffers t.w. burgers van de kampen op Oost-Java, militairen van de KL, KNIL en KM en her-begravingen van de opgeheven erevelden Tarakan, Kupang, Ambon, Balikpapan, Makassar en Nieuw-Guinea.

Centraal op het ereveld staat het “Karel Doorman-monument”, met daarvoor de “graftombe voor de onbekende zeeman”.

Dit monument herinnert aan de Slag in de Javazee op 27 februari 1942, waarbij 915 marinemannen de dood vonden.

Aan de voorkant van de muur hangen drie bronzen plaquettes met afbeeldingen en tekst tegen een achtergrond van natuursteen:



- op de middelste staat de beeltenis van Karel Doorman;
- links staan het admiraalsschip De Zeven Provinciën uit de tweede Engelse Zeeoorlog en een tekst;
- rechts staan de kruisers Hr. Ms de Ruyter, HMAS Perth, USS Houston, Hr. Ms Java en een tekst.

Hierboven is op het middelste gedeelte van de muur het embleem van de Koninklijke Marine opgehangen.

Aan de achterzijde bevinden zich vijftien bronzen platen met de 915 namen van de Marine-slachtoffers die op zee zijn omgekomen en geen graf hebben. Ook hier is het embleem van de Koninklijke Marine opgehangen.

Zoals al gezegd staan er op het Ereveld nog andere monumenten zoals:

- het Vlootmonument voor slachtoffers van schepen buiten de Slag in de Javazee
- het Marinemonument voor slachtoffers van de Marine zonder aanwijsbaar graf.



Tekst: “Ter eerbiedige nagedachtenis aan de vele ongenoemden die hun leven offerden en niet rusten op de Erevelden”.

In 2008 is op het Ereveld door generaal R.L. Zuiderwijk een gedenkplaat onthuld.

Op deze gedenkplaat staan de namen van 15 mariniers die tussen 1942-1954 in Nederlands-Indië en Nieuw-Guinea zijn omgekomen maar van wie de laatste rustplaats niet bekend is.

BRONNEN

- oorlogsgravenstichting.nl
- 4en5mei.nl
- 15augustus1945.nl
- javapost.nl



FOKKER D-21 KEERT TERUG IN HET LUCHTRUIM

DOOR MICHAEL JANSEN

Na 9 jaar noeste arbeid is de herbouw van de Fokker D-21 afgerond en mag het toestel zelfs weer de lucht in! Op 22 juni 2023 ontving de Fokker D-21 namelijk het fel begeerde Luchtwaardigheidsbewijs, uitgereikt door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Op 8 juni 2023 vond op het vliegveld Hoogeveen de officiële presentatie van het toestel plaats voor het grote publiek, waarbij het toestel succesvol werd voorgevlogen.

De D-21 is gebouwd volgens de officiële specificaties van Fokker uit de jaren 30. Het toestel heeft een in

die tijd gebruikelijke “gemengde” constructie bestaande uit houten vleugels en een metalen romp die gedeeltelijk bespannen is met linnen. Bij de bouw van dit toestel is gebruik

gemaakt van originele onderdelen aangevuld met nieuw geproduceerde onderdelen. In plaats van de in Nederland toen gebruikte Bristol Mercury VII 9 cilinder stermotor, is het herbouwde toestel voorzien van



een Wright Cyclone vliegtuigmotor afkomstig uit het depot van het NMM. Naar verluidt was de Luchtvaart Afdeling (LVA) niet tevreden over de prestaties van de Bristol motoren en de planning was dat ze vervangen zouden worden door Wright motoren. Maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog is het hier niet meer van gekomen.

De LVA bestelde destijds 36 exemplaren van dit toestel, waar later nog het prototype aan toe werd gevoegd. Het prototype van de Fokker D-21 maakte in 1936 zijn eerste vlucht. In totaal zijn er door Fokker 148 toestellen geproduceerd in diverse uitvoeringen. De D-21 werden ook succesvol gebruikt door de Finse en Deense luchtmacht.

De door Jack Van Egmond en zijn team gebouwde D-21 heeft als civiel registratienummer PH-XXI, terwijl de romp is voorzien van het nummer "229", als eerbetoon aan Reserve Sergeant-Vlieger Koos Roos. In de Meidagen vloog hij met dit toestel een missie naar de Maasbruggen bij Rotterdam. Bij deze actie werd zijn toestel aangevallen door drie Messerschmitts ME-110 jachtbommenwerpers en werd hijzelf hierbij meerdere malen geraakt.



Ondanks het numerieke voordeel van de Duisters, wist Roos een tweetal toestellen uit de lucht te schieten. Bij zijn pogingen om zijn beschadigde toestel per parachute te verlaten, moest eerst de cockpitkap worden afgeworpen. Toen hij dit deed kwam de kap van zijn toestel in botsing met een van de achtervolgende Messerschmitts, die daardoor het gevecht moest afbreken. Na nog een gevecht met een ander Duits toestel, moest hij de strijd opgeven en verliet hij met zijn parachute zijn aan flarden geschoten toestel. Roos overleefde de crash maar raakte wel ernstig gewond en werd opgenomen in het militaire ziekenhuis van Den Haag. Hij overleefde de oorlog maar kwam in 1956 om bij een helikopter ongeluk in de omgeving van de Harskamp. Voor zijn verrichtingen in de oorlogsdagen ontving sergeant-

vlieger Roos, de Bronzen Leeuw en het Oorlogsherinneringskruis.

Het NMM beschikt ook over een Fokker D-21, met registratienummer "221", die dateert uit 1988. Dit is een niet vliegende replica die daar aan het plafond hangt. Dit toestel is destijds gebouwd door de Fokker Bedrijfsschool in samenwerking met het voormalige Militaire Luchtvaartmuseum (MLM) en is voorzien van een originele motor.

Een echt vliegend exemplaar van dit iconische Fokker vliegtuig geeft weer een nieuwe dimensie aan de geschiedenis van de LVA in de Meidagen van 1940. De Fokker D-21, de enige vliegende in zijn soort, zal de komende jaren te zien zijn op vliegshows en bij evenementen. We wensen de "229" nog vele Happy Landings! (Foto's Chris v.d. Meij)



MILITAIRE POSTDUIVEN DEEL: II

DOOR ROB VAN PUTTEN

In Deel: 1 heeft Rob van Putten verslag gedaan over een crash in Nederland van een Engelse Lancaster bommenwerper tijdens WO-2. Bij de wrakstukken van het toestel wordt een gele metalen container gevonden met daarin een dode postduif. In deel: 2 gaat hij verder in op de geschiedenis van het gebruik van postduiven bij de RAF en andere legers.



Poster om de bevolking te weerhouden van het jagen op postduiven. Eigen foto

In mei 1940 kwam het Ministerie van Oorlog in samenwerking met de National Pigeon Service (N.P.S.) op een vergelijkbare manier tot overeenstemming met de N.P.S. om vogels voor de Landmacht en Home Guard Services te leveren. De betaling was twee Dime per vogel per vlucht. De reden voor het lagere bedrag was gebaseerd op het gegeven dat de kans op verlies van duiven die voor de Landmacht en de Home Guard

Services vlogen kleiner was dan de vogels die voor de Luchtmacht vlogen.

Ook werden er duiven van N.P.S.-groepsleden ingezet voor gebruik door de politie, brandweer en burgerbeschermingseenheden. Duiven werden ook geleverd voor gebruik door de United States Army Air Force en ook de Canadian Air Force.

Onder leiding van de Army Pigeon Service werd een speciale dienst in werking gesteld om vogels te leveren voor gebruik door de inlichtingendiensten. Voor het leveren van de vereiste vogels werden Army Pigeon Service Special Section Groups gevormd. Duiven behorend tot zo'n 1850 N.P.S.-leden werden ingezet bij de Special Section.

Aan alle N.P.S.-leden die daadwerkelijk vogels leverden voor operaties werden certificaten van vrijstelling afgegeven, waardoor deze specifieke hokken en vogels werden vrijgesteld van vernietiging in het geval van een invasie. Certificaten werden in drievoud afgegeven, een exemplaar voor de eigenaar van het hok, een exemplaar voor de plaatselijke N.P.S.-vertegenwoordiger en een exemplaar voor de lokale hoofdofficier van politie. De laatste twee exemplaren waren essentieel aangezien de lokale N.P.S.-vertegenwoordiger onder leiding van de lokale politie verantwoordelijk zou zijn voor de het vernietigen van duiven bij een invasie.

Veiligheidsmaatregelen

In de beginfase werd de N.P.S.-

commissie belast met de benoeming van 'Official Representatives'. Vertegenwoordigers van de N.P.S. die de politie zouden helpen bij het uitvoeren van de voorschriften in relatie tot de duiven in het geval van het uitbreken van vijandelijkheden. Oorspronkelijk waren zo'n tweehonderd van deze vertegenwoordigers geregistreerd in Groot-Brittannië en Noord-Ierland, maar uiteindelijk werd besloten het aantal van deze vertegenwoordigers te verhogen tot ongeveer vijftienhonderd.

Een keur aan taken werden na de uitbraak van de oorlog daadwerkelijk door deze officiële vertegenwoordigers uitgevoerd, hierbij werd veel waarde gehecht aan het beperken van de bureaucratie bij het werken met en het vervoeren van duiven. Een van hun belangrijkste taken van de vertegenwoordigers was het, in samenwerking met de politie, controleren van duivenhokken, onder andere om te controleren of er geen duiven van buitenlandse origine aanwezig waren. Verdere assistentie werd verleend door deze vertegenwoordigers voor speciale vervoersbewijzen die duivenmelkers nodig hadden in verband met het vervoer van duiven naar trainings- en wedstrijdpunten.

Ook werden er maatregelen genomen door de Official Representatives voor de eventuele vernietiging van duiven bij dreigend gevaar door een vijandelijke troepenmacht.

Productie van jonge duiven

Mogelijk een van de zwaarste opdrachten die aan N.P.S. leden was voorbehouden, was de productie van jonge duiven voor levering aan de verschillende diensten en krijgsmachtdelen. Tijdens de tweede Wereldoorlog wist de N.P.S. zo'n 215.750 jonge duiven te leveren.

Voor de duiven zelf werd niet betaald, compensatie vond plaats door het gratis verstrekken van het duivenvoer. Leden kregen een gift van 50 kilogram duivenvoer voor elke 8 jonge duiven die ze produceerden.

De verschillende diensten en krijgsmachtdelen maakten een inschatting voor het benodigde aantal jonge vogels per jaar, met vermelding van hun maandelijkse behoeften. Duivenmelkers werden vervolgens verwittigd via N.P.S. Hoofdkwartier dat er op een bepaalde datum zoveel jonge vogels van hen werden gevraagd en het er werd altijd naar gestreefd de vogels te laten produceren in de gebieden waar ze uiteindelijk moesten worden afgeleverd.

Om de toestroom van jonge vogels en hun verspreiding naar de verschillende RAF-vliegvelden, Landmacht, overige overheidsdiensten en de Amerikaanse en Canadese eenheden goed te laten verlopen, werden er depots opgezet, onder controle van N.P.S.-comitéleden en duivenmelkers in; Edinburgh, Stepney (Londen), Slough en Manchester.

Duivenvoer

Tegen het einde van 1940 veroorzaakte de situatie met betrekking tot de aanvoer van duivenvoer enige bezorgdheid en conferenties werden belegd met het Ministerie van Voedsel, het Ministerie van Luchtvaart, het Ministerie van Oorlog en vertegenwoordigers van het N.P.S. Comité en uiteindelijk werd besloten dat de rantsoenering van duivenvoer en controle van de prijzen noodzakelijk zou zijn. Er werd besloten dat het noodzakelijk was om de verkoop van duivenvoer te beperken tot uitsluitend de duivenmelkers die waren ingeschreven voor lidmaatschap bij de N.P.S. en waarvan de getrainde vogels



nodig zouden zijn voor gebruik door de krijgsmachtdelen en diensten, dan wel aan degenen die gevraagd zouden worden om jonge vogels te produceren. De methode van rantsoenering werd uitgevoerd door middel van couponkaarten die waren uitgegeven door het hoofdkantoor van de N.P.S..

De eerste uitgifte van rantsoenbonnen werd gedaan in februari 1941 en de bonnen werden uitgegeven aan ongeveer 9.000 N.P.S. leden op basis van zeven pond voedsel per week voor elke tien vogels.

In 1942 maakte een verder tekort aan duivenvoer het noodzakelijk om leden voeding voor maximaal veertig duiven te verstrekken, behalve in speciale gevallen waar het voor leden in het belang van de overheid noodzakelijk was een groter aantal vogels te behouden. In juni 1944 moest er nog drastischer worden bezuinigd en alle leden kregen slechts voeding voor maximaal twintig duiven.

Overige zaken

Voor N.P.S.-leden die ofwel voor de Landmacht of de RAF leverden, werd in hun woning de installatie van telefoons geregeld. De N.P.S. werd ook belast met de uitgifte van benzinebonnen aan commissieleden, Pigeon Supply Officers en aan officiële vertegenwoordigers, om hen in staat te stellen gebruik te maken van personenauto's voor hun taken. Pigeon Supply Officers kregen vrijstelling voor diensten bij de Home Guard omdat ze altijd beschikbaar moesten zijn voor de duiven waarvoor ze verantwoordelijk waren.

Overige zaken waarin N.P.S. leden en

Official Representatives hulpverleenden waren met betrekking tot het afschieten van duiven in verschillende districten en ook bij het assisteren bij de bestrijding van wilde haviken in bepaalde gebieden, indien deze een bedreiging vormden voor de voor de overheid van belang zijnde postduiven.

In verband met de transit van duiven tussen Noord-Ierland en Groot-Brittannië en omgekeerd moest er een keuring van duiven gebeuren in de havens en moesten aangifteformulieren worden getekend. Deze werkzaamheden werden uitgevoerd door N.P.S.-Haveninspecteurs in Liverpool, Milford Haven, Fishguard, Hothead, London Docks en Belfast. Ook dit geeft een indicatie van de schaal en reikwijdte die werden vereist voor het werken met duiven.

Postduiven en de RAF

De Royal Air Force werd meer en meer uitgerust met vliegtuigen met een groter bereik. Het probleem kon zich voordoen dat een bemanning in geval van nood geen contact per radio kon krijgen zodat er een zoekmissie kon worden uitgevoerd om ze te vinden. Zolang het vliegtuig zich boven de 5000 voet bevond, zou elke nooduitzending door moeten komen. Daaronder was het onwaarschijnlijk dat dit zou gebeuren en als het vliegtuig in het water was geland of een noodlanding had gemaakt, zou de radio hoogstwaarschijnlijk buiten werking zijn. In het geval dat de radio nog werkte, was er in oorlogstijd ook nog het probleem dat een uitgezonden bericht door de vijand kon worden opgepikt, radiostilte was dan essentieel. Er was een andere communicatiemethode

nodig. De oplossing hiervoor kwam in de vorm van de Pigeon Service van de RAF. Bommenwerpers, verkenningsvliegtuigen en vliegtuigen van Coastal Command die lange afstandsvluchten maakten kregen een paar postduiven aan boord in een speciaal geconstrueerde waterdichte mand. In het geval van een noodlanding op het water of op het land, werd de locatie van de bemanning op een stuk papier geschreven en in een bus aan de poot van de duif gedaan.



Bericht van een postduif, 'On water, attacked by three Huns'. Foto IWM

De zorg voor de postduiven was normaal gesproken in handen van de 'wireless operator' en de 'navigator'. Er werden verschillende gekleurde kokers gebruikt, afhankelijk van het krijgsmachtdeel dat de duiven gebruikte. De RAF gebruikte drie varianten blauw, blauw met een witte vlek en blauw met een gekleurde schijf. Een losgelaten duif zou terugkeren naar zijn hok waar het bericht een "dringende prioriteit" kreeg en door de postautoriteiten als telegram naar het Air Ministry werd gestuurd. Bij het Air Ministry zou nu actie worden ondernomen.

Maatregelen door de Duitsers

Met een gemiddelde snelheid van zo'n 75 kilometer per uur was het erg moeilijk om neergeschoten te worden door grondtroepen. Dus wendden de Duitsers zich, met name aan de Franse en Belgische kust, tot roofvogels, speciaal getrainde haviken en valken. Dit om te voorkomen dat de vogels hun boodschap zouden bezorgen. Een valk kan een duif op een afstand van anderhalve kilometer waarnemen en behaalt in een duik een snelheid van tot over de 300 kilometer per uur. Voor deze roofvogels werden speciale fokprogramma's opgezet.

Toch kón een duif een aanval van een valk overleven. Aan het eind van een aanvalsdruk trekt een valk op het laatste moment op, om zijn bijna drie centimeter lange klauwnagels in de ruggegraat van een duif te slaan. Door zich in die fractie van een seconde als een steen te laten vallen kan een duif ontsnappen. Er zijn dan ook regelmatig duiven teruggekeerd met wonden, ontstaan door roofvogels. Deze vogels werden opgelapt, omdat ze succesvol waren.

Ook troffen de Duitsers in de bezette gebieden maatregelen. Zo werd kort na de capitulatie van Nederland in mei 1940 door de Duitsers geëist dat alle postduiven moesten worden afgemaakt. Toen bleek dat veel liefhebbers weigerden en een massaal protest van de 25.000 duivenhouders dreigde, werd de maatregel overigens weer ingetrokken.

De Duitsers vorderden een aantal

hokken van prominente liefhebbers in ons land. Ze richtten diverse centrale hokken in van waaruit de duiven militaire training kregen die vooral werden gebruikt in de Luchtmacht en de Marine. Ieder vliegtuig en iedere onderzeeboot had duiven aan boord.

In 1942 werd opnieuw afgekondigd dat alle postduiven gedood moesten worden. Wie weigerde kreeg op zijn minst drie maanden dwangarbeid. Maar ook dit Duitse gebod werd door velen ontboden. En aan het eind van de oorlog kwam er nogmaals een bedreigende maatregel voor de duivenmelkers: iedereen die nog duiven hield zou voor het vuurpeloton komen! En nog steeds namen velen het risico hun duiven heimelijk aan te houden. Aan hen is te danken dat er na de oorlog snel weer een behoorlijk postduivenbestand kon worden opgebouwd.

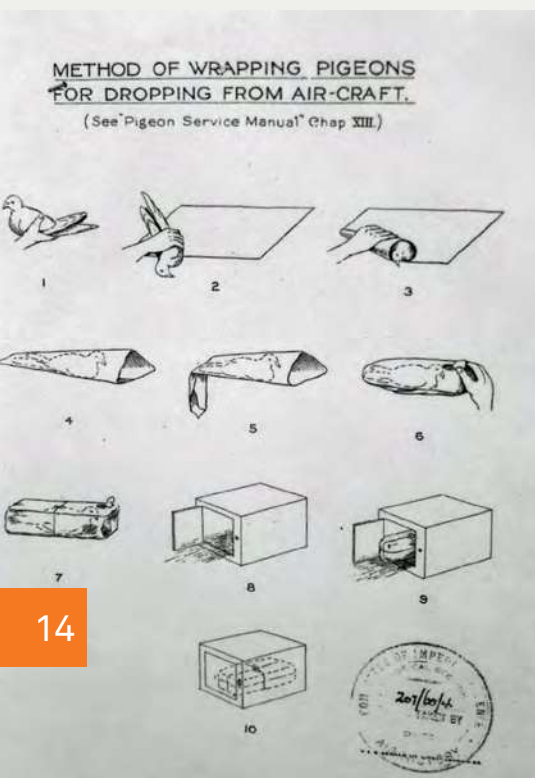
Engelse valken

Behalve de dreiging van de 'Duitse' valken aan de Europese kant van Het Kanaal, waren er ook Engelse wilde valken die een bedreiging vormden voor de postduiven. Er werd dan ook een campagne opgezet om, met name aan de zuidoostkust van Engeland valken te bestrijden.

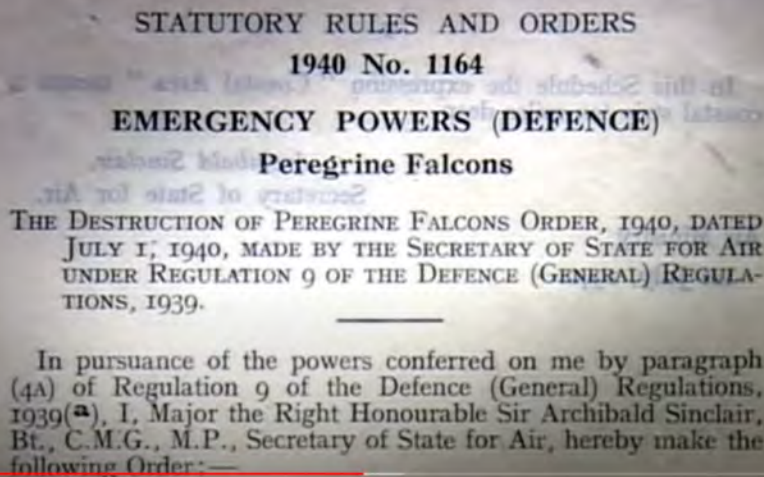
Dit bestrijden van valken had weer als vervelende consequentie dat Duitse spionnen, uitgerust met postduiven, hun duif ongestoord de Engelse kustlijn kon laten passeren. Vervolgens zetten de Britten weer een programma op om valken te trainen. Deze valken waren er echter niet op getraind om de duif meteen te doden en op te eten, deze valken werden erop getraind om de gevangen duif naar een bepaalde locatie te brengen. Dit had als voordeel dat alle berichten nu werden onderschept. Britse berichten kwamen alsnog aan en Duitse berichten konden nu herleid worden naar vijandelijke spionageactiviteiten.

Militaire training voor de duif

Niet elke duif kon zomaar worden ingezet. Speciale training was benodigd om duiven te laten wennen aan mobiele duivenhokken. Duiven werden er aan gewend door mobiele



'The Method of Wrapping Pigeons For Dropping From Aircraft'. Foto IWM



duivenhokken in kleine stapjes te verplaatsen. Uiteindelijk raakten deze duiven gewend aan het zoeken naar het mobiele duivenhok. Omdat een postduif doorgaans overdag vliegt en in de nacht rust, werd er ook getraind op het vliegen bij nacht.

De duif als infiltrant

Aan de geallieerde kant werden op een gegeven moment twee Duitse duiven 'krijgsgevangen' gemaakt. Met de kennis van de fabricatie en merktekens van de Duitse kokers werden relatief matig getrainde eigen duiven uitgerust met Duitse kokertjes aan de poot. Vervolgens werden deze duiven, die niet over de kwaliteiten beschikten om grote afstanden terug naar Engeland te vliegen, gelost boven vijandelijk gebied waar ze zich aansloten, infiltreerden, bij lokale postduiven. Als deze duiven vervolgens door een agent in Engeland werden uitgezet, zouden ze terugvliegen naar hun eigen duivenmelker.

De duif in geheime operaties

Duiven werden ook gebruikt voor geheime operaties. Iedereen heeft wel eens gehoord van MI5 of MI6, maar MI14 is vrijwel onbekend. Het was de afdeling van de Britse geheime diensten die zich onder andere bezighield met geheime duivenoperaties. Een zo'n operatie betrof 'Operation Columba' (columba is latijn voor duif). Het betrof het droppen van zo'n 16.000 postduiven achter de vijandelijke linies in het door Duitsland bezette

Frankrijk en Nederland als een middel voor de lokale bevolking om informatie, zoals Duitse militaire posities en troepenbewegingen, door te geven aan de Britse inlichtingendienst. Vanaf 1940 werden duivencontainers per parachute gedropt, waarbij elke container - afgezien van de duif - vellen heel dun papier bevatte, een speciaal potlood en een koker om de boodschap in op te bergen, evenals Franse en Nederlandse instructies voor het invullen in een rapport. Als bewijs van goede trouw werd ook een recent exemplaar van een Londense krant meegestuurd.

Minder dan tien procent van de Britse duiven kwam terug in Engeland, doch de operatie werd als opmerkelijk succesvol gekenmerkt, omdat meer dan vijftig procent van de ontvangen berichten waardevolle informatie bevatte.

Ook op deze duiventruc hadden de Duitsers een antwoord op geprobeerd te vinden. In 1944, voorafgaand aan de

op handen zijnde geallieerde invasie, probeerde de Duitse contraspionage in Frankrijk deze methode te imiteren. Containers met duiven, vergezeld van een pakje Engelse sigaretten, werden gedropt. De duivencontainers bevatten instructies om de namen van de lokale patriotten aan de geallieerden door te geven. De Résistance van haar kant liet weten dat de beste manier om met deze valse vogels om te gaan, zou zijn om de sigaretten te roken en de duiven op te eten.

Duitsland en de militaire postduif in de Tweede Wereldoorlog

Na de Eerste Wereldoorlog had de Duitse krijgsmacht haar postduivenorganisatie niet afgebouwd. Men was doorgegaan met het ontwikkelen hiervan. Naast 'normale' postduivenvluchten, maakten ook de Duitsers gebruik van postduiven in vliegtuigen. Daarnaast werd in Duitsland ook voortgeborduurd op het gebruik van postduiven met camera's. Zo is er sprake geweest van postduiven met camera's die met een interval van vijf minuten foto's maakten. Ook waren er honden die waren getraind in het transporteren van duiven in manden.

Oorlogsdienst en de Dickin-medaille

Honderdduizenden duiven zijn gebruikt in de oorlogsinspanning. Veel van deze duiven hebben bijgedragen aan het redden van levens en het succes van vitale operaties.

Mevrouw Maria Dickin, de oprichter van de 'People's Dispensary for



Duitse 'Elastolin' speelgoedsoldaatjes; soldaat met een postduif. Eigen foto



Sick Animals', was zo ontroerd door de bijdrage van dieren aan de oorlogsinspanning, dat ze de Dickin-medaille instelde, vaak aangeduid als een 'Animal Victoria Cross'. Het werd toegekend aan elk dier dat opviel door dapperheid en plichtsbetrachting met, of onder de controle van een tak van de strijdkrachten of defensie-eenheden tijdens de Tweede Wereldoorlog en de nasleep ervan. De prijs werd alleen toegekend op officiële aanbeveling en was exclusief voor het dierenrijk. Van de 53 Dickin-medailles, zijn er 32 uitgereikt aan duiven.

De duiven van Lancaster DV228 QR

De duiven van de Lancaster DV228 QR kwam dus van een duivenhouder uit de omgeving van Syerston, de thuislocatie van deze Lancaster van 61 Squadron.

Is de duif uitgerangeerd?

Hoewel de Verenigde Staten in

1957 stopten met een militaire postduivenorganisatie, was er in de zeventiger jaren sprake van een 'Tacana Project'. Het plan bestond uit het laten vliegen van postduiven over Rusland. Deze duiven zouden uitgerust moeten worden met kleine camera's die automatisch foto's zouden moeten maken. In feite gelijk aan de Duitse duiven rond de Eerste Wereldoorlog.

Er is in Europa nog een postduiveneenheid paraat bij de Franse krijgsmacht, het '8e Régiment de Transmissions', een verbindingseenheid in Parijs, heeft bijna 200 postduiven paraat. De Chinese krijgsmacht heeft haar potentieel aan postduiven de afgelopen jaren opgeschaald van 200 naar 10.000 postduiven. Deze postduiven worden ook getraind om een lading tot 100 gram mee te nemen.

Zo raar is het idee om postduiven achter de hand te houden niet.

Alle militairen hebben geleerd dat door het laten exploderen van een atoombom in de dampkring, door de elektromagnetische puls, er nauwelijks communicatie mogelijk zou zijn. Op zo'n moment zou een postduif een oplossing kunnen zijn. Een postduif vliegt geruisloos, gaat op in de natuur en kan niet gejamd worden...

Maar dat er weer postduiven worden meegestuurd met bommenwerpers en verkenningsvliegtuigen, dát zal niet meer gebeuren, toch?

BRONNEN

RAF Pigeon Service manual,
Air Ministry June 1919
<http://www.oorlogsduiven.nl>
<https://www.rpra.org/wp-content/uploads/2012/03/national-pigeon-service.pdf>
Diverse internetfora

De nieuwe burenen van het NMM

Op 2 Juni 2023 is op het oude Defensieterrein van de vliegbasis Soesterberg op een gedeelte van het Camp New Amsterdam (CNA) in Huis ter Heide een Cashcentrum, of beter gezegd, een nieuwe kluis in gebruik genomen door De Nederlandse Bank (DNB). Met de bouw is begonnen in het najaar van 2019. Door plaatsing van metershoge containers rondom de bouwplaats, was er vanuit het NMM niet veel waar te nemen van alle bouwactiviteiten die daar aan de andere kant van de startbaan plaatsvonden. Door deze nieuwe burenen kan de vliegbasis Soesterberg, worden beschouwd als een van de zwaarst beveiligde plekken van Nederland.

De bouw van het Cashcentrum was een ingewikkelde klus, het vervoer van al het goud en geld naar de nieuwe kluis ook. Voorafgaand aan de opening werden tijdens meerdere "geheime" geldtransporten 200.000 kilo aan goud naar de bunker in Zeist gebracht. Het ging hier om circa 14.000 goudbaren á 12,5 kilo per stuk, 1006 bakken en kisten met gouden munten. De prijs van één goudbaar

is ongeveer 700.000 euro. De kluis herbergt een gedeelte van de Nederlandse goudreserve met een waarde van ruim 10 miljard euro. Daarnaast bevindt zich er een strategische voorraad bankbiljetten, ter waarde van 4,5 miljard euro. De verhuizing en het transport werden maandenlang voorbereid door de DNB, Koninklijke Marechaussee, Inlichtingendienst AIVD, politie en gemeenten. Met de verplaatsing van het goud naar Zeist kan het hoofdkantoor van DNB in Amsterdam aan het Frederiksplein, dat nu geheel gerenoveerd wordt, met een veel minder strenge beveiliging toe.

Het grootste deel (circa 68%) van de Nederlandse strategische goudvoorraad ligt in het buitenland opgeslagen en is verdeeld over; New York, London en Ottawa. Hopelijk geldt hier voor het NMM, beter een goede buur dan een verre vriend. Het is lekker wandelen op Park Vliegbasis Soesterberg, maar helaas geldt voor het Cashcenter, géén open depot dagen en ook de collectie blijft in tegenstelling tot die van het NMM, achter slot en grendel.

Redacteuren gezocht

De redactie van het NMMagazine is op zoek naar enthousiaste mensen die affiniteit hebben met het NMM en militaire historie. Enthousiaste mensen die het leuk vinden om af en toe een artikel te schrijven voor dit magazine. Bent u schrijfvaardig en vindt u het leuk om af en toe voor de redactie een artikel te schrijven of verslag te doen van een activiteit, meldt u zich dan per e-mail aan bij het secretariaat.

Buiten expositie NMM over 275 jaar Regiment Genietroepen

In juni 2023 is de tentoonstelling "Bruggenbouwers; 275 jaar Regiment Genietroepen" in het NMM geopend. De tentoonstelling duurt tot eind 2023. De (bescheiden) tentoonstelling geeft een kijkje in de keuken van de Genie door de eeuwen heen. Op een tiental fotopanelen wordt het slaan van bruggen historisch uitgelicht. Op het museumterrein heeft het Regiment een baileybrug geplaatst, zoals deze door de geallieerden werden gebruikt in de Tweede Wereldoorlog en later door Nederlandse eenheden in het voormalig Nederlands Indië, vredesoperaties en calamiteiten in Nederland. Aanvankelijk was het de bedoeling van het Regiment en het NMM, om een wandelroute uit te zetten met een veelheid aan Geniemateriaal, maar door de oorlog in de Oekraïne en "ecologische" beperkingen op het buiten terrein, moest voor een kleinere opzet van de expositie worden gekozen.

De geschiedenis van de Genie gaat terug tot 1748 en is daarmee het oudste regiment binnen de Nederlandse

krijgsmacht. Een gedenkwaardige inzet was die in 1812, toen 400 hoofdzakelijk Nederlandse pontoniers onder barre winterse omstandigheden een brug over de Berezina, een rivier in Wit Rusland bouwden. Over deze brug konden de verslagen en ingesloten troepen van Napoleon zich terugtrekken. Sinds de oprichting van Genie, hebben de pontoniers, mineurs en sappeurs hun onmisbare steun geleverd aan andere eenheden van de Nederlandse krijgsmacht en aan burgers in nood. Genisten worden beschouwd als het Zwitserse zakmes van Defensie en dat bewijzen ze al 275 jaar.

Wilt u meer zien over het werk van de Genie, dan is een bezoek aan het Genie museum zeker aan te bevelen. Het Geniemuseum is sinds 1970 gevestigd in Gebouw K op de Brederodekazerne in Vught, in de voormalige keuken van Konzentrationslager Herzogenbusch. Meer informatie is te vinden op: www.geniemuseum.nl

Nieuwe minimum financiële bijdragen per 1 september 2023

Het bestuur van de Stichting Vrienden Nationaal Militair Museum heeft helaas moeten vaststellen dat de tot nu toe gevraagde jaarlijkse minimum financiële bijdrage van Vrienden, niet langer kostendekkend is. Hiermee staat het doel van de stichting, het ondersteunen van het NMM bij aankopen en onderhoud van de collectie, onder druk. Daarom is besloten tot het vragen van een hogere, jaarlijkse minimum bijdrage aan reguliere donateurs en gezinsdonateurs. De bedragen voor jeugddonateurs blijven ongewijzigd. We begrijpen dat dit een onwelkome boodschap is. Daarom een toelichting op dit besluit.

Al sinds de opening van het NMM in december 2014 is de door de Stichting Vrienden gevraagde minimum bijdrage ongewijzigd. Natuurlijk is al sinds de opening sprake van inflatie en stijgende kosten, zoals van nutsvoorzieningen en salarissen. Daar heeft vooral het NMM mee te maken. Het NMM heeft daarom de ticketprijzen voor de toegang tot het NMM al enige keren stapsgewijs verhoogd.

De Stichting Vrienden maakt zo min mogelijk kosten om zoveel mogelijk recht te doen aan de doelstelling van de Stichting. De kosten van de Stichting betreffen vooral het NMMagazine en portokosten voor het versturen van het NMMagazine en nieuwsberichten aan Vrienden zonder e-mailadres. Deze kosten zijn in het laatste anderhalf jaar

hard gestegen. De kosten die het bestuur maakt zijn met name reiskosten. De vergoeding hiervoor is gelijk aan de fiscale ruimte die de Belastingdienst hiervoor biedt en is niet kostendekkend. Het bestuur ontvangt geen vergoedingen. Ook is de ondersteuning door vrijwilligers die wel een vergoeding ontvingen, afgebouwd. Alle werkzaamheden worden nu door het bestuur zelf gedaan, terwijl de omvang van het bestuur is afgenomen. Ook het principe dat de eigen bijdrage voor het deelnemen aan Vriendendagen kostendekkend zou moeten zijn, is al langer niet meer haalbaar gebleken. Het bestuur wil echter wel de saamhorigheid bevorderen en is dus gedwongen het principe te laten varen. Door dit alles loopt de beschikbare financiële ruimte voor ondersteuning van het NMM gestaag terug.

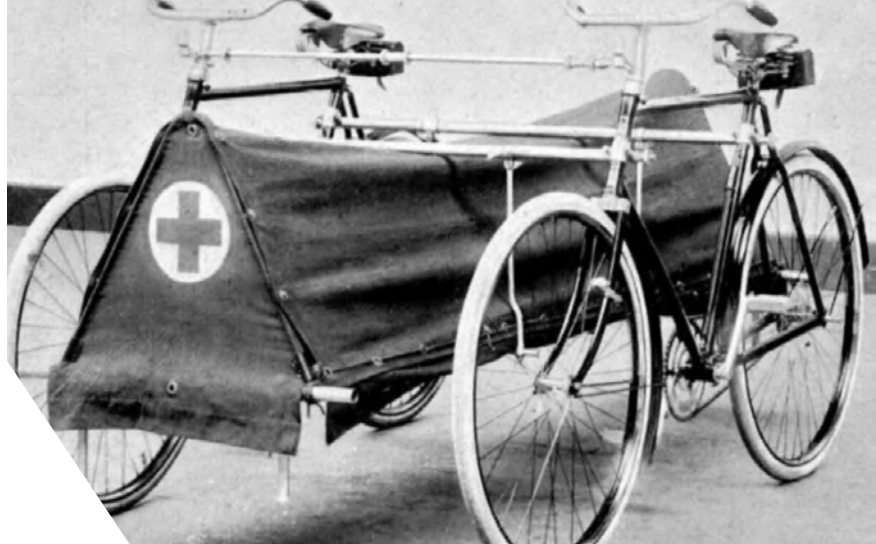
Wij begrijpen dat een verhoging van de gevraagde bijdrage een impact kan hebben op onze donateurs, maar wij zijn ervan overtuigd dat dit een noodzakelijke stap is om onze Stichting gezond te houden. Hierdoor kunnen de Vrienden de voordelen blijven houden zoals de afgelopen jaren gebruikelijk was, maar kan ook het NMM ondersteund blijven worden.

In cijfers wijzigen de minimumbedragen als volgt

Donateur	was €20,-	wordt €25,-
Gezinsdonateur	was €35,-	wordt €45,-
Jeugddonateur	was €15,-	blijft €15,-

Save the date!

Vriendendag SVNMM op 7 oktober 2023. Locatie: Airborne Museum Hartenstein" te Oosterbeek. Het museum, gevestigd in het voormalige hoofdkwartier van de Britse troepen tijdens de Slag om Arnhem, heeft een uitgebreide collectie, wapens, kleding, uitrustingsstukken, interviews, foto's en video's. Later volgt meer nieuws over het programma.



ZIEKENWAGEN MODEL 1906

DOOR DOLF KROOK

Begin 20^e eeuw waren de mogelijkheden voor het militaire ziekenvervoer een stuk beperkter. Het “veldleger” kon beschikken over brancards, zieken- en verbandkarren, raderbaren en rijtuigen met paarden. De keuze was mede afhankelijk van de locatie, het terrein en de af te leggen afstand.

In de civiele sector was al een verdere ontwikkeling van het ambulancevervoer in gang gezet.

Naast de hierboven genoemde middelen gebruikte men ook fietsbrancards.

Hoewel in 1899 in Chicago de eerste gemotoriseerde ambulance werd geïntroduceerd duurde het, mede door de slechte wegen, tot 1907

voordat in Amsterdam (1x benzine) en Den Haag (1x elektrisch) de eerste gemotoriseerde ambulances in gebruik werden genomen.

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog beschikte de Nederlandse (grotendeels civiele) hulpdiensten over 39 ziekenautomobielen, 42 rijtuigen en 33 rijwielbrancards.

Ziekenwagen Model 1906

Defensie bleef echter nog lange tijd aangewezen op het niet gemotoriseerde vervoer dus dragen, duwen en trekken (paarden). Reden om in 1906 de “ziekenwagen MO-6” in gebruik te nemen.

Deze werd niet alleen gebruikt voor het ziekenvervoer maar ook voor

het transport van de benodigde (medische) goederen.

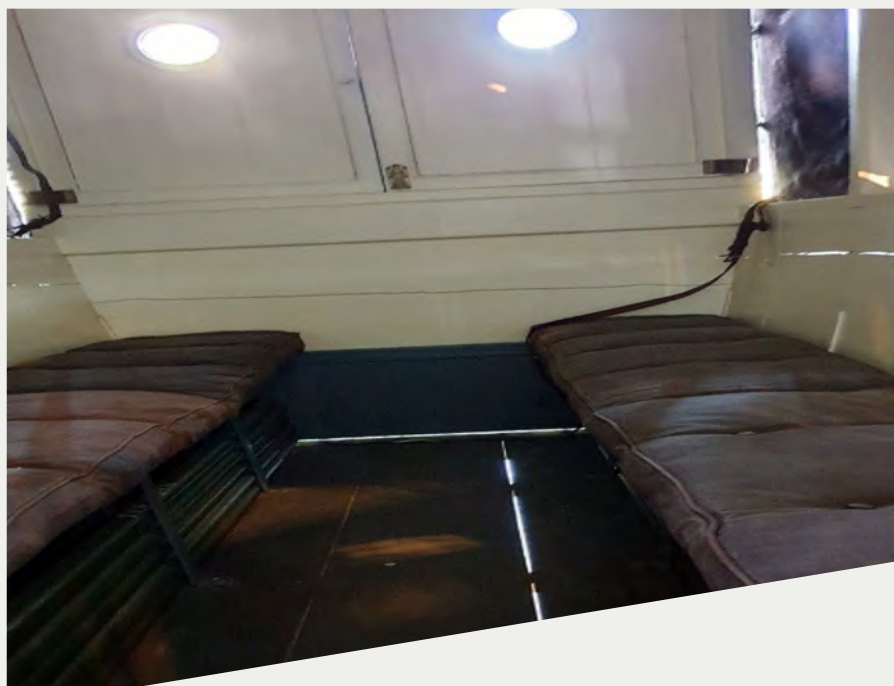
Omstreeks 1911 vond er een onderzoek plaats m.b.t. “De invoering van auto-tractie en eenige andere wijzigingen in de organisatie van den geneeskundigen dienst bij het veldleger”.

Na een reorganisatie moest het mogelijk zijn om de wagen ook te laten trekken door een auto.

Operationeel

1906-1940

Ziekenwagen model 1906 in het NMM



ZIEKENWAGEN.M06.

I.DG VbA.Nº8.

1º DIV.

VBA.

1º SEC.Nº 1.



ZIEKENWAGEN.M.06 Nº10.





AMX 13 Licht Tank NMM,
foto: C v.d. Meij

DE AMX FAMILIE VAN HET NMM

DOOR MICHAEL JANSEN

De Koninklijke Landmacht werd vanaf het begin Jaren 60 ingrijpend gemoderniseerd, gemotoriseerd en gemechaniseerd, waardoor er behoefte ontstond aan een nieuwe generatie pantservoertuigen. Tot die tijd werd de Infanterie meestal vervoerd in ongepantserde wielvoertuigen en was de veldartillerie voornamelijk uitgerust met getrokken vuurmonden. Daar moest verandering in komen en daarom ging de Nederlands legerleiding op zoek naar geschikte pantservoertuigen. De Amerikanen waren helaas op dat moment net pas begonnen met de ontwikkeling en invoering van de (Amfibische) M-113 generatie pantservoertuigen, waardoor deze (nog) niet beschikbaar waren voor export aan andere NAVO partners. Hierdoor was men min of meer gedwongen te kiezen voor een voertuig van Franse makelij dat eind jaren 40

was ontwikkeld door de firma Atelier de Construction d'Issy-les-Moulineaux (AMX). De tank was speciaal ontworpen voor gebruik in de Franse overzeese gebieden (Outre Mer). Dit had tot gevolg dat vervoer door de lucht (in die tijd) mogelijk moest zijn, waardoor het voertuig niet te groot en te zwaar mocht zijn. Hierdoor moesten natuurlijk concessies worden gedaan aan stevigheid van de constructie en de beschikbare ruimte in het voertuig.

De invoering van de AMX voertuigen in het Nederlandse leger verliep aanvankelijk moeizaam en veel voertuigen hadden nogal wat kinderziektes. Vooral de AMX 13 Lichte tank met zijn 105 mm kanon, die overigens alleen in Nederland werd ingevoerd, had nogal last van haarscheurtjes en ook voor de andere versies gold dat het voertuig nogal

onderhouds- c.q. storingsgevoelig was. Ook over de beperkte ruimte in het voertuig was men niet erg tevreden. Zo leverde het inbouwen van Nederlandse verbindingapparatuur nogal wat problemen op en klaagde de infanteristen over de beperkte hoofd- en been ruimte in de AMX. Nederlandse militairen waren in die tijd (?) groter van stuk dan hun Franse collega's en bovendien nam men ook meer persoonlijke uitrusting mee, waardoor het allemaal een beetje krap of benauwd werd.

De Franse AMX 13 voertuigen zijn in gebruik geweest bij de Koninklijke Landmacht van 1961 tot 1983, in een aantal versies, namelijk niet alleen als tank, infanterie gevechtsvoertuig en houwitsier, maar ook als bergings-PRBRG), commandovoerings- (PRCO), vracht- (PRVR) en gewondentransport voertuig (PRGWT). Ook werd de AMX



Schakelschema gangwisselhefboom AMX.

gebruikt als mortiertrekker (PRMR) en was er een versie voorzien van een antitankwapen TOW (PRAT). De keuze voor een "familie" van voertuigen van dezelfde fabrikant werd mede ingegeven door de behoefte aan verdere standaardisatie bij de landmacht, hetgeen grote voordelen opleverde voor de logistieke ondersteuning en opleidingen. Tot die tijd beschikte men vooral over zwaar materieel zoals tanks- en rupsvoertuigen afkomstig uit Engelse en Amerikaanse voorraden. Vanaf de Jaren 50 werd DAF ook hofleverancier van militaire voertuigen, maar dit bleef beperkt zich tot de levering van

(pantser-) wielvoertuigen.

De Nederlandse versie van de AMX tank was uitgerust met een verhoudingsgewijs groot kanon (105 mm), in tegenstelling tot het oorspronkelijke Franse model dat was uitgerust met een 90 mm kanon. De toren van de tank bestond uit twee delen en was voorzien van een automatische laadinrichting, waardoor er maar drie bemanningsleden nodig waren. Voordeel van deze tank was dat het voertuig een zeer laag profiel had en dat is natuurlijk ideaal in het terrein. Vanwege het forse kanon en het slanke onderstel werd deze lichte tank, vaak geknoeiend een "Pistool op rupsbanden genoemd".

In het Duitse leger had de AMX tank als bijnaam, de "Koekoeks" tank. Dit had te maken met het luikje achter op de koepel waar na ieder schot met het kanon automatisch de lege huls werd uitgeworpen. Je moest bij schietoefeningen dus altijd opletten als je achter de tank stond!

De Nederlandse AMX'n waren voorzien van een 8 cilinder benzinemotor van de firma SOFAM met een vermogen van 250 PK. Dat de AMX een typisch Frans ontwerp was bleek ook wel uit de bediening van de versnellingsbak, die nog het meeste doet denken aan de versnellingspook van een Citroen Deux Chevaux. Het instructieplaatje in het bestuurderscompartiment spreekt wat dat betreft boekdelen.

De AMX 13 Lichte tank van het NMM, is de enige in zijn soort in Nederland die nog rijdende te zien is. Zoals recent nog bij het zomeroffensief in de tank arena van het NMM in Soesterberg.

Dat het kanon van de in vergelijking met het onderstel nogal aan de zware kant was, blijkt wel uit een modificatie van het Egyptische leger, waarbij men het onderstel van een Sherman tank voorzien heeft van een AMX koepel. Dit unieke voertuig is te vinden in Cairo waar het deel uitmaakt van de (buiten-) collectie van het Egyptische legermuseum.



KAP, GEVECHTSWAGEN BEMANNING M-68 INFORMATIE GEVRAAGD

DOOR MICHAEL JANSEN

Bij helmgebruik denken we vooral aan racefietsers en mountainbikers. Naar aanleiding van een sterke toename van het aantal ongelukken met e-bikes, is de overheid een campagne begonnen om het gebruik van een (fiets-) helm te stimuleren onder het motto: "gebruik je kop, helm op!" In het leger dat al sinds jaar en dag helmen draagt bestaat allang geen discussie meer over het nut en noodzaak om een helm te dragen. Zo zijn er tegenwoordig een hele scala aan helmen in gebruik bij Defensie zoals gevechts-, tank-, parachutisten- motor- en ceremoniële helmen. Een helm moet natuurlijk functioneel zijn, maar moet er ook stoer en degelijk uitzien. Dit laatste kunnen we moeilijk zeggen over de Kap, Gevechtswagen.

Over smaak valt niet te twisten en vaak gaat in het Leger functionaliteit boven esthetiek. De hier afgebeelde helm

maakt goede kans om gekozen te worden als een van de lelijkste helmen van het Nederlandse leger. Het gaat hier om de z.g. "Kap, gevechtswagen bemanning M-68", deze kap/helm kan worden beschouwd als de "lelijke eend" onder de helmen. De helm lijkt nog het meest op een in de Jaren 70 gangbaar type racefiets helm in de vorm en kleur van een kokosnoot met ingewikkeld bandenstelsel. De kap was gemaakt van zwart kunststof met een schokabsorberende binnen voering van wit schuimplastic. Het leren banden stelsel was met drukknoppen aan de cap bevestigd en rijkelijk voorzien van schuifgespen om het geheel af te stellen. Aan de voorzijde is de cap voorzien van ventilatiegaten. De kap werd min of meer achterstevoren gedragen waarbij de achterkant lager lag dan de voorkant.

Toch is er verder maar weinig bekend over het gebruik van deze helm bij de Koninklijke Landmacht. In het boek over de uitrusting van de Nederlandse militair, geschreven door Martien Talens genaamd "Van grijsgroen naar camouflage 1912 - 2000", wordt gemeld dat de helm werd gebruikt bij opleidingseenheden voor gebruik in de rijopleiding van de Centurion tank en Houwitser/ M-109. De helm is gebruikt in de periode van 1968 tot ongeveer 1990. Maar er zijn zover mij bekend, nauwelijks of helemaal geen foto's beschikbaar waarop te zien is dat deze kap ook daadwerkelijk werd gedragen. Zo is er onduidelijkheid hoe het ingewikkelde bandenstelsel moest worden bevestigd en ook is niet duidelijk of deze kap onder of over de baret of veldpet werd gedragen. De aanwezigheid van een riempje aan de bovenkant duidt erop dat hier een koptelefoon aan kon worden bevestigd, maar ook dit is niet duidelijk. Werd de kap alleen gedragen door de chauffeur of werd de gehele bemanning ermee uitgerust? De helmen zijn aan de binnenzijde gemerkt met een maatvoering, het productiejaar en de fabrikant t.w. KMA (Kloot Meijburg uit Alphen) en de mij onbekende Firma A.H.R. (?).

Zijn er lezers die meer informatie hebben over deze foeileijke maar bijzondere hoofdbescherming? Zijn er mensen die beschikken over beeldmateriaal beschikbaar van het daadwerkelijk gebruik van dit hoofddeksel bij de Koninklijke Landmacht? Helmen zijn primair bedoeld om het hoofd te beschermen, maar er zijn natuurlijk grenzen! Het oog wil ook wat. Heeft u informatie laat het de redactie weten via e-mail: secretariaatvrienden@nmm.nl



CHRISTO IN NMM?

DOOR MICHAEL JANSEN

Even leek het erop dat de in mei 2020 overleden Bulgaarse inpak kunstenaar en architect Christo (Vladimirov Javacheff) een bezoek had gebracht aan het NMM. Christo is bekend van o.a. het inpakken van de Pont Neuf in Parijs en de Rijksdag in Berlijn. Op de flightline naast het museum was uit het niets een grote witte sarcofaag neergezet. Uit nader onderzoek bleek dat het hier ging om een (on site) restauratieproject van de Lockheed SP2-H "Neptune" van het museum en niet om een nieuwe creatie van Christo. Hoewel de Neptune van het NMM onder een overkapping staat, heeft het toestel toch veel te lijden van de weerselementen, waardoor een grondige onderhoudsbeurt nodig was.

Op veel plaatsen begon de verf af te bladderen en door een de combinatie vocht, zout, en temperatuurswisselingen begon de romp op sommige plaatsen te corroderen. Dit proces moest dus een halt worden toegeroepen en daarom werd besloten om na meer dan veertig jaar groot onderhoud aan het toestel te plegen. De Neptune met Tailnummer 201, maakte op 9 november 1981 zijn laatste vlucht en werd kort daarna overgedragen aan het Militair Luchtvaart Museum (MLM) op het Kamp van Zeist.

Het unieke van dit toestel is dat het niet alleen in Nederland en in het Caribisch gebied dienst heeft gedaan, maar ook in Nieuw-Guinea. In 1962 vloog het toestel missies vanaf het Marine Vliegveld Biak. Het restauratieproces was live te zien door een aantal in de constructie aangebrachte patrijspoorten, waarmee men een blik kon werpen op de schilderwerkzaamheden. Inmiddels staat dit markante werkpaard van de Marine Luchtvaartdienst voorzien van een nieuwe coating, weer op zijn oude vertrouwde plek, naast de Brequet Atlantique en Fokker F-27 Troopship. De Neptune, (Romeinse God van de Zee) kan er weer jaren tegenaan.



NMM



Rijksdag verplaatsen naar middelste foto.



F-16 J-066 "ORANGE JUMPER"

De Koninklijke Luchtmacht/Commando Luchtstrijdkrachten heeft de F-16 J-066 "Orange Jumper" officieel vrijgegeven en geschonken aan het museum. Het toestel was voor het eerst te zien tijdens het zomeroffensief. Later dit jaar volgt hopelijk nog een "Meet & Greet" met foto moment en lezingen over dit bijzondere toestel. Wordt vervolgd...





BEZOEK AAN MARINEMUSEUM KARLJOHANSVERN – HORTEN NOORWEGEN

DOOR MICHAEL JANSEN

De “founding father” van het museum is de in 1787 in Denemarken geboren kapitein Klinck. Zijn verzameling van maritieme objecten en curiosa vormde de basis voor het museum. In 1853 schonk hij zijn collectie aan de marine. Hij was tot aan zijn dood in 1860 de eerste conservator van het museum dat zich toen nog in zijn eigen huis bevond. In 1864 werd het museum verhuisd naar de huidige locatie, de Marine werf in Kalohansvern.

De collectie bestrijkt o.a. het tijdperk van de Deens - Noorse marine in de 17^e en 18^e eeuw. De oorlogen tegen Engeland en de ontwikkeling en opbouw van de Koninklijke Noorse marine van 1814 tot heden. Met de overgang van zeil- naar stoomschepen. Maar ook (technische) ontwikkelingen voor, tijdens en na beide wereldoorlogen komen aan de orde. Ook is er plaats ingeruimd voor de geschiedenis van de Noorse Marine Luchtvaartdienst en de Kustwacht. Men heeft geprobeerd het museum thematisch in te richten, chronologisch maar ook op onderwerpen en dat valt natuurlijk niet mee.

In aanvulling op de door Klinck bijeengebrachte curiosa, treft u een brede verzameling aan van meer dan 150 scheepsmodellen, uitrustingsstukken, uniformen en scheepsbenodigdheden. Het houten in 1818 gebouwde scheepsmodel van het fregat “Freia” is 5 meter hoog en bijna 7 meter lang. Schepen en vooral zeilschepen hebben altijd een sterke aantrekkingskracht gehad op schilders, het museum heeft dan ook een uitgebreide collectie maritieme schilderijen en dat is





Marine Luchtvaart

goed te merken, ieder plekje aan de muur wordt hiervoor benut.

De buitenexpositie bestaat uit een collectie oude scheepskanonnen, scheepsankers en torpedolanceerbuisen opgesteld naast het museum. In het kanaal tussen twee museum gebouwen ligt de "Blink", een in 1998 buiten bedrijf gestelde Fast Patrol Boat (FPB). Dit schip is nog volledig in originele staat, te zien zoals het in de Koude Oorlog in gebruik was en is te bezichtigen. Hetzelfde geldt voor de op het land liggende onderzeeboot "Utstein". Ook deze onderzeeboot is te bezoeken als u tenminste geen last van claustrofobie hebt. Onderzeeboten zijn sinds 1909 een belangrijk onderdeel van de Noorse marine. In een nabij gelegen loods van het museum is de eerste torpedoboot genaamd "RAP" (vertaald: snel!) te bezichtigen. Dit in Engeland ontworpen schip is gebouwd in 1873

en in 2003 volledig gerestaureerd. Het was destijds voorzien van rekken voor de toen pas uitgevonden Whitebread torpedo's. Na bijna 50 jaar dienst gedaan te hebben bij de Noorse marine werd het in 1920 uit de vaart genomen.

Het museum beschikt ook over een aantal Duitse mini onderzeeërs uit de Tweede wereldoorlog.

Karljohansvern is een zeer fraai traditioneel ingericht museum. Het bevat bijna te veel objecten om op te noemen laat staan te bekijken op een dag. Van vlaggen, oude boegbeelden van oud en modern. Het is in feite een museum in een museum. Enige minpuntje is dat de meeste bijschriften bij de objecten alleen in het Noors zijn, zou mooi zijn als de opschriften ook in het Engels worden vermeld voor de buitenlandse bezoekers.

Het museum is een aanrader als u in de buurt bent, er is voor ieder wat wils.

Meer informatie:
www.marinemuseet.no



Onderzeeboot Utstein



Noorse gevechtsduiker



Scheepsmodellen

FOTO COLLAGE ZOMEROFFENSIEF 2023

Op 1 en 2 juli 2023 vond het traditionele zomeroffensief plaats in de tank arena. Naast een groot aantal voertuigen uit de collectie van het NMM zelf zoals Leopard 1V tank, de M688 Lance Kraan, YPR 765 met Explosive Reactive Armor (ERA), Pantser Rups Tegen Luchtdoelen (PRTL) en een aanzienlijke hoeveel wielvoertuigen. De static display van de museum collectie, en de

show in de Arena werden verzorgd in samenwerking met de Stichting Mobiele Artillerie. Daarnaast waren ook een aantal rijdende voertuigen aanwezig van het Belgische War Heritage Institute waar onder een Russische T-72 en een SU 152 Houwitser. De Koninklijke Landmacht was aanwezig met een Leopard 2A4. Op de flight line stonden als vanouds een groot aantal vliegtuigen

en voertuigen. Prominent aanwezig was de F-16 "Orange Jumper", die recent aan de collectie is toegevoegd. Ook was het depot open zodat ook hier een blik naar binnen kon worden geworpen. Het smalspoormuseum was aanwezig met een aantal locomotiefjes die vroeger werden gebruikt voor transport van munitie en schietschijven.
(Foto's door Chris v.d. Meij)





VRIENDENDAG SVNMM

13 MEI 2023

DOOR MICHIEL DULFER

Na jaren van beperkingen in de omvang van bezoeken aan publieke ruimtes was het eindelijk weer zo ver! Op zaterdag 23 mei organiseerde het bestuur van de Stichting Vrienden Nationaal Militair Museum de vriendendag in en om het NMM. Dat het deze (en de volgende vriendendag op 7 oktober aanstaande ook!) keer op een zaterdag was, was op verzoek van vrienden die anders niet in staat waren om door de weeks acte de présence te geven. Het leverde bij de staf van het NMM in de voorbereiding wel wat zorgen op omdat met name die zaterdag veel bezoekers verwacht werden en ongewis was hoeveel vrienden aan de uitnodiging gehoor zouden geven. Uiteindelijk kwam alles goed waarbij het prachtige weer waarschijnlijk veel bezoekers van het NMM naar luchtiger plaatsen bracht.

Het programma begon om 10:30 uur met de traditionele koffie en thee in de foyer van het auditorium waarna om 11:00 uur onze voorzitter de dag opende. Het was Freek Groens laatste keer in die hoedanigheid. Op 6 juni gaf hij na vele jaren van schier oneindige energie en inzet bij het invullen van de voorzittersfunctie de hamer over aan mij. Ook op deze plaats kunnen wij als

bestuur niet dankbaar genoeg zijn voor alles wat Freek met zijn bestuursleden de afgelopen jaren voor de stichting en via de stichting voor het museum gedaan heeft.

Het ochtendprogramma bestond uit een presentatie door zorg van Alfred Staarman over het schilderij van Jan Hoyneck van Papendrecht dat het museum onlangs wist te

verwerven en waaraan de vrienden €10.000 schonken. Vandaar ook dat na het gloedvolle exposé van Alfred Staarman, Freek Groen een enigszins uit de kluiten gewassen cheque overhandigde aan John Sijmonsbergen. In zijn betoog ging Alfred in op wat er op het schilderij, met op de achterzijde de tekst *'vreemde officieren bij de manoeuvre'* in het handschrift van JHvP, te zien is. Hierbij ging het over de vraag wie die 'vreemde officieren' oftewel militair attachés dan wel waren en om welke manoeuvre het hier dan wel ging. Met veel schwing wist Alfred een aantal vragen direct al te beantwoorden maar op een klein aantal vragen over de Nederlandse militairen op het schilderij moest hij nog even het antwoord schuldig blijven. In de nabije toekomst hoopt Alfred ook daar een antwoord op te vinden. Wij zullen hem daarbij ondersteunen. Alfred nogmaals hartelijk dank voor je gloedvolle betoog.

Na het aanbieden van de cheque aan



Onthulling schilderij



Overhandigen cheque

de algemeen directeur-bestuurder en de mogelijkheid het schilderij te bewonderen nam kolonel mr. dr. Peter Pijpers het woord over cyber warfare.

Kolonel Pijpers is universitair hoofddocent Cyber Operaties aan de Nederlandse Defensie Academie en onderzoeker bij het Amsterdam Centre for International Law aan de Universiteit van Amsterdam. Bijzonder was dat na het consistente en meeslepende betoog van Peter Pijpers, John Sijmonsbergen direct de vraag stelde wat het museum moest verwerven ten aanzien van cyber warfare. Volgens Pijpers is het daarbij in mindere mate een tastbaar museumstuk.

Langs de lijnen van een mede door hem geschreven analyse van de cyber activiteiten in 2022 bij de oorlog tussen Rusland en Oekraïne met de titel *"the next war should have been fought in*

cyberspace, right?" schetste hij de ontwikkelingen ten aanzien van de cyberwar aldaar. Opvallende uitkomst was dat de vooraf voorspelde grote aantal 'hacks' uitbleef en de cyberwar zich richtte op andere gebieden daarvan.

Na deze twee interessante lezingen waren de vrienden vrij in beweging om de lunch te gebruiken. Vanaf 14:00 uur waren 3 rondleidingen voorzien. Ten eerste een bezoek aan het depot; ten tweede een nadere uitleg over het schilderij 'De moedige verdediging der stelling bij Les Quatre-Bras' door Paul van Brakel en tenslotte het verhaal over de 25^e missie van de Amerikaanse B-17 bommenwerper 'Memphis Belle' door Dirk Staat.

De drie rondleidingen/ exposés werden achteraf hooglijk gewaardeerd en vele vrienden vonden het jammer dat er gezien de tijd geen gelegenheid was meer dan één rondleiding/ exposé

bij te wonen. Ikzelf was bijzonder onder de indruk van de wijze waarop Paul van Brakel aan de hand van het schilderij van de schilder Jan Willem Pieneman uitleg gaf en ons meenam naar diverse objecten te zien op het schilderij zoals een vaandel en een trommel die in het museum tentoongesteld zijn. Vanaf woensdag 5 juli is het schilderij tentoongesteld in een zogenoemde kleine tentoonstelling met voornoemde objecten uit het schilderij. Het enige dat jammer was, was het feit dat in het depot door de vrienden niet gefotografeerd mocht worden en de communicatie daarover enigszins haperde. Hiervoor onze excuses en de toezegging een en ander nog beter af te stemmen en te communiceren.

Uiteindelijk zagen wij het vrijwel voltallige gezelschap rond 16:00 uur weer terug in de foyer van het Auditorium van het NMM voor de afsluitende borrel met bittergarnituur (zo fijn dat die weer 'bon ton' is), ons aangeboden door de directeur van het NMM en zijn staf. Het was een genoeglijk samenzijn met veel en actieve uitwisseling van wetenswaardigheden. Het is altijd jammer dat er te weinig tijd is om met eenieder ervaringen uit te wisselen.

Onder dankzegging voor de enthousiaste steun en bijdrage van de staf van het museum en diezelfde dank voor de aanwezige vrienden spreek ik de hoop uit dat de tweede vriendendag van dit jaar, die nu gepland staat op zaterdag 7 oktober in nauwe samenwerking met het 'Airborne museum at Hartenstein' te Oosterbeek, net zoveel of zelfs meer enthousiaste vrienden of potentiële vrienden trekt.



Schilderij donatie

OPROEP VOOR KOPIJ

De reacties op het NMMagazine zijn tot nu toe positief en dat stimuleert de redactie. Het winter nummer van het magazine staat alweer in de startblokken en daar hebben we kopij voor nodig. Heeft u nog een artikel voor ons blad over een onderwerp dat raakvlakken heeft met het NMM en/of militair historische onderwerpen dan bent u hierbij van harte uitgenodigd om een bijdrage te leveren. Heeft u een speciale band met een tentoongesteld object in ons museum, schroom dan niet om contact met de redactie op te nemen.

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

VOLG JE PASSIE EN WORD VRIJWILLIGER!

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

Gaat jouw hart hier ook sneller van kloppen?
Dan ben jij misschien wel degene die wij zoeken!
Interesse? Meld je aan via NMM.nl/word-vrijwilliger.

Nieuwe vrienden

De Heer D. Quint
De Heer A. Schippers
De Heer H.J. Flinterman
De Heer G. van Leeuwen
De Heer E. Vos
De Heer W. Takken
De Heer R. Luijpen
De Heer P. Eijkelboom
Familie Pieterse
De Heer A. Breuker
De Heer J. Kiel
De jongeman E. Wijnands
De Heer M. Vos
De Heer M. Soetens
Familie Huizinga
De heer W. Vos
De Heer R. Nab
De Heer S. Zoethout
De Heer P. van der Klift
De Heer W. de Ridder
De jongeman D. Zoethout
Familie Smit
De Heer J. Koghee
De Heer F. van Dulm
De Heer E. Stijger
De Heer D. Middelkoop
De Heer J. de Rooij

Familie van der Kwaak
Mevrouw J. Uijl
De Heer W. Idsinga
De Heer G. Valkenburg
De Heer E. Samkalden
De Heer C. Lonsain
De jongeman K. van Westerop
De Heer S. Kroon
De Heer B. van der Nagel
De Heer R. Doeser
De Heer H. van Breukelen
De Heer M. Jongma
Mevrouw M. Bokdam
De Heer H. van Berkom
De Heer A. Lem OCDS

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
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

e-mail: secretariaatvrienden@nmm.nl
website: www.vriendennmm.nl