



NMMAGAZINE

WINTERNUMMER 2023

- 3 Marinevlieger in oorlogstijd
- 10 Niet te weinig, wel te laat
- 14 Das Kuckuckspanzer
- 16 Van Twee- naar Driedimensionaal Hr. Ms. Karel Doorman (R81)
- 18 Gamechanger
- 20 Foto verslag Vriendendag Hartenstein
- 22 Kerstgroet Mostar Oost (VM) Joegoslavië



**VRIENDEN
NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**

VAN DE VOORZITTER

Bij het verschijnen van deze laatste NMMagazine van dit jaar is het buitenseizoen van het NMM al ruimschoots gesloten, maar gaan de binnenactiviteiten onverminderd door. In de woorden van Gerard Cox: “t Is weer voorbij die mooie zomer”. Nou was deze zomer bij tijd en wijle wel tamelijk nat en daardoor Hollands, maar er waren zeker ook mooie en zonnige (of zonnige en daardoor mooie) periodes. Zeker in september en begin oktober leek het maar niet op te kunnen.



En juist op 7 oktober hadden wij onze tweede vriendendag van dit jaar gepland in samenwerking met ‘Airborne Museum at Hartenstein’ in Oosterbeek. Wij kunnen terugkijken op een goed bezochte, gezellige, maar bovenal interessante vriendendag dankzij de inspanningen van Anouk ter Horst, medewerker van het Airborne Museum in Hartenstein, en de presentatie door adjudant Peter Bakker. Deze presentatie die de adjudant de titel had meegegeven

‘Market Garden versus het moderne optreden & de Russische air assault op vliegveld Hostomel’ deed vrijwel alle toehoorders de adem inhouden. Via de geleerde lessen van operatie MARKET GARDEN sloeg hij een brug naar hoe die lessen in het hedendaagse optreden van de 11^e Luchtmobiele Brigade zijn verwerkt. Om tenslotte aan de hand van de Russische aanval op het ‘Antonov Airport’ in Hostomel (Oekraïne) te besluiten met datgene dat goed ging en vooral wat fout ging. Het tweede deel van het programma bestond uit de zogenoemde ‘perimeter walk’ onder leiding van twee gidsen van het museum en uiteraard de mogelijkheid het museum zelf te bezoeken. Tenslotte konden wij onder het genot van een keurig verzorgde borrel nagenieten van en napraten over de buitengewoon mooie dag en al het andere dat ter tafel kwam.

Op 19 oktober een aantal bestuursleden een gesprek gehad met de algemeen directeur-bestuurder van de Stichting Koninklijke Defensiemusea, John Sijmonsbergen en manager marketing & communicatie van de SKD, Michaela van Grinsven. In het ontspannen gesprek, waarvoor John alle tijd nam in zijn drukke agenda, stond de vraag centraal hoe wij als stichting nog concreter invulling kunnen geven aan de ondersteuning van het NMM. Basis was het interview van onze hoofdredacteur met John in het zomernummer van 2022 van het NMMagazine dat afsloot met de woorden: “wordt vervolgd”. Voor de eerstvolgende bestuursvergadering zullen wij dit punt agenderen en u uiteraard op de hoogte stellen van de ontwikkelingen.

In de bestuursvergadering van 13 oktober mochten wij een nieuw bestuurslid verwelkomen en wel Tom van Reenen. Hij reageerde spontaan op mijn vraag in het vorige NMMagazine of een bestuursfunctie niets voor u is. Na het bijwonen van de vergadering wilde ik Tom nog wat

bedenktijd geven maar die had hij niet nodig. Tom: hartelijk welkom en veel dank voor jouw positieve houding en bijdrage in deze bijeenkomst. Het belooft veel goeds voor de verdere toekomst.

Overigens sterkt mij dat om u nogmaals te vragen of en hoe u het bestuur SVNMM en redactie van NMMagazine zou kunnen en willen ondersteunen, en daarmee direct ons museum. Wij zijn nog steeds op zoek naar redacteurs/ vliegende reporters (niet voor ‘Le Petit Vingtième’ zoals Kuifje) voor ons onvolprezen NMMagazine. In dat opzicht veel dank aan al diegenen die na oproepen daartoe in voorgaande magazines de redactie attenderden op artikelen of eigen artikelen aandroegen die zeer bruikbaar waren voor publicatie. Ik hoop jullie te mogen vragen daarmee door te gaan. Met name artikelen over de militaire historie van voor 1914 heeft momenteel de warme belangstelling van de redactie. Ikzelf ben in dit opzicht doende voor een volgende NMMagazine een artikel te schrijven over de Franse veldtocht tegen Rusland in 1812. Ik hoop dat het uiteindelijk de kritische toets van de hoofdredacteur zal kunnen doorstaan. Rest mij u nog fijne feestdagen toe te wensen en hoop u alleen in goede gezondheid volgend jaar weer te ontmoeten in ons mooie museum.

Michiel Dulfer
Voorzitter SVNMM

MARINEVLIEGER IN OORLOGSTIJD

VAN EREGALERIJ TOT ROLMODEL

KAPITEIN TER ZEE B.D. DRS. W.F. VISÉE

In het voorjaar van 1967 verscheen op mijn middelbare school de zogenaamde 'Paaskrant'. Scholieren van de voorlaatste klas van gymnasium en hbs werd tijdens de paasvakantie de gelegenheid geboden om een meerdaags bezoek te brengen aan een bedrijf of instelling ter oriëntatie op hun toekomst. Ik koos voor een excursie naar de Koninklijke Marine (KM) te Den Helder. Tijdens mijn bezoek aan het Marinevliegkamp De Kooy (MVKK) kom ik in het hoofdgebouw langs de eregalerij met afbeeldingen van oud-commandanten, waaronder die van kapitein ter zee vlieger buiten dienst (b.d.) B. Sjerp. "Wat zou er achter zo'n afbeelding voor een verhaal zitten?" vroeg ik me onwillekeurig af. Naar ik later zou begrijpen onder andere: dat hij op 3 maart 1942 bij Broom het doel was van de Japanners, maar dat hij erdoorheen kwam; dat hij op 3 maart 1945 een Duits doel in bezet Nederland moest aanvallen, maar dat er wel Nederlandse burgers bij omkwamen. Het zijn aangrijpende oorlogservaringen van marinevlieger Sjerp die ik hier in gesprek met zijn zoon - kapitein ter zee van de technische dienst b.d. David Sjerp - nader wil duiden en in een breder kader wil plaatsen.



Fokker S-III S-3 en Fokker C-I F-6. Illustraties in: W.F. Visée, *Marinevliegkamp De Kooy*. Beelden van een bevlogen eeuw (Den Helder, 2001) blz. 40 en 38. De S-3 is een gouache van Serge Stone¹, origineel in eigendom van de Fokker Heritage Trust (FHT) en de foto van de F-6 komt van het NIMH.

Voor de oorlog

In 1914 te Rotterdam geboren, haalde Bastiaan Sjerp medio 1935 aan het Christelijk Gymnasium te Den Haag zijn gymnasium bèta diploma. Het liefst zou hij werktuigbouwkunde aan de TH Delft gaan studeren, maar omdat zijn vader door een beroerte werkloos was geworden, was er onvoldoende inkomen en koos hij voor een opleiding tot marinevlieger. David zegt daarover: "Hij had grote belangstelling voor techniek, waar hij gedurende zijn leven zijn voordeel mee heeft gedaan. En luchtvaart was een nieuwe technologie die sterk in ontwikkeling was."

Waar in onze tijd (1973) de basisvliegopleiding was uitbesteed aan de Rijksluchtvaartschool te Eelde ver weg van de zee, deed de Marine Luchtvaartdienst (MLD) dat in 1935 nog geheel in eigen beheer aan weerszijden van het Marsdiep, nabij zee en vloot. Eerst was er sprake van een jaar basisvliegen op het MVKK. De basisvliegopleiding vond plaats op de Fokker S-III en de voortgezette vliegopleiding op de zwaardere Fokker C-I.

Na een jaar basisvliegen ging hij voor het watervliegen naar het Marinevliegkamp De Mok op Texel aan gene zijde van het Marsdiep.



Kapitein ter zee vlieger Bastiaan Sjerp. Foto: eregalerij MVKK, 1962.

Waar de Kooy na de oorlog weer zou worden opgebouwd, betekende de verwoesting in mei 1940 voor De Mok het einde van een vliegveld waar ruim 20 jaar marinevliegers voor het watervliegen werden opgeleid.

¹ Serge Stone was een tekenleraar die in de jaren negentig alle Fokker vliegtuigen die ooit gevlogen hadden, mocht afbeelden voor de Fokker Heritage Trust.



DE KOOY

De Mok - De Kooy. Illustratie in: W.F. Visée, *Marinevliegkamp De Kooy*, blz. 62. Kaartje De Mok - De Kooy komt uit de Gids voor Luchtvaardigen, 1938.



Fokker C VII W L-3 en Fokker C VIII W G-3. Eerste dag-enveloppes MVKK met nummer 23 dd. 231194 en nummer 37 dd. 251000. De afbeeldingen zijn schilderijen van W.H.C. Boon.

klasse en werd Sjerp aangesteld als commandant van de GVT 7. Veel verkenningen in de Indische archipel zouden volgen.

De oorlog breekt uit

Na het uitbreken van de oorlog met Japan op 8 december 1941 werden de verkenningen geïntensifieerd. Op 17 december 1941 is Sjerp met de vliegboot Dornier Do 24K met registratienummer X-32 en twee andere vliegboten van de GVT 7 vanaf het hoofdstunpunt Tarakan op Noordoost-Borneo op patrouille in de Zuid-Chinese Zee. Het doel was de Japanse vloot, die opstoomde voor een amfibische landing bij Miri (Brits-Borneo), op te sporen en waar mogelijk aan te vallen. GVT 7 ontdekte de Japanse vloot. De vliegboot X-32 doet de eerste aanval op de torpedobootjager van de Fubuki-klasse 'Shinonomé'⁵. De jager werd door het bombardement van de vliegboot X-32 met twee voltreffers geraakt, waarbij de eerste 300 ponder net achter de voorste geschutstoren door het houten dek tot ontploffing kwam en het schip tot zinken bracht. Een andere Dornier van GVT-7, de X-34, weet daarop het Japanse logistieke schip 'Kamikawa Maru' aan te vallen waardoor brand ontstaat. De X-34 werd daarbij echter zwaar beschadigd door de boordvliegtuigen van hetzelfde schip en bij de daaropvolgende noodlanding komen

De watervliegopleiding vond plaats op de Fokker C VII W en de opleiding tot zeewaarnemer op de Fokker C VIII W.

De KM en de MLD waren groot in Nederlands-Indië en het is daarom niet vreemd dat na de verschillende opleidingen medio 1937 een plaatsing volgde op het Marinevliegkamp Morokrembangan te Soerabaja vanwaar hij als boordvlieger werd gedetacheerd aan boord van Hr.Ms. De Ruyter².

Na het boordvliegen op De Ruyter is de weg vrij voor het grotere werk: de Dorniers. Eerst volgt de conversie naar de Dornier Wal. Hij vliegt onder meer

op de D21 - ingedeeld in het Tweede escadrille - waarop hij op 1 januari 1938 bootcommandant³ wordt. Later in dat jaar vindt omscholing plaats naar de Dornier Do 24K (de zogenaamde X-boot) omdat de Dornier Wal's uit dienst worden gesteld⁴. De vliegboten worden ingedeeld in een Groep vliegtuigen (GVT). Een GVT zou men kunnen vergelijken met het huidige vliegtuigsquadron, een praktische en flexibele organisatievorm voor het inzetten over een groot gebied, waar Karel Doorman (zelf vlieger van het eerste uur) een belangrijke bijdrage aan had geleverd. Sjerp vloog met name verkenningsvluchten door de hele Indische archipel. Hij begint bij de Guilonard-groep. David vertelt: "Guilonard vloog de X-13 en vroeg Sjerp of hij bijgelovig was." Toen hij ontkende kreeg Sjerp de X-13. In augustus 1941 werd hij bevorderd tot officier-vlieger der tweede



Fokker C-XI W W8, bijna vrij van de katapult aan boord van Hr.Ms. De Ruyter in 1942. Gouache uit Artist Proof Series I number 11/20, Serge Stone Blaricum, jaren negentig.



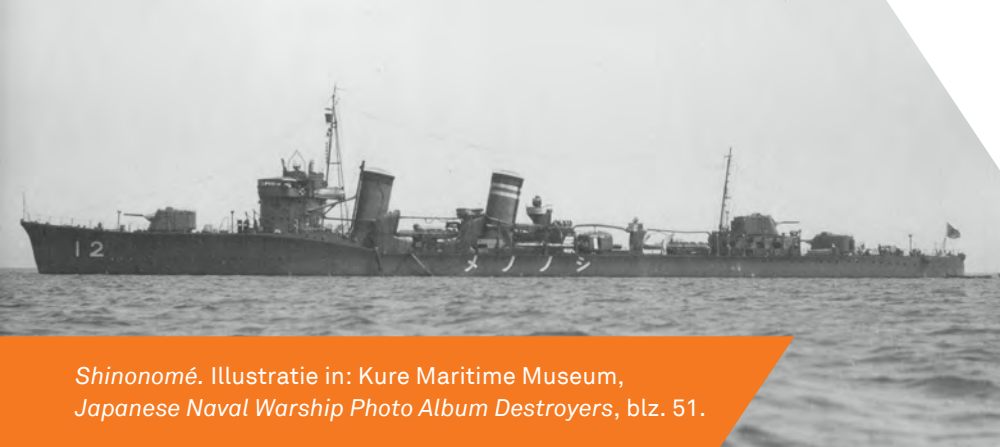
Links: de eerste Dornier Wal met registratie D-1 (Leebeek c.s., 2017: 36). Rechts: de eerste Dornier Do 24K met registratie X-1 (Geldhof, 1987: 46).

2 Hoewel het eerste vliegerlogboek in 1942 te Broome verloren is gegaan, blijkt dit uit brieven door hem geschreven aan zijn ouders: brievenarchief in bezit van D. Sjerp.

3 Sjerp, brievenarchief.

4 Ibidem, brief dd. 081138.

5 De Shinonomé had een waterverplaatsing van ruim 2000 ton en een bemanning van ruim 200 personen. Ze was zwaar bewapend met o.a. 6 kanons van ongeveer 13 cm, 32 stuks luchtafweergeschut, 9 torpedobuizen en 36 dieptebommen.



Shinonomé. Illustratie in: Kure Maritime Museum, Japanese Naval Warship Photo Album Destroyers, blz. 51.

twee bemanningsleden van de X-34 om het leven. Overlevenden zijn later vermoord. Het is een van de eerste geallieerde maritieme overwinningen tegen de Japanners, een grote prestatie van de MLD, waarvoor Sjerp later zal worden beloond.

Beloning

Moeilijke en gevaarlijke operaties leidden tot erkenning in de vorm van minimaal een eervolle vermelding en maximaal een Militaire Willemsorde, waarbij het principe 'non bis in idem'⁶ van kracht is. Maar er ontbrak toch iets. Koningin Wilhelmina en Prins Bernhard hadden opgemerkt dat Engelse officieren konden worden begiftigd met het DFC (*Distinguished Flying Cross*; roodwit gestreept). Ze stelden vervolgens een gouden en een zilveren vliegerkruis voor. In 1941 werd het zilveren vliegerkruis (oranjewit gestreept) ingesteld, maar er werd geen onderscheid gemaakt tussen officieren en niet-officieren, welke laatsten in het Engelse systeem de DFM (*Distinguished Flying Medal*) kregen. Per Koninklijk Besluit (KB) nummer 90 van 8 november 1946 wordt Sjerp voor de eerste keer met het vliegerkruis onderscheiden voor het tot zinken brengen van de Shinonomé.

Broome

Gedurende de laatste dagen van



Vliegerkruis. Foto: Wikipedia.

februari 1942 (de verloren slag in de Javazee was op 27 februari 1942) waren al meer dan duizend personen met verschillende typen vliegtuigen van Java via Broome geëvacueerd. De intensivering van het vlieg- en radioverkeer aan de westkust was Japanse 'luistervinken' niet ontgaan. Begin maart kreeg ook GVT 7 (de Sjerp-groep met vier Dorniers) opdracht om te evacueren, zelfs met



Japanse Mavis-vliegboot, Babs-verkenner en Zero-jager. Illustraties in: Tom Lewis, Zero Hour in Broome (Darwin, 2010) blz. 31, 19 en 20.

medenemen van vrouwen en kinderen.

GVT 6 (drie Dorniers) was in de loop van 2 maart al in Roebuck Bay bij Broome gearriveerd. Dezelfde dag werd deze baai verkend door een Kawanishi H6K4 'Mavis'-vliegboot. De ervaring had geleerd dat het dan meestal de volgende dag tot een aanval kwam. Maar men sloeg er geen

acht op. Koepang (zuidpunt Timor, 600 nm van Broome en het meest nabije punt waar Japanse jagers vandaan konden komen) werd voor een aanval toch te ver weg geacht. De Japanse Zero-jagers hadden immers slechts een bereik van 1160 nm. Wat men niet wist, was dat het bereik met een externe tank, 1350 nm, voldoende was voor een transit van 2,5 uur plus circa een half uur boven het doel. Dan moesten de vliegers wel gedisciplineerd te werk gaan, dus zuinig vliegen en alleen militaire doelen aanpakken. De stad Broome werd dan ook gespaard. De meeste vliegers waren ervaren en hadden in december 1941 aan de langeafstandsaanval Formosa - Manilla (500 nm) deelgenomen.⁷ GVT 7 (met de X-1, X-20, X-24 en de X-36) vertrok laat in de avond van 2 maart teneinde er op 3 maart bij daglicht te kunnen arriveren.

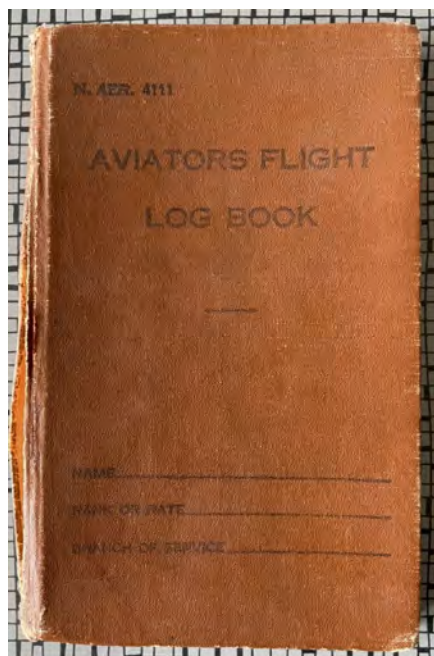
Kort na zeven uur in de ochtend van 3 maart stegen in Koepang negen Mitsubishi A6M2 'Zero'-jagers en een Mitsubishi C5M2 'Babs'-verkenner op. Om half tien begon de aanval: drie jagers pakten het vliegveld, drie de vliegboten in de baai en de derde groep van drie bleef eerst boven voor beveiliging, maar toen er geen



Roebuck Bay 3 maart 1942 na de aanval rond 10.00 uur gezien vanuit de Japanse Babs-verkenner. Broome Historical Museum, 2016. Foto courtesy of Martyn Prime.

⁶ Niet tweemaal voor hetzelfde.

⁷ Tom Lewis, Peter Ingman, *Zero Hour in Broome. The untold story of the attacks on Northwest Australia in 1942* (Darwin, 2010), 158.



Date	Type of Machine	Number of Machine	Duration of Flight	Character of Flight	Pilot	PASSENGERS	REMARKS
17.12.42			19.40				
18.12.42			6.40				Accra - Kano
19.12.42			8.45				Kano - El Eshker
20.12.42			4.10				El Eshker - Kartoem
21.12.42			7.40				Kartoem - Aden
22.12.42			6.00				Aden - Salalla
23.12.42			9.00				Salalla - Karachi (Draughts)
24.12.42			4.30				Karachi - Bombay (Jalavi)
25.12.42			5.10				Bombay - Bangalore (Hindustani)
26.1.43			4.15				Bangalore - Ratmalana
27.1.43			1.20				Ratmalana - Chinabary (water)
28.1.43	Y	55	5.40				Chinabary - Sp. P. (water)
29.1.43	Y	76	0.15				Sp. P. - Chinabary (water)
30.1.43	Y	76	1.30				Chinabary - Sp. P. (water)
31.1.43			15.35				Sp. P. - Chinabary (water)
1.2.43			5.20				Chinabary - Sp. P. (water)
2.2.43			8.45				Sp. P. - Chinabary (water)
3.2.43			8.00				Chinabary - Sp. P. (water)
4.2.43			7.00				Sp. P. - Chinabary (water)
5.2.43			5.40				Chinabary - Sp. P. (water)
6.2.43			5.40				Sp. P. - Chinabary (water)
Total time to date,			306.35				

Aviators Flight Log Book KTZV b.d. B. Sjerp. Foto's: archief David Sjerp.

weerstand van geallieerde zijde bleek te zijn, deed deze groep een en ander nog eens dunnetjes over. In totaal vielen er die ochtend in Broome aan boord van alle negen⁸ Nederlandse vliegtuigen - volgens de meest recente bron - 57 doden, waarvan 39 burgers, onder wie vrouwen en kinderen.⁹

Van de Sjerp-groep werden de X-1 en de X-20 (met Sjerp en familie) vernietigd. Van het militaire personeel behoorde de familie Sjerp (man, vrouw en kind) tot een van de weinige gezinnen die het drama Broome ongeschonden overleefden. De X-24 en de X-36 ontspringen de dans, de X-24 komt 300 km zuidelijk van Broome uit bij de kust en vliegt door naar Perth, de X-36 250 km zuidelijk en gaat daar verloren.

Tijdens een *king tide*, een superlaag tij, komen heden ten dage nog altijd wrakken boven water.¹⁰ David Sjerp, de eenjarige passagier van de X-20 uit de GVT 7 ofwel de Sjerp-groep in 1942, vertelt: "In 2002 stond ik in het water naast de wrakken, het was een indrukwekkend moment. Ik was daar in

het kader van de jaarlijkse, officiële herdenking. Diverse Australische organisaties legden kransen. Het was de eerste keer dat ik erbij was en ik miste de Koninklijke Marine. Waar de gevallen in de slag in de Javazee jaarlijks worden herdacht, was dat niet het geval met de gevallen in Broome. De marine heeft het altijd moeilijk gehad met de aanwezigheid van vrouwen en kinderen. Gelukkig heb ik eraan bij kunnen dragen dat de Koninklijke Marine er in 2007 wel officieel bij was.¹¹ In 2022 is het drama Broome 80 jaar geleden. Het was fantastisch dat ik als een van de drie nog in leven zijnde overlevenden bij de herdenking in de Kloosterkerk aanwezig kon zijn: de eerste keer dat Broome op de jaarlijkse herdenking ook werd herdacht."

Tot juli 1942 bleef Sjerp in Australië. Hij vliegt met de X-24 de eerste vlucht van de NEFIS (Netherlands Forces Intelligence Service) naar Nieuw-Guinea. Hij vertrok vervolgens naar de VS waar hij in september en oktober met andere marinevliegers wordt omgeschoold naar de nieuwverworven

Amerikaanse amfibie Consolidated PBV-5A Catalina. Dat gebeurt bij de Royal Netherlands Military Flying School gevestigd te Naval Air Station (NAS) Corpus Christi gelegen aan de Golf van Mexico. Vandaar gaat hij met een van de Catalina's op 17 november op weg naar Ceylon, waar hij na twee maanden en ca. 137 vliegtuigen¹² zal aankomen.

Vanuit China Bay aan de oostkant van Ceylon opereerde hij bij 321 Dutch Squadron Royal Air Force (RAF) in de Indische Oceaan en ook vanuit Afrika en voerde met name veel nachtvluchten uit voor verkenning, onderzeebootbestrijding en konvooibeschermt. David vertelt: "Hij vertelde mij een keer dat hij tijdens een lange vlucht achterin lag te slapen en wakker werd door een vreemd gevoel. Het bleek dat de kist aan het afglijden was. Naast *flying by the seat of your pants*, was er kennelijk ook zoiets als *sleeping* ... In ieder geval wist hij een crash te voorkomen."

Oorlogsvluchten Europa

Op 15 oktober 1944 zit het vliegen in het Aziatische theater er voorlopig op en wordt Sjerp overgeplaatst naar het Europese theater. In Groot-Brittannië

⁸ Vijf Dorniers Do 24K en vier Catalina's.

⁹ Lewis, *Zero Hour in Broome*, 155

¹⁰ S. Jung, *Australia's Undersea Aerial Armada. The aviation archeology of World War II flying boats lying in Roebuck Bay, Broome, Western Australia* (Unpublished Ph.D.-thesis, Darwin, 2008).

¹¹ Interview auteur met David Sjerp; J. Margés, 'Broome blijft blinde vlek in marinehistorie. Weinig aandacht voor herdenking MLD-drama'. In: *Marineblad*, 2007, nummer 2.

¹² *Aviators Flight Log Book KTZV B. Sjerp, van USNAS Corpus Christi 25 augustus 1942 tot MVKV 25 juni 1964. Type N. AER. 4111. Route grofweg: Miami, Trinidad, Zanderij, Accra, Kano, Kartoem, Aden, Karachi, Bombay, Chinabary.*



Links: *Briefing op Engelse basis*. Foto: 1944/45, NIMH, 2182-025-007.
Rechts: *North American B-25 Mitchell*. Foto: Wikipedia.



onderging hij een omscholing naar de middelzware North American B-25 Mitchell bommenwerper.

Op 21 februari 1945 wordt Sjerp gedetacheerd bij het Britse 226 Squadron van de RAF. Op 3 maart 1945 maakt hij met de Mitchell het bombardement op Bezuidenhout mee. Het doel van de missie was om V2-installaties in het Haagse bos aan te vallen. Een dergelijke missie werd gewoonlijk uitgevoerd door Spitfires van Fighter Command. Maar eind februari was er een historisch groot aantal V2's op Zuid-Engeland terechtgekomen. Dat kon zo niet doorgaan. 2nd TAF (Tactical Air Force) van Bomber Command werd erbij betrokken. De Mitchells van 226 Squadron opereerden vanaf de Noord-Franse RAF-basis Vitry-en-Artois. Sjerp was een van de marinevliegers die tijdens de voorbereiding van de missie de vraag stelde of er wel voldaan kon worden aan de

veiligheidseisen, met andere woorden of de woonwijk oost van het Haagse bos wel veilig was. Ook uitte hij zijn bedenkingen over de richtpunten. Hij kende de situatie want hij was er zelf opgegroeid. Ze kregen uiteindelijk echter te horen dat de bewoners van de wijk waren geëvacueerd.

Link: <https://www.omroepwest.nl/nieuws/4003225/video-nooit-vertoonde-beelden-van-vallende-bommen-op-bezuidenhout>

Niets was echter minder waar. Bezuidenhout was eind 1944 een van de dichtstbevolkte wijken van Den Haag. Het had niet alleen veel evacuees opgenomen na het bombardement op Rotterdam in 1940 maar ook uit Wassenaar, Marlot en Benoordenhout. Doordat de richtpunten voor het bombardement niet goed waren uitgezet, kwam het overgrote deel van de bommen op Bezuidenhout terecht met 550 doden,

250 zwaargewonden, veel daklozen en vele duizenden vluchtelingen tot gevolg. Van de inzet van middelzware bommenwerpers voor het gekozen doel was de Nederlandse regering in Londen niet op de hoogte gesteld. De eventuele vertraging die de Nederlandse regering zou kunnen veroorzaken, diende vermeden te worden¹³.

13 Drs. C.C.J.F. Tinschert, *Boodschap aan de bevolking van Den Haag. Oorzaken, gevolgen en nasleep van het mislukte bombardement op het Bezuidenhout, 3 maart 1945*. Sdu uitgevers, 2005.

14 Het glas van het klokje uit de slaapkamer van mijn vader woonachtig Mariastraat 36 is op de wijzerplaat gesmolten. De aangegeven tijd is echter niet de tijd van de aanvang van het bombardement, want mijn vader zat buiten de stad ondergedoken. W.F. Visée (1887 - 1945) - mijn opa - was een van de dodelijke slachtoffers.



Bezuidenhout en klokje Mariastraat 36¹⁴. Illustratie in: *Oud Den Haag vanuit de lucht*, foto KLM Aerocarto nummer 16489, 1946. Foto klokje, archief auteur, 2022.

Tijdens de middagvlucht van 3 maart 1945 moest Sjerp zelf incasseren. David vertelt: “Ze vlogen in een box-formatie¹⁵. Mijn vader zat *in the box*. De instructie was om te allen tijde in formatie te blijven ook als de formatie door Duitse jachtvliegtuigen zou worden aangevallen. Dat gaf - vanwege het relatief geconcentreerd, verdedigend vuur - bewezen de grootste bescherming. Gebruikelijk was dat bemanningsleden waargenomen explosies doorgaven naar de cockpit. Op gegeven moment meldde de staartschutter *explosion 600 feet level*, dat was de vlieghoogte, waarna afstanden volgden: 500, 400, 300, 200. Op dat moment besloot hij de kist toch op te trekken, waarbij tegelijkertijd een gil over de intercom volgde en een zware klap. De gil kwam van de staartschutter die de granaat recht op zich af had zien komen, welke onder de kist ontplofte. De kist raakte zwaar beschadigd. Er onstond brand. De formatie is dan de facto al verlaten, terug naar de basis. De brand krijgen ze uit, maar zou de kist hen veilig thuis kunnen brengen? Tijdens het uitrollen op de

baan vallen beide motoren uit en alle systemen houden er diensgevolge mee op.”

Vanaf 21 maart 1945 dient hij bij het 320 Dutch Squadron RAF. David: “Hij maakte diverse bombardementsvluchten mee naar doelen in bezet gebied. Soms heb je dan een beetje geluk nodig of is dat kennis van zaken? Tijdens een terugvlucht naar hun basis komen ze boven Londen en daarmee in de buurt van hun thuisbasis. Maar over het hele gebied ligt een dikke laag wolken. Wat nu te doen? Op eens is er een gaatje in het wolkendek en er komt een spoorwegknooppunt in beeld. Sjerp, locomotief-spotter en spoorweg-enthousiast, weet het direct: dan moet daar ons vliegveld liggen. Op de tast dalen ze door het wolkendek en de baan komt in zicht.”

Na de oorlog

In oktober 1945 wordt Sjerp geplaatst bij het Royal Naval Air Station Fearn in Oost-Schotland voor de omscholing naar de Fairey Firefly die vanaf vliegveldschepen kon opereren.

Per KB met nummer 20 van 8 november 1946 (uitgereikt op 7 maart 1947) wordt Sjerp voor de tweede keer met het vliegerkruis onderscheiden voor zijn totale verrichtingen in de Tweede Wereldoorlog, waaronder het uitvoeren van 109 oorlogsvluchten, 70 boven de Indische Oceaan en 39 boven Europa.

Eind 1946 gaat hij weer om de oost en wordt hij voor de tweede maal gedetacheerd op het Marinevliegveld Morokrembangan. In juli 1947 neemt hij met Catalina's deel aan operationele vluchten in het kader van de Eerste - eufemistisch benoemde - Politie Actie. Hij vervulde staffuncties voor de commandant MLD (CMLD) Indië en bij het hoofdkwartier zeemacht te Batavia. Eind 1947 wordt hij aangesteld als commandant van het Oostelijke Verkenning- en Transport Squadron.

Na de soevereiniteitsoverdracht in 1949 keerde Sjerp naar Nederland terug en wordt hij in 1953 commandant van Vliegtuigsquadron 320. Alweer een jaar later gaat hij

Links: Sjerp in een 'canister' (zijkopel) van een Catalina. Foto: Fotodienst Marinevliegveld Biak, 1954, archief David Sjerp. Rechts: Eerste staftechniekcursus (1956), van links naar rechts, zittend: KLTZV B. Sjerp (staf), KLTZ A.E.J. Modderman (directeur), LTZV1 R.J. Idzerda (staf); staand: LTZV1 H. Moekardanoë, LTZV20CKMROV J.P.L. de Rouw, LTZV1 G.G. Smits, LTZ20C J.H. Mendels, LTZV20C W.J. Vaal, LTZV20C F.H.M. Schreurs, LTZA20C C.S. Hartendorp, LTZV1 A. Berger. Illustratie in: mr. drs. C. Homan, dr. mr. G. Jungslager en A. van der Moer, *Marinestafschool. 1921 - 1992*. Rijswijk, 1993, blz. 29.



voor twee jaar terug naar de oost, deze keer naar Nederlands Nieuw-Guinea als commandant van het Marinevliegkamp Biak.

In 1956 gaat hij definitief terug naar Nederland, deze keer om deel uit te maken van de staf van de Marinestafschool te Den Haag. Al met al heeft hij dan elf tropenjaren verzameld, samengesteld uit vier tranches (37-42, 43-44, 46-49 en 54-56). Eind 1958 wordt hij commandant van het Marine Vliegkamp de Kooy en ruim twee jaar later commandant van het Marine Vliegkamp Valkenburg (MVKV). David: "Een van de officieren van de *état major* (staf) bij het MVKV - luitenant ter zee vlieger der eerste klasse Jonkheer A.W. van den Brandeler - is vaardig te paard. Sjerp schroomt niet om hem in te zetten als paradecommandant te paard. Naar verluid is de Commandant der Zeemacht *not amused*."

Zijn laatste functie was die van CMLD, dan nog alleen in Nederland. Sjerp voerde de 'Jaarlijkse Onderlinge Squadron Competitie' in met de bijbehorende JOSCO-trofee die voor de deelnemers alras de 'Jongens Oppassen Sjerp Controleert Ons' -beker. In de functie van CMLD ontmoette hij ook Prinses Beatrix op werkbezoek aan de MLD. In 1964 zwaaide hij af, na bijna 6800 vliegers¹⁶ op een grote verscheidenheid aan vliegtuigtypen, met lange reeks aan bemanningsleden en bestemmingen - om vervolgens nog ruim 19 jaar van zijn pensioen te mogen genieten. David concludeert: "Hij was geen gemakkelijke vader. Een weerwoord was aan hem niet bepaald besteed, maar ja gedurende zijn hele loopbaan had hij dan ook bijna alleen maar commando-functies gehad. Hij was in ieder geval integer tot op het bot. Ik ben absoluut trots op hem".

En dan nog dit. Je kunt je afvragen wat de opgedane ervaringen emotioneel met hem deden. Het was denk ik ongebruikelijk om met



Prinses Beatrix op werkbezoek bij CMLD. Foto: Fotodienst MVKV, 1964, archief D. Sjerp.

je emoties te koop te lopen. Eerder werden emoties gesublimeerd in een zekere gestrengheid, waardoor de kans werd verkleind dat emoties besproken hoefden te worden. Toen David zijn vader eens vroeg hoe hij reageerde toen hij hoorde dat de oorlog was afgelopen, had hij volgens David maar één zin gezegd: "Toen stonden al mijn dooie maten naast me."

Tot slot

De afbeelding in de eregalerij in het hoofdgebouw van het MVKK is inmiddels wel tot ons gaan spreken, maar hoe zit het met het rolmodel? Ik denk dat dat te maken heeft met het adagium 'gewoon doorgaan'. Een soort onversaagdheid: je niet van de wijs laten brengen, je koers blijven behouden en daarbij ook tegenslagen weten te incasseren.

¹⁵ Een vliegtuig voor, een achter (in the box) en een op iedere flank.

¹⁶ Log Book. Voor de auteur - marinevlieger die ongeveer 40 jaar later afzwaaide - was het interessant om al die namen van bemanningsleden de revue te zien passeren; MLD-ers die ik deels zelf heb meegemaakt en van wie ik deels de verhalen heb gehoord.

NIET TE WEINIG, WEL TE LAAT

DOOR HENK MOLMAN

Beproeving en invoering van de Duitse lichte houwitser LFH 18 bij de Nederlandse veldartillerie in de aanloop naar mei 1940.

Hoe herkenbaar is datgene wat ik hieronder beschrijf: aankoop van nieuw en ontbrekend materiaal in tijden van oplopende spanning en voelbare bedreiging. Op dit moment in de Oekraïne en indirect ook in de westerse krijgsmachten. Vredesdividend blijkt zich heel slecht uit te betalen, waardoor nu halsoverkop het Oekraïense leger met de meest uiteenlopende wapensystemen op gang gebracht en gehouden moet worden om weerstand te bieden tegen een immers nooit verdwenen dreiging. Op alle gebied, maar zeker op het gebied van de immer verguisde (en gelukkig op zijn waarde weer geprezen) vuursteun,

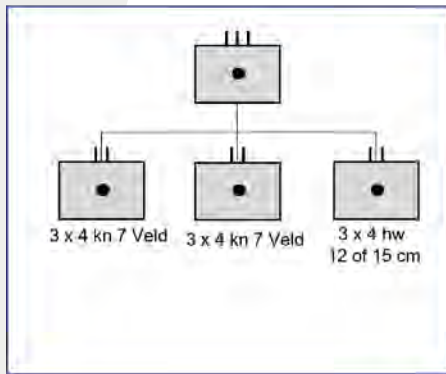
zien we een werkelijk bonte verzameling systemen, die gelukkig een ding gemeen hebben, namelijk het verschieten van gestandaardiseerde munitie.

Zo verging het ons ook in de roerige jaren dertig van de vorige eeuw. Al heel lang heeft zich, al dan niet in officiële geschiedschrijving vastgelegd, de beeldvorming ontwikkeld, dat de capitulatie van ons leger in mei 1940 mede te danken was aan verouderd materiaal. Dat dit ook bij de artillerie een gegeven was, mag evident zijn. Ingegeven door de destijds heersende Franse doctrine bleef het 75mm kaliber de standaard voor het gevecht van de divisie. De Engelsen daarentegen waren met hun 25 pounders als standaard kanon al ruim in de 80 mm beland,

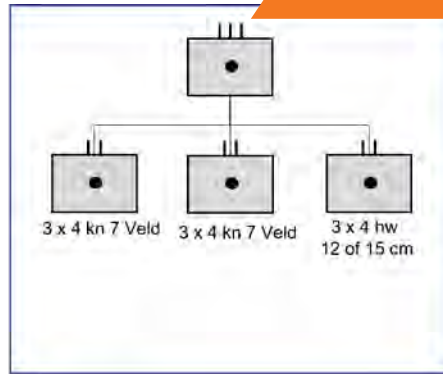
terwijl de Duitsers in de jaren dertig al het 105mm geschut als standaard geadapteerd hadden.

In de dertiger jaren bestond in Nederland de vuursteunorganisatie uit een (vredes) artilleriebrigade per divisiegroep (vanaf 1938 legerkorps genaamd), bestaande uit twee vredesregimenten bereden artillerie met het kanon 7 Veld. Deze regimenten waren de basis voor de oorlogsregimenten, die directe steun aan de voorste infanterieregimenten van de divisie konden geven. Daarnaast was na de Eerste Wereldoorlog een derde afdeling aan elk van deze acht regimenten toegevoegd met daarin houwitser van 12 of 15 cm, en dat als algemene steun aan de divisie kon worden ingezet. Deze versleten houwitser waren in 1918 bij de doortocht van de terugtrekkende Duitse troepen door Limburg geconfisqueerd en in

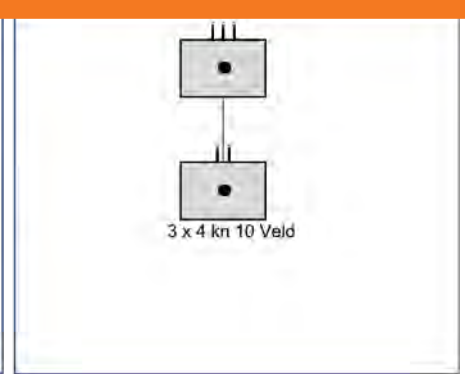




DIVISIE ARTILLERIE



DIVISIE ARTILLERIE



LEGERKORPS ARTILLERIE

de Nederlandse artillerie organisatie opgenomen.

In vredetijd bestond elk regiment uit drie schoolbatterijen, waarvan twee voor de opleiding op het kanon 7 Veld en één schoolbatterij voor de opleiding op de houwitser van het type 12 of 15 cm. Deze batterijen waren tevens de kern van de in mobilisatietijd op te richten afdelingen, die het oorlogsregiment zouden vormen.

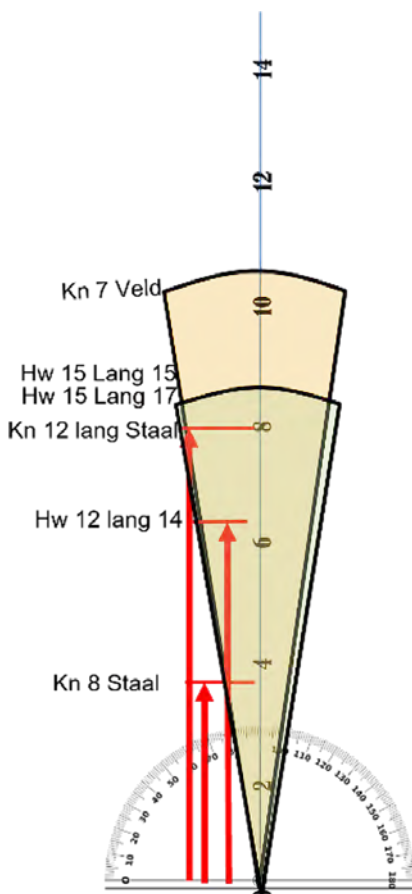
Daarnaast bestond er in vredetijd het Regiment motorartillerie, later omgenummerd tot het 9e Regiment motorartillerie met het moderne Bofors kanon van 105mm (10 Veld), die de opleidingen verzorgde voor de vier

regimenten (9 t/m 12 RA) die tot de legerkorpsartillerie behoorden.

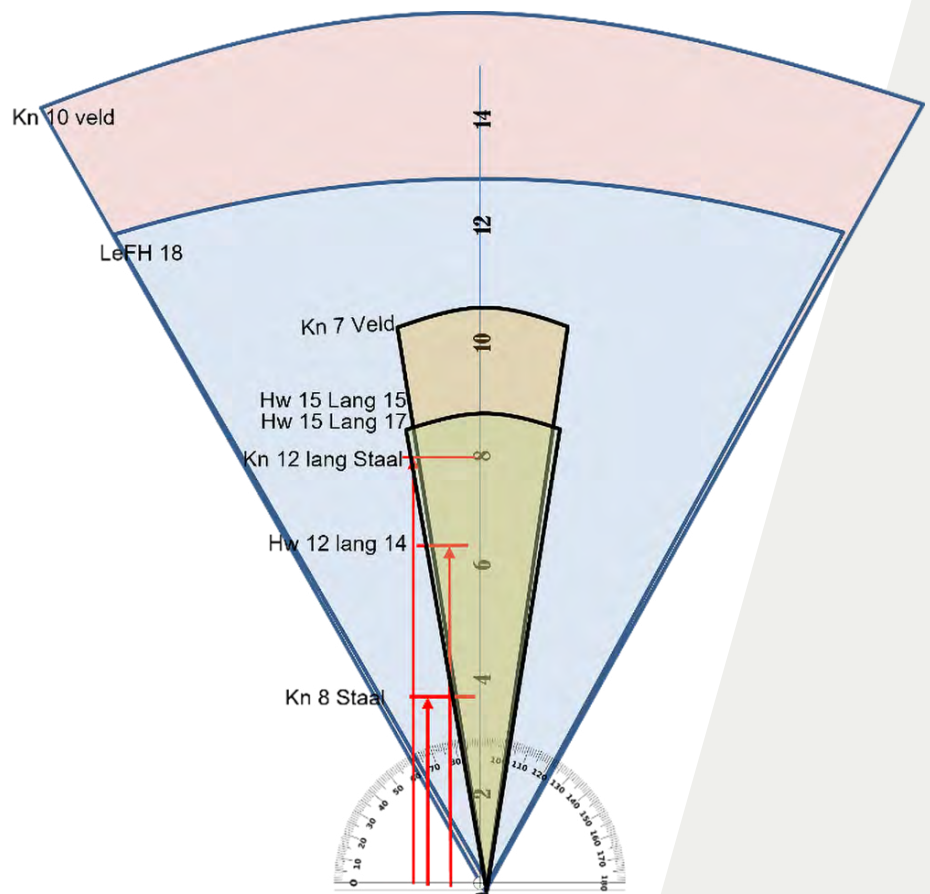
In de grote legerreorganisatie, die aanving na de Eerste Wereldoorlog, werd verder vormgegeven aan de modernere Nederlandse krijgsmacht. Door het in 1901 ingevoerde militie-systeem, waarbij lichtingsploegen de vulling van deels parate en mobilisabele eenheden garandeerden, konden er uit de vier reeds bestaande bereiden regimenten acht regimenten bereiden artillerie voor de divisies en vier regimenten motorartillerie voor de vier legerkorpsen geformeerd worden. Daarnaast werd door de grotere mobilisabele component bij de vier artilleriedepots een aantal

regimenten, die als legerartillerie voor de nodige aanvulling moesten zorgen, gegarandeerd.

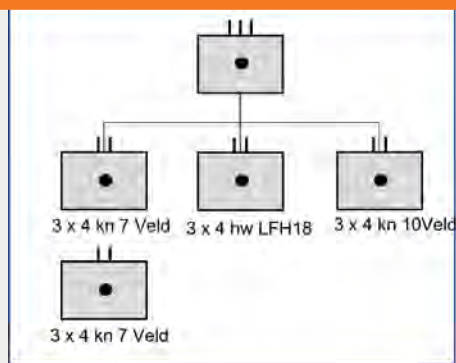
Wat aantallen vuurmonden betrof, hadden wij per divisie drie afdelingen en daarnaast per legerkorps één afdeling. In buitenlandse legers trof men per even sterke divisie minstens vier, maar meestal vijf afdelingen aan, terwijl de legerkorpsartillerie veelal drie tot zes afdelingen betrof. Zo kwam een gemiddeld buitenlands legerkorps tot twaalf afdelingen, terwijl onze organisatie slechts zeven afdelingen telde. Dus iets meer dan de helft van wat wij aan andere zijde konden verwachten en zodoende stonden wij er numeriek niet zo erg



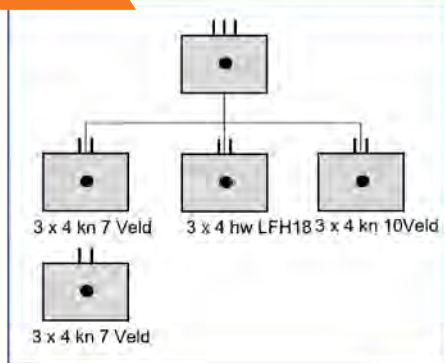
Bestaande situatie in dracht en sector in 1940



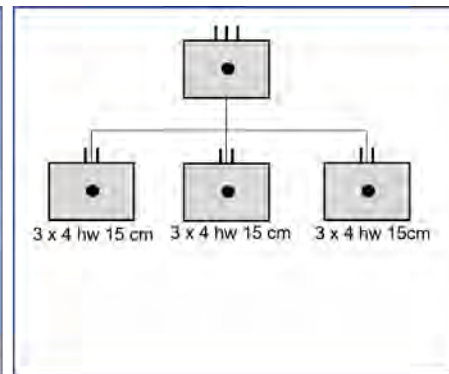
Gewenste situatie in sectoren en dracht na reorganisatie



DIVISIE ARTILLERIE



DIVISIE ARTILLERIE



LEGERKORPS ARTILLERIE

best voor.

In 1938 beschreef luitenant-generaal der artillerie Van Ermel Scherer¹ de behoefte aan modern geschut op het niveau van divisie en legerkorps. Inventarisatie van de toen in gebruik zijnde vuurmonden liet al snel zien dat er grote behoefte was aan geschut met een grotere dracht en schoots-sector. In bovenstaand schema worden dracht en sector weergegeven van de types vuurmonden die destijds in gebruik waren. Naast de oudere vuurmonden, die door een star affuit slechts in één richting konden vuren, waren de overige types slechts in staat beperkt zijdelings te vuren. Voor alle types gold een (zeer) beperkt bereik, dat voor het divisiegevecht al onvoldoende was, laat staan voor de taken van de legerkorpsartillerie. De rechter schets geeft een duidelijke toename van dracht en sector door aanschaf van modernere vuurmonden.

De divisieafdelingen waren uitgerust met het kanon 7 Veld, dat weliswaar een zekere ouderdom had bereikt maar door diverse modificaties in de jaren twintig nog zeer geschikt werd geacht. Uiteraard waren er in de

jaren dertig betere vuurmonden ter beschikking, gelet op de zeer snelle technische ontwikkelingen, maar dat het onmogelijk was in tijden van bezuiniging volledig "bij te blijven". Het kanon 7 veld verdiende toen nog (terecht) steeds alle vertrouwen.

Anders was het gesteld met de houwiterafdelingen van de divisie-artillerie, die deels met de 12 cm houwiter en deels met de 15 cm houwiter waren uitgerust. Beide types waren volstrekt verouderd en versleten na de Eerste Wereldoorlog van het Duitse leger overgenomen, waarbij de 15 cm houwiter vanwege zijn gewicht bovendien maar zeer slecht bruikbaar was voor zijn taak binnen het divisiegevecht. Belangrijkst manco's waren echter de drachten en schootssectoren van beide types; deze waren te gering. Hier zat dus de achillespees van onze artillerie en men realiseerde zich dat deze afdelingen van de divisie-artillerie duidelijk aan vernieuwing toe waren en voorzien dienden te worden van een moderne veldhouwiter van 10 cm met een minimale dracht van 15 km.

Naast het kanon 7 Veld als standaard

vuurmond werd een aanvullende behoefte gedefinieerd voor zwaarder geschut, deels voor het divisieniveau maar op het niveau van het legerkorps en, hoe opvallend, voor de vuursteun van de Lichte divisie², in casu de twee afdelingen van het Korps rijdende artillerie. Dit laatste ingegeven door het feit dat de Lichte divisie niet over vuursteun voor andere taken beschikte.

Om aan een minimale organisatie overeenkomstig andere landen te komen, onderkende men om een vierde afdeling toe te voegen. Omdat een aanschaf van het toch enigszins verouderde, maar nog steeds voldoende kanon 7 Veld niet wenselijk was (en overigens opnieuw in productie zou moeten worden genomen), zou deze extra afdeling het liefst met een moderne 10,5 cm houwiter uitgerust moeten worden.

Zodoende werd een behoefte gesteld aan 120 houwitsers, waarbij de moderne Duitse LeFH 18 (Leichte Feldhaubitze 18) het meest prominent in deze operationele behoefte kon voorzien.

Ondanks dat de typeaanduiding "18" de indruk gaf dat het hier om een verouderd model ging, was het een Duitse truc om het verbod in het Verdrag van Versailles, namelijk de aanmaak van nieuw materiaal, te



¹ Lt-gen b.d. H.A.F.G. Van Ermel Scherer: "Het Nederlandse leger. Waarom heeft Nederland een weermacht nodig en aan welke eischen moet deze voldoen?" - 1938

² Deze was in 1940 nog in oprichting en derhalve niet volledig inzetbaar; één regiment Huzaren-motorrijders was bovendien onder bevel gesteld van Cdt Vg. Hld

verbloemen. Nederland verkende in de tweede helft van de jaren dertig uiteindelijk de kansen om bij Bofors ca. 120 vuurmonden te kunnen bestellen. Dat plan stuitte af op de afwijzing van Bofors zat echter vol met werk en beschikte maar over beperkte grondstoffen. Nederland zou tenslotte, na overal nul op het rekest te hebben gekregen, eindigen bij Rheinmetall.

De bestelling bij de Duitse firma Krupp, met leveringen in partijen van acht vuurmonden, stond initieel gepland vanaf november 1940 en liep in planning door tot eind 1941. Met Duitsland was overeengekomen dat, vooruitlopende op deze bestelling, 20 vuurmonden werden geleend voor de initiële opleidingen bij de Depots bereden artillerie (DBA) van de vier legerkorpsen en de Instructiebatterij van het Korps rijdende artillerie. Elk depot kreeg de beschikking over vier vuurmonden met voorwagens, echter zonder richtmiddelen en munitie. Voor dit laatste probleem werden bij de Artillerie Inrichtingen Hembrug tweeduizend oefengranaten geproduceerd om in ieder geval de



Schietoefening op het ASK met de LeFH 18

oefeningen te kunnen ondersteunen en voorzag de Nederlandse firma Nedinsco in opzetkijzers. In de verdere organisatie van de batterijen, zoals trekkende voertuigen, diende Nederland zelf te voorzien. Vanaf 1938 zijn deze vuurmonden bij de depots beproefd en in de opleidingssystematiek opgenomen. De bestelde en deels aangemaakte partijen, die aan Nederland geleverd zouden worden, werden door het uitbreken van de oorlog in mei 1940 nooit afgeleverd en werden door

de Duitse Wehrmacht zelf als '10,5 cm leichte Feldhaubitze 18/39' in gebruik genomen. Deze versie had een groter bereik (12.300 m) dan de oorspronkelijke Duitse standaard. De al in Nederland aanwezige houwitsers werden na de capitulatie weer dankbaar door de Wehrmacht in eigen gebruik genomen, waarmee maar weer wordt aangetoond dat de (te late) aanschaf van leger materiaal en munitie in tijden van oplopende spanningen en oorlogsdreiging, niet verstandig is.

Cartoon: Hans Proper



**NATIONAAL
MILITAIR
MUSEUM**



DAS KUCKUCKSPANZER

DOOR ERWIN VONK

Toen ik 42 jaar geleden de term Kuckuckspanzer uit de mond van een Duitser hoorde dacht ik in eerste instantie aan een mij onbekende diersoort. Dat bleek niet zo te zijn. Het betrof twee van de onder mijn commando vallende voertuigen.

Het was tijdens de schietserie in Bergen-Hohne september 1981. Opgekomen voor de vervulling van mijn dienstplicht in november 1980 op de SROC (school reserveofficieren cavalerie) was ik na 6 maanden opleiding geplaatst bij het 41 Zelfstandig Verkenning Eskadron (41ZVE) in Seedorf, Duitsland. Daar werd de verdere opleiding verzorgd gedurende de zgn. parate tijd. Door oefenen en schieten met scherp werden wij verder in het militaire handwerk bekwaamd. Dat schieten vond voor alle parate eenheden 3x per jaar plaats tijdens de schietseries op de Truppenübungsplatz Bergen-Hohne.

Het peloton waarmee ik deelnam aan deze schietserie behoorde dus tot 41ZVE dat weer het verkenningeskadron was voor de 41

Pantserbrigade. Het peloton was een typisch verkenning peloton uit die tijd en uitgerust volgens de doctrine dat verkenningseenheden moesten zien zonder gezien te worden, de vijand ontdekken, opmarsrichting en vijandelijke sterkte melden en zo nodig de vijand vertraging op te leggen door haar aan te grijpen. Daartoe moest het peloton natuurlijk wel zwaar genoeg bewapend zijn.

Om al deze taken te kunnen uitvoeren bestond het peloton anno 1980 uit 5x Commando Verkenning M113, georganiseerd in 2 verkenning ploegen van twee en 1x t.b.v. de pelotonscommandant. 1x M113A1 voor een groep tirailleurs en 1x M106 uitgerust met een 4,2" mortier t.b.v. de vuursteun en, nu komt het, 2x AMX-13 met 105mm kanon. Deze tank had een automatische laadinrichting met

een huls-uitwerpsysteem dat na ieder schot aan de achterzijde van de koepel een luikje deed openklappen waar dan de koperen huls werd uitgeworpen. Koekoek. Ziedaar het Kuckucks Pantser.

Nederland had eind jaren zeventig veel van deze AMX-en haar varianten in gebruik. Dat kwam doordat Nederland in de tijd van de wederopbouw van maatschappij en leger na 1945 behoorlijk afhankelijk was van Amerikaanse financiële steun. De Koninklijke Landmacht was daardoor uitgerust met voornamelijk Amerikaans materieel. Begin jaren 60 was wel duidelijk dat de lichte tank M24 Chaffee aan het einde van zijn levensduur zat. Als opvolger was de M41 Walker Bulldog in de race. Maar de Nederlandse legerleiding overwoog

om niet één type voertuig maar een hele familie aan te schaffen. Zo konden onderhoudskosten worden gedrukt. Van deze M41 Walker Bulldog was geen familie te verkrijgen. Wel was dit het geval bij de Franse AMX-13. In Frankrijk werd dus de opvolger gevonden voor de Chaffee en de oudere Halftracks.

Nederland plaatste voor Europese begrippen een ongekend grote order. Voor de Zelfstandige Verkenningsskadrons en de divisie verkenningbataljons werd de AMX-13 lichte tank aangeschaft. In de jaren 1963-'66 werden in totaal 131 stuks aan Nederland geleverd. Naast de tank werden ook andere AMX-voertuigen gekocht, te weten een pantserrups infanterie voertuig (633), een gewondentransportvoertuig, een bergingsrupsvoertuig (34) en een artillerie stuk (82). De AMX-13 tank met 105mm kanon is de enige tank die in Nederland zowel bij de cavalerie (als verkenningstank), als bij de artillerie en de infanterie (als antitankgeschut) is gebruikt. De Nederlandse versie van de AMX 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 waardoor niet uitsluitend het kanon eleveerde maar het gehele torendak inclusief het kanon. Met deze constructie kon de AMX-13 worden uitgerust met een automatische laadinrichting, waardoor er maar drie bemanningsleden nodig waren.

Ontwikkelings- geschiedenis

De Fransen hadden sinds het einde van de Tweede wereldoorlog naarstig gepoogd de ooit zo grote defensie-

industrie nieuw leven in te blazen. Zeker tegen de achtergrond van onrust in de voormalige koloniën van Frankrijk kwamen er uit het leger verzoeken om moderne wapens. Met Amerikaanse financiële steun begon dat aardig te lukken. De Fransen beschikten ook over enig ontwerp talent op wapengebied. Centraal geleid nam het bureau DEFA (*Direction des Études et Fabrications d'Armements - Accent en s bij Etude*) het voortouw met twee gerenommeerde ingenieurs Etienne Roland en Joseph Molinié. Deze Joseph was gedurende de oorlog uitgeweken naar de Verenigde Staten en had daar de productie- en ontwerpmethoden van de tank bestudeerd. Gewapend met deze kennis kwam hij terug bij het ontwerp bureau AMX (*Ateliers de construction d'Issy-les-Moulineaux*) waar de vraag van het leger terecht was gekomen om een tank te ontwerpen die licht genoeg was om door de lucht vervoerd te worden, met het oog op overzeese inzet, en zwaar genoeg bewapend om ander pantser uit te schakelen. Deze ontwerpfase startte in 1947 en al in het volgende jaar werden 12 prototypes gebouwd ten behoeve van tests. In 1950 had het Franse leger het AMX-ontwerp geaccordeerd en ook in de Verenigde Staten gaf men hiervoor groen licht.

Op 14 juli 1951 toonde het 8e regiment Huzaren tijdens het grote defilé over de Champs Elysee de nieuwe tank aan het publiek. In totaal werden er tussen 1952 en 1958 ongeveer 1200 AMX-13 uitgeleverd aan het Franse leger. Voor intern gebruik en voor de export werd doorontwikkeld, onder andere door verbeteringen aan het onderstel, de toren en aan de zwaarte van het geschut. Uiteindelijk resulteerde dat in een ongekend groot exportsucces naar tenminste 31 landen over een periode van 40 jaar.

INGEZONDEN BRIEF AMX-13

Van ons trouwe vriend dhr P. Scharp ontving de redactie de volgende aanvulling op het artikel over de AMX-13 van het NMM, die we de lezer niet willen onthouden.

Het artikel over de AMX-familie riep bij mij oude herinneringen op. Begin september 1960 werd ik als jong luitenant overgeplaatst van 102 Tdzwhrstcie in Wezep naar de Inspectie van de Technische Dienst in Den Haag en tewerkgesteld bij de Sie Geschut, Wapens en Instrumenten. Vrijwel meteen werd ik aangewezen om met een delegatie mee te gaan naar Frankrijk om de AMX lichte tank met 105 mm kanon te gaan bestuderen. De vrouw van de vaandrig die de hydrauliek zou bestuderen was uitgerekend voor de periode van de dienstreis en "dus" mocht ik het overnemen. Degenen die de keuze moesten maken vonden de tank met 90 mm kanon een proppenschiet, Het projectiel van het 105 mm kanon gaf na treffen een redelijke uitschakelingskans. Achteraf gezien begrijp ik niet dat de gebruikers niet hebben aangedrongen op een afstandmeter. Het kanon was zeer zuiver maar gaf een lage aanvangssnelheid, waardoor de trefkans erg afhankelijk werd van de geschatte afstand. Die lage aanvangssnelheid was noodzakelijk omdat anders de terugstootkrachten te groot zouden worden. Enige jaren later was ik aanwezig bij een nachtschietoefening in Bergen-Hohne. Het doel werd verlicht met lichtgranaten vershoten met een mortier. Een van de tanks had een treffer, de lichtgranaat was kort daarna uitgebrand maar de tankcommandant vuurde nogmaals, weer een treffer. Ik vroeg aan een van de officieren hoe dat mogelijk was. Antwoord; "Als je maar niet aan de richtgreep komt is het tweede schot altijd raak". De term Koekoekstank heb ik in Nederlandse kringen veelvuldig horen gebruiken, dat onze Duitse vrienden daar de initiator van waren heb ik nooit eerder gehoord. Waarvan acte.





VAN TWEE- NAAR DRIEDIMENSIONAAL HR. MS. KAREL DOORMAN (R81)

DOOR WIM TAKKEN

Ik val aan, volg mij! Gesteld wordt dat schout-bij-nacht Karel Doorman met deze woorden in 1942 in de Javazee voorop ging in de strijd tegen de Japanners¹. Hij ging met zijn schip, Hr. Ms. De Ruyter, ten onder. Dit artikel gaat niet over deze Nederlandse zeeheld zelf, maar over een naar hem genoemd schip.

Mensen, vooral mannen, van “een zekere leeftijd” kennen ze nog wel, kartonpapieren bouwplaten. In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw kon je die kopen bij speelgoedwinkels, boekhandels en gespecialiseerde hobbywinkels. Het aanbod was destijds breed, van auto's tot schepen en van vliegtuigen tot gebouwen. Ik heb me in die tijd met name gewaagd aan vliegtuigen en schepen. Vaak ging dat best wel goed, maar soms wilde het ook niet lukken en vloog zo'n mislukt vliegtuig

uit frustratie letterlijk te pletter tegen de muur. Toen ik zo'n tien jaar geleden met pensioen ging, ben ik me weer eens op deze hobby gaan oriënteren. Ik ontdekte op Internet dat er nog steeds heel veel bouwplaten worden aangeboden. Zo raakte ik in Zeist verzeild op de zolder van een leeftijdgenoot die in bouwplaten handelt. Hij had daar diverse gebouwde modellen van vliegtuigen en schepen staan en hangen, bij hem heb ik toen mijn eerste bouwplaten aangeschaft. Ik had daar ruim veertig jaar niet meer naar getaald. Hoewel mijn vrouw daaromtrent nog wel eens haar twijfels heeft, ben ik tegenwoordig gezegend met iets meer geduld dan in mijn tienerjaren. Het bouwen van de vliegtuigen en schepen ging me daarom redelijk goed af. Zo zijn de schepen Rotterdam, Nieuw Amsterdam, Statendam en Titanic en de vliegtuigen DC-9 en

Lockheed Constellation succesvol getransformeerd van twee- naar driedimensionaal.

Van vroeger wist ik ook nog dat mijn oudere broer Nederlands enige vliegdekschip ooit, de Karel Doorman,



had gebouwd. Dat model bleek in Zeist ook nog te koop te zijn in twee schalen, namelijk 1: 350 en 1: 250. Ik besloot voor de kleinere uitvoering te gaan. Vervolgens ben ik op Internet naar een bouwverslag gaan kijken. Ik zag foto's van onderdeeljes voorbij komen die met een pincet moesten worden vastgehouden om daar weer iets anders aan vast te kunnen plakken. De schrik sloeg me wel een beetje om het hart en ik heb mijn 1: 350 bouwplaat spoorlags omgeruild voor een 1: 250 uitvoering. En ook dat werd nog lastig genoeg! Een Grumman Tracker, hoe klein ook, bestaat ook nog uit vijf onderdelen en dan laat ik de dek voertuigen die de vliegtuigen over het dek manoeuvreren nog onbenoemd. Het vliegdekschip wordt vergezeld door onderzeebootjager Zr. Ms Drenthe en daarnaast heb ik ook nog de jager Zr. Ms. Zeeland gekocht. Op Internet had ik al verschillende keren gezien dat mensen ook een zee nabouwen. Het leek mij dus wel leuk om ook mijn schepen in een zee te laten varen. Een stuk dakisolatie uit een container in de buurt vormde de basis voor mijn zee. Daarin moet je dan golven uitsnijden en daarna moet je een goeie kleur van zeewater met ook wat diepte zien te bereiken. Met plakkaatverf in de kleuren zwart, wit, groen en diverse kleuren blauw met een afwerklaag van blanke lak bereik je het gewenste effect. Ik had het nog nooit gedaan, maar ik ben best wel tevreden met het resultaat.

1 Noot redactie: Ik val aan, volg mij, is een vrije vertaling van het oorspronkelijke bevel "All ships follow me"



GAMECHANGER

Een beetje een hippe woord: *gamechanger*, maar er is volgens mij geen goed Nederlands equivalent voor. *Paradigma shifter* klinkt immers nog ongemakkelijker. Een *gamechanger* is een persoon of ontwikkeling die voor een radicale omslag zorgt. Regelmatig worden *gamechangers* prematuur benoemd. Dan blijkt de ontwikkeling of persoon toch niet zo doorslaggevend als werd verwacht. In de politiek, sport of economie worden vaak *gamechangers* aangewezen. Sigrid Kaag – wie kent ze nog – werd bij haar aantreden als partijleider van D'66 in 2020 zo genoemd. Ze zou de eerste vrouwelijke premier van ons land gaan worden en het aanzien van de politiek totaal veranderen. En hoewel ze zetelwinst wist te behalen, is er van dat *game changen* niet zoveel terecht gekomen. Kaag bleek toch vooral goed in oude politiek en ging uiteindelijk af door de zijdeur. Sommige *gamechangers* hebben zich wel waargemaakt. Uber heeft bijvoorbeeld de taximarkt snel en grondig veranderd, net als Airbnb de hotelmarkt. Ook in de militaire wereld komen *gamechangers* voor. Buskruit, de tank of de atoombom, om er maar een paar te noemen. Conflicten kunnen *gamechangers* zijn. Zo was de wereld nooit meer dezelfde na – pak 'm beet – de Mongoolse expansie onder Genghis Khan of de Tweede Wereldoorlog. Ik meen dit keer een klein *gamechangertje* te hebben ontdekt. Ging het in deze column de laatste maanden vaak over de oorlog in Oekraïne, nu kijken we ook even naar het hernieuwde conflict tussen Israël en de Palestijnen. Dat eeuwige gevecht is een *gamechanger* in die zin, dat de oorlog in Oekraïne – daar is ie weer – daardoor wel eens definitief in het voordeel van Poetin zou kunnen worden beslist. De oorlog in de Gaza-strip is, zoals iedereen met een beetje interesse wel weet, een vrij doorzichtige poging van Iran om de Abraham-akkoorden om zeep te helpen en tegelijkertijd de grote (Amerika) én de kleine (Israël) satan te destabiliseren. Dat er duizenden en duizenden Palestijnen bij omkomen vinden Iran en zijn gewillige beulen Hamas en Hezbollah niet interessant. Het gaat immers primair om het vernietigen van Israël en alle Joden die er wonen. De heropleving van het wapengekletter heeft een ingrijpende invloed op de oorlog in Oekraïne. Waar Zelensky er tot 7 oktober heel aardig in slaagde de aandacht van de wereld te vangen, is hij nu al maanden niet meer op een voorpagina verschenen. De Verenigde Staten, die de kar daar trekken, zijn nu even ergens anders mee bezig. Maar liefst twee vliegdekschepen zijn naar het Midden-Oosten gedirigeerd om escalatie te bezweren. Vliegtuigen en schepen met munitie en reservedelen worden in Tel-Aviv en Haifa gelost. Poetin ziet dit alles glimlachend aan. Hij hoeft niet meer te doen dan de bestaande frontlijnen intact te houden – wat hem vrij goed lukt – en te wachten tot zijn vriend Trump over een jaar weer aan de macht komt. Dan wordt de grootschalige Amerikaanse steun ingetrokken en is het lot van Oekraïne bezegeld. Want de Europese Unie kan niet eens de beloofde 155 mm artilleriegranaten leveren (omdat de Europese wapenfabrieken het eenvoudigweg niet aankunnen), laat staan dat ze in meer behoeftes kunnen voorzien. En dat gaat niet snel veranderen. Iran en Hamas vergaderen regelmatig in, en met Moskou. Dat is geen toeval. Die combi zou wel eens een *gamechanger* kunnen zijn.



Een leven lang luchtvaartenthousiast

De autobiografische luchtvaartmemoires van Willem Hefferich



General Dynamics F-16A Fighting Falcons van de First Fighter Wing van de Koninklijke Luchtmacht tijdens het oefenen van het vliegverbod boven Bosnië-Herzegovina in augustus 1994.
Foto genomen boven de Adriatische Zee vanuit een Boeing KC-135E Stratotanker van de Amerikaanse Blauwe Air National Guard.

BOEKBESPREKING

“VAN IEDEREEN EN NIEMAND”

Op woensdag 26 oktober vond de boekpresentatie plaats van de handelseditie “Van iedereen en niemand” plaats. Het boek beschrijft de geschiedenis van de helikopter binnen de Nederlandse krijgsmacht. Auteur Rolf de Winter overhandigde het eerste exemplaar aan Commandant der Strijdkrachten generaal Onno Eichelsheim.

Behalve de overhandiging werd de dag opgeluisterd door vier sprekers. De Winter lichtte kort de hoofdlijnen van zijn onderzoek toe. Generaal-majoor-vlieger b.d. Theo ten Haaf, Commandeur-vlieger waarnemer b.d. Gerhard Polet en commodore-vlieger Pier Schipmolder bespraken het verleden, heden en toekomst van de helikopter en de bijbehorende eenheden. Dr. Rolf de Winter is senior wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) en daarnaast o.a. ook Voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie “Mars et Historia”. Militair historicus De Winter promoveerde deze zomer aan de Universiteit Utrecht op zijn dissertatie over de moeizame invoering van

helikopters bij de Nederlandse krijgsmacht in de periode 1945 tot 2020. Uit de dissertatie en het boek blijkt dat de militaire helikopter lang een ondergeschoven kindje in het wapenarsenaal van Nederland was. Het duurde lang voordat de legerleiding en krijgsmachtdelen overtuigd waren van de mogelijkheden en voordelen van dit wapensysteem. De Landmacht hield zich vooral bezig met tanks en pantservoertuigen, de Luchtmacht met straaljagers en de Marine met schepen. Hierdoor kreeg de invoering van deze gecompliceerde en onderhoudsgevoelige hefschroefvliegtuigen geen hoge prioriteit bij Defensie. In de jaren 50, werd het hefschroefvliegtuig c.q. helikopter nog gekscherend slagroomklopper of wentelwiek genoemd en beschikten de verschillende krijgsmachtdelen niet eens over een visie wat deze innovatieve technologie kon betekenen voor hun operationele optreden. Bij de Marine en de Landmacht werden wel enige helikopters aangeschaft, maar hun taken waren beperkt. Vanaf de jaren 90, werd dit anders, mede als gevolg van out-of-area operaties van Defensie,

komt de helikopter steeds meer in de belangstelling te staan en krijgt het de waardering die het verdient. Vooral de aanschaf van bewapende helikopters en grote transporttoestellen betekende een trendbreuk met het verleden en kunnen worden beschouwd als echte gamechangers in die tijd. Tegenwoordig zijn helikopters niet meer weg te denken uit de gereedschapskist van Defensie en worden ze o.a. gebruikt als wapenplatform, voor onderzeebootbestrijding, gewondentransport, search and rescue opdrachten, verkenningen en vooral ook logistieke taken. Verderop in zijn boek beschrijft De Winter o.a. de oprichting van de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV), de Luchtmobiele Brigade en het Defensie helikopter Commando (DHC) en plaatst deze ontwikkelingen in het politiek militaire kader van die tijd.

De helikopter en de Nederlandse krijgsmacht, 1945 – 2020. Boom Uitgevers, 384 blz. € 39,90.

De handelseditie van ‘Van iedereen en niemand’ is verkrijgbaar in de (online) boekhandel.

“EEN LEVEN LANG LUCHTVAARTENTHOUSIAST”

De autobiografische luchtvaartmemoires van Willem Helfferich

In de bijna 42 jaar dat Willem Helfferich hoofdredacteur was van het tijdschrift “Onze Luchtmacht” van de gelijknamige Koninklijke Nederlandse Vereniging (KNVOL) maakte hij een groot aantal foto's en reportages over de militaire luchtvaart. In Nederland, maar ook in vele andere landen. In de 15 jaar daarvoor was hij ook al actief en die passie zet zich voort tot op de dag van vandaag. Het boek omvat daarom de periode van 1964 tot 2023. In zijn boekwerk geeft hij de lezer een indruk van de meest memorabele momenten uit zijn lange carrière als luchtvaart

journalist. Hij laat zien hoe de militaire luchtvaart zich in die 60 jaar heeft ontwikkeld. Het heeft geresulteerd in een omvangrijk boek van 824 pagina's, waarin meer dan 5000 foto's zijn opgenomen. Daarmee is het een uniek werk dat zijn weerga niet kent. Alle belangrijke militaire vliegtuigtypen passeren op de foto's de revue tijdens reportages in binnen- en buitenland en beroemde NAVO-oefeningen zoals de Tactical Weapons Meet, Tiger Meet, Royal Flush, Bulls Eye, Big Click, Tactical Air Meet en Frisian Flag. Maar ook tijdens uitzendingen, zoals naar Bosnië en Afghanistan. Ook de geleide wapens worden niet vergeten zoals de Nike Hercules, Hawk, Stinger, Patriot

en NASAMS. Hij heeft tijdens zijn reportages vele militairen ontmoet en veel van deze mensen worden dan ook met naam en toenaam vermeld in zijn boek. Lezers kunnen het boek bestellen door € 85,- over te maken op rek.nr. NL58 INGB 0002 1577 11 t.n.v. W.F. Helfferich, onder vermelding van uw adres met postcode! Het boek wordt gratis thuisgestuurd. Als u uw e-mailadres ook daarbij vermeldt wordt u via track and trace op de hoogte gehouden over de aflevering. Houd daarbij de postbode in de gaten, want met 824 pagina's (6 cm dik!) en een stevig kartonnen omslag past dit boek niet in de brievenbus!

VRIENDENDAG

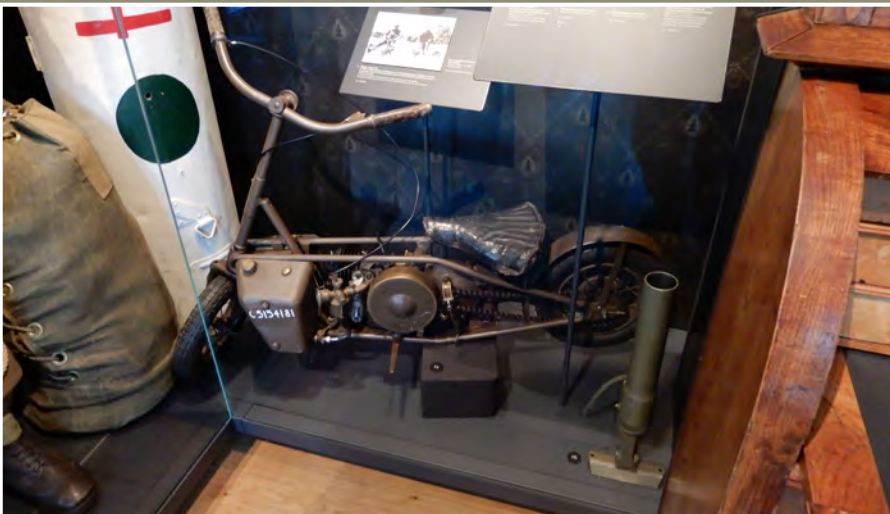
"HARTENSTEIN" OOSTERBEEK ZATERDAG 7 OKTOBER 2023

De monumentale Villa Hartenstein, tijdens de Slag om Arnhem (1944) het Brits hoofdkwartier, was het decor van de Vriendendag van de SVNMM. Op het programma stond niet alleen een bezoek aan het Airborne museum, maar ook een lezing over Luchtmobiel optreden, gevolgd door een perimeter wandeling langs nog steeds zichtbare sporen van de Operatie Market Garden. De perimeter was een hoefijzervormige verdedigingsgordel rondom Oosterbeek, waarin de Britse en Poolse parachutisten zich tijdens de Slag om Arnhem hadden teruggetrokken. In dit gebied hielden de geallieerden negen dagen stand onder voortdurende Duitse aanvallen. Op 25 september 1944 werd duidelijk dat geallieerde grondtroepen ten zuiden van de Rijn, hen niet meer op tijd konden bereiken. De overgebleven geallieerde luchtdingseenheden moesten zich terugtrekken over de Rijn. Ongeveer 2400 militairen maakten de oversteek naar veilig gebied. Geneeskundig

personeel en de gewonden bleven achter. 6500 Britse en Poolse militairen werden krijgsgevangen gemaakt en in totaal 1900 militairen sneuvelden tijdens de Slag om Arnhem. Ook de burgerbevolking had zwaar te lijden tijdens deze slag en bracht deze dagen door in kelders en het omringende bos. Ook hier vielen slachtoffers. Oosterbeek werd zwaar beschadigd door de oorlogshandelingen en na de slag moest de bevolking evacueren naar elders. Tijdens de wandeling waren in het terrein nog duidelijk sporen uit de oorlog zichtbaar zoals enkele schuttersputten, beschadigde gebouwen e.d. De tour ging o.a. langs Hotel Schoonoord (toen hospitaal), Hotel Tafelberg (destijds hoofdkwartier Veldmaatschappij Model) en de Hervormde Kerk aan de oever van de Rijn van waaruit het restant van de Britse en Poolse exfiltreerden richting bevrijd gebied. Al met al kijken we terug op een geslaagde Vriendendag. Wordt vervolgd!

(Foto's Chris v.d. Meij)





KERSTGROET MOSTAR OOST (VM) JOEGOSLAVIË

DECEMBER 1993

UNITED MILITARY OBSERVER (UNMO) TEAM MIKE FIVE

BESTE FAMILIE,

Het zijn hectische dagen alhier in Oost Mostar. Ik noem specifiek Oost Mostar, immers in West Mostar (het Kroatisch gedeelte) is basically niets aan de hand. Daar zijn de winkels open daar rijden auto's daar is elektriciteit en stromend water.... en dat hebben wij niet hier in Oost Mostar.

Ons team (Zweedse team leader, Deen, Brit, Nieuw-Zeelander, Bangladeshi, en ik) heeft een gedeelte van een huis gehuurd van onze landlord hier in het Moslim gedeelte. En zoals je wellicht al hebt kunnen lezen in mijn vorige brieven is er een hevige strijd tussen de Kroaten en de Moslims, tussen West en Oost met de rivier de Neretva als de scheidslijn. Er zijn nog wel enkele bruggen die over de rivier intact zijn gebleven, maar de belangrijkste brug, de Stari Most, is door de Kroaten tussen de oevers uitgeschoten. Die brug was de ziel van Mostar! Immers Stari Most betekent oude brug waarvan uiteraard Mostar is afgeleid. De mensen liepen op straat te huilen nadat de brug was ingestort, diep triest.

De Neretva is hemelsbreed 600 meter van ons huis vandaan, dus we wonen 600 meter van het front en dat merken we dag en nacht. Er wappert een UN vlag voor ons huis aan een vlaggenmast en met de strijdende partijen is afgesproken dat er binnen een straal van 300 meter niet wordt geschoten. Wij merken bijzonder weinig van deze afspraak en het huis ligt permanent onder vuur. Er zitten

honderden kogelgaten in de buitenmuur en alle ramen zijn met zandzakken gebarricadeerd, zodat we binnen relatief veilig zitten.

Vorige week viel er een 105 mm granaat op het dak van het schuurtje naast ons huis, na de explosie bleek dat er geen splinter glas meer in de sponningen zat van ons huis aan de westkant. Overigens na krateranalyse bleek het projectiel van Servische kant te zijn gekomen. Die Serviërs bezetten het gedeelte aan de oostkant van de Moslim "pocket". Geen enclave, immers het ruige bergachtige terrein aan de noordkant grenst de "pocket" af.

Iedere ochtend gaat een van ons team naar het "ziekenhuis" (is een oud laboratorium) en vraagt om de lijst met gewonden en gesneuvelden van de dag ervoor. Iedere ochtend heb ik (ik doe dit vaak) een lijstje met bijzonderheden van de gewonden en bijna iedere dag zijn er gesneuvelden en vaak onder de burger bevolking. Gisteren kwam er een local onze accommodatie binnenrennen met de mededeling dat er iemand door een sniper was geraakt. Samen met de Britse marinier renden we ongeveer

400 meter naar het slachtoffer die in een enorme plas bloed lag. We hebben beiden getracht de man te helpen maar het mocht niet baten, hij gleed onder onze handen de eeuwigheid in. Vandaag kwam dezelfde local weer binnen rennen en toen betrof het zijn moeder die was geraakt door een sniper, deze keer konden we rijden met onze gepantserde GMC. Toen we (wederom met mijn Britse vriend) vlakbij waren klonk er een enorme knal en werd het bijrijders raam door een .50 inslag uit een scherpschutters geweer volledig verbrijzeld. Ik had geen aanmoediging nodig om het gaspedaal diep in te drukken. In allerlei redenen we de getroffen vrouw voorbij en stopte ik de auto achter een schuur. Mijn Britse maat ging onmiddellijk de auto uit om te plassen. Later vertelde hij dat hij anders in z'n broek had geplast. Ik vertelde hem uit de auto te blijven, want die moest ik nog draaien, en het had geen zin om beiden "exposed" te zijn. Gedurende het draaien werd de auto nog een aantal keren geraakt door klein kaliber patronen. Nadat we terug waren gereden en de vrouw hadden opgepikt, doorgereden naar het ziekenhuis. Zo even gehoord dat ze niet is doodgebloed, Thanks God!

Vanavond begeleiden we een team van UNICEF bij een vaccinatieprogramma. Kortom drukke dagen.

We hopen met de jaarwisseling een staakt-het-vuren te kunnen bewerkstelligen. Hopelijk gaat dat lukken.

Doe voorzichtig met vuurwerk in Nederland, levensgevaarlijke rotzooi is het.

Tot gauw
Paul van Harten



OPROEP VOOR KOPIJ

Het voorjaarsnummer 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 M.T. Kloosterman
De Heer I. Palies
De jongeman M. Hols
De Heer Th. Borgdorff
De Heer P. van Hulst
Mevrouw J. Rethans
Mevrouw M. Top
De jongeman I. Elemans
De Heer C. Legemaat
Stichting Historische Collectie Korps
Nationale Reserve

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



