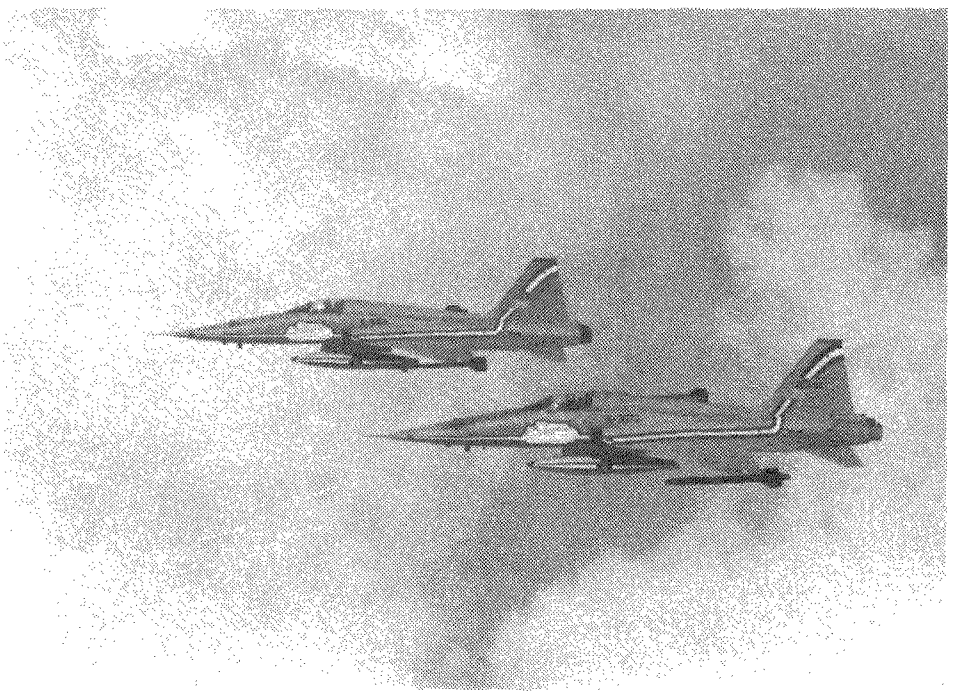
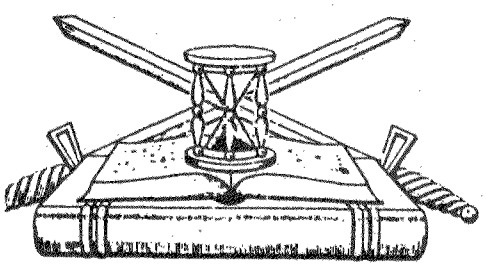
MARS *et* HISTORIA

75-JAAR MILITAIRE LUCHTVAART
1913-1988



22e Jaargang nummer 4 -juli/augustus



ORGAAN
van de Nederlandse Vere
ter beoefening van de Mi
Historie. Opgericht 20 aug
1966. Verschijnt 6 x per j

Beschermheer: Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden.

SAMENSTELLING VAN HET BESTUUR:
Voorzitter: H. Muller, **Vice-Voorzitter:** F.J. van Lier, **1e Secretaris:** Mevr. P.H.Th. Dumon, **Penningmeester:** drs. J.A. Bom, **2e Secretaris:** E.W. van Popta, **Leden:** Jhr.Mr. D.J.H.N. den Beer Poortugael, J. van den Berg, B.C. Cats, H.F. Fabri, C.N. Nicolas, Mr. Ch.L.M. Schaepman.

ADRESSEN DAGELIJKS BESTUUR:
Voorzitter: Willem III-laan 14, 4835 LB Breda, tel.: 076-653239. **Vice-Voorzitter:** Herenstraat 9, 4116 BK Buren. **Secretaris:** Aart van der Leeuwlaan 56, 2624 LD Delft, tel.: 015-567564. **Penningmeester:** Storm van 's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, tel.: 01751-18624. De contributie bedraagt per jaar min. *f* **35,00**, te storten op rek.nr. 65.82.12.125 van de Nederlandsche Middenstandsbank te Wassenaar, t.n.v. de Nederlandse Vereniging van Militaire Historie of op giro **29 40 790** van de N.V.M.H. te Wassenaar.

SAMENSTELLING REDAKTIECOMMISSIE:
J. van den Berg, H.F. Fabri, E.W. van Popta.
Redaktie-adres: Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE Rijswijk (Z.H.), tel.: 070-937425.

Ledenadministratie: EW. van Popta, Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE Rijswijk (Z.H.), tel.: 070-937425.

AFDELINGSCORRESPONDENTEN:

(1) 'KRIJGSGESCHIEDENIS, KORPSGESCHIEDENIS KL' vóór 1813 olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Smaragdhorst 185, 2592 RJ 's-Gravenhage, 070-855821
ná 1813 olv E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade (gem. Nuth) 045-242962

(2) 'TRADITIES EN CEREMONIEEL' olv P. van der Burg, Hoofdstraat 94, 3972 LC Driebergen 03438-17588

(3) 'UNIFORMKUNDE' olv F.A.Th. Smits jr., Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg 070-873961
M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn 055-661706

(4) 'RIDDERORDEN EN ONDERSCHEIDINGEN' olv H.G. Meyer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray 04780-82992
B.W. Wagenaar, Händelstraat 18, 1901 VA Castricum 02518-53084

(5) 'MILITAIRE EMBLEMEN' olv. B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum 02159-13563
C. van Ekeris, Anslostraat 183, 2533 KD 's-Gravenhage 070-886566

(6) 'WAPENS EN MUNITIE' olv J. Lenselink, Oxfordlaan 49, 2314 EB Leiden 071-894012

(7) 'MILITAIRE MUZIEK' olv mr. R.A. Schimmel, de Mildestraat 57, 2596 SW 's-Gravenhage 070-246568

(8) 'OVERZEESE VERSTERKINGSWERKEN MET NEDERLANDSE HISTORIE' olv A.F. Lancker, Beilerstraat 89, 9401 PE Assen 05920-18

(9) 'MARITIEME GESCHIEDENIS' olv M.K. Za man. Ds. Van den Boschlaan 225, 2286 Rijswijk (Z.H.) 070-946

(10) 'NAPOLEONTICA' olv. Joh. Schaede, Wouv manstraat 3III, 1071 LW Amsterdam 020-6624

(11) 'TWEEDE WERELDOORLOG' olv J.H. Berlem J.F. Kennedylaan 70, 2324 EX Leiden 071-3157

(12) 'MILITAIRE EN CIVIELE MINIATUURFIGUR olv. C. Frazer, H. Cleyndertweg 461, 1025 Amsterdam 020-368

(13) 'VAANDELS EN STANDAARDEN' olv Kl. Sie ma. 'Nij Midgaard', Woelwijk 1, 9255 Tytsjerk 05118-2

(14) 'EERSTE WERELDOORLOG' olv dr. F. Snapj Burg. Patijnlaan 136, 2585 BM 's-Gravenha

(15) 'KONINKLIJKE MARINE' tijdelijk olv M.K. Za man, Ds. Van den Boschlaan 225, 2286 Rijswijk 070-946

(16) 'MILITAIRE GENEALOGIE' olv G. van Zuijd Dennenlaan 12, 7313 AM Apeldoorn 055-553

(17) 'MILITAIRE FOLKLORE' olv F.W. van Steen, L Cachetstraat 2, 3851 ZE Ermelo 03417-51

(18) 'MILITAIRE VOERTUIGEN EN TANKS' olv M van der Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK Gravenhage 070-634
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 Heemstede 023-291
W. den Dunnen, Hendrik Hamelstraat 58, 2 VM 's-Gravenhage 070-834

(19) 'KONINKLIJKE LUCHTMACHT' olv J. van Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda 01820-34
Dr. P.C. Boer, Waterklaver 2, 2804 PN Gou 01820-35

(20) 'KNIL' olv. C.A. Heshusius, Van Alkemade 350, flat 316, 2597 AS 's-Gravenhage 070-248

(21) 'MILITAIRE BIBLIOGRAFIE TIJDSCHRIFT olv Drs. M.J. Lohnstein, Heemskerklaan 6881 ES Velp 085-618

(22) 'MILITAIRE GEDENKTEKENS EN MONUM TEN' olv J. Albarda, Lindenheuvel 12A, 1217 Hilversum 035-46
drs. J.A. Bom, Storm van 's-Gravesandeweg 2242 JB Wassenaar 01751-18

(23) 'KORPS MARINIERS' olv drs. J. Nuis, G Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarder 02159-46037

★

Reeds verschenen nummers kunt U, zolang voorraad strekt, aanvragen bij de heer J. van den B Cronestein 85, 2804 EL Gouda.
Losse nummers, inclusief portokosten *f* 6,75, ove maken aan de penningmeester. Het vierde Lustr nummer (nr. 5/86): *f* 12,50, inclusief portokosten

MARS *et* HISTORIA

De 'NEDERLANDSE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE MILITAIRE HISTORIE', opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij K.B. no. 50 van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de studie van geschiedenis, ceremoniëel, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

VAN DE REDAKTIE

Dit speciale thema-nummer, 75 jaar Militaire Luchtvaart, werd verzorgd in nauwe samenwerking met het correspondentschap 'Koninklijke Luchtmacht'.

INHOUD

F.J. van Lier: Militariade
W. Schoenmaker: 'De opgeblazen start van een nieuw wapen'
B.C. Cats: De petemblemen van de Koninklijke Luchtmacht
J. van den Bergh: Twee unieke aanwinsten voor het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg
W. den Dunnen: 75 jaar Koninklijke Luchtmacht en 60 jaar DAF
Ir. M. Schep: De Nationaliteitskentekens van het ML-KNIL
Boekbespreking
Bestuursmededelingen:
Algemene ledenvergadering op 5 november 1988; jaarverslag van de secretaris; financieel overzicht van de penningmeester; najaarsexcursie naar Maastricht op 1 oktober 1988; historische uniformkalender 1989.

RICHTLIJNEN VOOR DE INZENDING VAN KOPIJ

1. Tekst

a. Onder de titel: naam auteur met eventuele titel.
b. Kopij typen op A-4 met anderhalve regelafstand.
c. Marge ca. 5 cm.
d. Pagina's bovenaan doorlopend nummeren.
e. Bij latere tussenvoegingen van pagina's nummer van voorgaande pagina gevolgd door letter (a, b, enz.).
f. Spelling: voorkeurspelling (Van Dale/ Woordenlijst Spellingscommissie).
g. Opnieuw typen van een pagina, in geval van veel doorhalingen/wijzigingen/correcties.

2. Illustraties

a. Foto's zwart/wit, glanzend; formaat 9 x 12 of 13 x 18 (ook kleurenfoto's, geen negatieven of dia's).
b. Op de achterzijde vermelden: Mars et Historia/naam auteur/nummer waarmee in de tekst naar de afbeelding wordt verwezen.

3. Inlevering kopij

Redaktieadres: Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE RIJSWIJK (ZH), tel.: 070-937425.

Bij voorbaat dank voor Uw medewerking.

Op de voorkant:
'Double Dutch', het demonstratieteam van 314 squadron vliegt met de NF-5. (Foto-KLu)

MILITARIADE

Een tweemaandelijkse rubriek vol wetenswaardigheden, voor U en met U verzameld door F.J. van Lier, Herenstraat 9, 4116 BK Buren (Gld.).

1. In verband met het 75-jarig bestaan van onze Koninklijke Luchtmacht zullen we bij wijze van uitzondering deze rubriek geheel in het teken van dat jubileum zetten. Andere berichten en nieuwtjes wachten tot de volgende keer. Ik hoop dat U daar begrip voor kunt opbrengen.
2. Vanaf half juli is er in het Luchtvaartmuseum Aviodome op Schiphol een foto-expositie met als onderwerp '75 jaar militaire luchtvaart in Nederland'. Naast de geheel herziene en daardoor nog interessantere historische expositie is er in ons eigen Militaire Luchtvaart Museum een boeiende tentoonstelling van kunstwerken met als onderwerp de militaire luchtvaart. Alle reden om deze zomer nog eens richting Soesterberg te gaan!
   In het voorlichtingscentrum van Defensie aan de Kalvermarkt in Den Haag is de tentoonstelling 'Luchtalarm' te bezichtigen. Als ik me niet vergis heeft ons bestuurslid Van den Berg een zeer groot aandeel gehad in de totstandkoming van deze expositie, die half oktober naar het Aviodome zal verhuizen.
3. Zoekt U emblemen, uniformen of uitrustingsstukken van de KLu en had U daarvoor naar 't Prinsen Antiekhof willen gaan, mag ik U dan attent maken op het nieuwe adres van deze militariazaak. Nu gevestigd op het adres: Piet Heinstraat 125, Den Haag. Openingstijden di. t/m vrij. 10.00-17.30 uur, za. 10.00-16.30 uur. Tel.: 070-648276. De familie Retel wensen wij veel succes in de nieuwe zaak.
4. Aan de Leeuwarder Courant van 17 juni 1988 ontlenen we het volgende - ons door de heer Sierksma toegezonden - artikelgedeelte:
   'Friesland heeft met de Leeuwarder vliegbasis een geprononceerde vertegenwoordiger van het hedendaagse krijgsbedrijf. Met haar supersonische F 16-straaljagers is de luchtmacht meer dan nadrukkelijk aanwezig in de hele provincie. Het is onvermijdelijk, dat een inwoner, die zoveel van zich doet horen, maar die aan de andere kant ook zoveel mensen werk en andere diensten biedt, zeer verschillende reacties oproept. Dat bleek ook bij het feest, dat de basis de afgelopen dagen aanrichtte om te vieren, dat Leeuwarden deze maand vijftig jaar geleden een vliegveld kreeg. De burgemeesters van de vier Waddeneilanden boden commandant Willem van Leeuwen gisteren een kunstwerk aan. Zij wilden daarmee uiting geven aan de waardering van de eilander bevolking voor de vele malen dat de Luchtmacht haar te hulp kwam.'
5. In het kader van de jubileumviering 75-jaar KLu is ook een blazerbadge uitgebracht. Een lauwerkrans, kroon, wing, het getal 75 en de woorden Koninklijke Luchtmacht vormen samen de bestanddelen van dit modieuze artikel. Te verkrijgen tegen betaling van slechts *f* 5,25 bij de WZZ op de luchtmachtonderdelen (Bron: 'De vliegende Hollander', febr. 1988).
6. Het KLu-personeel krijgt de komende jaren een nieuwe garderobe aangemeten. Ook de persoonlijke uitrusting wordt op een aantal punten drastisch verbeterd. Dat is het gevolg van de klachten van de onderdelen over kwaliteit, doelmatigheid, beschikbaarheid en comfort van de huidige kleding en PSU.
   De belangrijkste veranderingen zijn:
   - meer functionele kleding voor technisch lijnpersoneel,
   - handzamer gevechtsjas,
   - kort model windjack,
   - naamplaatjes op DT en naamlinten op GVT,

- aanpassing ceremoniële tenue,
- verbeterd type lichtgewicht regenjas en tenslotte:
- een uniform nieuwe stijl, dat lichter van kleur is.

Het geheel zal in 1992 zijn beslag moeten hebben gekregen (bron als bij 5).

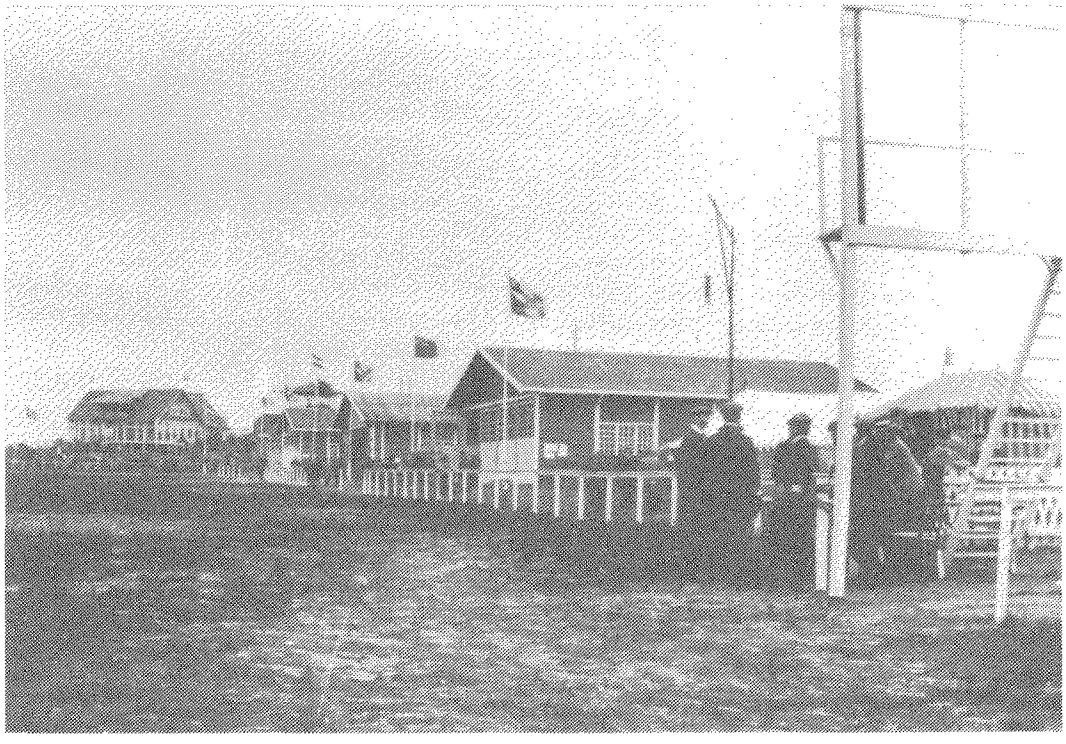
7. In het blad 'De Lansier', nr. 16 staat een aardig artikeltje over de 'Spitfire speldjes', die eind 1940 in het toenmalige Ned. Indië werden verkocht, teneinde met de opbrengst vliegtuigen te kunnen kopen. Wist U overigens, dat er verschillende typen en uitvoeringen van deze speldjes in omloop zijn geweest? Ze waren er in goud, zilver en nikkel. 'n Speciale uitvoering was er in platina met briljanten. Wilt U meer over deze speldjes weten, lees dan het orgaan van de weermacht 'Geeft Acht', tijdschrift van het KNIL, 1ste jaargang no. 18 van 30 november 1940.
8. De stichting 'Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum' geeft een nieuwe serie boekjes uit onder de titel 'Nederlandse Militaire Luchtvaart'. Hierin zullen alle vliegtuigtypen worden behandeld, die hebben gevlogen bij de Koninklijke Luchtmacht, de Marineluchtvaartdienst en de Militaire Luchtvaart van het KNIL. Per jaar verschijnen twee tot drie deeltjes. De boekjes zijn verkrijgbaar in het winkeltje van het Militaire Luchtvaart Museum en kosten *f* 5,-- per deeltje.
   Deel 1 behandelt de Fokker D. XXI (in twee boekjes),
   Deel 2 behandelt de Fokker D. VII.
   Bestellen kan ook door overmaking van *f* 8,-- per gewenst boekje op postbanknummer 413 222 of bankrekening ABN 050.42.06.508 t.n.v. H.J. de Jong te Spijkenisse, met vermelding van 'Boekje NML' plus het/de gewenste nummer(s).
9. Medio augustus zal in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg de opening plaats vinden van een fotoexpositie 'DAF-voertuigen voor de Militaire Luchtvaart'. Tevens vindt dan de presentatie plaats van een uitgave, gewijd aan die voertuigen door de directie van het 60-jarige DAF-bedrijf.
10. Dank aan de heren W.M.H. van der Flier, J. Vuijk, drs. W.H. Lutgert en L. Schuitemaker voor de toegezonden bijdragen voor deze rubriek. Zoals onder 1 al gezegd, zullen zij nog even moeten wachten op plaatsing van hun bijdragen.

WIM SCHOENMAKER

'De opgeblazen start van een nieuw wapen'

Op 1 juli 1913 werd ons leger uitgebreid met een luchtvaartafdeling (eerst LA, later LVA). De aanloop tot dit nieuwe onderdeel van onze krijgsmacht geschiedde echter reeds jaren voordat de bakermat Soesterberg haar poorten opende.

Totdat het vliegtuig als middel voor waarneming werd ingezet was het hoofdzakelijk de Cavalerie, het paardenvolk, dat gegevens betreffende vijandelijke opstellingen verzamelde. Maar ook werd, zij het nog op zeer beperkte schaal, al in 1794 vanuit de hoogte waargenomen. Op 26 juni van dat jaar was het een kapitein van het Franse republikeinse leger, die als eerste vanuit een ballon verkenningen uitvoerde, terwijl ruim 55 jaar later, in augustus 1849, zelfs bommen werden geworpen vanuit Oostenrijkse heteluchtballons, nog wel op een mooie stad als Venetië. Aan vliegtuigen, of aeroplanes, werd toen nog nauwelijks gedacht, domweg omdat bedrijfszekere motoren met een



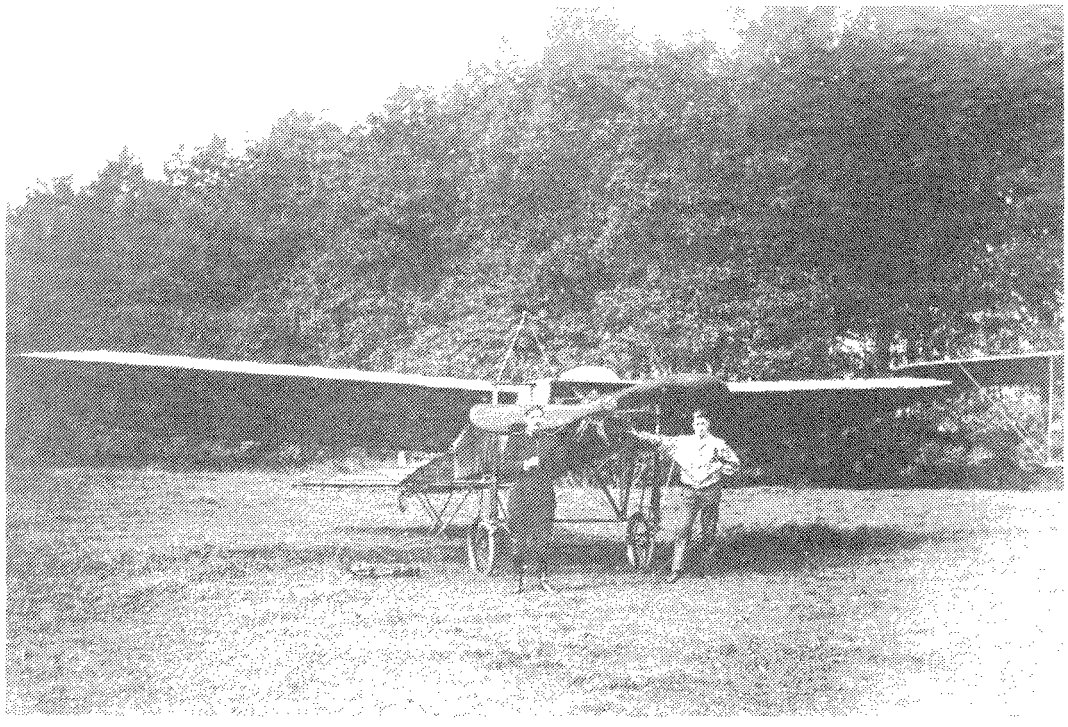
Vliegkamp Soesterberg tijdens Europese Rondvlucht, medio 1911.

aanvaardbaar gewicht volledig ontbraken. Nadat in het buitenland gunstige resultaten met militaire ballons werden verkregen besloot ook ons leger deze opgeblazen voorwerpen aan te schaffen en zo werd in mei 1886 bij het Korps Genietroepen een Ballonpark opgericht, dat met de ballon 'Kijkuit' de eerste stap zette in verticale richting. Een jaar later werd het park verdubbeld met de tweede ballon, die hoewel niet gesponsord door het dagblad van die naam toch de naam 'Telegraaf' ontving. In 1910, er was toen dus nog geen sprake van een militaire luchtvaart in ons land, kreeg onze regering uit particuliere bron het luchtscheepje 'Duindigt' aangeboden, dat in dank werd aanvaard, maar zolang opgeslagen dat de schimmel er vat op kreeg.

Op 19 oktober 1907 werd de 'Nederlandse Vereeniging tot Bevordering van de Luchtscheepvaart' opgericht. Hoewel deze vereniging geen officiële binding had met onze krijgsmacht viel toch het grote aantal militairen op in het ledenbestand. De vereniging was hoofdzakelijk tot stand gekomen dank zij de inspanningen van de lt-ter-zee 2e klasse A.E. Rambaldo, terwijl als eerste voorzitter de latere opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, kolonel C.J. Snijders, optrad. Reeds een jaar na de oprichting van de vereniging werden de eerste contacten gelegd met de legerleiding en naar aanleiding hiervan ontving de vereniging, die kort daarna omgedoopt werd tot 'Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart' en die op 14 november 1912 het predikaat Koninklijke ontving (en die sindsdien dus als KNVvL bekend staat), een subsidie van het Ministerie van Oorlog (MvO). Bovendien verscheen op 20 oktober 1909 een beschikking, volgens welke 'vrijwillige oefeningen in de luchtscheepvaart' als dienst beschouwd zouden worden.

COMMISSIE

Op 26 maart 1910 werd door het MvO de Militaire Luchtvaartcommissie ingesteld,



Henri Bakker (links) met Blériot-XI.

met als opdracht: 'Bestudering van het vraagstuk der luchtscheepvaart.' Tot die commissie behoorden onder andere de kapiteins der Genie P.J.P. van der Steur, onze eerste militaire ballonvaarder, H. Walaardt Sacré, de man die in Frankrijk bij Zodiac toezicht had gehouden op de bouw van de motorballon (luchtscheepje) 'Duindigt' en de lt der Art. W.N. Bakker, eveneens een ballonfanaat. Terwijl deze commissie met veel enthousiasme aan de slag ging geschiedde er van alles in de aviatiek, dat beslissend zou zijn voor de besluitvorming. Nog in 1910 kregen vier beroepsofficieren, waaronder lt. W.C.J. Versteegh en de lt. O.I. Leger H. ter Poorten, de gelegenheid om een bezoek te brengen aan de Belgische vliegschool 'Aviator' te St. Job in 't Goor. De twee hier genoemde officieren waren meteen verkocht. Begin 1911 kregen de lts. Versteegh, F.A . van Heyst, L.F.A. Coblijn en J. Visser toestemming om met behoud van uitkering vlieglessen te volgen. Visser viel af omdat zijn verloofde hem voor de keus stelde: 'Of de zevende hemel in met mij of met een samenraapsel van latten en linnen' en Visser besloot tot het eerste.

Versteegh ontving als eerste beroepsofficier van ons leger zijn vliegbrevet, te Oostenrijk op 2 november 1911 (Hein ter Poorten was hem voor geweest, maar die was officier bij het O.I. Leger). Van Heyst mocht zijn brevet op Soesterberg, toen nog eigendom van de Maatschappij voor Luchtvaart (Verweij & Lugard), op 31 december 1911 in ontvangst namen en Coblijn deed dat op 6 februari 1912 in Frankrijk.

Ook in 1911 zag de wereld de eerste militaire inzet van vliegtuigen. Tijdens de Italiaans-Turkse oorlog, die van september 1911 tot oktober 1912 in Noord-Afrika woedde, werden vliegtuigen ingezet voor verkenning en voor het bestoken van grondtroepen. In datzelfde jaar werd ons land aangedaan door een aantal aeroplanes, die in het kader van de Europese Rondvlucht de bedrijfszekerheid van het 'zwaarder-dan-lucht' apparaat overtuigend bewezen, alhoewel onze landgenoten Marinus van Meel en Henri Wijnmalen de tocht niet geheel volbrachten.

MANOEUVRES

Maar het allerbelangrijkste wapenfeit van 1911 voor ons land was de deelname van vliegtuigen aan de herfst-manoeuvres, die in september in ons land plaats vonden. Er was, dat zal duidelijk zijn, toen nog geen sprake van een militaire luchtvaart in ons leger, de zes deelnemende vliegtuigen waren dus volledig 'civiel' aanwezig en voor deze gelegenheid ingehuurd, evenals trouwens de aviateurs. Die zes waren, met toevoeging van het vliegtuigtype:

- res. lt. J. Labouchère met 2-zits Zodiac;
- ill lt. der Art. O.I. H. ter Poorten met 2-zits Brouckère;
- res. sgt. F. Lütge met 1-zits Blèriot;
- dpl.sgt. H. Bakker met 2-zits Blèriot;
- dpl. sgt. M. van Meel met 2-zits Farman militaire;
- J. van Bussel met 2-zits Blèriot.

Op een weiland nabij de herberg 'de Pettelaar', circa 2 km ten zuiden van 's Hertogenbosch, was een provisorisch vliegkamp ingericht, compleet met wagenpark en hangars. Het KNMI was aanwezig om met behulp van loodsballons weerprognoses op te maken, hoewel men al direct aanvoelde, dat een eigen meteorologische dienst een vlotter verloop van berichtgeving mogelijk zou maken. Het zal duidelijk zijn, dat juist vanwege de weersinvloeden de inzet van de vliegtuigen werd beperkt, maar het is in dit verband tekenend, dat twee aanwezige ballons, die eigendom waren van de NVvL, in het geheel niet ingezet konden worden, een gegeven, dat in de uiteindelijke rapportage niet vergeten zou worden. In die rapportage komt een aantal belangrijke gevolgtrekkingen naar voren:

a. aan één van de vluchten van Labouchère werd deelgenomen door lt-gen. C.J. Snijders, die als waarnemer uit de eerste hand de waarde van het vliegtuig vast kon stellen;
b. aangezien in de financiële regeling het risico van beschadiging geheel voor rekening van de eigenaar van het vliegtuig (dus de aviateur) kwam, haalde men het niet in zijn hoofd om bij enigszins sterke wind op te stijgen, zodat in dit geval alleen onder fraaie weersomstandigheden opgestegen werd;
c. ten gevolge van de vochtige uiterwaarden en landerijen trad bij zonneschijn veel remous (luchtdwarrelingen) op, hetgeen een stabiele vlucht bij deze primitieve vliegtuigen sterk verhinderde. Om die reden werd dan ook uitsluitend bij zons-op- en ondergang gevlogen;
d. zowel de vliegers als waarnemers waren ongeoefend in de verkenningstaak;
e. duidelijk is geworden dat van alle ingezette types de Zodiac het meest geschikt was voor de militaire taak, met de Farman als goede tweede. De Blèricots bleken minder geschikt;
f. evenzo werd duidelijk dat de voorkeur uitging naar een 2-zits type.

Het is in de slotreportage ook tekenend, dat het vliegterrein te Ede, net als Soesterberg eigendom van de MvL, werd genoemd als meest ideale terrein voor een te vormen luchtvaartafdeling. De reden, dat uiteindelijk aan Soesterberg de voorkeur werd gegeven moet waarschijnlijk gezocht worden in het feit, dat dit vliegterrein eigendom was van de gemeente Soest, zodat de onderhandelingen over de aankoop soepeler konden verlopen dan in het geval Ede, dat gepacht was een groot aantal grondeigenaren.

RAPPORT

Op 9 april 1912 diende de Militaire Luchtvaartcommissie haar rapport in. Zoals gezien de samenstelling verwacht kon worden, werd ruime aandacht besteed aan kabelballons en aan de 'Duindigt'. Maar ook de vliegtuigen waren niet vergeten. Het grootste bezwaar, dat ingewijden dan ook hadden, was de versnippering van krachten, terwijl, zo vonden zij, juist gestreefd zou moeten worden naar bundeling. Het MvO vond dat kennelijk ook, want reeds in 1911, het jaar waarin een wetsontwerp tot wijziging en aanvulling van de oorlogsbegroting werd ingediend om te komen tot de stichting van een militaire luchtvaartorganisatie, werd de stelling geopperd, dat 'ons land, met het oog op de beperkte middelen aan de vliegdienst (dus vliegtuigen, WHSch) de voorkeur moet



Hein ter Poorten met Brouckère.

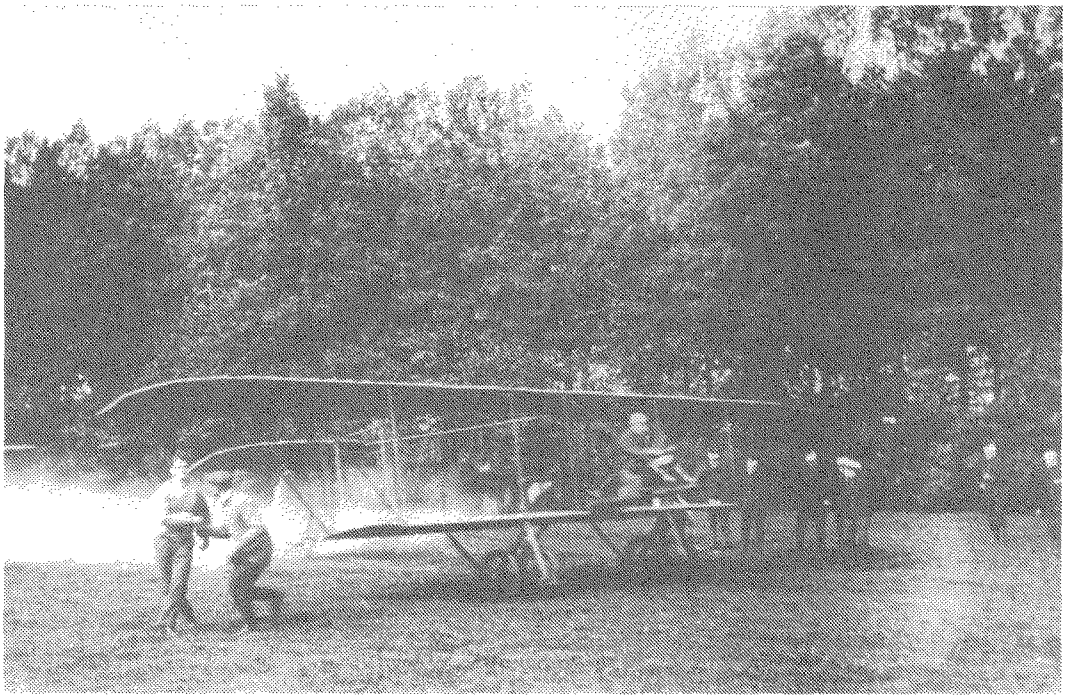
geven.'
Desalniettemin werd in de suppletoire begroting van Oorlog 1911 een bedrag van *f* 40.000,-- gevraagd voor het maken van een ballonloods, de aankoop en het gebruik van gascylinders en een vulinrichting en het overnemen van en het oefenen met een motorballon. De begroting sneuvelde echter in de Tweede Kamer. Invloeden van buitenaf zullen hieraan niet vreemd zijn geweest, want reeds in 1911 verklaarde de Franse minister van oorlog dat hij meer vertrouwen had in de toekomst van vliegtuigen dan in die van motorballons. En omdat Frankrijk op dat moment in de wereld van de aviatiek de toon aangaf werd er met grote aandacht naar hem geluisterd.
Toen onze minister van oorlog de Tweede Kamer de wensen van de Militaire Luchtvaartcommissie overbracht, waarin dus gevraagd werd om de aanschaf van kabelballons, ondersteunende middelen voor de 'Duindigt' en vliegtuigen, vond hij een drietal liberalen tegenover zich. Woordvoerder mr. Tydeman Jr., voorzitter van de bond van Vrije Liberalen, gesteund door de heren mr. Smeenge en Verhey van de Liberale Unie, diende een amendement in, waarin uitsluitend gevraagd werd om vliegtuigen en toen bleek dat de meerderheid dit amendement steunde kon de MvO niet anders doen dan toegeven. Hiermee was het lot van de kabelballons en van de 'Duindigt' voorgoed beslecht.

AANBEVELINGEN

Tot de aanbevelingen, die de commissie in haar rapport voorstelde, behoorde onder andere het verzoek om

a. over te gaan tot oprichting van een centrale organisatie voor militaire luchtvaart bij ons leger en
b. reeds dadelijk een officier aan te wijzen om te worden belast met de nodige voorbereidingen.

Punt b. werd met grote voortvarendheid uitgevoerd. Reeds op 1 mei 1912 werd de kapitein der Genie H. Walaardt Sacré rechtstreeks onder bevel van de Chef van de Generale Staf geplaatst om de nieuwe organisatie uit de werken. Een terechte keus, want hoewel ook deze commandant van de doelballons van de Genie de voorkeur gaf aan ballons, waar hij als ballonvaarder en luchtschipper ook het meeste vanaf wist, was hij loyaal, of zo men wil realist, genoeg om te



Van Heyst met 'Brik'.

begrijpen dat de richting van de politieke wil, dus het vliegtuig, gevolgd moest worden. Tezamen met ir. John Roozendaal en lt. Van Heyst bezocht Walaardt Sacré verscheidene Franse vliegtuigbouwers, en hoewel hij in 1911 een persoonlijke voorkeur had uitgesproken voor de Zodiac van Labouchère, kwamen ze terug met het advies om de Farmans aan te schaffen, hetgeen geschiedde. Die moesten echter eerst nog gebouwd worden en om de gebrevetteerde vliegers in de gelegenheid te stellen om hun vliegvaardigheid te onderhouden konden zij op Soesterberg gebruik maken van de, door Marinus van Meel gebouwde, Farmankopie. Eind 1912 kraakte Coblijn dit toestel op overtuigende wijze, Versteegh en Coblijn werden teruggezonden naar hun onderdeel en Van Heyst gingen met Van Meel aan de slag om een nieuw toestel te bouwen.

OPRICHTING

Bij de Generale Staf had men intussen niet stil gezeten. Op 28 maart 1913 werd het vliegterrein Soesterberg 'door de Staat der Nederlanden in bezit genomen.' Marinus van Meel bouwde een verkleinde Farman, die al spoedig de naam 'Brik' ontving en die aan diezelfde Staat werd verhuurd.

Op 9 april 1913 werd door de toenmalige minister van oorlog, H. Colijn, het voorstel 'betreffende de oprichting van eene luchtvaartafdeeling' aangeboden en op 16 april tekende H.M. Koningin Wilhelmina haar Koninklijk Besluit nr. 29, waarin werd bepaald dat:

1. met 1 juli 1913 wordt opgericht te Soesterberg eene luchtvaartafdeeling;
2. de samenstelling dezer afdeeling is aangegeven in de bij dit Besluit behoorende bijlage;
3. de luchtvaartafdeeling staat rechtstreeks onder bevel van de Chef van de Generale Staf.

Op die datum stonden op de bakermat van onze militaire luchtvaart:

- een gehuurd vliegtuig, Van Meel's 'Brik';
- drie gebrevetteerde vliegers te weten de lts. Versteegh, Van Heyst en Coblijn;
- de eerste commandant van de luchtvaart-

afdeling (eerst LA, later LVA), de kap. Walaardt Sacré;
- een sgt-maj. administrateur;
- een 'Spijker' automobiel.

Kort na de oprichtingsdatum zou de LVA aangevuld worden met de drie in Frankrijk aangeschafte Farman HF-20 leertoestellen, twee burgerwerktuigkundigen werden aangesteld en er werd een begin gemaakt met de opleiding van vliegers, waarvoor vrijwilligers van alle Wapens en Dienstvakken zich op konden gegeven. De Militaire Luchtvaart had als onderdeel van ons leger zijn intrede gedaan.

B.C. CATS

De petemblemen van de Koninklijke Luchtmacht

De emblemen gedragen op de hoofddeksels bij de KLu zijn in de loop der jaren aan diverse veranderingen onderhevig geweest. Het is wellicht dienstig de ontwikkelingen op een rijtje te zetten en de belangstellende lezer te onthullen hoe de huidige pet- en veldmutsemblemen bij de 75-jarige Koninklijke Luchtmacht tot stand zijn gekomen.

1. LUCHTVAARTAFDELING

Sinds de oprichting in 1913 tot het uitbreken van de oorlog in Nederland in mei 1940 was de Luchtvaartafdeling, vanaf 1938 het Wapen der Militaire Luchtvaart, een onderdeel van de Koninklijke Landmacht. Dit feit bepaalde toen ook welke uitmonsteringen en emblemen door de luchtvarenden werden gedragen.

Het personeel, dat van verschillende wapens en dienstvakken afkomstig was, bleef de oorspronkelijke uniformen dragen, zij het dan dat op de kraag, ter vervanging van het daarop aanwezige embleem, een embleem bestaande uit een rotatiemotor met een vertikale luchtschroef kwam.

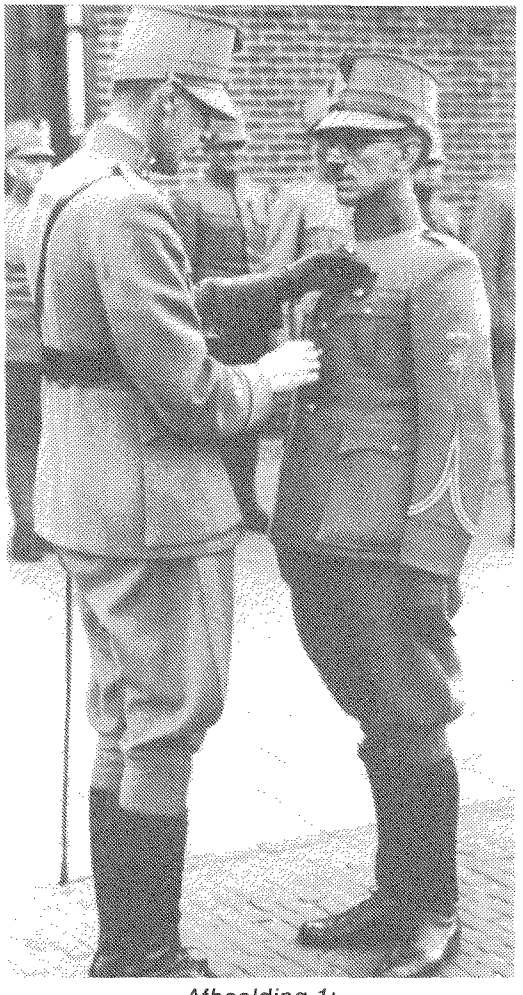
Op de kepi werd een kokarde van gouden torsade, dan wel gele zijde of goudkleurig metaal gedragen, afhankelijk van de rang. Onder de kokarde van de kepi grijze veldtenue een bronskleurig metalen leeuw (zie afbeelding 1). Op de veldmuts een oranjekleurig metalen leeuwtje.

2. KONINKLIJK NEDERLANDS-INDISCH LEGER

Bij de Militaire Luchtvaart van het voormalige KNIL golden gelijke regels zij het dat het embleem met rotatiemotor en luchtschroef in de lengterichting op beide schouderbedekkingen werd gedragen. Op de kepi en pet uitsluitend de kokarde van KNIL- model.

3. PERIODE TWEEDE WERELD-OORLOG

Gedurende de tweede wereldoorlog opereerde het personeel van de Nederlandse militaire luchtvaart in Engeland in Royal Air Force-verband en werd de uniform van de RAF gedragen. Dit inclusief het Britse RAF-embleem voor de hoofddeksels. Voor de officieren bestond het uit een vliegende adelaar RAF-model boven twee gebogen lauwertakken, gedekt door een kroon van Brits model. Voor militairen beneden de rang van officier de gekroonde letters RAF in goudkleurig metaal, welk embleem tevens op de veldmuts werd gedragen. Voor het KNIL werd in 1942 in Australië een meer specifiek Nederlands embleem inge-



Afbeelding 1:
Op 5 juni 1939 werd op het vliegveld Soesterberg de gouden medaille voor 36 jaar trouwe dienst uitgereikt aan sergeant-majoor-hoofdwerktuigkundige C.J.A. Hoogeveen. Kapitein Sissingh speldt de jubilaris de eremedaille op de borst. Let op de kraagemblemen.

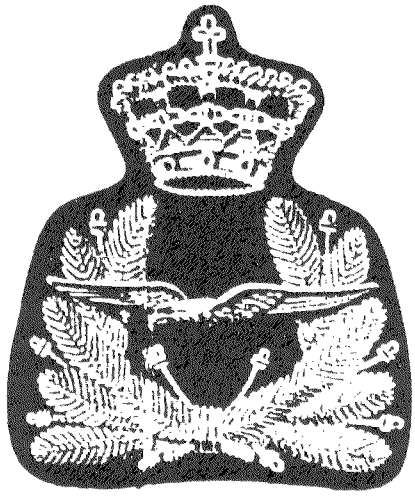
voerd. Hierin was de Britse kroon namelijk vervangen door de Nederlandse leeuw staande op een banderol met het woord NEDERLAND. Dit petembleem is door de ML-KNIL tot de opheffing op 1 juli 1950 gedragen.

4. LUCHTSTRIJDKRACHTEN

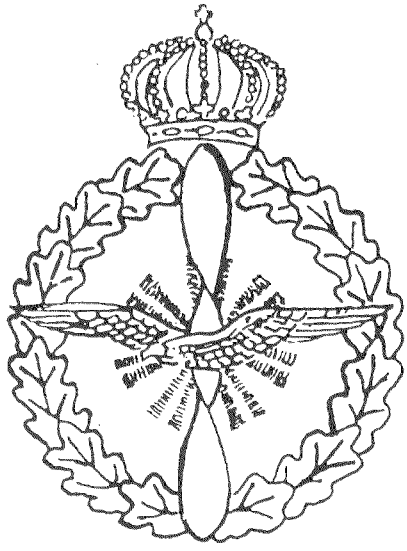
Na de tweede wereldoorlog werden de petemblemen voor de nieuwe LSK opnieuw vastgesteld en wel in het Voorlopig Kledingvoorschrift (2e uitgave 1945). De pet werd voorzien van een embleem bestaande uit een krans van eikeloof geborduurd in gouddraad. Horizontaal over de middellijn van deze krans een matgouden adelaar van het RAF-model; het geheel gedekt door de Nederlandse Koningskroon, geborduurd in goud- en zilverdraad.
Op de veldmuts van het RAF-model kwam een matgouden Nederlandse leeuw, 9 cm van de voorkanten de bovenkant van de leeuw 2½ cm verwijderd van de bovennaad.

5. KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Vooruitlopend op het feit dat de Luchtstrijdkrachten, tezamen met de Militaire Luchtvaart van het in 1950 opgeheven KNIL, in 1953 een zelfstandig krijgsmachtdeel zou worden werd reeds bij Ministeriële Beschikking van 31 mei 1948 de uniformen en onderscheidingstekenen voor de luchtmacht opnieuw vastgesteld. Voor de petten van officieren en adjudant-onderofficieren werd een embleem ingevoerd dat sterk geleek op dat uit de voorgaande periode. Nu was de matgouden adelaar van het RAF-model vervangen door een vliegende adelaar van het Nederlandse model, namelijk zoals die voorkomt in het borstonderscheidingsteken voor militaire vliegers. De vliegende adelaar van goudkleurig metaal is met de beide vleugels op de omhooggebogen eiketakken geplaatst; het geheel gedekt door de Koninklijke kroon, eikentakken en kroon geborduurd in gouddraad, (zie afbeelding 2) op zwarte ondergrond. Voor de veldmuts kwam een geheel nieuw metalen embleem, bestaande uit de rotatiemotor met luchtschroef - het vooroorlogse embleem dus - waarop de vliegende adelaar. Het geheel omgeven door een eikekrans en gedekt door de Koninklijke kroon (zie afbeelding 3). Dit embleem werd door militairen beneden de rang van adjudant-onderofficier tevens op de pet gedragen.
Inmiddels was op 1 maart 1946 een Korps Luchtvaarttroepen opgericht. Dit korps was overeenkomstig het Britse



Afbeelding 2



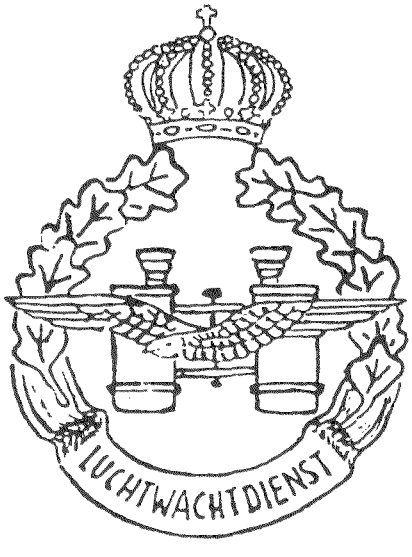
Afbeelding 3

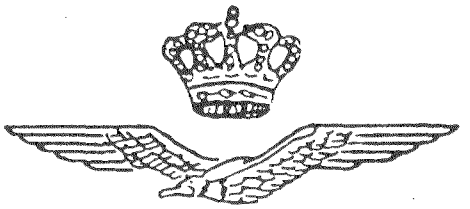
RAF-Regiment georganiseerd en onder andere belast met de bewaking der vliegvelden. De militairen van de Luchtvaarttroepen droegen het uniform van de Koninklijke Landmacht (khaki battle dress) echter met een blauwgrijze baret. Op deze baret kwam nu ook het hierboven omschreven embleem (afbeelding 3). Het Korps Luchtvaarttroepen verdween in 1950.

Het Korps Luchtwachtdienst, voortzetting van het vooroorlogse Vrijwillig Landstormkorps Luchtwachtdienst, voerde als hoofddeksel eveneens de blauwgrijze baret. Hierop kwam op 24 maart 1952 (LO 86/1952) een metalen onderscheidingsteken bestaande uit het luchtwachtembleem - een kijker - waarop een vliegende adelaar omgeven door een krans van eikebladeren. Op de onderzijde van deze krans een lint met LUCHTWACHTDIENST, het geheel gedekt door de Koninklijke Kroon (zie afbeelding 4). Omdat het visuele waarschuwingssyteem geheel vervangen werd door het electronische werd het Korps Luchtwachtdienst in 1968 opgeheven waardoor het embleem verviel.

Bij Koninklijk Besluit van 11 maart 1953 werd de luchtmacht tot een zelfstandig krijgsmachtdeel verheven, de Koninklijke Luchtmacht, die als onderscheidstekenen voor de hoofddeksels de in dit punt beschreven emblemen droeg. Voor de Luchtmachtcadetten aan de KMA werd evenzo een eigen petembleem ingevoerd. Dit goudgeborduurde embleem was overeenkomstig dat van de officieren met dien verstande dat de eiketakken niet omhoog liepen tot de kroon doch tot de onderzijde van de

Afbeelding 4





Afbeelding 5

vliegende adelaar.

6. DOOR STRAALTIJDPERK NIEUW EMBLEEM

Inmiddels had de mening postgevat dat, nu het tijdperk der zuigermotoren bij de KLu was vervangen door dat van de straalmotoren, het embleem met de rotatieschroef diende te verdwijnen.

In 1962 werd het embleem als afgebeeld onder nr. 3 voor militairen tot en met sgt-majoor vervangen door de gestyleerde luchtmachtadelaar met kroon (zie afbeelding 5).

Voor de pet werd het embleem geplaatst op een ruit van zwarte stof omgeven door een nassausblauwe rand.

De veldmuts van Brits model (met knoopjes) was inmiddels vervangen door een veldmuts van meer Amerikaans model. Hierop links vooraan de gekroonde adelaar, 4 cm van de voorkant, de top van de kroon 2 cm van de bovenrand. Aanvankelijk was adelaar en kroon voor soldaten en korporaals van bronskleurig metaal, voor sergeanten en sergeant-majoor van goudkleurig metaal; later voor allen goudkleurig.

Officieren, adjudant-onderofficieren en luchtmachtcadetten behielden voorlopig hun van gouddraad geborduurde pet-emblemen, zoals in punt 5 beschreven.

7. EMBLEMEN KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Bij Ministeriële Beschikking van 5 april 1963 werd voor de Koninklijke Luchtmacht een eigen embleem als volgt vastgesteld: een rond schild van oranje omgeven door een aansluitende goud omzoomde azuren band, waarop van



Afbeelding 6

goud de spreuk: 'Parvus Numero Magnus Merito' (gering in aantal, groot in daden). Over alles heen een vliegende adelaar en het geheel gedekt door een Koninklijke kroon in goud. Onder het schild een goud omzoomde azuren lint waarop in gouden letters: Koninklijke Luchtmacht. Over dit lint hangt aan de schildzoom bevestigd het versiersel van de Militaire Willemsorde 4e klasse (zie afbeelding 6). De MWO was in 1940 na de strijd tegen de Duitse overweldigers voor betoonde moed toegekend aan het Wapen der Militaire Luchtvaart.

In 1978 werd dit embleem, van goudkleurig metaal, ingevoerd als petembleem voor alle rangen (spanwijdte adelaar naar verhouding groter als in het officiële embleem, veld binnen de band met latijnse spreuk oranje geëmailleerd, MWO verkleind, embleem in reliëf uitgevoerd). Al spoedig bleek echter dat het metalen petembleem niet paste bij de van gouddraad geborduurde takken c.q. goudgalon op de klep van de pet van

opper- c.q. hoofdofficieren. Voor hen werd het dragen van het metalen embleem opgeschort en dus bleven zij voorlopig het goudgeborduurde petembleem als afgebeeld onder 2 dragen.
Inmiddels had het metalen embleem als algemeen embleem op de pet verschillende gevoelens losgemaakt. Velen vonden het in de metalen uitvoering minder geschikt. In een artikel in de 'Vliegende Hollander' werd in 1979 uiteengezet dat de beslissing over aanschaf van een nieuw wapensysteem gemakkelijker blijkt te nemen dan de doorvoering van een wijziging aan de petten. Na vele stemmen uit allerlei gelederen gehoord te hebben besloot de Luchtmachtraad om per 1 januari 1980 het nieuwe petembleem, doch nu geborduurd van gouddraad op een zwarte ondergrond in te voeren voor alle luchtmachtmilitairen.
Zo draagt dus iedere militair bij de thans 75-jarige Koninklijke Luchtmacht eenzelfde embleem op de pet, al blijven door verschillende uitmonsteringen (goudgeborduurde takken van eikeloof dan wel galon van gouddraad op de klep van de pet, alsmede état-major - dan wel geribd band rondom de staande rand) de opper, hoofd- en subalterne officieren van de overige luchtmachtmilitairen herkenbaar.

CORRESPONDENTSCHAP KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Twee unieke aanwinsten voor het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg

In het jubileumjaar van de Koninklijke Luchtmacht is de vliegtuigcollectie van het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg uitgebreid met twee unieke vliegtuigen.
Op 31 maar j.l. presenteerde de voorzitter van de Raad van Bestuur van Fokker, de heer F. Swarttouw, een replica van de Fokker D.XXI '221', aan de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, Luitenant-generaal F.J. de Jong.

FOKKER D.VII

De Eerste Wereldoorlog. Eindelijk hadden de geallieerden eind 1917 de Duitse suprematie in de lucht doorbroken. Vooral de Franse SPAD jagers waren verre de meerdere van de Duitse jachtvliegtuigen. Maar het tij zou spoedig weer ten gunste van de Duitsers keren. Begin 1918 verscheen aan het front een nieuw Duits jachtvliegtuig. De tegenstanders konden hun ogen niet geloven. In een klap waren ze hun overwicht kwijt. De nieuwe jager vloog als een scheermes en was bovendien zeer wendbaar. Het zaaide dood en verderf onder de geallieerden. De Fokker D.VII zou het meest gevreesde vliegtuig uit de Eerste Wereldoorlog worden. Het beroemde Jagdgeschader Nr. 1, onder commando van Manfred von Richthofen werd in mei 1918 met D.VII's uitgerust.

ANTHONY FOKKER

Toen Anthony Fokker in 1911 Nederland verliet om zijn geluk in Duitsland te beproeven, kon hij niet bevroeden dat zijn geesteskinderen zo'n belangrijk rol zouden gaan spelen in de Eerste Wereldoorlog. Dat Fokker Nederland verliet, was begrijpelijk. De luchtvaart stond in ons land nog in de kinderschoenen en bovendien was men maar matig geïnteresseerd in die vreemde avonturiers. Vliegdemonstraties trokken weliswaar veel bekijks, maar daar kon een vliegtuigbouwer niet van leven. Te Johannistal richtte Fokker zijn 'Fokker Aeroplanebau' op en opende te Schwering een vliegschool. De eerste vliegtuigen, die Fokker aan de Duitse luchtmacht leverde, waren van het type M.1 en M.5, lichte eenmotorige eendekkers voor verkenningsdoeleinden. 'M'



Fokker D. VII '266'. *Foto: Frits Linders.*

was bij Fokker de aanduiding voor militaire vliegtuigen. Bij de Duitse luchtmacht kregen ze een funktie-aanduiding, te weten 'A' onbewapende eendekker.
Na het begin van de Eerste Wereldoorlog volgden de orders elkaar in snel tempo op. In totaal leverde Fokker, gedurende de Eerste Wereldoorlog, ruim 7600 vliegtuigen aan de Duitse luchtmacht.

FOKKER VLIEGTUIGEN VOOR DE LUCHTVAARTAFDELING

De Luchtvaartafdeling maakte op 8 september 1916 voor het eerst kennis met een militair Fokker vliegtuig, toen bij Roosterenburg (L) een Fokker A.1 (M-8) moest noodlanden. De vlieger was verdwaald op een oefenvlucht en had niets anders bij zich dan een toerenteller en een hoogtemeter; geen kaart, geen kompas en geen wapens. Het toestel werd van de Duitse regering overgenomen voor R.M. 10.000 en als LA-34 bij de Luchtvaartafdeling in gebruik genomen. Vanaf dat moment is de naam Fokker onverbrekelijk verbonden met de geschiedenis van de Nederlandse Militaire Luchtvaart.
In 1917 lukte het de Nederlandse regering om tien Fokker D.III jachtvliegtuigen te kopen van het Königliches Preusische Kriegsministerium voor de prijs van R.M. 37.000 per stuk. Zij kregen de registraties F. 200 t/m F. 209. Maar ook door interneringen kwamen er nog enkele welkome aanvullingen.
Op 15 oktober 1918 moest een D.VII noodlanden bij IJzendijke (Z). Op 13 november gevolgd door maar liefst vijf stuks bij Stein (L), ze waren op terugtocht naar Duitsland. Van deze in totaal zes stuks werden er drie door de Luchtvaartafdeling in gebruik genomen onder de registratienum-

mers F. 227, F. 228 en F. 229. Wat de Eerste Wereldoorlog betreft was toen de 'Fokkerkoek' op, althans dat leek zo. Op 11 november tekende Duitsland de wapenstilstand, de Eerste Wereldoorlog was afgelopen. Een bijzondere bepaling in het verdrag was, dat Duitsland alle Fokker D.VII vliegtuigen aan de geallieerden moest overdragen.

FOKKER WEER TERUG IN NEDERLAND

Fokker had de bui echter zien hangen en tijdig zijn maatregelen getroffen. Met behulp van vrienden had hij, net op tijd, een groot aantal vliegtuigen, motoren en onderdelen op 350 treinwagons geladen en richting Nederland gestuurd. Van Nederlandse zijde uit werd hij onder meer geholpen door de toenmalige luitenant-vlieger Versteegh. In Nederland aangekomen kon Fokker direct voorzien in een dringende behoefte aan jacht- en verkenningsvliegtuigen en leverde aan de Luchtvaartafdeling 20 D.VII's en 60 C.I.'s. Aan de Marineluchtvaartdienst 21 D.VII's en 16 C.I.'s en in een later stadium aan het KNIL nog eens zes D.VII's.
De registraties van de D.VII's waren: F. 250 t/m F. 269 LVA, D-20 t/m D-40 MLD en F. 301 t/m F. 306 LA-KNIL. Twee eigenbouw D.VII's van de Luchtvaartafdeling kregen de registraties F. 270 en F. 271. In Nederland hebben de D. VII's tot ver in de dertiger jaren dienst gedaan. Het was een betrouwbaar vliegtuig waar men graag in vloog. Ten behoeve van de Meteodienst, werden bij de Luchtvaartafdeling enkele D.VII's speciaal gebruikt voor het zogenaamde 'weervliegen', onder andere de 266 die nu in het Militaire Luchtvaart Museum staat.
In 1932 werden, in het kader van 'Tweede Internationale Pooljaar' twee D.VII's gestationeerd op het Aerologisch Instituut te IJsland. Het beroemde escadrille Versteegh, later bekend als 'De vijf vingers aan een hand' vloog met de D.VII en oogstte in binnen- en buitenland veel succes.

HISTORIE FOKKER D.VII

De D.VII werd, als V.II prototype, ontworpen door de bij Fokker in dienst zijnde Reinhold Platz, een begaafd constructeur die al menig Fokker ontwerp op zijn naam had staan. Tijdens enkele proefvluchten, die door Anthony Fokker met de V.II werden uitgevoerd, bleek dat enkele kleine wijzigingen in de constructie moesten worden aangebracht. In januari 1917 nam Fokker met de V.II deel aan een door de Duitse luchtmacht uitgeschreven competitie voor een nieuw jachtvliegtuig. Tijdens deze op het vliegveld Adlershof gehouden competitie kwamen de Duitse testvliegers unaniem tot de slotsom, 'de D.VII is de beste'. De eerste grote orders werden dan ook snel geplaatst. Ironisch hierbij is, dat Fokkers grote rivaal, Albatros Werke de D.VII moest bouwen in haar fabrieken te Johannistal (Fok. D.VII Alb.) en Schneidemuhl (Fok. D.VII AOW). In eerste instantie werd de D.VII uitgerust met een Mercedes D.III 160 pk. In 1918 werd een sterkere B.M.W. van 185 pk ingebouwd waardoor nog betere prestaties werden bereikt. Aan het einde van de Eerste Wereldoorlog waren 775 D.VII's afgeleverd.

Een geheel gerestaureerde authentieke Fokker D.VII met het nummer '266', werd op 27 juni j.l. namens de Fokker directie in langdurige bruikleen overgedragen aan het Militaire Luchtvaart Museum.
Beide vliegtuigen hebben een plaats gekregen in de historische Generaal C.J. Snijdershal.

HISTORIE FOKKER D.XXI

De Fokker D.XXI werd in eerste instantie ontworpen voor de Luchtvaartafdeling van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger. De in gebruik zijnde Curtiss Hawk jagers waren dringend aan vervanging toe. In juni 1935 werd met Fokker het kontrakt getekend voor de levering van een prototype. Maar nog tijdens de bouw van het prototype besloot de Indische Luchtvaartafdeling in

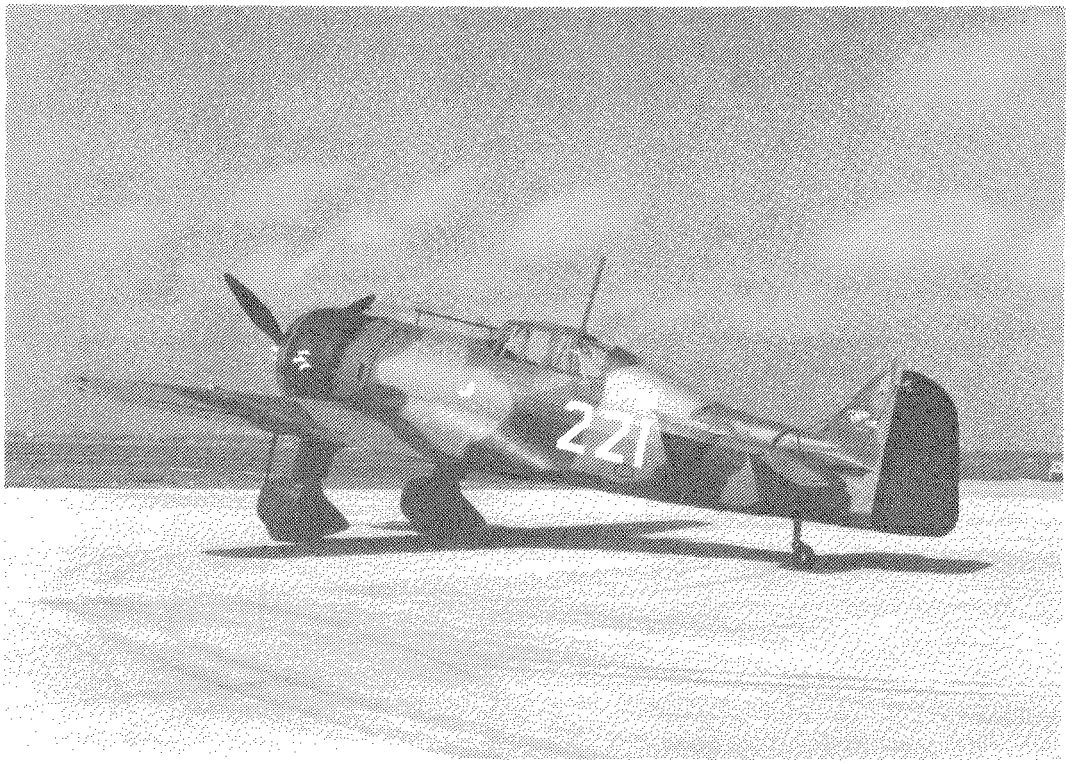
verband met een gewijzigde strategie, af te zien van de jagervervanging en de beschikbare fondsen te bestemmen voor de aanschaf van bommenwerpers. De bouw van het prototype ging intussen gewoon door en kwam begin februari gereed, het kreeg de registratie FD 322. De eerste proefvlucht vond op de 27e van die maand plaats vanaf het vliegveld Welschap bij Eindhoven. Vlieger tijdens deze eerste vlucht was Emil Meinecke. Twee weken later werd de D.XXI overgevlogen naar Schiphol, waar het door een KNIL commissie aan uitvoerige beproevingen werd onderworpen. Voor de Nederlandse Luchtvaartafdeling werd het op Soesterberg beproefd, maar een bestelling werd nog niet geplaatst.
Begin 1937 werd het prototype van de D.XXI overgebracht naar Nederlands-Indië. Na aldaar nog een aantal proefvluchten te hebben gemaakt was de conclusie, niet geschikt voor Indië. De schuld lag niet bij Fokker maar bij de LA-KNIL zelf. In het oorspronkelijke ontwerp werden in opdracht van de LA verschillende wijzigingen aangebracht, waardoor Fokker niet meer kon voldoen aan de eerder gestelde eisen. Het prototype van de D.XXI bleef in Indië waar het begin 1942 bij een Japanse luchtaanval verloren ging.
Op 31 december 1937 kreeg Fokker de opdracht 36 D.XXI's te bouwen voor de Nederlandse Luchtvaartafdeling. Voorzien van de 830 pk Bristol Mercury VIII motor en bewapend met vier 7,9 mm mitrailleurs in de vleugel was de D.XXI, een respectabele jager.
De 36 D.XXI's kregen de registratienummers 212 tot en met 247. Het eerste toestel werd op 22 juli 1938 aan de LVA overgedragen en het laatste op 8 december 1939 aan het Wapen der Militaire Luchtvaart. Eind november 1938 had namelijk een naamsverandering plaatsgevonden en was de Luchtvaartafdeling een zelfstandig Wapen geworden, bestaande uit de Staf van het Wapen en drie Luchtvaartregimenten. Behalve Nederland, toonden ook een groot aantal andere landen belangstelling, maar uiteindelijk bestelden alleen Finland en Denemarken de D.XXI.

DE LOKATIE EN INZET VAN DE FOKKER D.XXI'S OP 10 MEI 1940

Op 10 mei 1940 beschikte het Wapen der Militaire Luchtvaart over 28 gevechtsgerede Fokker D.XXI's. Zij waren verdeeld over de 1e Jachtvliegtuigafdeling op het vliegpark De Kooy (11 stuks), de 2e Jachtvliegtuigafdeling op Schiphol (9 stuks) en de 3e Afdeling van de Jachtgroep Veldleger op Ypenburg (8 stuks).

DE STRIJD ONTBRANDT

In de zeer vroege ochtenduren van 10 mei 1940, vlogen grote aantallen Duitse vliegtuigen vanuit het Oosten richting Engeland. Althans dat dacht of hoopte iedereen. Maar boven de Noordzee aangekomen, maakten de vliegtuigen rechtsomkeert en koersten weer aan op de Nederlandse kust. Zij hadden maar één opdracht, de Nederlandse vliegvelden met de daarop gestationeerde vliegtuigen bij verrassing buiten gevecht stellen. Gelukkig slaagden de Duitsers daar slechts ten dele in. Waalhaven en Bergen werden zwaar getroffen en de aldaar gestationeerde G/I's voor een belangrijk deel op de grond buiten gevecht gesteld. De op Schiphol, Ypenburg en De Kooy gestationeerde D.XXI's wisten echter redelijk goed weg te komen.
Als eerste gingen de D.XXI's van de 1e JaVA op De Kooy de lucht in. De commandant van deze afdeling, kapitein Schmidt Crans, had na het horen overvliegen van de grote aantallen vliegtuigen, aan het commando van de jachtgroep gevraagd een patrouille de lucht in te mogen sturen. Hij kreeg echter geen toestemming, waarop hij besloot zelf het initiatief te nemen door opdracht te geven 'onmiddellijk starten'.
Het was een juiste beslissing. Eenmaal in de lucht, boven de kop van Noord-Holland vliegend, zagen de vliegers de velden Bergen en De Vlijt (Texel) in brand staan. Pas op dat moment kwam de officiële opdracht 'de lucht in'. Hoe was inmiddels de stand van zaken bij de 2e JaVA op Schiphol en bij de 3e Afdeling van de Jachtgroep Veldleger op Ypenburg?
Evenals de commandant van de 1e JaVA



Fokker D. XXI '221'. *Foto: Frits Linders.*

trachtte ook kapitein Jansen commandant van de D.XXI afdeling op Schiphol, al vanaf 03.00 uur toestemming te krijgen om zijn afdelingen te starten. Maar ook hier bleef die opdracht uit, met als gevolg dat de vliegtuigen pas de lucht ingingen toen Duitse vliegtuigen het vliegveld aanvielen. Van een geordende start kon geen sprake meer zijn en de vliegers trokken er dan ook individueel op uit om de strijd met de vijand aan te binden.
De D.XXI's van de Jachtgroep Veldleger op Ypenburg, stonden om 04.00 uur warm gedraaid en gevechtsgereed klaar toen Duitse vliegtuigen aanvielen. Zonder aarzelen werd daarop gestart en alle acht D.XXI's wisten in de lucht te komen, waar zij direkt werden aangevallen.

Omdat de D.XXI, die op 31 maart j.l. in het Militaire Luchtvaart Museum werd gepresenteerd, gewijd is aan de nr. 221 van de toenmalige tweede-luitenant-vlieger H. Doppenberg van de 1e JaVA op De Kooy, worden de 2e JaVA en de Jachtgroep Veldleger hier verder buiten beschouwing gelaten. Hun lotgevallen worden uitvoerig beschreven in het door Frits Gerdessen samengestelde boekje D.XXI (deel 2) in de serie Nederlandse Militaire Luchtvaart.
Deze serie is een gezamenlijke uitgave van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum en de Afdeling Luchtvaartkennis van de KNVvL.

Terug nu naar het Vliegpark De Kooy. De D.XXI's van de 1e JaVA waren ingedeeld in vier patrouilles te weten de nrs. 218, 219 en 241 respectievelijk gevlogen door Elt. Focquin de Grave, Tlt. Van Overest en Tlt. Bosch ('patrouille Kleuter'), de nrs. 234, 233 en 244 gevlogen door Tlt. Van der Stock, Sgt. Slag en Wmr. Hateboer, de nrs. 221, 223 en 242 gevlogen door Tlt. Doppenberg, Wmr. Van Zuylen en Sgt. Smits en als laatste patrouille de nrs. 214 en 240 gevlogen door

Elt. Huddleston Slater en Tlt. Tuininga.
De hierboven genoemde patrouilles, die alle tijdig waren gestart, hadden het niet gemakkelijk. Toen twee patrouilles zich wilden vergewissen wat er boven Texel gaande was, werden ze vanaf De Vlijt door eigen LUA en vanaf marineschepen in de haven van Den Helder beschoten. Tijd om daarover na te denken kregen ze niet. De opdracht luidde 'de vijand aanvallen en vernietigen'. Dat deden ze dan ook. Onverschrokken vielen ze aan en achtervolgden de Duitse vliegtuigen. Wmr. Hateboer boekte al snel succes, door een Ju-88 neer te schieten waarna hij voor bevoorrading uitweek naar Schiphol. Ook de andere vliegtuigen moesten nodig terug naar De Kooy om munitie en brandstof aan te vullen. Onder dekking van de 'patrouille Kleuter' werden de overige patrouilles in hoog tempo, met medewerking van MLD-personeel, van het nodige voorzien. Nadat zij weer heelhuids waren gestart, ging de patrouille van Lt. Doppenberg achter een Ju-52 aan.
Maar helaas, beneden op De Kooy ging het mis. Tijdens de landing van de 'patrouille Kleuter', die als laatste aan de beurt kwam om bevoorraad te worden, werd deze patrouille van achter aangevallen door 9 Messerschmitts-109 van 4/JG.186 onder commando van Hauptmann Robitsch. Als door een wonder wist Lt. Focquin de Grave, als eerste geland, snel te keren en weer te starten. Lt. Van Overvest kon op tijd optrekken, maar het toestel van Lt. Bosch, de 241, werd getroffen en vloog in brand. Lt. Doppenberg werd daarop met zijn patrouille teruggeroepen. Door middel van een teken gaf hij dit door aan zijn patrouillegenoten. Wmr. Van Zuylen heeft dit waarschijnlijk niet gezien en is doorgevlogen. Hij werd korte tijd later boven Wassenaar neergeschoten, waarbij hij sneuvelde. Samen met de overige in de lucht zijnde patrouilles werd het gevecht aangegaan met de Messerschmitts.
Drie wist men er neer te schieten, te weten één boven zee door Lt. Van der Stock, door Lt. Doppenberg één boven de Wieringermeer en de derde die moest noodlanden op De Kooy, door Lt. Van Overvest. Deze laatste Messerschmitt bleek van Hauptmann Robitsch te zijn. Hij werd als krijgsgevangene afgevoerd naar Engeland. Hoewel er geen enkele D.XXI verloren ging, liepen sommigen wel zware schade op.
Nadat de D.XXI's weer veilig waren geland, werd met man en macht getracht de schade zoveel mogelijk te herstellen. Om 05.00 uur waren vier D.XXI's weer gereed. Twee toestellen de 234, Lt. Van der Stok en de 240, Lt. Tuininga werden op patrouille gestuurd maar kort daarna weer teruggeroepen. Om ±08.30 uur werd De Kooy opnieuw aangevallen en alle D.XXI's beschadigd. Weer ging het grondpersoneel er tegen aan en om 12 uur waren vier D.XXI's zodanig hersteld, dat ze naar het hulpvliegveld Buiksloot konden vertrekken. De positie op De Kooy was namelijk zo onhoudbaar geworden, dat het Commando Luchtverdediging besloot de 1e JaVA op Buiksloot te hergroeperen.
Helaas, de vijand liet het vliegpark niet met rust, om 12.00 uur vielen onverwachts een aantal Messerschmitts aan. De schade was nauwelijks te overzien, verschillende gebouwen, onder andere hangar Zuid, met daarin de 214, stonden in brand en gingen verloren. Van de voor vertrek gereedstaande vliegtuigen werden er twee geraakt, de 234 van Lt. Van der Stok ging verloren, de 221 van Lt. Doppenberg raakte in brand, maar kon gelukkig snel worden geblust. Er waren nu nog zes D.XXI's over die voorzover mogelijk in vliegwaardige toestand werden gebracht. Twee toestellen, de 218, Lt. Focquin de Grave en de 244, Wmr. Hateboer, vertrokken vroeg in de avond naar Buiksloot. In de ochtend van 11e mei werden de 221, 240 en 242 naar Buiksloot gevlogen en tenslotte de 219 op 12 mei.
Het vliegpark bestond niet meer als operationele basis. De strijd was echter nog niet gestreden. De mannen van de 1e JaVA gingen er met de overgebleven vliegtuigen tegenaan.
Het mocht niet baten, de overmacht was te groot, op 14 mei legde het Wapen der Militaire Luchtvaart, moegestreden, de wapens neer.
Met grote eerbied gedenken wij hen die vielen.

W. DEN DUNNEN

75 Jaar Koninklijke Luchtmacht en 60 jaar DAF Trucks

Naast de viering van 75 jaar Koninklijke Luchtmacht (KLu) valt er dit jaar nog een jubileum te vieren, namelijk dat van de bekende DAF Trucks fabriek met de hoofdvestiging te Eindhoven. Wat heeft DAF met onze jarige luchtmacht te maken zult U zich afvragen, maar voor een aantal belangrijke ondersteunende grondsystemen op vliegvelden en complexen worden een groot scala aan diverse voertuigen ingezet, die trots de naam DAF op de voorkant dragen. Zo worden er dagelijks trekkers en opleggers ingezet voor het aftanken van vliegtuigen. Mobiele verkeerstorens en radiowagens zorgen voor de verbindingen en een groot aantal type vrachtauto's verrichten hun al even onmisbare werk. Alle hebben een ding gemeen, Nederlands grootste bedrijfsautogigant zorgde voor de bouw en vormt zo'n 60 % van het voertuigenpark van onze luchtmacht.

De geschiedenis van DAF gaat terug naar 1 april 1928 waar toen door de broers Huub en Wim van Doorne met een geleend kapitaaltje van *f* 10.000,-- een eigen machinefabriek/constructiewerkplaats werd begonnen. In het begin van de jaren dertig startte de produktie van opleggers en aanhangwagens en werd de naam 'Van Doorne's Aanhangwagenfabriek N.V.' het handelsmerk. Het succes groeide vooral dankzij de technische vindingrijkheid van Huub van Doorne. De samenwerking met defensie ontstond in 1934 toen Huub met Kapitein Ir. P.H. van der Trappen van de K.M.A. de zogenaamde Trado-ombouwconstructie (Van der Trappen-Van Doorne) ontwikkelde, die van een 4-wielige vrachtauto een 6-wielige terreinwagen maakte met 4 aangedreven achterwielen met een voor die tijd ongekende terreinvaardigheid. De Artillerie van onze Koninklijke Landmacht (KL) kon eindelijk de Fordson landbouw-tractoren, die het zware geschut trokken, aan de kant zetten en Trado-trekkers voor het zware geschut zetten. In 1935 werden de eerste 10 stuks bij DAF aangeschaft, waarna er nog diverse aanvullende orders werden geplaatst. Honderden van oorsprong Chevrolet of Ford vrachtauto's werden zo door DAF omgebouwd en aan de KL afgeleverd.
Ook voor de Luchtvaart Afdeling werden deze voertuigen aangeschaft onder andere voor het trekken van radio-aanhangwagens die ook al door DAF waren geleverd. Vast staat dat in 1938 radio-aanhangwagens van het type VW-4 (volgwagen), met een draagvermogen van rond de 4 à 5 ton, werden besteld, zodat we dit jaar ook nog eens kunnen spreken over een 50-jarige samenwerking van DAF met de KLu. Een tweetal vermoedelijk bijbehorende Trado-trekkers werden in 1939 door het Luchtvaartbedrijf in augustus 1939 besteld voor een bedrag van *f* 13.200,--. (1)

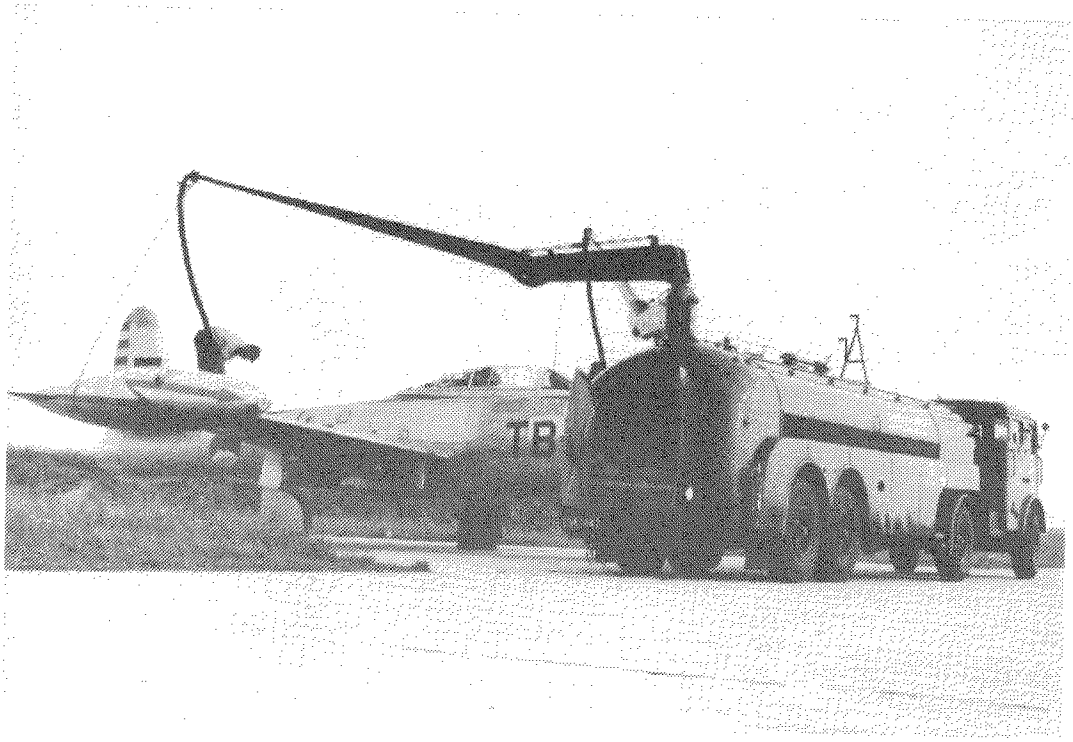
In 1940 werden er door de Artillerie-Inrichtingen met DAF nog besprekingen gevoerd over de levering van kabel-ballonwagens en meetwagens voor de radiodienst van de Luchtvaart Afdeling, maar de Duitse aanval in mei 1940 gooide roet in het eten en de bestelling is (waarschijnlijk) niet meer uitgevoerd.
Na de Tweede Wereldoorlog werd begonnen met de bouw van een nieuwe DAF fabriek, die in 1950 werd geopend. Dit gaf de mogelijkheid om de reeds lang gekoesterde wens van Huub en Wim van Doorne om niet



Ford artillerietrekkers voorzien van de DAF Trado-ombouwconstructie. Ook bij de Luchtvaartafdeling waren deze trekkers in gebruik. Aanvullend op de Trado-constructie van de achterassen ontwikkelde DAF ook nog voorwielaandrijving, zodat een 6 x 6 trekker ontstond.
Foto: Sectie Militaire Geschiedenis KL.

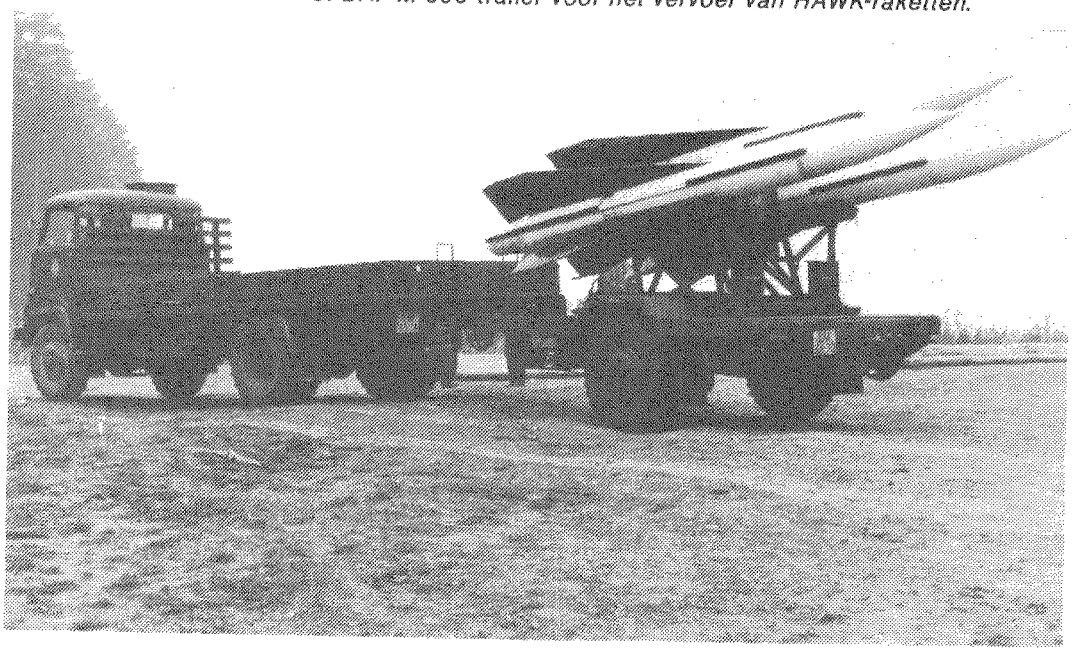
alleen maar aanhangwagens en ombouwconstructies te fabriceren maar ook om vrachtwagens te gaan bouwen. De naam 'Van Doorne's Aanhangwagenfabriek' veranderde in 'Van Doorne's Automobielfabriek'. De eerste vrachtauto's van het type A-30 waren een succes en ook de luchtmacht schafte in 1950 een 60-tal van deze trucks aan. Voor de opbouw van de luchtmacht werden in de vijftiger jaren grote orders bij DAF geplaatst. Ook weer zo'n bijzondere constructie was de kerosine-tankoplegger met op de tank een tweetal zwaaiarmen (swings) waar de brandstofslangen doorheen liepen. Deze tankopleggers van het type YF 101 maakte het mogelijk om snel vliegtuigen van brandstof te voorzien, doordat de zwaaiarmen boven het vliegtuig konden worden gedraaid, wat aanzienlijk veel tijd bespaarde. Men sprak bij de luchtmacht toen ook wel van *sneltankers*. De eerste 17 stuks werden in 1959 besteld, maar later volgden nog aanvullende orders zodat men uiteindelijk over 57 van deze sneltankers beschikte. Daarnaast volgde ook nog de aanschaf van de YF 102 (zonder swings) waarvan er 56 in gebruik kwamen. Diverse orders voor aanhangwagens/opleggers, baanvegers, takel- en bergingsvoertuigen, trekkers en diverse type's vrachtauto volgden elkaar in snel tempo op en het DAF-embleem werd op onze vliegvelden een bekende verschijning.

In 1963 werd de 3e Groep Geleide Wapens (3 GGW), bestaande uit vier squadrons opgericht en uitgerust met HAWK-raketten tegen laagvliegende vliegtuigen. Voor DAF leidde dit weer tot een belangrijke order van 106 V 1600 vrachtauto's met 4 x 4 aandrijving. Robuuste 3-tonners die in combinatie met een DAF M 390 trailer drie HAWK-raketten snel konden verplaatsen (het z.g. 'Moeven'). Succes voor DAF want ook andere NAVO-partners toonden belangstelling voor de M



Een Republic F-84 Thunderjet wordt door een DAF YF 101 sneltankoplegger afgetankt. Dankzij de swings was het mogelijk om te gelijk twee vleugeltanks van brandstof te voorzien. De tankinhoud van de YF 101 was 10.000 liter. Als trekker werden Ford of F.W.D., Sucoe's gebruikt.
Foto: DAF Trucks.

DAF V 1600 vrachtauto met DAF M 390 trailer voor het vervoer van HAWK-raketten.





DAF YTZ 2300 trekker met een Patriot-wapensysteem. In de containers bevinden zich vier raketten. Foto via Directie Voorlichting Ministerie van Defensie, Afd. Luchtmacht Voorlichting.

390 trailer en meer dan duizend werden er geleverd aan diverse landen. Aanvullende orders ook voor de V 1600 vrachtauto's, want de luchtmacht had er veel nodig in Duitsland. In 1975 wordt een begin gemaakt met de vervanging van V 1600 en worden 140 vrachtauto's besteld van het type DAF YA 5441, 5-tonners uitgerust met DAF DT 615 dieselmotoren. Later volgen er nog een aantal orders voor de verbeterde versie de YA 5442 met een DAF DH 825 dieselmotor met een vermogen van 153 pk. Inmiddels zijn de HAWK-raketten ook op de Nederlandse vliegvelden van de KLu gestationeerd en vormen de genoemde 5-tonners ook een bekende verschijning in ons land.

Begin vorig jaar volgde de invoering van het Patriot-wapensysteem en werd begonnen met het uitfaseren van de verouderde NIKE-raketten. Veel werk aan de winkel voor DAF want ook nu weer plaatste de luchtmacht een order voor trekkers, bergingsvoertuigen, verbindingsauto's met radiomasten en vrachtwagens. Allemaal uit de inmiddels bij de KL bekende Y 2300 serie. Paradepaardje vormt vooral de YAZ 2300 trekker, met een 6 x 6 aandrijving op alle wielen. Ook nu zullen er nog wel weer aanvullende orders volgen, want de verbetering van onze luchtverdediging gaat nog steeds door.

Vermeld moet worden dat DAF Special Products de laatste jaren landingsgestellen maakt voor de F-16 straalvliegtuigen. 'We maken alles op het gebied van rollend materieel', is al een bekende kreet geworden in Eindhoven. Mogen we bij onze defensie nog lang gebruik maken van deze Nederlandse technologieën dan zullen de DAF-trucks een bekende verschijning blijven op de vliegvelden van de KLu.

Noot:

1. Centraal Archievendepot Ministerie van Defensie, archief Artillerie-Inrichtingen, dossier aanhangwagens 1938-1940.

Ir. M.T.A. SCHEP

De Nationaliteitskentekens van het ML-KNIL

In 1984 heb ik een drietal artikelen over dit onderwerp geschreven in het blad van de 'International Plastic Modellers Society' afdeling Nederland. Aangezien dit onderwerp niet alleen voor modelbouwers een interessant onderwerp is, volgt het artikel hier in een herschreven versie. Het artikel is gebaseerd op de originele Gouvernements- en Koninklijke besluiten en op de interpretatie van honderden foto's. Dit was nodig aangezien de praktijk van alledag niet voor 100 % aansloot op de theorie van de voorschriften.

PERIODE I: 30 mei 1914 - 14 januari 1919

Op 30 mei 1914 werd de Proefvliegtuigafdeling van het Nederlands-Indische Leger (P.V.A.-KNIL) opgericht. Voor die tijd had het KNIL al enkele vliegers op laten leiden in België en later in Nederland. Tevens had men al in 1912 een bestelling gedaan voor een Deperdussin eendekker en een aantal Farman tweedekkers. Deze toestellen zouden echter nooit in het toenmalige Nederlands-Indië het luchtruim kiezen. Bij de oprichting van de PVA-KNIL had men in Nederlands-Indië dan ook niet de beschikking over vliegtuigen.

De twee Brouckere Farman HF-22's en de eenpersoons Deperdussin werden in 1914 overgevlogen van België naar Soesterberg in Nederland. Daar kwamen zij in dienst bij de op 1 juli 1913 opgerichte Luchtvaartafdeling.

De nationaliteitskentekens die in Nederland, sinds 5 augustus 1914 werden gevoerd waren:

- een oranje bol die op vier posities was aangebracht; namelijk op en onder de vleugels. In 1916 werden ook oranje bollen op het verticale staartvlak voorgeschreven.

De drie toestellen zijn niet meer naar Nederlands-Indië overgebracht.

Anderhalf jaar na de oprichting van de Proefvliegtuigafdeling op 6 november 1915 werd in Indië de eerste vlucht gemaakt door Lt. Ter Poorten met een Glenn Martin TA drijvervliegtuig bij Tandjong Priok. Nu men in Indië beschikte over vliegtuigen werd de herkenning van belang. In de Gouvernementsbesluiten van de eerste jaren na de oprichting van de PVA-KNIL is echter niets terug te vinden over het nationaliteitskenmerk. Het enige besluit dat betrekking heeft op dit onderwerp staat in het staatsblad van Nederlands-Indië, 1916 no. 633. Daarin wordt gesproken over een 'Tijdelijk verbod tot het overschrijden van de gebiedsgrenzen van Nederlands-Indië met luchtschepen of vliegtuigen, bestuurd door personen, niet behorende tot de Land- of Zeemacht in Nederlands-Indië'.

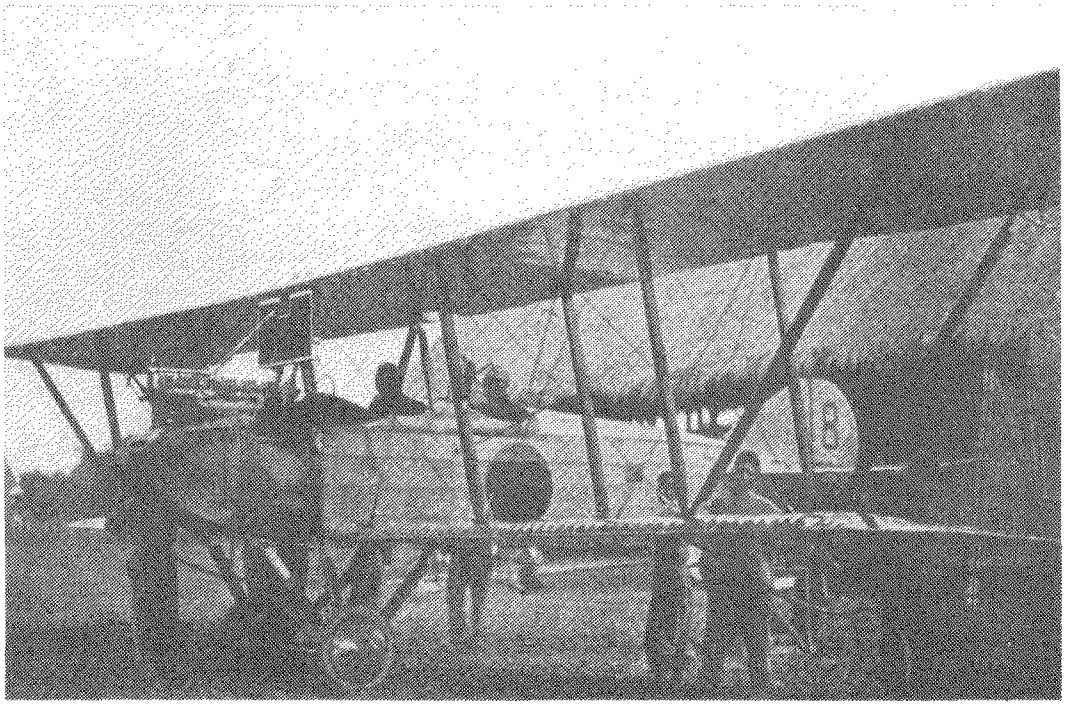
Over het nationaliteitskenteken werd voor het eerst gerept in een brief van de Legercommandant. Daarin werd geschreven dat men in Nederlands-Indië de Nederlandse order voor Land- en Zeemacht van 22 mei 1917 afd. G.S. No. 4036 aan moest houden.

In die order werd het volgende voorgeschreven:

- Op de uiteinden van elk draagvlak aan de onderzijde een cirkelvormige oranje schijf aan brengen, evenals boven op het bovendraagvlak en dan nog aan weerszijden van het verticale staartvlak.

Uit fotomateriaal blijkt dat de oranje schijf in de praktijk op de beide zijden van de romp werd geplaatst in plaats van op het staartvlak.

Op het staartvlak stond de registratie in de vorm van een cijfer. Bijvoorbeeld '8' bij de Glenn Martin R.



1. De Martin R verkenner no. 8 met de oranje bol als nationaliteitskenteken. Periode I.
Foto via J. van den Berg.

Opm. De Marineluchtvaartdienst in Nederlands-Indië gebruikte hetzelfde nationaliteitskenteken.

PERIODE 2: 15 januari 1919-29 maart 1933

De Legercommandant Luitenant-Generaal C.H. van Rietschoten (2 mei 1918-1 september 1920) was niet gelukkig met het kenteken aangezien het veel overeenkomst vertoonde met de Japanse nationaliteitskentekens. Hij besloot een nieuw kenteken te introduceren. Per 15 januari 1919 werd het kenteken als volgt:

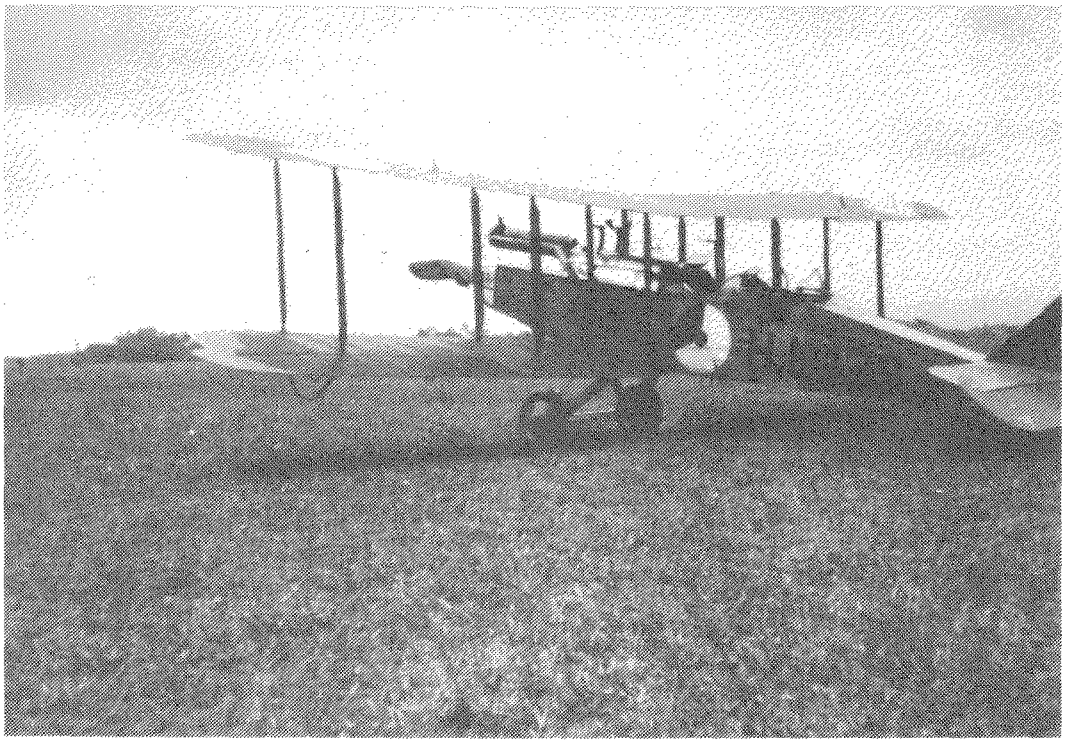
- Op de uiteinden van de romp, midden tussen de motor en de staart een rood-wit-blauwe rozet met oranje rondje in het midden. Het richtingsroer moest verdeeld worden in gelijke rood-wit-blauwe horizontale banen.

De plaatsing van de gekleurde vlakken werd als volgt:

- Vleugels: Op de onder- en bovenvleugel was het rode segment naar de vleugelvoorrand gericht.
- Romp: Het witte segment moest naar beneden wijzen.

Dit kenteken zorgde voor verwarring want de Marineluchtvaartdienst gebruikte nog steeds de oranje bol. De Gouverneur-Generaal maakte aan alle verwarring een einde door de uiteindelijke vorm van het nationaliteitskenmerk te bepalen door middel van Gouvernementsbesluit No. 45 van 15 december 1920. In dit besluit werd alleen de plaatsing van de kleuren vastgelegd. Er werd niet gerept over de diameter van de rozet. Ten aanzien van de diameter van de oranje stip stond er: 'een in drie gelijke sectoren verdeelde cirkel waarin een veel kleinere concentrische cirkel'. Deze omschrijving zorgde ervoor dat er geen standaardisatie optrad. Bij onderzoek van foto-materiaal blijkt dat de diameter van de oranje stip varieerde van ±1/4 tot 1/5 van de diameter van de rozet.

Opm. Het in het Gouvernementsbesluit neergelegde voorschrift werd op 11 juni 1921 bij Koninklijk Besluit no. 66 over-



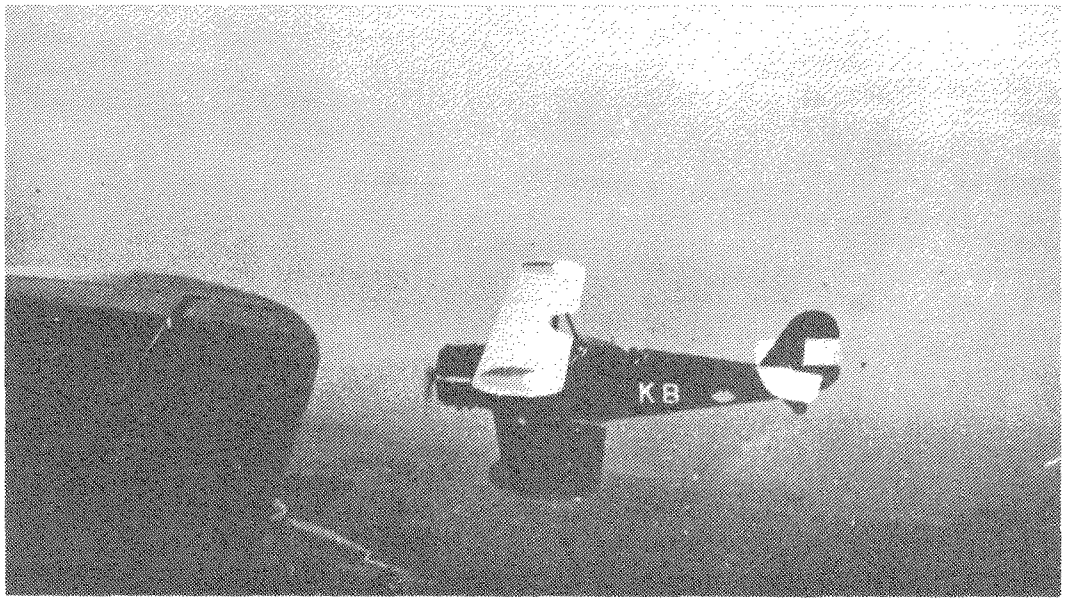
2. Een eigenbouw De Havilland DH-9 met de kentekens van periode II.
Foto collectie M.T.A. Schep via C. van de Velde.

genomen voor de Militaire Luchtvaart in Nederland, Staatsblad no. 781.

In de praktijk kwam het vaak voor dat de plaatsing van de diverse gekleurde segmenten afweek van het voorgenoemde Gouvernementsbesluit. Dit gold zowel voor de plaatsing van de segmenten als de volgorde van de segmenten.

PERIODE 3: 29 maart 1933-13 juli 1939
In 1933 kwam er een einde aan deze chaotische situatie. In het Gouvernementsbesluit no. 21 van 29 maart 1933 werd het volgende voorgeschreven:

- 'a. op de uiteinden van elken vleugel (bij het bovendraagvlak op de bovenzijde, bij het benedendraagvlak op de onderzijde en bij ééndekkers op de boven- en onderzijde, alsmede op beide zijden van den romp van het vliegtuig telkens een in drie gelijke sectoren verdeelde cirkel, waarin een concentrische cirkel; de middellijn van den buitensten cirkel bedraagt 5/6 van de diepte van den vleugel of van den hoogte van den zijde van den romp ter plaatse tot een maximum van 1,50 m;
de middellijn van den binnensten cirkel bedraagt 1/5 van de middellijn van den buitensten cirkel; het middelpunt ligt op de draagvlakken even ver van den voorkant, den achterkant en den naast bijzijnden zijkant van dat draagvlak, met dien verstande dat indien de vorm van den vleugel aanleiding zou kunnen zijn, dat het kenmerk te klein wordt, het middelpunt meer binnenwaarts moet worden gelegd; op de zijden van de romp ligt het middelpunt evenver van den bovenkant en den onderkant van die zijde zoomede op de helft van den afstand tusschen de achterzijde van den ondervleugel (c.q. vleugel bij ééndekkers) en de as van het richtingsroer; de binnenste cirkel is oranje, de sectoren van den buitensten cirkel zijn onderling even groot en, gerekend in de



3. De nationaliteitskentekens op de Koolhoven Fk-51 zijn conform periode III.
Collectie M.T.A. Schep.

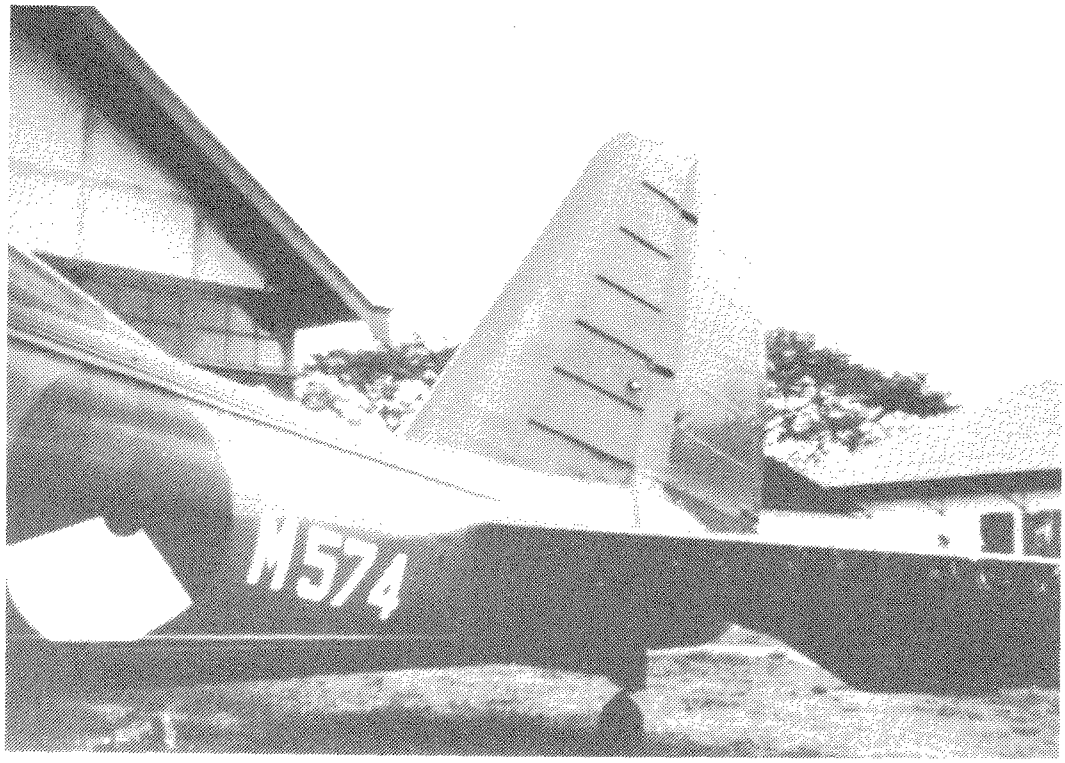
bewegingsrichting van de wijzers van een uurwerk, achtereenvolgens rood, wit en blauw geschilderd; op de vleugels wijst de scheiding tusschen blauw en rood, gerekend uit het vliegtuig; op de zijden van den romp wijst bij horizontaal vliegen de scheiding tusschen blauw en rood, gerekend uit het middelpunt vertikaal omhoog.
b. Het richtingsroer is in drie onderling even hooge horizontale banen, gerekend van boven naar beneden, achtereenvolgens rood, wit blauw geschilderd.'

In dit voorschrift werd de plaatsing dan ook volledig vastgelegd. In Indië kreeg men tot 1 januari 1934 de tijd om dit nationaliteitskenmerk aan te brengen. Het voorgaande Gouvernements Besluit volgde hiermee het Koninklijk Besluit van 29 december 1932 no. 90, staatsblad 688 dat gold voor de Marineluchtvaartdienst en de Luchtvaartafdeling van het Leger.
Bij sommige vliegtuigtypen werd er in de praktijk van dit voorschrift afgeweken. Bij de Curtiss P-6 Hawk en de Lockheed L-212 werden de rozetten op en onder de vleugels meer naar binnen geplaatst zonder dat de vleugelvorm daar aanleiding toe gaf.

PERIODE 4: 13 juli 1939-15 november 1939

In 1939 was de situatie in de wereld verslechterd en de internationale spanningen waren sterk toegenomen. Een uitvloeisel daarvan was dat men de nationaliteitskentekens ging versoberen. In het Gouvernements Besluit van 13 juli 1939 no. 14 werd artikel 1,1E, sub B van het besluit van 29 maart 1933 no. 21 ingetrokken. Dit hield in de praktijk in dat de rood, wit en blauwe beschildering van het richtingsroer verviel. Op 13 oktober 1939 diende deze verandering doorgevoerd te zijn. Ook bij dit Gouvernements Besluit volgde men een Koninklijk Besluit namelijk het Koninklijk Besluit van 5 december 1938, staatsblad 589A.

Opm. Bij de Luchtvaartafdeling van het Leger waren in 1939 een tweetal Fokker T-V bommenwerpers (reg. 851 en 860) voorzien geweest van een afwijkend kenteken. Dit was een schijf bestaande uit vier gelijke vlakken in de kleuren rood-wit-blauw-oranje. De reden van het voorstel om dit kenteken in te voeren in plaats van de bekende rozet zijn mij verder onbekend. Het kenteken werd echter nooit



4. De rood-wit-blauwe staart van de Glenn Martin WH-3 M 574 is vervallen volgens periode IV. Collectie M.T.A. Schep.

algemeen ingevoerd.

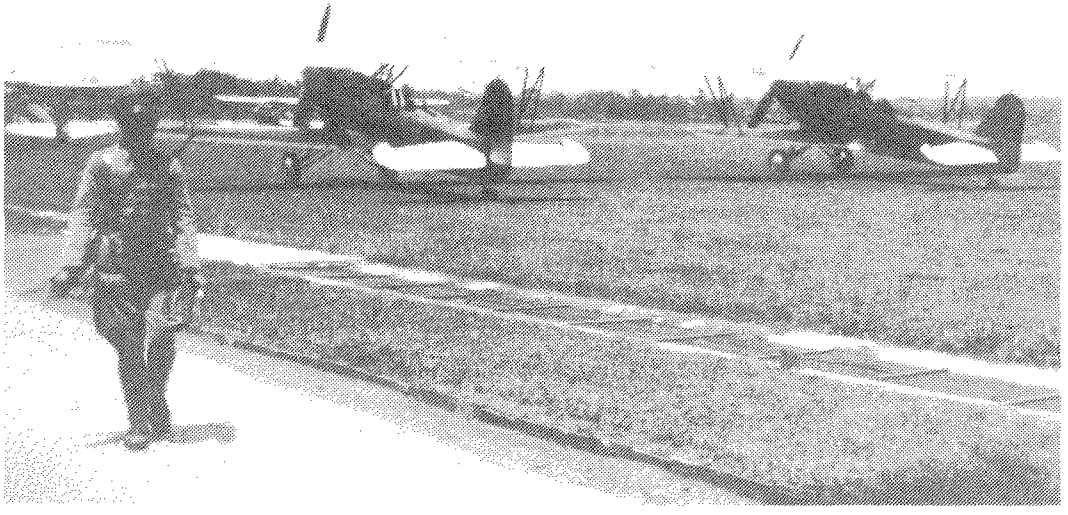
PERIODE 5: 15 november 1939-juli/augustus 1940

Het Gouvernements Besluit van 15 november 1939 no. 11 introduceerde een geheel nieuw nationaliteitskenteken. De oorzaak van de wijziging lag in het moederland. Op 13 september 1939 werd nabij Rottumeroog een Fokker T-8W (registratie R-5) van de Marineluchtvaartdienst door een Duitse DO-24 bij 'vergissing' neergeschoten. Dit voorval was er de aanleiding toe om het nationaliteitskenteken zodanig te wijzigen dat geen vergissing meer mogelijk zou zijn.

Een memo, gedateerd op 14 september 1939, geeft aan dat de vliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst voorzien moesten worden van een nieuw nationaliteitskenteken bestaande uit een oranje schijf met een 10 centimeter dikke zwarte band. Dit kenteken werd op een aantal Fokker C.VII-W's van de Marineluchtvaartdienst aangebracht (o.a. L-10, L-13 en L-17). De plaats van dit kenteken was gelijk aan die van de bestaande rozetten.

Door een schrijven van het algemeen hoofdkwartier afdeling Luchtverdediging d.d. 16 september 1939 werd meegedeeld dat het kenteken *niet* per 17 september 1939 werd ingevoerd. Het schrijven was ondertekend door de opperbevelhebber Generaal I.H. Reynders. De oranje bol, die erg leek op de 'rijzende zon' van Japan, was daarmee van de baan.

In het Koninklijk Besluit van 23 september 1939 no. 1 staatsblad 589B werd officieel een nieuw kenteken voorgeschreven voor het Leger en de Marine in het moederland. In Nederlands-Indië werd het Koninklijk Besluit, als eerder vermeld, op 15 november 1939 volledig overgenomen. De voorgaande Gouvernements Besluiten van 29 maart 1933 no. 21 en 13 juli 1939 no. 14 vervielen



5. Een unieke foto van de wisseling van de kentekens. Eén Fokker C.X met de kentekens van periode IV en een Fokker C.X met de driehoeken en het oranje staartvlak volgens periode V. Collectie M.T.A. Schep.

daarmee.

De tekst van het voorschrift luidt als volgt:

'a. op elken vleugel (bij het boven draagvlak op de bovenzijde, bij het beneden draagvlak op de onderzijde en bij ééndekkers op de boven- en onderzijde), alsmede op beide zijden van den romp van het vliegtuig, aangebracht over de geheele breedte van den vleugel en over de geheele hoogte van den romp, telkens een oranje kleurige gelijkzijdige driehoek met zwarten rand, deze laatste ter breedte van 10 centimeter; het midden van den driehoek ligt op de draagvlakken op de helft van den afstand tusschen den zijkant van het draagvlak en den romp; op de zijden van den romp op de helft van den afstand tusschen de achterzijde van den ondervleugel (c.q. vleugel bij ééndekkers) en de as van het richtingsroer; op de vleugels wijst de driehoek met een punt naar achteren, op den romp naar beneden.

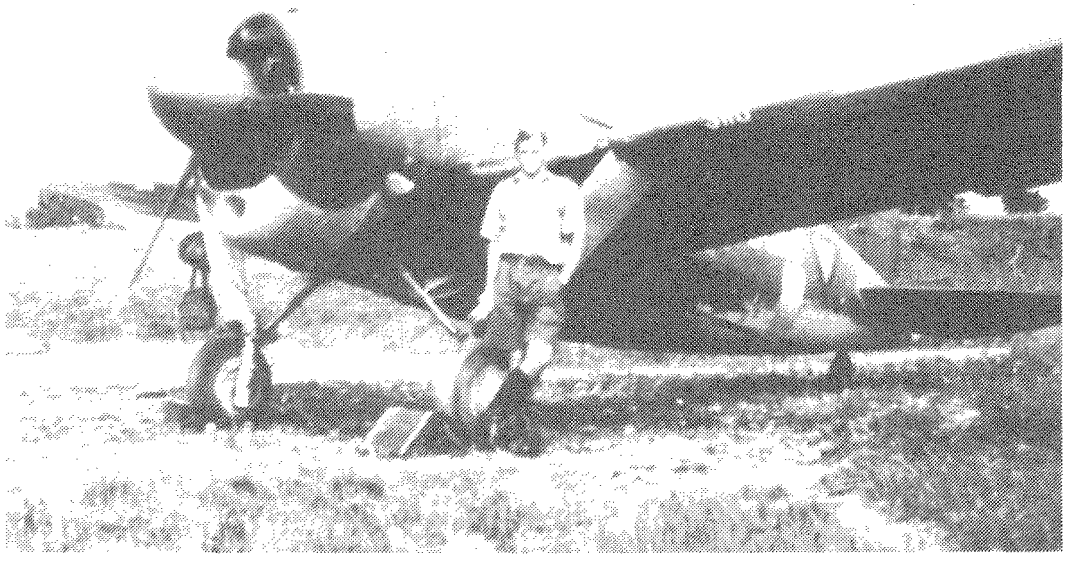
b. De verticale roeren geheel oranje, omlijst door een 10 centimeter breeden zwarten band.'

Dit nieuwe nationaliteitskenteken moest voor 1 december 1939 worden aangebracht. Uit dit voorschrift blijkt tevens dat het kenteken wel degelijk op de bovenzijde van de vleugels moest worden aangebracht.

PERIODE 6: juli/augustus 1940-juli 1941

Tot mijn spijt blijken er geen Gouvernements Besluiten van deze periode meer te bestaan. Tevens worden er in latere besluiten geen data genoemd waarbij deze besluiten worden ingetrokken. Toch is het redelijk gelukt om de afschaffing van het 'oranje richtingsroer' en de oranje driehoek op de vleugels te dateren.

In het Algemeen Indisch Dagblad van zaterdag 20 juli 1940 staat een foto van het voorvliegen van de nieuwste aanwinst van de Militaire Luchtvaart, de Curtiss H-75A 'Hawk' registratie C-328 te Andir; welke plaatsvond op 14 juli 1940. Dit toestel was nog niet uitgevoerd met het 'oranje richtingsroer' en met oranje driehoeken op de vleugel.



6. De Brewster Buffalo B3-110 met Lt. Deibel ervoor in Singapore 1941. De kentekens zijn conform periode VI. Foto collectie M.T.A. Schep via O.G. Ward.

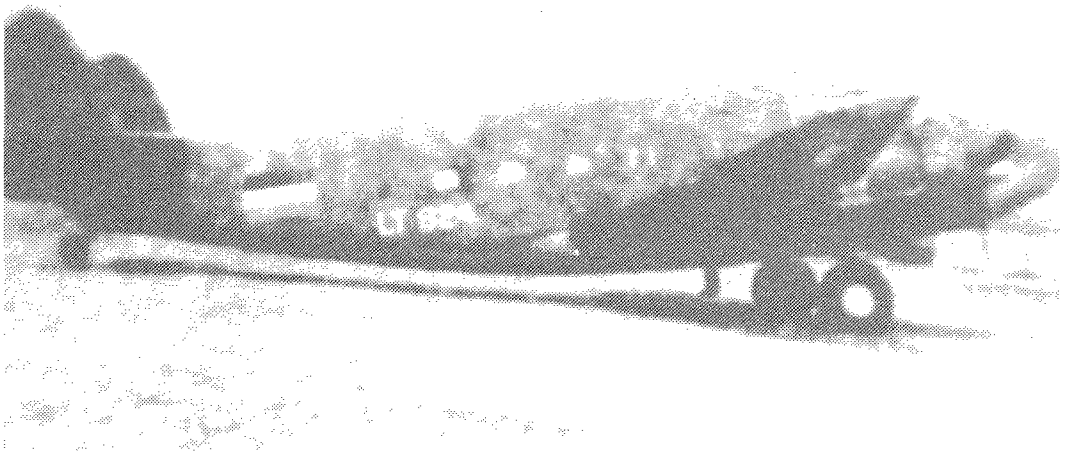
Tevens ben ik in het bezit van een foto van een line-up van 'Hawks' op Andir waarbij op de enige metaalkleurige kist de C- 324 het 'oranje richtingsroer' is verwijderd. Eén van de vliegers, die op deze foto zichtbaar is, is Elt Maurenbrecher die op 9 september 1940 naar Amerika vertrok. De konklusie die hier uit getrokken kan worden is dat men in augustus 1940 is gestart met het invoeren van vliegtuigcamouflage en dat tussen 19 juli 1940 en begin september het oranje richtingsroer en de driehoeken op de vleugels zijn afgeschaft. Afwijkingen kwamen er ook bij dit kenteken voor. Er bestaan namelijk foto's van een Lockheed Lodestar, afgeleverd na mei 1941 met oranje driehoeken op de vleugels. Een patrouille Brewster Buffalo's die in 1941 een bezoek bracht aan Singapore had ook oranje driehoeken op de vleugels! De hoogte van de driehoeken was iets kleiner dan voorgeschreven tevens week de plaats wel af.

PERIODE 7: juli 1941-27 februari 1942

Er is een Koninklijk Besluit gedateerd op 12 juli 1940 te Londen no. A8 waarin voorgeschreven werd dat de driehoeken met 2/3 verkleind moesten worden. Tevens vervielen de driehoeken op de vleugels. Deze verandering is gebruikt door de Marineluchtvaartdienst in Nederlands-Indië. De Militaire Luchtvaart van het KNIL heeft voor zover bekend de kentekens echter niet met 2/3 verkleind!

PERIODE 8: 27 februari 1942-september 1945

In februari 1942 werd het hoofdeiland Java bedreigd door de Japanse aanvalsmacht. Het nationaliteitskenteken van Japan, 'de rijzende zon', een rode cirkel zorgde voor verwarring met de oranje driehoek. In het Nederlands-Indische Staatsblad no. 61 van 27 februari 1942 stond een besluit van de landvoogd van 24 februari waarmee bekend werd gemaakt dat het nationaliteitskenteken voor 1 maart 1942 gewijzigd moest zijn. Het nieuw voorgeschreven kenteken bestond uit een rechthoek in de verhouding 3:5. De rechthoek was verdeeld in drie gelijke banen



7. Een zeer aparte foto van een Lockheed 18-40 Lodestar registratie LT-924 in Australië waar de rood-wit-blauwe vlaggen op zijn aangebracht. Periode VII. Foto collectie J. van den Berg.

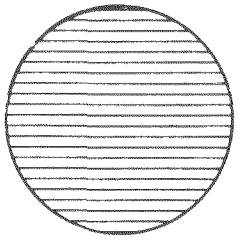
in de kleuren rood-wit-blauw. Het nieuwe kenteken werd aangebracht op de posities van de oranje driehoek. Dit hield in dat de vlag voorkwam op de romp en onder de vleugels. Toestellen die voorzien zijn geweest van dit kenmerk zijn o.a.: Lockheed Lodestar, Glenn Martin, Hawker Hurricane (?), Brewster Buffalo, Curtiss Interceptor en de Curtiss P-40E. De P-40E's hebben echter niet meer gevlogen voor de capitulatie.

Dit besluit is na de capitulatie van Nederlands-Indië op 8 maart 1942 nog bekrachtigd door de regering in Londen. Op 3 maart 1942 had de Gouverneur Generaal zijn besluit van 24 februari voor bekrachtiging voorgedragen bij de regering in Londen. Deze bekrachtigde het kenteken per Koninklijk Besluit van 12 maart 1942 no. 12. Het werd bekend gemaakt door het 'besluit Londen' van 13 maart 1942 no. C.22.B. In dit besluit werd alleen gesproken over kentekens op de romp en onder de vleugels. De rood-wit-blauwe vlag werd daardoor het oorlogskenmerk voor de Nederlandse en Nederlands-Indische squadrons in Australië en Ceylon. Ook de Royal Netherlands Military Flying School in de Verenigde Staten gebruikte dit kenmerk. In de Verenigde Staten werd soms ook de oranje driehoek gevoerd. Een voorbeeld daarvan is de Beechcraft Kansas.

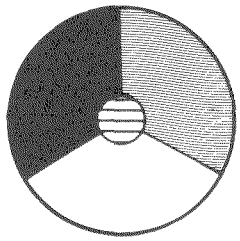
Tijdens de oorlog hield men echter niet strikt de hand aan de plaatsing van de nationaliteitskentekens. Soms waren ze aangebracht in de 'American Style' (op de vleugel stuurboordzijde en onder de vleugel bakboordzijde). Het kwam echter ook vaak voor dat ze in zes posities werden gevoerd.

PERIODE 9: september 1945-juli 1948

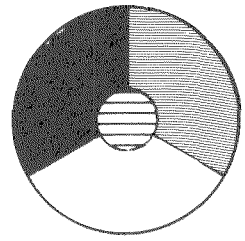
Na de kapitulatie van Japan op 15 augustus 1945 werd de rood-wit-blauwe vlag gehandhaafd. Er kwam echter een aanvulling bij die niet is terug te vinden in enig Gouvernements Besluit. Het tijdstip van invoering is ook vrij onzeker. De vlag op een donkere ondergrond werd voorzien van witte omlijning. Dit kenmerk kwam voor bij de Douglas



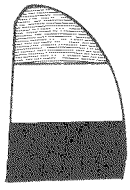
periode I



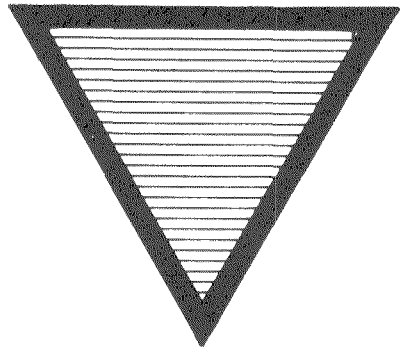
periode 2,3,9
(stip: Ø I/5)



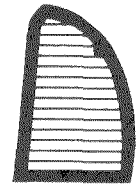
periode 2
(stip:Ø I/4)



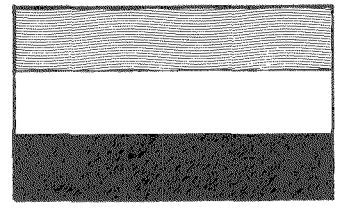
periode 3



periode 4,5,6.



periode 4



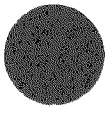
periode 7,periode 8(ongecam.)
en als 'fin flash' periode 9



rood



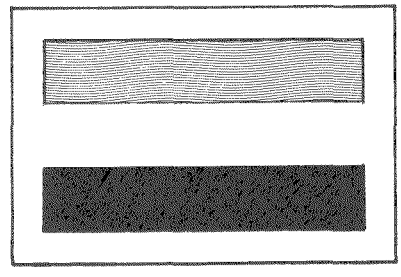
wit



blauw

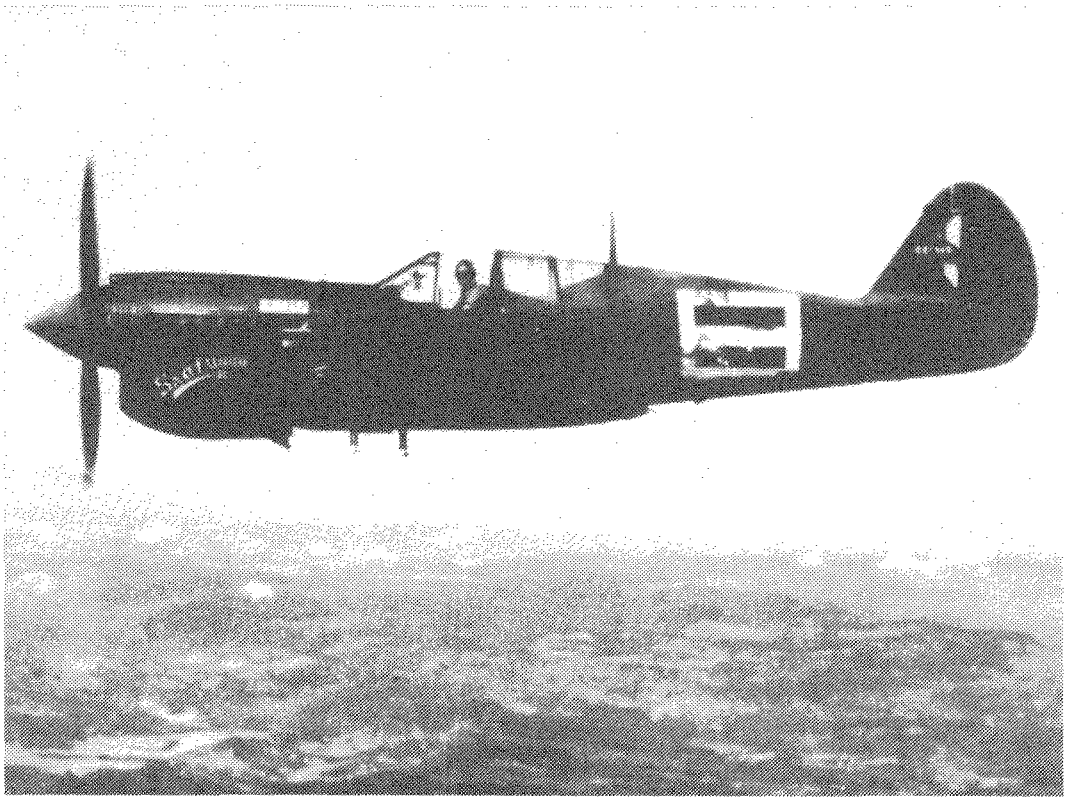


oranje



Periode 8

tekeningen: MAX SCHEP



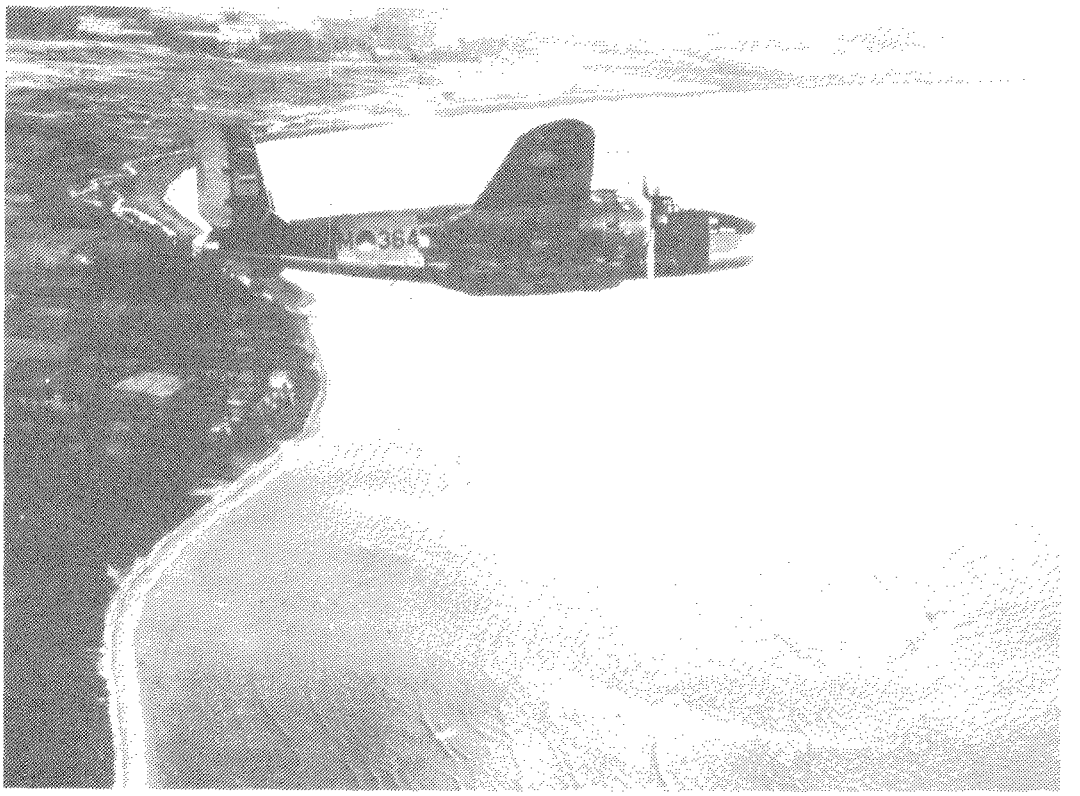
8. Een P-40N C3-549 c.q. J-349 met het overgangskenteken. Om de rood-wit-blauwe vlag is een witte rand geschilderd. Periode VIII. Collectie M.T.A. Schep.

C-47 Dakota's, de North American B-25 Mitchell, de Curtiss P-40N 'Kittyhawk' en de Piper L-4J 'Cub'. De breedte van de omlijning was afhankelijk van het vliegtuigtype.

PERIODE 10: juli 1948-26 juli 1950

In Nederland werd per Koninklijk Besluit van 2 juli 1946 de rozet wederom ingevoerd. In Nederlands-Indië zou het echter tot midden 1948 duren voordat dit besluit integraal werd overgenomen. Dit uitstel van invoering was mogelijk door alinea 2 van het besluit dat luidde: 'dat onze erbij betrokken ministers gerechtigd zijn overgangsvoorschriften te geven.'

Het Gouvernements Besluit van 26 juli 1948 no. 10 bracht de rozet weer terug op de toestellen van het ML-KNIL. Het opvallende van dit besluit is dat daarin de tekst van het Koninklijk Besluit werd overgenomen zonder dat de data van de ingetrokken Koninklijke Besluiten veranderd werden in de in te trekken Gouvernements Besluiten. De tekst luidde: 'In te trekken onze besluiten van 5 december 1938 (staatsblad no. 589A) en van 23 september 1939 (staatsblad no. 589B).' Voor de Gouvernements Besluiten hadden deze data moeten zijn 13 juli 1939 en 15 november 1939! Wat bij het bovenstaande citaat tevens opvalt is dat alle besluiten tussen 1939 en 1946 niet officieel worden ingetrokken. De tekst van het Gouvernements Besluit wat het nationaliteitskenteken zelf betrof kwam overeen met de tekst van het Gouvernements Besluit van 29 maart 1933 no. 21. Alleen de beschildering van het staartvlak was gewijzigd. De rood-wit-blauwe vlakverdeling was veranderd in een filmflash van 30 bij 40 cm verdeeld in van boven af drie gelijke rood-wit-blauwe banen.



9. Een North American B-25 van de Photo Verkennings Afdeling boven Bali met de kentekens van periode IX. Collectie M.T.A. Schep.

BRONNEN:

Koninklijke- en Gouvernements Besluiten aanwezig in de Koninklijke Bibliotheek te Den Haag en de bibliotheek van de Technische Universiteit te Delft. Diverse foto's uit de collecties Ward, Van den Berg en van de auteur.

LITERATUUR:

Vliegwereld 1 juli 1948, 14e jaargang nr. 13.
US-Quarterly vol. 10 no. 4, 1975: 'Aircraft camouflage and markings of the Netherlands East Indies, Jim Maas.
Air Combat, maart, april en mei 1975.
NEIAF: 'The story of an unusual air force', G.J. Casius en P.C. Boer.
De Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Indisch leger in Oorlog 8 december 1941 - 10 maart 1942. Door Mr. J.W.T. Bosch.
Ongepubliceerd manuscript Sectie Militaire Luchtvaart Historie.
Modelbouw in Plastic. 184, 1, 2 en 4. Artikel M.T.A. Schep.
H. Hooftman, van Glenn Martins en Mustangs. Uitg. La Rivière & Voorhoeve, Zwolle 1967.
H. Hooftman, Militaire Luchtvaart in Nederlands-Indië deel 1 en 2. Uitg. Europese Bibliotheek Zaltbommel, ISBN 90.288.00.689 en ISBN 90.288.227X.
G. Casius/T. Postma, Veertig jaar Luchtvaart in Indië. Uitg. De Alk. ISBN 90.6013.944.5.

Met dank aan:
P.C. Boer, G.J. Casius, J. van den Berg, O.G. Ward en C.R. Patist.

BOEKBESPREKING

Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse Luchtmacht.
Samengesteld en eindredactie kolonel A.P. de Jong. Uitgegeven in opdracht van de Koninklijke Luchtmacht ter gelegenheid van het vijfenzeventigjarig bestaan van de Koninklijke Luchtmacht, 1 juli 1988, bij Unieboek te Houten.

Op 19 februari j.l. werd het eerste exemplaar van dit boek aangeboden aan Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden. En wat voor een boek! 440 bladzijden met goed gedocumenteerde tekst en talloze afbeeldingen in kleur en zwart wit.
Aan deze gedegen historie van de militaire luchtvaart in Nederland hebben tweeëntwintig deskundige auteurs hun medewerking verleend. In de eerste hoofdstukken worden de voorgeschiedenis en de beginperiode beschreven. In 1913 werd begonnen met één auto en een gehuurd vliegtuig: de 'Brik' van Marinus van Meel.
Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd al beschikt over zeven vliegtuigen. Beschreven wordt hoe de mannen van het eerste uur, zoals Walaardt Sacré, Van Meel, Van Heyst, Van Weerden Poelman, Roeper Bosch en vele anderen in die moeilijke opbouwperiode met voortvarendheid, moed en doorzettingsvermogen de jonge luchtvaartafdeling letterlijk van de grond hebben gekregen.
Ook gedurende het interbellum ging de uitbreiding en modernisering van het Nederlandse luchtwapen niet van een leien dakje. De euforie van 'nooit meer oorlog', welke zich uitte in de beweging van het 'gebroken geweertje' en de vele bezuinigingsoperaties van de regering heeft er voor gezorgd dat bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog de uitbreiding van het luchtwapen te laat was gekomen en er van het weliswaar uitstekende materieel te weinig aanwezig was. Desondanks heeft het personeel van hoog tot laag in de meidagen van 1940 zich zo goed en dapper geweerd, dat aan de luchtmacht de Militaire Willemsorde 4de klasse werd toegekend.
Het zou te ver gaan hier een overzicht te geven van alle hoofdstukken in dit interessante boek.
Het vervolgt met een uitgebreid historisch overzicht van de overgang van het propeller- naar het straal- en geleide wapenstijdperk. Ook zij die geïnteresseerd zijn in de Militaire Luchtvaart van het KNIL, het Korps Luchtwachtdienst, de uniformering, het personeelsbeleid door de jaren heen, de vliegtuigtypen en noem het verder maar op, komen in dit kloeke boek ruimschoots aan hun trekken.
Het laatste hoofdstuk is getiteld 'Op naar de honderd' en is een vooruitblik naar de 21ste eeuw.
De tekst is voorzien van een aantal noten die niet aan de voet van de betreffende bladzijde worden vermeld, maar helemaal achter in het boek staan. Dat maakt het nodig om bij het lezen steeds weer terug te bladeren. Niet echt storend maar wel jammer.
Dat een enkele foto in spiegelbeeld is afgedrukt doet aan de waarde van dit fraaie boek niets af.
Het is voor iedere geïnteresseerde in de militaire luchtvaart, maar ook voor hen die belang stellen in de Nederlandse militaire historie in zijn algemeenheid, welhaast noodzakelijk dit boek te bezitten.
Gelet op de geschiedkundige waarde, de degelijke uitvoering, het goede papier, de schitterende afbeeldingen en de gemakkelijke en vlotte leesbaarheid van de vele hoofdstukken is een prijs voor het ingebonden boek van *f* 59,-- niet te veel.

H. Muller

BESTUURSMEDEDELINGEN

JAARVERGADERING

De jaarlijkse algemene ledenvergadering zal dit jaar plaatsvinden op zaterdag 5 november a.s. in de Generaal C.J. Snijdershal van het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg. Op deze dag heeft U tevens de gelegenheid kennis te nemen van twee unieke aanwinsten

van het Militaire Luchtvaart Museum, de Fokker D.VII en de Fokker D.XXI. Dat een rondgang door de geheel vernieuwde Generaal Snijdershal wordt aanbevolen, behoeft geen betoog. De heren B.W. Wagenaar en J.C.C. Burger hebben zich bereid verklaard een tentoonstelling in te richten met als thema 'het Rode Kruis'. Deze tentoonstelling is tijdens de ochtenduren te bezichtigen. Voor het eerst tijdens een jaarvergadering zal dit jaar ook de Ir. Vreeburghal, tijdens de lunchpauze, voor de leden van Mars et Historia worden opengesteld. De veiling t.b.v. de Stichting Diekerhoff-fonds zal, hoe kan het anders, worden geleid door ons bestuurslid, de Generaal-majoor der Koninklijke Marechaussee b.d. F.J. van Lier. Indien U voor deze veiling artikelen beschikbaar hebt, dan even kontakt opnemen met één onzer bestuursleden.
De lezing voorafgaande aan de algemene ledenvergadering, wordt verzorgd door drs. J.C.A. Schokkenbroek en zal handelen over 'de Armada'.

Tot 5 november a.s.,
het bestuur.

DAGINDELING JAARVERGADERING

09.00 uur:	Inrichting ruilbeurs (tot 09.45 uur)
10.00 uur:	Ruilbeurs
12.30 uur:	Lunch (tevens gelegenheid tot bezichtiging van de Ir. Vreeburghal)
13.30 uur:	Veiling t.b.v. de Stichting Diekerhoff-fonds
14.00 uur:	Lezing te houden door drs. J.C.A. Schokkenbroek over 'de Armada'
15.00 uur:	Pauze
15.30 uur:	Jaarlijkse Algemene Ledenvergadering
16.30 uur:	Sluiting.

AGENDA VOOR DE 22e ALGEMENE LEDENVERGADERING

1. Opening.
2. Notulen van de 21ste Algemene Ledenvergadering (zie Mars et Historia 21ste jrg. nr. 6 nov/dec 1987).
3. Mededelingen van de voorzitter.
4. Ingekomen stukken.
5. Jaarverslag van de secretaris (elders in dit blad).
6. Financieel overzicht 1987 (elders in dit blad).
7. Verslag kascommissie 1987-1988.
8. Benoeming kascommissie 1988-1989.
9. Stichting Diekerhoff-fonds.
10. Mars et Historia.
11. Vijfde lustrum.
12. Bestuursmutaties (vlgs. rooster zijn aan de beurt om af te treden H. Muller en P.H.Th. Dumon (beiden herkiesbaar). Namen van eventuele kandidaten dienen vóór 1 oktober a.s. gesteund door de handtekeningen van tenminste 10 leden in het bezit te zijn van de secretaris.
13. Rondvraag.
14. Sluiting.

JAARVERSLAG VAN DE SECRETARIS
Periode juli 1987 - juli 1988

A. Bestuur:
de heer Cats heeft de ledenadministratie overgedragen aan de heer Van Popta. De heer Cats blijft echter deel uitmaken van het bestuur. Het bestuur is ongewijzigd gebleven.

B. Correspondentschappen:
Nr. 15 'Koninklijke Marine': de heer L.L. von Münching heeft zijn correspondentschap opgezegd i.v.m. zijn gevorderde leeftijd. Het wordt tijdelijk waargenomen door de heer M.K. Zaagman (corr. nr. 9).
Nr. 21 'Militaire bibliografie, tijdschriften': de heer J.A. Bartels heeft het correspondentschap overgedragen aan de heer drs. M.J. Lohnstein.

C. Evenementen:
20 augustus 1987 verscheen in de serie gewijd aan Nederlandse schilders van militaire taferelen onze tweede envelop met als onderwerp W.C. Staring.
7 november 1987 najaarsexcursie naar Brussel, uitmuntend georganiseerd door ons Belgische lid de heer G. Dhaenens.
9 april 1988 filmdag te Soesterberg met o.a. films uit de collectie van de sectie militaire geschiedenis van de Landmacht Staf en een lezing van de Kolonel der Mariniers b.d. A.J. Hakkert over de gebeurtenissen in het voormalige Nederlands Nieuw Guinea gedurende de beginjaren 1960.
14 mei 1988 voorjaarsexcursie naar Buren Gld. waarbij het Marechausseemuseum en het Boerenwagenmuseum werden bezocht en we het oude stadje in feeststem-

ming bekeken terwijl sommigen hun verzameling konden aanvullen op de curiosamarkt.

D. Vergaderingen:
21 november 1987 jaarlijkse ledenvergadering te Soesterberg met een ruilbeurs, veiling t.b.v. de Stichting Diekerhoff-fonds, een lezing door F.L. Baron van Hogendorp over de slag bij Ramillies op 23 mei 1706 en een tentoonstelling van dioramas en andere opstellingen van tinnen figuren samengesteld door de heer C. Frazer (afd. corr. 12).
27 mei 1988 jaarlijkse bijeenkomst van bestuur met afdelingscorrespondenten in Den Haag. Na de lunch werd de tentoonstelling '75 Jaar Koninklijke Luchtmacht' in het Defensie-voorlichtingscentrum te Den Haag bezichtigd.
Het algemeen bestuur heeft in het verslagjaar achtmaal vergaderd te weten te Soesterberg, Valkenburg Z.H., Den Haag (3 x), Hilversum, Delft en Breda.

E. Correspondentie en contacten:
Onze vereniging krijgt steeds meer bekendheid, hetgeen te merken is aan de vele uitnodigingen om aanwezig te zijn bij officiële handelingen, bijvoorbeeld commandowisselingen, boekpresentaties, openingen van tentoonstellingen e.d.
Ook bestaat een goede samenwerking met andere verenigingen, die zich met diverse aspecten op militair gebied bezig houden, bijvoorbeeld de 'Military Music Society', de 'Western Front Association' en de 'Documentatiegroep 1940-45'.
Aan Z.K.H. Prins Berhard der Nederlanden werd een telegram gezonden tijdens onze ledenvergadering.

F. Ledental:
Het aantal leden van onze vereniging groeit gestaag, hoewel minder snel dan we hoopten. Als ieder lid nu eens één nieuw lid zou aanbrengen!! Zal deze droom van uw secretaris nog eens uitkomen?

P.H.Th. Dumon, secretaris.

Aanmeldingsformulier
JAARLIJKSE ALGEMENE LEDENVERGADERING

Ondergetekende ..... (naam)

.....(adres).....(woonplaats)
zal de jaarlijkse algemene ledenvergadering op 5 nov. a.s. bijwonen. Hij/zij*) neemt als introducé(e)(s) mee ... personen.
Hij/zij*) zal de kosten (*f* 20,-- per persoon met lunch of *f* 5,-- per persoon zonder lunch) vooraf gireren aan de penningmeester van 'Mars et Historia' te Wassenaar, giro **29 40 790**.

Hij/zij*) wenst wel/niet*) te beschikken over tafelruimte t.b.v. de ruilbeurs.

Hij/zij*) stelt onderstaande artikelen ter beschikking voor de veiling t.b.v. de 'Stichting Diekerhoff-fonds':

.....

.....

(eventueel vervolgen met bijlage(n)).

(plaats) ..... (datum) .....

Handtekening: .....

*) Doorhalen wat niet gewenst is.

Voor 20 oktober opsturen naar J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda.
(Indien U ons mooie blad niet wilt beschadigen, gebruik dan een briefkaart.)

GAARNE DUIDELIJK INVULLEN *MET* OF *ZONDER* LUNCH.

Staat van baten en lasten

	1987		1986	
BATEN				
Contributie	13.927		14.157	
Rente	799		810	
Advertenties	360		323	
Resultaat verkopen en evenementen	1.477		1.510	
Totaal baten		16.563		16.800
LASTEN				
Druk-, verzend- en overige kosten MARS ET HISTORIA	14.151		12.842	
Bestuurs- en algemene kosten	686		300	
Verenigingsdrukwerk	-		940	
Portokosten	1.136		1.647	
Ledenwerving	50		164	
Totaal lasten		16.023		15.893
BATIG SALDO		540		907
Voorstel tot verdeling:				
Toevoeging lustrumfonds		540		850
Toevoeging kapitaal		-		57
		540		907

BALANS

	1987	1986
Waarborgsom PTT	50	50
Te vorderen contributie	pm	390
Te ontvangen inzake lustrum	-	1.209
Overige vorderingen	278	243
Bank	1.062	3.579
Giro	4.964	6.139
Beleggingsrekeningen	13.794	13.427
	20.148	25.217
Kapitaal	13.291	13.291
Reserve 'Diekerhoff Fonds'	-	941
Lustrumfonds	2.331	850
Overige kosten MARS ET HISTORIA	2.000	3.600
Te betalen inzake lustrum	-	3.090
Vooruitontvangen contributie	227	175
Overige schulden	2.299	3.270
	20.148	25.217

De Stichting Diekerhoff Fonds is inmiddels opgericht en beschikt over enige financiële middelen. Het bestuur stelt derhalve voor om het saldo van de Reserve 'Diekerhoff Fonds', welke reserve in het verleden werd gevormd om de aanloop- en oprichtingskosten van de stichting te bestrijden, over te boeken naar het lustrumfonds (1991). Daarnaast wordt voorgesteld het batig saldo over 1987 ad. *f* 540,- t.g.v. het lustrumfonds te brengen. Beide voorstellen zijn voorshands in de financiële stukken verwerkt.

De penningmeester

NAJAARSEXCURSIE NAAR DE VESTINGSTAD MAASTRICHT

Bovengenoemde excursie zal plaatsvinden op zaterdag 1 oktober 1988. Ze staat onder leiding van de Maastrichtse arts Jos V.H. Notermans, tevens voorzitter van de Stichting Maastricht Vestingstad en correspondent voor Zuid Limburg van de Stichting Menno van Coehoorn. Hij kent de bewogen historie van Maastricht als geen ander en is bovendien een boeiend verteller. Boekwerkjes over de geschiedenis van de stad zullen voor belangstellenden - tijdens de excursie - voor geringe prijs te koop zijn.
Het programma is als volgt: *)

10.00-10.45 uur:	Verzamelen in restaurant Dominicain/Grand-Mère op het Vrijthof (hoek Helmstraat). Koffie en evt. Limburgse vlaai aldaar voor eigen rekening.
10.50-11.00 uur:	Explicatie omtrent de op het Vrijthof gelegen 'Hoofdwacht'.
11.05-11.45 uur:	Bezoek aan de maquette - met klank- en lichtbeelden - van oud-Maastricht. Locatie: Bonnefantenmuseum.
11.45-13.15 uur:	Wandeling langs de Middeleeuwse stadswallen.
13.15-14.30 uur:	Aperitief en lunch in de Officiersmess ALSACE, Koningin Emmaplein 10. Aperitief voor eigen rekening.
14.30-16.00 uur:	Wandeling door de Linie van Du Moulin; een voorbeeld van 18e Eeuwse versterkingskunst en in die zin een nationaal monument!

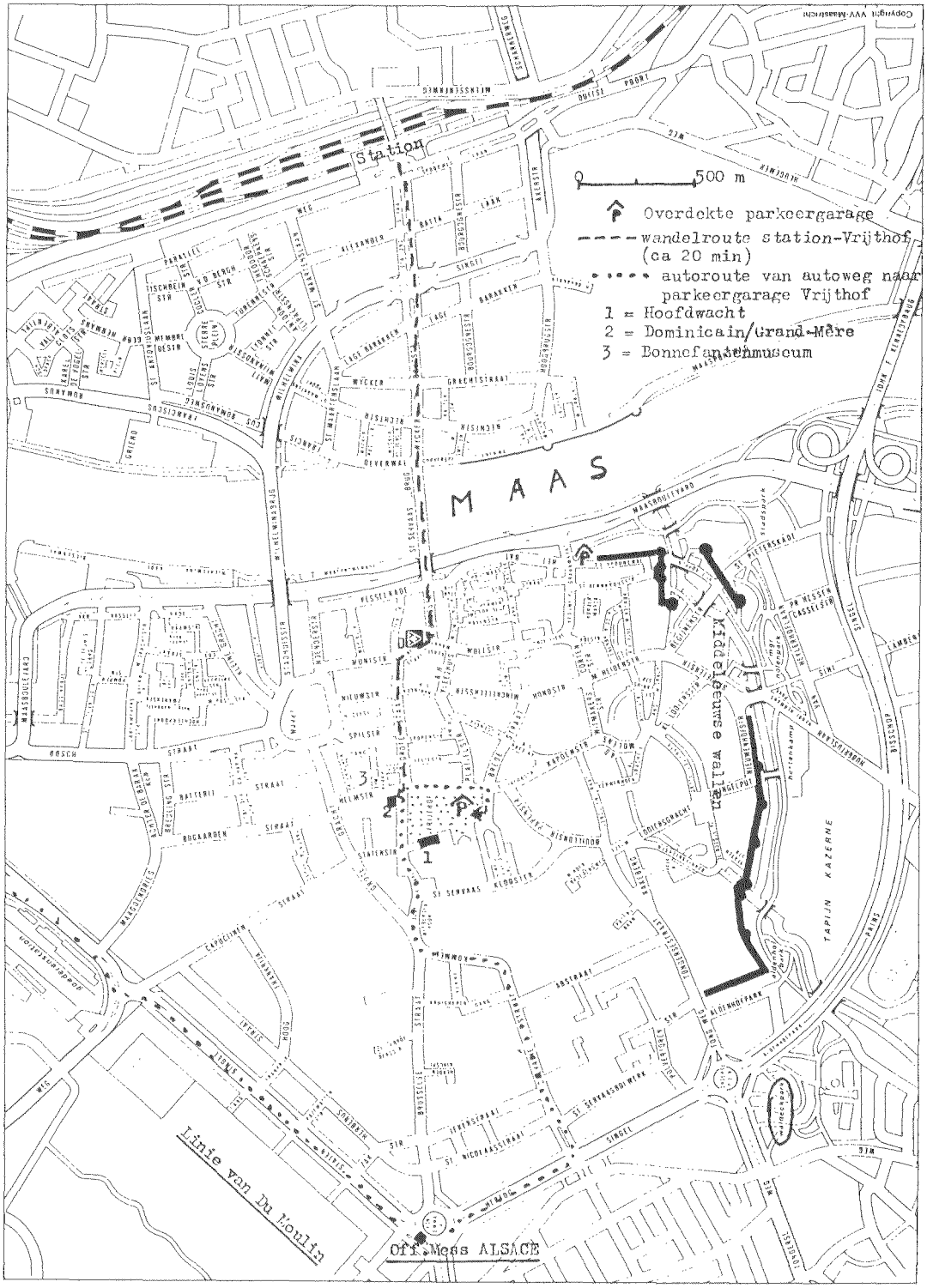
Wij hopen dat vele leden aan deze interessante excursie zullen deelnemen. De kosten bedragen - inclusief het museumbezoek en de lunch - *f* 17,50 per persoon. In verband met de voorbereidingen verzoekt het bestuur U het in dit nummer aan te treffen aanmeldingsformulier zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 22 september 1988 op te zenden aan J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda.

*) Zie bijgevoegde schets.

Komt U per trein en is de wandeling van het station naar het Vrijthof U te vermoeiend, dan kunt U gebruik maken van buslijn 8 of 9 vanaf het NS-station. De vertrektijden zijn respectievelijk 10.08 en 10.14 uur.



HOOFDWACHT VRIJTHOF MAASTRICHT


Station
500 m
Overdekte parkeergarage
wandelroute station-Vrijthof (ca 20 min)
autoroute van autoweg naar parkeergarage Vrijthof
1 = Hoofdwacht
2 = Dominicain/Grand-Mère
3 = Bonnefantenmuseum
M A A S
Linie van Du Moulin
Off.Mess ALSACE

Cultureel Centrum Zandvoort

gasthuisplein 9b, 2042 jm zandvoort, postbus 331, 2040 ah zandvoort telefoon 02507-16924

bij deze nodigen wij u uit voor de feestelijke opening van de expositie:

tinnen figuren

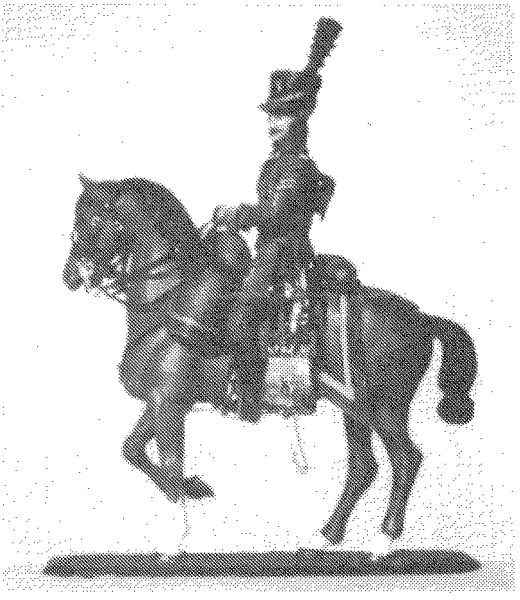
civiele en militaire historische miniaturen van tin uit verschillende partikuliere kollekties

op vrijdagavond 12 augustus 1988 om 20.00 uur

de heer m.r.van der heijden, burgemeester van zandvoort, zal een korte inleiding houden

ter gelegenheid van deze expositie brengt het cultureel centrum een tinnen schelpvissertje uit van 30 mm hoogte, om zelf te beschilderen, of beschilderd te kopen

de expositie duurt tot en met 2 oktober en is dagelijks geopend van 13.30 tot 16.00 uur



AANMELDINGSFORMULIER NAJAARSEXCURSIE 1988

Ondergetekende ..... (naam)

..... (adres) ..... (woonplaats)

..... (tel. nr.)
geeft zich hierbij op als deelnemer aan de najaarsexcursie naar Maastricht op zaterdag 1 oktober 1988.

Hij/zij*) neemt onderstaande personen als introducé(e)(s) mee:

.....

.....

Hij/zij*) zal de kosten (*f* 17,50 per deelnemer vooraf gireren aan de penningmeester van 'Mars et Historia' te Wassenaar, giro 29.40.790.

(plaats) ..... (datum) .....

Handtekening: .....

*) Doorhalen wat niet gewenst is.

Vóór 22 september a.s. opsturen naar J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda (tel.: 01820-34283).

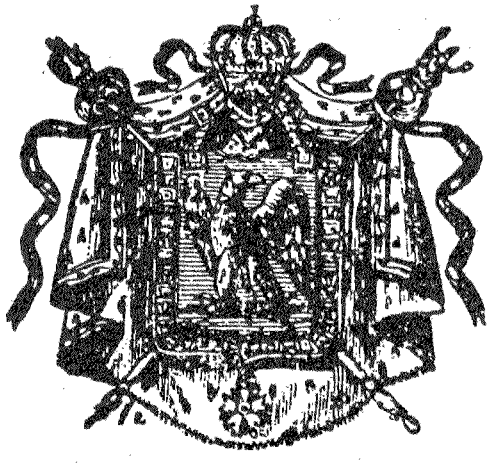
De vijfde SMV-ruilbeurs van dit jaar zal worden gehouden **op zondag 11 september a.s. van 11.15 tot ca. 16.30 uur** in sportcentrum 'De Bun', Bovenweg 5 te Huizen (NH). De toegangsprijs is *f* 3,50 per persoon, kinderen onder de tien jaar en onder geleide gratis.
Militaria, zoals uniformen, onderscheidingstekenen, decoraties, hoofddeksels, helmen, uitrustingsstukken, sabels en bajonetten zullen er te zien, te ruil of tegen billijke prijzen te koop zijn. Er is een bar voor drankjes en hapjes geopend en voor de meegekomen gezinsleden is de bowlingbaan en het zwembad beschikbaar. Er is voldoende parkeerruimte aanwezig.
Alle leden van 'Mars et Historia' en hun gezinsleden zijn van harte welkom. Sportcentrum 'De Bun' is met openbaar vervoer bereikbaar met de NS tot het station Naarden-Bussum en vandaar met de streekbus tot Huizen-Bovenweg; met eigen vervoer via de A1 tot de aansluiting A27, aldaar de borden Almere en de afslag Huizen volgen.
Voor nadere informatie bel: 02159-37581 (na 18.00 uur).

HISTORISCHE UNIFORMKALENDER 1989

Ook dit jaar zal het, indien er voldoende belangstelling is, mogelijk zijn deze kalender bij de vereniging tegen gereduceerde prijs te betrekken. De prijs voor de aflevering **1989** bedraagt *f* 35,-- exclusief verzendkosten. Het zal duidelijk zijn dat men slechts bereid is ons korting te verlenen, indien een behoorlijk aantal kalenders ineens wordt afgenomen (ca. 40 stuks). Om de bijkomende kosten te besparen bestaat de mogelijkheid de kalender af te halen op de jaarvergadering, bij de Sectie Militaire Geschiedenis (bij de heer E.W. van Popta) of in Wassenaar ten huize van de penningmeester.
Schriftelijk bestellen voor 5 september 1988 bij de penningmeester van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de militaire historie, Storm van 's Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar onder vermelding van de wijze waarop U de kalender wilt ontvangen. Voor de goede orde maken wij U er op attent, dat slechts de schriftelijk bestelde exemplaren door de vereniging ingekocht zullen worden. Vergeet dus niet Uw bestelling tijdig op te geven.

De jaarlijkse algemene ledenvergadering vindt op **5 november a.s.** plaats in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg (zie elders in dit nummer).

BOUTIQUE DE LA GRANDE ARMÉE



Het adres voor Historische Militaire en Civiele figuren, boeken, prenten, tijdschriften, wargame en alle verdere informatie op dit gebied.

geopend
Woensdag t/m Zaterda
10.00 - 18.00 uur

W. C. J. EN I. S. SCHOPPEN

Willem de Zwijgerlaan 120
2582 EV Den Haag
Holland
Tel 070-541039

DE DONDERBUS

Inkoop Verkoop Ruil

Antieke wapens, Orden, Militaria, Uniformen, Uitrustingsstukken, Documentatie Eerste en Tweede Wereldoorlog. Aankopen van gehele verzamelingen.

Adres: Oostzeedijk beneden 231 A
3061 VW Rotterdam.
Geopend vrijdag 19-21 uur,
zaterdag 10-18 uur.
Telefoon: 010-4140267
01862-2338
3274 ZJ Blaaksedijk - NL