

# De Limburgse Jager



*50 jaar  
in- en uitstijgen*

# Get ready to defend your mobile life.

**Mobile security. The threat is real and it affects everyone.** Whether you're a global corporation or a thirteen year old with a smartphone, mobile device security is one of the most important issues facing the connected world today.

Smartphones, tablets and other devices have become the center of our mobile lives. That's the reality. Critical financial, corporate and personal details, even our medical records often sit unprotected and there for the taking. From a lost phone to malware attacks, spoofing, spam and sexting, new threats crop up everyday. Add to that five different mobile platforms and the challenge is clear: Mobile security is a multi-dimensional problem with no single approach that addresses every device. Until now.



## Introducing Junos Pulse Mobile Security Suite

**One security app. Dozens of security applications.** Spanning all of the major mobile OSs, Junos Pulse addresses the diverse

security issues facing the mobile world today. And because it's a network-enabled, device-side solution, Pulse eases the challenges of delivering security on the device at scale. Companies can deploy new security solutions quickly and easily to every employee, and service providers can profitably deliver the robust security services their customers want (and need).

**Loss and theft protection.** Junos Pulse means a lost phone is no longer an end-user worry or a security risk. Features like GPS locate & track, remote wipe & lock, device backup & restore and remote alarm & notification make sure your data doesn't fall into the wrong hands.

**FACT** More than 87% use their smartphones to store or access sensitive information, including credit card numbers, Social Security numbers or medical records. \*source Juniper Mobile Security Research Initiative

**Antivirus.** More and more, employees want to use their personal phone for business activities. But companies must ensure those phones are free from viruses that can take down the system. Junos Pulse offers real-time protection from these threats, scanning all network connections and prompting alerts on detection.

**FACT** The world's mobile worker population will surpass 1 billion in 2010 and grow to greater than 1/3 of the world's workforce by 2013. Defend your mobile life. \*source Forrester Research

**Secure enterprise connectivity for iPhone.** The most popular consumer smartphone is now ready for work. The Junos Pulse iPhone app enables secure VPN connectivity into the enterprise, offering access to business applications and networked data on their corporate intranet from anywhere in the world.

**Anti-spam.** Junos Pulse tackles the problem with blacklist filtering—blocking voice and SMS spam. In addition, message settings and automatic denial controls combat unwanted messages and contacts.

**Personal firewall.** Junos Pulse enables both inbound and outbound filtering of all traffic, full control of alerts and logs and customizable filtering—making sure you know exactly what you're connecting to and whom you're connecting with.

**FACT** SMS (text) messaging is now the second leading conduit for phishing attacks. Defend your mobile life. \*source Gartner Research

**Device monitoring and control.** Managing your child's exposure to predators and damaging content is beyond critical. From a single dashboard, parents can use Junos Pulse to monitor and control applications, SMS and MMS, and emails. Parents can easily view address books, phone call logs and photos. Junos Pulse helps parents regain control over their child's safety and protection.

**FACT** 32% of online teens have been contacted by strangers. Defend your mobile life. \*source Pew Internet & American Life Project

Smartphones and other portable, network-enabled devices have literally changed the landscape of our modern lives. We work more effectively and efficiently from anywhere in the world. We have access to an incredible repository of knowledge and entertainment at the tap of a finger.

But all of that connectivity has also created a climate of vulnerability, ripe for hackers, predators and con artists to exploit. Junos Pulse mobile security suite is a powerful tool in meeting these dangers head on to protect your business and your family.

Junos Pulse. Defend your mobile life.

For further consumer information or to purchase Junos Pulse for enterprise visit [juniper.net/pulse](http://juniper.net/pulse)

**JUNIPER**  
NETWORKS

## Beste Regimentsgenoot, vriend van het Regiment of toevallige lezer

Ik zet de computer aan en realiseer me dat ik begonnen ben aan al weer mijn 4e voorwoord voor ons Regimentsblad 'de Limburgse Jager'. Kortom, ik begin al bijna weer aan mijn laatste jaar als commandant van ons mooie Regiment en Bataljon. Het themanummer dat nu voor u ligt heeft als onderwerp '50 jaar gepantserd en gemechaniseerd optreden bij ons Regiment', voorwaar iets om bij stil te staan. Om u enige structuur te bieden bij het lezen van dit voorwoord, als u tenminste niet in al uw nieuwsgier over de verdere inhoud, het voorwoord overslaat, wil ik de volgende twee onderwerpen aanstippen. Allereerst wil ik u even bijpraten over wat ons als Bataljon zoal bezig houdt. Daarbij wil ik u ook een bespiegeling geven over wat het betekent om in de huidige tijd 'gemechaniseerd en gepantserd' te zijn. Als laatste kijk ik even terug op de herdenking die we samen hebben gehouden op onze 5e Phaffdag, afgelopen 23 november. Een Phaffdag overigens met hetzelfde thema als deze uitgave van ons blad.

Dus, allereerst ons Bataljon en hoe het ons zo vergaat in de vaart der militaire volkeren, omscholend op de CV9035 NL en vol in de reorganisatie. Als ik zou kiezen voor het kortst mogelijke antwoord zou ik moeten zeggen; 'het gaat goed!' Maar, dat is niet wat u wilt lezen, dus wijd ik wat meer uit. Afgelopen maand heeft ons laatste peloton haar CV90's ontvangen en wordt hiermee het laatste stukje van de omscholing ingezet. Nog een week schieten met dit fantastische voertuig begin januari op de Marnerwaard en ook dit laatste peloton is volledig gereed voor de doorstart. Het was een roerig jaar, ondanks dat omscholen van YPR op CV90 lijkt op structuur en planning.



De KL reorganiseert ingrijpend, ik heb u daar al eerder over bericht. Daarmee staan bijna alle tollens los, ondanks dat de reorganisatie binnen de infanterie nog wel meevalt, vergeleken met die van bijvoorbeeld de vuursteeneenheden. Toch merk je, dat als de hele wereld om je heen in beweging is, je zelf ook in beweging komt. Onder druk van deze reorganisaties, waarvan het tijdspad steeds weer wijzigt, zie je personeel de organisatie verlaten en zie je dat alle niet geplande activiteiten, we zouden het 'vroeger' steunverleningen noemen, door minder eenheden uitgevoerd moeten worden. Kortom, we zijn met grote regelmaat aan de beurt om bijvoorbeeld staatsbezoeken of de opleiding van onze officieren en onderofficieren te ondersteunen naast de ondersteuning van allerlei cursussen en opleidingen met materieel en

personeel. Toch zie je, ondanks dat we er nog midden in zitten, dat de reorganisatie van het pantserinfanteriepeloton een positief effect heeft op de kwaliteit van de gevechtskracht. De dubbele kaderset, voor zowel het bereden als het uitgestegen deel van het peloton, zorgen voor een kwaliteitsimpuls waarbij met name de kwaliteit van het uitgestegen deel steeds dichterbij de kwaliteit van het luchtmobiele infanteriepeloton komt. In combinatie met de CV90 levert dit een geweldige brok capaciteit op, zowel voor optreden hoog in het geweldsspectrum als voor allerlei stabiliserende activiteiten. De snelheid, bescherming en vuurkracht zijn fenomenaal, al zal het 35mm kanon nooit het gat kunnen opvullen wat is geslagen door het wegvallen van de Leopardtank. Dat we nog veel moeten leren van dit nieuwe systeem, met het daarbij behorende battlefield management systeem, moge duidelijk zijn. Maar de

pantserinfanterie is klaar voor de toekomst en voor alle uitdagingen die deze toekomst ons gaat bieden.

Dat brengt mij bij een korte terugblik op onze laatste Phaffdag, afgelopen 23 november. Een dag die vijf jaar geleden in het leven is geroepen als traditiedag voor ons Regiment door de Luitenant-kolonel bd Ferry Tummers en die inmiddels vast verankerd is in onze Regimentsagenda. Deze Phaffdag heeft ons de afgelopen jaren mooie dingen opgeleverd, zoals de Canon RL van twee jaar geleden, als eerste Regiment van de KL en de grote reünie van Indiëveteranen van afgelopen jaar. Zoals hierboven vermeld, was het thema van dit jaar het feit dat het Regiment LJ inmiddels 50 jaar gemechaniseerd en gepantserd optreedt. Goede lezingen, die verleden en heden aan elkaar koppelden



Industrie-sectionaaldeur ALR Vitraplan



## Functie ontmoet aspect. Hörmann deuren met onderscheiding.

ASR 40: aluminiumdeur  
in fijn profielaspect

Industriedeuren en design: Bij Hörmann is dat geen tegenstrijdigheid. De industrie-sectionaaldeur ALR Vitraplan werkt door de nieuwe, in hetzelfde vlak liggende beglazing, echt hoogwaardig. En dat blijft ook zo. Daarvoor zorgt de krasvaste DURATEC kunststofbeglazing. Bekroond met de reddot Award.



gecombineerd met een static show met een mooie mix van oud en nieuw materiaal, onderstreept dit onderwerp.

Tijdens deze Phaffdag houden we traditioneel een herdenking, waarin we, naast de gevallen in alle afgelopen conflicten, de overleden Limburgse jagers in dat jaar herdenken. Dit jaar was dat een lange lijst, waarop vooral de Majoor bd Sjeng Derks en de Majoor bd Ger Vroemen opvielen. Van beiden hebt u een 'in memoriam' kunnen lezen in het vorige LJ-er blad. Dit jaar besteedden we tijdens de herdenking aandacht aan een speciale groep overledenen, namelijk zij die vanwege ondraaglijk psychisch lijden de keuze hebben gemaakt om uiteindelijk uit het leven te stappen. Ik maak iedere dag aan den lijve mee binnen het Bataljon, wat het betekent voor mensen om te worstelen met wat ze tijdens de missie Afghanistan, maar ook in Bosnië-Herzegovina in de 90-er jaren hebben meegemaakt. Zij zijn 'niet zichtbaar gewond', zeggen we dan wel eens. Op 10 december a.s. wordt op tv het docudrama 'Gesneuveld' van Robert Oey uitgezonden. Dit docudrama laat op een indringende wijze zien wat er gebeurt in de familiekring van een aantal gesneuvelden uit de Afghanistan periode. De pijn en het verdriet zijn voelbaar en maken veel indruk. Zoals u wellicht weet, heeft 42 BLJ negen gesneuvelden uit die periode, waarvan

er ook een aantal in het docudrama zitten. In de documentaire zit ook een collega, overigens niet van ons regiment, die onder druk van de missie zelf uit het leven is gestapt. Dat heeft op mij erg veel indruk gemaakt, omdat we ons nog onvoldoende realiseren soms, wat een missie bij mensen kan losmaken. Dat maakt mij nog bewuster van de verantwoordelijkheid die we gezamenlijk hebben om goed voor onze collega's te zorgen en voor hun thuisfront. 'Niet zichtbaar gewond zijn' heeft in de meeste gevallen nog veel meer impact op een gezin of familie, dan wanneer iemand een been of arm mist. Het was goed om daarbij stil te staan tijdens de herdenking en ik spreek de hoop uit dat we hiervoor blijvend aandacht hebben.

Een zwaar einde aan wat een voorwoord moet zijn wat u als lezer prikkelt om te gaan lezen. Ik hoop dat dit nog steeds het geval is en wens u daarom veel leesplezier toe.

*Luitenant-kolonel Marc Jacops  
Regimentscommandant Limburgse  
Jagers en Bataljonscommandant van  
42 Painfbat LJ*

### 60ste Diner de Corps Officieren

Het 60ste Diner de corps voor officieren LJ zal worden gehouden op **vrijdag 11 januari 2013** in de Van Hornekazerne te Weert. Indien U geen uitnodiging heeft ontvangen kunt U contact opnemen met de Kap-adj van 42 BLJ kap A.R. Tabor, ar.tabor@mindef.nl of 040-2666170.

Dit jaar kunt U consumptiekaarten kopen. Het barpersoneel zal het bedrag van Uw bestelling afstrepen van de kaart. Aanmelden voor **25 december 2012!!!** Kan via email [secsrlj@limburgsejagers.nl](mailto:secsrlj@limburgsejagers.nl) De deelname aan het diner bedragen € 35,00 te voldoen op bankrekeningnummer (ING) 72752 t.n.v. Stichting Regiment Limburgse



De 'Eagles aan de Dis'

Jagers, Wienkeskoel 94, 6074 HH Melick. Voor buitenlandse betalingen geldt IBAN NL98 INGB 0000 0727 52, BIC INGBNL2A.



## Inhoud

Voorwoord	1
Regimentscommandant	1
Van oud naar nieuw	5
Oirschotse heide stuk kleiner	7
Rijden en vuren wel beter en anders	9
Oude tijden herleven	11
De Boxer, de krachtpatser	14



De keuze voor de AMX	17
Collage Pantservoertuigen	20
Van lopen naar rijden	22
PIROC	24
Aanschaf nieuwe PIGV	26
YPR- Website team	30
Pantserfolklore	32
VRLJ	34
SFOR4	36
Halvemaanhoorns weer in gebruik	38
Jos Gelissen, officier en kunstenaar	39
Van de Stichting	40
Colofon	41

# Van 'oud' naar nieuw



**Sgt Paul van de Wetering**

**Voertuigcommandant  
Ehd 5 C/Eagle- cie**

Als jonge onderofficier werd ik in Juli 2010 geplaatst bij de C-cie en begon ik als Commandant van een pantserinfanteriegroep. Dat was de eerste keer dat ik in aanraking kwam met een YPR. Simpel voertuig, geen poespas en weinig elektrisch vernuft. Een voertuig wat (bijna) altijd werkte en weinig last had van "fouten" in het systeem. Maar het werd ook tijd dat we met de tijd mee gingen en dus werd de Combat Vehicle 90 (CV9035) ingevoerd. Mooi voertuig, de vorm, het geluid maar ook zijn bewegingen. Dat vond ik toen en nu nog steeds.

Wij, de C-cie, werken nu sinds januari 2012 met de Cv90. We hebben verschillende Pantserbivakken dan wel verschillende schietoefeningen gedraaid met de CV90. Als je het nieuwe voertuig vergelijkt met het "oude" dan is tijdens het schieten al gebleken dat als je de procedures goed volgt dat het apparaat schiet als een scheermes, mits je goed gejusteerd hebt natuurlijk. Ook in het veld merk je dat, in vergelijking met de YPR, het nieuwe gevechtsvoertuig in alles een verbeterde versie is. Het voertuig is veel stiller en je staat in "no-time"



CV9035  
HET nieuwe gevechtsvoertuig

op je doel. De vijand word al bang als je alleen maar op ze af komt rijden. Zoals met elk nieuw voertuig kwamen wij er achter dat ook de CV90 met kinderziekten te maken heeft. Veel zijn er al uitgehaald door de eenheden die de CV90 al eerder in gebruik hebben genomen maar nog lang niet alles. Zo is de CV90 (nog)storingsgevoelig en heeft het zijn mankementen maar als je dit afstreept tegen het feit dat het voertuig sneller is, nauwkeuriger schiet en er veel extra

dingen op zitten wat het voor ons in het gevecht zoveel voordelen (Bijv. BMS, een laser, goed warmtebeeld) geeft dat het het vechten makkelijker maakt en het de overlevingskans vergroot, dan is de aanschaf zeker de moeite waard geweest.

*met Limburgse jager groet  
Sgt van de Wetering  
Voertuig commandant  
Ehd 5 C/Eagle- cie*



joint program

## UW VEILIGHEID IS ONZE MISSIE

DDVS is een 100% dochter van Krauss-Maffei Wegmann, een gerenommeerd concern met een vooraanstaande positie in de defensiemarkt, wereldwijd, op het gebied van het ontwikkelen, produceren, monteren en onderhouden van militaire voertuigen en systemen.

DDVS produceert hoogwaardige producten en biedt professionele diensten die een optimale bekwaamheid van personeel en leveranciers vereisen. Het kwaliteitsbeleid is afgestemd op de hoge eisen die de klant en DDVS daaraan stellen.

Het lassen van (pantser)staal is onze specialiteit, maar wij zijn sterk in al het gecertificeerd laswerk.

### DDVS IS STERK IN:

- GECERTIFICEERD LASWERK
- ASSEMBLAGE EN SYSTEEMINTEGRATIE
- ONDERHOUD EN SERVICE
- METEN EN TESTEN

**DDVS**  
DUTCH DEFENSE VEHICLE SYSTEMS

Dutch Defense Vehicle Systems B.V.

Varenschut 18 • 5705 DK Helmond, Nederland • Tel: +31 (0)492 502 727 • Fax: +31 (0)492 502 764

Mail: info@ddvs.nl • Web: www.ddvs.nl



Laatste schot YPR C-Cie

## Eén platform voor een breed inzetbare voertuigfamilie



**GENERAL DYNAMICS**  
European Land Systems

gdels.com

## Oirschotse heide stuk kleiner dankzij razendsnelle cv90



**Tweede-Luitenant J.M.P. van Nunen,**  
**pelotonscommandant A compagnie**

“Al met al is het voertuig echt een verbetering!, concludeert LJ1 Joost Brooijmans. Sinds 2009 werkt Joost als chauffeur bij het 2e peloton van de A-Ganzencompagnie. Hij is begonnen op de YPR, maar mag zich sinds juni van dit jaar de trotse bestuurder van het nieuwe infanteriegevechtsvoertuig CV9035 NL noemen.

### Kracht

Begin oktober heeft de A-compagnie op de Oirschotse Heide het eerste pantserbivak met de CV90 uitgevoerd. LJ1 Brooijmans heeft met de YPR diverse oefeningen meegemaakt (o.a. Marnevaard, Duitsland en Noorwegen) en hij merkt de afgelopen maanden duidelijk de verschillen met het nieuwe voertuig: “De snelheid is toch wel echt een groot verschil. Vlak voordat we de YPR afstootten was hij niet meer vooruit te branden. We haalden met moeite de 30 km/uur. Nu rijden we moeiteloos 40/45 km/uur door het terrein, maar dan achteruit!”. Door de snelle acceleratie en hoge

top snelheid (>70 km/uur) dendert het nieuwe voertuig door het terrein. De oefenterreinen lijken hierdoor nog kleiner te zijn geworden.

### Barstensvol techniek

Vooral de enorme hoeveelheid elektronica die in het voertuig is gestopt in de vorm van computers en processoren maken de verschillen met de YPR groot. Het voertuiginformatiesysteem (VIS) speelt een centrale rol voor de chauffeur. “In het VIS vind ik alle handleidingen en kan ik de complete status van het voertuig zien. Daarnaast kunnen we 360° om ons heen kijken door de camera’s. Achteruitrijden kan ik nu zelf met behulp van de achteruitrijdcamera. Ik hoef dus niet meer te wachten op aansturing en dat scheelt cruciale tijd”, vertelt de Limburgse jager. Ook het Battlefield Management System (BMS) is een belangrijk hulpmiddel. BMS projecteert de kaart van het inzetgebied op het scherm en fungeert voor de chauffeur vooral als navigatiesysteem.

De chauffeur kan de vooraf ingetekende route zelfstandig rijden, zodat ook nu de commandant meer tijd en ruimte heeft voor andere zaken. Het klimaatsysteem dat bestaat uit 2 kachels en een airco is ook een aangename verbetering. In alle afzonderlijke ruimtes van het voertuig kan het klimaat aangepast worden aan de wensen van de gebruiker. Het opstarten van het complete systeem met al zijn computers kost wel meer tijd. Waar je met de YPR de motor startte en wegreed duurt nu het onderhoud voor gebruik en het opstarten een stuk langer!

### Mooie tijden

De CV90 is tot heel veel in staat, mits alle gebruikers het voertuig met de juiste zorg behandelen, vindt ook Sld1 Brooijmans: “Het is echt een verbeterd voertuig. De CV90 is ook een duur apparaat waar we zuinig op moeten zijn en goed moeten onderhouden. Dan gaan we er nog hele mooie tijden mee beleven!”





# Rijden en vuren, wél beter en anders



**Kpl1 Jeroen en**

**Sld1 Roel B-cie**

Met de invoering van de CV90 zijn we aan het einde gekomen van het tijdperk YPR- PRI. De omscholing is een intensieve, maar goed te volgen cursus. De grote voordelen van de CV90 zijn ten eerste dat de boordschutters rijdend kunnen vuren waarbij dit bij de ypr nog altijd stilstaand was. Daarnaast heeft de CV90 een DAS (defensive aid suite), dat betekent dat als het voertuig aangelaserd wordt, de toren meteen die richting heen draait waar het vandaan kwam en vervolgens ook meteen rook kan afschieten.

De commandant zit nu naast de schutter waardoor zij een hecht team kunnen vormen. Daarnaast heeft de commandant de beschikking over eigen waarnemingsmiddelen waardoor het opsporen van doelen twee keer zo snel gaat. Dit systeem wordt het hunt en kill systeem

genoemd. Tevens kan de commandant de schutter overrulen waardoor hij zelf het kanon kan besturen en afvuren. Daardoor kunnen prioriteit doelen sneller uitgeschakeld worden. Het enige nadeel van de CV90 is dat als de elektriciteit uitvalt het systeem een heel stuk moeilijker wordt om te besturen. Voorheen op de YPR was dit altijd nog wel redelijk te doen.

Door het veranderen van het kaliber van het kanon van 25mm naar 35mm is er een nieuwe munitiesoort bij gekomen. Deze munitie wordt de KETF munitie genoemd. Dit staat voor Kinetic Energy Time Fused en houdt in dat het patroon wordt geprogrammeerd om enkele meters voor het doel al te ontploffen, waardoor er 407 cilindrische subprojectielen van elk 1,24 gram de vijand tegemoet vliegen.

De richtgrepen zijn ook verbeterd waardoor nu alles op het stuurtoetsje aanwezig is en je niet zoals bij de YPR alles op een kast naast je om moest zetten. Dit bevordert de snelheid waarmee een doel uitgeschakeld kan worden. Je kunt ook met veel meer precisie schieten omdat je nu gebruik kunt maken van een laser die de afstand voor je opmeet. Hierdoor hoeft je niet meer te gokken hoever het doel staat, zoals je dat bij het kanon op de YPR nog wel moest doen. Bovendien berekent het systeem automatisch de baan van de munitie voor je, waardoor je altijd midden doel kan richten.

Al met al is de CV 90 een heel mooi voertuig met wat betreft het richten en afvuren er vele verbeteringen in vergelijking met de YPR zijn.

## VIDEO-OBSERVATIE

Video-observatie is niet meer weg te denken uit onze samenleving. Er is steeds meer behoefte aan video-observatie oplossingen zowel in tijdelijke als permanente situaties. Video-observatie als ondersteuning voor de handhaving van openbare orde en veiligheid.

Heijmans heeft een aantal oplossingen, die uitermate geschikt zijn voor de inzet bij evenementen, openbare orde vraagstukken, en wegwerkzaamheden. Deze oplossingen zijn voornamelijk gebaseerd op draadloze video overdracht en zijn geschikt voor inbouw in voertuigen en motoren. Voor de Inframarkt heeft Heijmans een camera ontwikkeld die onder alle omstandigheden maximale prestaties kan leveren. De camera is een samenstelling van een professionele videocamera ondergebracht in een zeer hoogwaardige buitenbehuizing. Deze Infracamera is uitermate geschikt om toe te passen zowel als observatie camera (bv. bij spits of plusstroken) en als incident management camera. Deze oplossing leent zich ook uitstekend voor de observatie van bedrijventerreinen en binnenstedend.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:  
Anthony Elbers 06-54982293

Heijmans Communicatie & Beveiliging Postbus 498, 5600 AL Eindhoven  
Kijk op [www.heijmans.nl](http://www.heijmans.nl) of bel 040 295 7100

### High End Security:

Voor de High End Security markt heeft Heijmans diverse Security oplossingen zoals een volledig stand Alone Thermische camera geschikt voor onder andere Defensie doeleinden.

Deze totaaloplossing bestaat uit een bestuurbare thermische camera op een kantelbare mast van minimaal 6 meter en heeft een interne stroomvoorziening goed voor tenminste 25 dagen. De mast is ook voorzien van de laatste technische ontwikkelingen op het gebied van draadloze video overdracht. UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) COFDM (Coded Orthogonal Frequency Division Multiplexing) en Satellietverbindingen of een combinatie hiervan behoren tot de mogelijkheden. De video streams zijn encrypted zodat meekijken onmogelijk wordt gemaakt.

Door deze verschillende technieken te combineren ontstaat een hightech Security oplossing die uitermate geschikt is voor de beveiliging van uitgestrekte gebieden en/of grote periferieën van risico-objecten.

**heijmans**



# TOSHIBA

Leading Innovation >>>

TOSHIBA RAADT  
WINDOWS® 7 AAN.



## > PORTÉGÉ Z930 'S WERELDS LICHTSTE ULTRABOOK™ OMDAT DE REST AL ZWAAR GENOEG IS

De Z930 is niet alleen ultradun- en licht maar ook duurzaam en krachtig dankzij de robuuste magnesium behuizing die aan de binnenzijde versterkt is met een honingraatstructuur. Voorzien van de derde generatie Intel® Core™ processors voor Ultrabook™ kan de Z930 moeiteloos overweg met veeleisende toepassingen. De efficiënte Solid State Drive (SSD) en de Intel® Rapid Start Technology, starten pijlsnel op en zijn binnen enkele seconden bedrijfsklaar. Met 3 USB poorten en aansluitingen voor HDMI, VGA, Gigabit LAN en SD staat de Z930 borg voor snelle, gemakkelijke verbindingen. Het full-size backlight-toetsenbord stelt u in staat comfortabel te typen, zelfs bij weinig licht. Ultrabook™. Geïnspireerd door Intel.



WWW.TOSHIBA.NL/COMPUTERS

# Oude tijden herleven Eagles mentaal en fysiek fit



Maandagmorgen, de EAGLES vertrekken bij het aanbreken van de dag door de laatste flarden ochtendmist, de heide op.

De opdracht: Voer uit de bereiden verplaatsingen in groen en rood, gevolgd door een veiligheidsbezetting op de brug met behulp van de genie.

De voorbereidingen worden getroffen in bivak 16, de cp word opgebouwd door middel van de twee commandovoertuigen. De tenten worden aangeritst en de lange mast staat. Iedereen weet wat er van hem/haar verwacht wordt. Laat maar komen die opdrachten...

Die opdracht kwam maar dan toch anders dan verwacht.

**Dinsdag 0600.** De wacht krijgt opdracht de pc'n te wekken en zsm verzamelen bij de CC. In het donker krijgen ze een uitgetikt bevel wat ze door kunnen lezen. Het plan wijkt iets af van het verwachte oefenverloop. Verrast als ze zijn, hebben ze geen vragen.

**0700.** De eerste CV's starten de motoren en worden bepak. De Cie verplaatst terug naar de kazerne. Waarschuwingbevelen worden verstrekt aan de groepscommandanten. Bepakkinglijsten doorgegeven, Spearlijsten gemaakt en nog weet niemand wat er gaat gebeuren.

**1000.** Appèl op de plaat. Er staan drie samengestelde pelotons. De hele cie is door elkaar gegooid. De CC staat voor de Cie en vertelt de doelstelling van de mentale training. De twee belangrijkste pijlers zijn: INZET en SAMENWERKING. Instijgen in de bussen en rijden maar... dan een klein uur verder uitstijgen en dan staat daar de instructiegroep LO/S van het KCT. Opstellen en 3 km volgen. Het programma is gestart. Na de speedmars worden we verdeeld in drie pelotons. 1e pel naar hindernisbaan ARNHEM, 2e naar de klimtoren die op het commandokamp staat en het 3e naar een les

geïmproviseerde onderkomens van de CSM. Dit programma wisselt na ongeveer anderhalf uur. Dit houden we vol tot we naar het bivak



Intel, het logo van Intel, Intel Inside, Intel Core, Ultrabook en Core Inside zijn handelsmerken van Intel Corporation in de Verenigde Staten en andere landen.

C8 INTEGRATED UPPER RECEIVER

COLT<sup>®</sup>

C8IUR

COMBAT PROVEN +

ROBUST &amp; RELIABLE +

OPERATIONAL FLEXIBILITY +

IMPROVED ACCURACY +

MILSPEC



COLT CANADA

Tel: +1-519-893-6840 Fax: +1-519-893-3144  
 Email: postmaster@coltcanada.com WWW.COLTCANADA.COM

Vlissingen gaan. Daar worden de onderkomens verder afgebouwd en kan er iets worden gegeten.

2000. Het markante geluid van stoppende yaps klinkt door het terrein. Instijgen...

Verplaatsen naar het tentenkamp, plaatsnemen met bijna 100 man in een grote nissenhut.

En de les van het Instructie-team VCO ... RACR.. niet geheel onbekend maar toch... prima les gevolg door een praktisch opdracht. een RACR van punt naar punt. Het weer zat ook mee; het was gestopt met zachtjes regenen. Een paar uur dwalen op alleen een kompas en steeds maar 1 punt door een voor velen een onbekend oefenterrein viel toch tegen.

Woensdag 0200. Even rust in het zelfgemaakte onderkomen. Gelukkig een vuurwacht een vuurreflector gebouwd, komt goed uit in de regen. Heb je wat te doen tijdens de wacht.

0600. Reveille! Weer die 4-tonners en weer een bereden verplaatsing. Gelukkig beschikt het KCT ook over een O&O en worden we vermaakt op de HIBA Hollandia, de touwbaan en de klimtoren. En iets met tijden dat vinden ze ook mooi daar, die instructeurs.

Eerst wat uitleg en een keer of tien oefenen, voordat je de hele baan in één keer ook nog een aantal keer kunt doen.

Dan weer terug naar het tentenkamp. Demo hoe kan ik aan eten komen en krijg ik het eetbaar. Dat was een goeie les; geen magnetron en geen moeder te bekennen. Raar ding een aardappel die niet in patatvorm is. Maar toch gelukt.

2030. Weer verplaatsen, weer een sportveld op de kazerne waar we even opgewarmd worden om plaats te nemen in de filmzaal. Daar krijgen we een praatje en een film van de sectie werving en selectie van het KCT. Voor sommige het moment om even op krachten te komen en bij te slapen.

Donderdag rond 0200. Weer slapen in de onderkomens. 0600. Reveille, 4-tonners, verplaatsten, het begint te wennen, de berusting "we zien het wel, ze maken ons niet meer gek" de knop is al een poosje om.

Weer de kazerne, maar nu groepsopdrachten. De Sgt'n krijgen de opdrachten en tijden. Alle hindernissen om het sportveld worden nog eens goed bekeken.

Dan eindelijk, aan het einde van de ochtend worden we verzameld. We gaan terug naar bivak Vlissingen en er wordt opgeruimd. De kaderleden gaan mee naar het tentenkamp voor een evaluatie.

En dan 1400 het appèl waarbij de Ondersteuning wordt bedankt en de oefening erop zit.

We hebben het samen gedaan, alle EAGLE's door elkaar gegooid, niet op elkaar ingewerkt en toch een uitstekend resultaat.

PS. Voor de RLJ Veteranen. Ze staan er nog steeds diezelfde klimtoestellen van onze "groene" vrienden.





# De Boxer, de krachtpatser



Tijdens de Phaff dag werd door de firma Rheinmetall MAN Military Vehicles NL de Boxer getoond. Ondanks dat het weer niet meewerkte namen veel geïnteresseerden ruim de tijd om zich te verdiepen in dit nieuwe voertuig, dat grotendeels in Nederland geproduceerd wordt.

**Het Boxer-pantserwielvoertuig gaat vanaf begin 2013 de nog aanwezige YPR-pantservoertuigen en de M-577-pantsercommandovoertuigen bij de Koninklijke Landmacht vervangen.**

Het nieuwe voertuig, de Boxer, kenmerkt zich door een modulair systeem. Elk voertuig bestaat uit 2 delen: een gestandaardiseerd 'driver-module' (rijdende gedeelte, het onderstel) en de daarop missiespecifieke-module (de opbouw op het rijdende gedeelte). De missie-module verschilt per Boxer-uitvoering. De Boxer heeft een hoge mobiliteit, een groot laadvolume en laadgewicht en het biedt superieure bescherming aan de inzittenden van het voertuig.

## Specificaties

**Lengte** 7,93 meter

**Breedte** 3 meter

**Hoogte** 2,4 meter (afhankelijk van missie-module)

**Maximale gewicht totaal** 35 ton

**Maximale snelheid** 103 km/u

**Bewapening** Protector M151 met een .50 mitrailleur

**Maximale bemanning** 9 personen

De aanschaf van de Boxer is een samenwerkingsverband tussen Nederland en Duitsland. Nederland schaft 200 Boxer-pantserwielvoertuigen aan in 6 verschillende uitvoeringen.

## 1. Boxer Commando Post (CP) - commandovoertuig

• Aantal: 60

• Bemanning: 1 commandant, 1 schutter, 1 bestuurder als vaste voertuigbemanning, 3 stafofficieren, 1 stafassistent (op de plaats van de commandant). Het voertuig biedt de mogelijkheid voor 1 extra persoon.

• De Boxer CP is ingericht voor commandovoering en wordt ingezet bij diverse gevechtsbataljons. Het wielvoertuig biedt ruimte aan maximaal 4 werkstations die door een local area network (LAN) gekoppeld kunnen worden aan het Battlefield Management System (BMS) en het Theatre Independent Army and Air Force Network (Titaan).

## 2. Boxer Ambulance (AMB) - gewondentransportvoertuig

• Aantal: 52

• Bemanning: 1 bestuurder, 1 commandant en 1 geneeskundig verzorger.

• De Boxer AMB vervangt de YPR-gewondentransport uitvoering (GWT). Het voertuig kan maximaal 3 liggende of 7 zittende patiënten, of een combinatie van 2 liggende en 3 zittende patiënten, of 1 liggende en 4 zittende patiënten vervoeren.

## 3. Boxer Geniegroep (GNGP) - genievoertuig

• Aantal: 53

• Bemanning: 1 commandant van de geniegroep, 1 chauffeur, 1 waarnemend commandant, 1 schutter en 5 leden van de geniegroep.

• De Boxer GNGP vervangt de YPR-genie. Defensie bouwt 12 Boxer GNGP-voertuigen om naar de Boxer Battle Damage Repair (BDR).

## 4. Boxer Battle Damage Repair (BDR) - reparatievoertuig

• Aantal: 12

• Bemanning: 1 commandant, 1 schutter en 1 bestuurder. Er is plek voor 1 passagier.

• Het voertuig wordt ingezet voor de onderhouds- en diagnosegroep bij een aantal eenheden.

## 5. Boxer Cargo (Cargo) - cargovoertuig

• Aantal: 27

• Bemanning: 1 commandant/schutter en 1 chauffeur.

• De Boxer Cargo vervangt de YPR-vracht. Het voertuig is ingericht voor het vrachttransport. De speciale laadvloer in de Boxer zorgt ervoor dat de vracht veilig vaststaat.



## 6. Boxer Driver Training Vehicle (DTV) - rijlesvoertuig

• Aantal: 8

• Bemanning: 1 bestuurder (cursist), 1 rijinstructeur en 2 cursisten.

• Het opleiden van bestuurders gebeurt met het Driver Training Vehicle.

## Remote controlled weapon system

Met uitzondering van de Boxer Ambulance, bestaat de bewapening van de overige Boxer-uitvoeringen uit een remote controlled weapon system. Dit houdt in dat de schutter niet meer in het wapenstation zit, maar op een andere plaats in het voertuig. Vanaf die plek bedient hij het wapenstation met behulp van een beeldscherm en joystick.



## Accelerate your business with the #1 storage operating system.

NetApp® Data ONTAP® offers an unprecedented level of agility, so that your business can shift and grow in whatever direction it needs to.

Discover how to transform your storage into an agile data infrastructure that is intelligent, immortal, and infinite at [netapp.com/nl](http://netapp.com/nl).



Businesses built on NetApp go further, faster

©2012 NetApp. All rights reserved. Specifications are subject to change without notice. NetApp, the NetApp logo, Data ONTAP, and Go further, faster are trademarks or registered trademarks of NetApp, Inc., in the United States and/or other countries. All other brands or products are trademarks or registered trademarks of their respective holders and should be treated as such. Headline source: NetApp internal estimates, June 2012: VNX, VNXe, Celerra NS can run any of Flare and Dart Operating Systems. Contribution of these products to the OS share has been estimated based on the proportion of NAS and SAN installations in these products (NAS - Dart; SAN - Flare).

# De keuze voor de AMX in de jaren zestig

door Sander Ruys

Het is dit jaar vijftig jaar geleden dat de eerste AMX-pantservoertuigen aan de KL werden afgeleverd als onderdeel van de mechanisering en motorisering van het 1e Legerkorps (1e Lk). Die ontwikkeling was een gevolg van afspraken binnen de NAVO die weer voortkwamen uit de verwachtingen over de inzet van nucleaire wapens bij een eventueel conflict en de mede daardoor gegeven noodzaak de manoeuvre-eenheden mobieler te maken. Het 1e Legerkorps ging bestaan uit twee gemechaniseerde divisies volgens het Landcent-model (1e en 4e Divisie) met legerkorpstroepen. Bij gebrek aan middelen bleven de Ondersteuningsstrijdkrachten grotendeels ongewijzigd.



### Op weg naar mechanisering en motorisering

De Werkgroep Mechanisatie en Motorisatie van KL was belast met de voorbereiding van de keuze welk materieel werd aangeschaft. Het project ging in 1960 van start. De KL verwierf uiteindelijk drie voertuigfamilies: de DAF YP 408, de AMX 2D/12 en de FMC M113A1. Deze uit operationeel en logistiek oogpunt geenszins ideale oplossing was vooral een gevolg van de tijdsdruk waaronder het onder pantser brengen van 1e Lk plaatsvond.

Het voertuig dat als een van de eerste in beeld kwam, was de YP 408. Dit voertuig was ontwikkeld voor het vervoer van de Koninklijke Familie in tijden van oorlog. Nadat daartoe drie voertuigen waren gebouwd, ontstond de gedachte dat het voertuig in aangepaste vorm ook geschikt kon zijn voor het vervoer van de pantserinfanterie. Bij de beproeving bleek echter dat de YP 408 in het terrein de Centurion niet kon volgen. De KL achtte het gewenst dat tenminste één panterinfanteriebataljon per brigade was uitgerust met een personeelscarrier die de tanks van de brigade overal kon volgen.

Daarom moest worden omgezien naar zo'n voertuig. Daartoe werden een volrups *armoured personnel carrier* M59, een volrups Henschel HS 30 *Schützenpanzer lang* en een Alvis Saracen 6x6 *armoured personnel carrier* beoordeeld. Geen van deze voertuigen bleek geschikt. Daarmee was de keuze beperkt geworden. Voor invoering op korte termijn resteerden nog twee volrups-carriers: de Franse AMX 12, van het *Atelier de construction d'Yssy-les-Moulineaux* (AMX), en de Amerikaanse M113 van de *Food Machinery & Chemical Corporation* (FMC).

De keuze werd verder beïnvloed door de onderhoudsproblemen bij de lichte Chaffee tank. Deze werd in 1961 vanwege de aanhoudende problemen uit dienst genomen. De KL had dus dringend behoefte aan een nieuwe lichte tank. De Amerikaanse M41 Walker Bulldog viel om technische en logistieke redenen af. Daarom bleef alleen de AMX 13 over. Deze tank had hetzelfde onderstel als de personeelscarrier. Om politiek-financiële redenen was een keuze voor de AMX ook gunstig in verband met tekort op de betalingsbalans van Nederland ten opzichte van Frankrijk.



De Kwartiermeester-generaal (KMG) onderwierp in 1960 drie typen van de AMX-familie aan een beperkte technische beproeving: de lichte tank, de personeelscarrier en de 105 mm houwtiser. Daartoe stelde het Franse leger vijf voertuigen ter beschikking: twee lichte tanks van het type AMX 2D met 75 mm kanon, twee houwtisers van het type AMX 2C 105 mm L22 en een personeelscarrier van het type AMX 2D.

De conclusie van de beproeving was dat uit technisch oogpunt gezien zowel het voortbewegings- als het geschutsgedeelte redelijk betrouwbaar was. Dit werd gestaafd door informatie die uit Israël, Zwitserland en Duitsland was verkregen. Vergelijking met soortgelijk materieel was niet mogelijk omdat dit niet beschikbaar was. Volgens uit Israël verkregen inlichtingen waren de lichte tank en de houwtiser goed bruikbaar. Verder achtte ook België de AMX-familie 'koopwaardig'. De uit Zwitserland verkregen lichten over de tank wezen op veel bedrijfsstoringen, zowel van motortechnische aard als van geschutstechnische aard. Tenslotte bleek uit de inlichtingen uit Duitsland dat de *Bundeswehr* tot de conclusie was gekomen dat het AMX-materieel niet voldeed aan de Duitse tactische eisen. Het verslag van de Nederlandse beproeving bevatte de vernietigende conclusie van de beproeving van de personeelscarrier door de *Bundeswehr*. Kort samengevat: *ungenügend beweglich, ungenügend Kampffähig* en nu reeds *altmodisch*.

Bij de beproeving voldeden de voertuigen van het type 2D beter dan die van het type 2C. De zwakste schakel was het loopwerk waarvan de levensduur van naar schatting 2000 km belangrijk korter was dan die van andere rupsvoertuigen van gelijke klasse. De personeelscarrier bleek de Centurion in het terrein te kunnen volgen. Verder bleek de ruimte in de carrier voor het gemiddelde postuur van de Nederlandse soldaat aan de krappe kant. Met betrekking tot de houwtiser wees de KMG op de in ontwikkeling zijnde Amerikaanse

T195E1 105 mm houwtiser (de latere M108). Om verschillende redenen was deze vuurmond een aantrekkelijk alternatief. Bij de lichte tank speelde verder de vraag of deze niet beter met een zwaarder 105 mm kanon kon worden uitgerust.

Om, voor zover mogelijk, een vergelijking te verkrijgen met de AMX 12 onderwierp het Detachement Beproeving Voertuigen (DBV) begin 1961 een van het Amerikaanse leger geleende M113 aan een beperkte beproeving. De M113 was ook uitgerust met een benzinemotor. Reeds na enkele kilometers ontstond een ontploffing in de motor. Ook in de nieuwe motor ontstond een ontploffing. Onderzoek wees uit dat het lage octaangehalte van de benzine de oorzaak was geweest. De fabrikant van de motor schreef benzine met een nog hoger octaangehalte voor, maar die werd niet door de KL gevoerd. De conclusie was desalniettemin dat de M113, met uitzondering van de motor, uit technisch oogpunt gezien een goed doorzicht en betrouwbaar voertuig was, dat eenvoudig was te onderhouden en dat een grote levensduur had. De terreinvaardigheid van de M113 was beter dan die van de AMX. Bovendien was voor de bestuurder en de andere inzittenden meer ruimte beschikbaar. De snelheid in het terrein van de M113 was groter, vooral door de toepassing van een automatische versnellingsbak. Onderhoudstechnisch was de M113 aanzienlijk beter dan de AMX. Ook concludeerde de KMG dat het onderstel van de M113 een veel langere levensduur zou hebben dan dat van de AMX-familie.

Desalniettemin koos de regering voor de AMX-familie. Daarbij had de staatssecretaris van Defensie, M.R.H. Calmeyer, een doorslaggevende stem. Hij was een pleitbezorger van de AMX-familie. Hij meende een soort tegenstand te bespeuren tegen Frans materieel. Weliswaar onderkende hij dat de AMX-familie wat 'eng' was voor de Nederlandse militair maar desalniettemin wilde hij doorzetten, tenzij zich 'ernstige bewaren' zouden voordoen. Als argumenten voor de AMX gebruikte hij dat de AMX ook elders was ingevoerd, over zijn kinderziekten heen was en in de praktijk zijn deugdelijkheid had bewezen. Het voorstel te wachten op nieuwe ontwikkelingen wees hij af, verwijzende naar het spreekwoord dat het betere



de vijand is van het goede. Tijdens een bezoek in mei 1961 aan Israël sprak hij met enkele commandanten die aan de strijd in de Sinai hadden meegedaan en dezen verzekerden hem dat de prestaties van de lichte AMX tank uitstekend waren geweest.

De eerste bestellingen in 1961 betroffen 131 lichte tanks, 458 personeelscarriers, 71 105 mm L30 houwtisers en 23 bergingstanks. Na enkele nabestellingen kwamen deze aantallen uiteindelijk op 131 lichte tanks, 599 personeelscarriers, 82 houwtisers en 34 bergingstanks. De regering verwachtte dat in 1963 drie pantserinfanteriebataljons met de personeelscarrier, drie afdelingen veldartillerie met de houwtiser en twee verkenningsbataljons met de personeelscarrier en de lichte tank zouden zijn uitgerust, in 1964 gevolgd door het vierde pantserinfanteriebataljon en vijf pantsergeniecompagnieën met de personeelscarrier en drie pantserantitankcompagnieën met de lichte tank.

In september 1962 leverde de fabrikant met drie maanden vertraging de eerste tien lichte tanks. De overige voertuigen van de AMX-familie volgden in de daarop volgende drie jaar. De KMG droeg op 11 januari 1963 de eerste AMX-voertuigen officieel over aan de Inspecteurs van de Infanterie en de Cavalerie overgedragen. Vrij spoedig na de ingebruikname bleken veel reparaties nodig vanwege constructiefouten. De CGS besloot daarop in oktober 1963 de indeling op te schorten tot mei 1964.

Vervolgens werden bij de lichte tank onder andere scheuren in de koepel ontdekt. Dit leidde tot grote commotie

binnen en buiten de KL en opnieuw tot uitstel van de invoering. Nederland had in afwijking van Frankrijk gekozen voor een 105 mm kanon. Het een en ander liep met een sisser af, maar de onderhoudsgevoeligheid en de inzetbaarheid bleef bij de hele AMX-familie een probleem. Dat was niet alleen te wijten aan de AMX maar ook aan de gebruikers die moesten wennen aan het gebruik van technisch gecompliceerder en daardoor kwetsbaarder materieel.

Voor de pantserinfanteriebataljons die niet met de AMX personeelscarrier werden uitgerust, werd de YP 408 aangeschaft, maar dat was niet vanzelfsprekend. De eerste order voor de YP 408 betrof 250 voertuigen. Begin 1963 ontstond de vraag hoe na deze order de motorisatie voortgezet moest worden, met de YP 408 of met een ander voertuig; de AMX was buiten beeld. Volgens de Inspecteur van de Technische Dienst kon de keuze niet anders vallen dan op de YP 408, omdat de AMX veel duurder was en een beslissing met betrekking tot het alternatief, de Amerikaanse M113E1, gezien de stand van zaken bij de ontwikkeling van dat voertuig, pas later zou kunnen worden genomen. De CGS bepaalde echter dat een studie zou worden verricht naar de vraag of alsnog de YP 408 zou worden aangeschaft of een ander pantservoertuig, aangeduid als voertuig X. Vanwege het ontbreken van alternatieven kon daarmee alleen maar de productieversie van de M113E1, de M113A1, die een dieselmotor had, worden bedoeld. Tevens bepaalde de CGS dat de op te richten pantsergeniecompagnieën niet met de AMX zouden worden uitgerust en dat de daardoor vrijkomende voertuigen werden bestemd om een zevende pantserinfanteriebataljon te mechaniseren. Dit was van belang voor

de te maken keuze, hoewel het zevende AMX-bataljon uiteindelijk niet doorging. De KMG kwam in de gevraagde studie tot de conclusie dat met het oog op een spoedige beslissing helaas geen andere typen dan de YP 408 en de M113A1 in beschouwing konden worden genomen en dat beide voertuigen niet volledig voldeden aan de TMT-eisen. De KMG adviseerde voorshands de keuze te laten vallen op de M113A1, maar deze carrier eerst terdege te beproeven.

In juni 1964 bleek tijdens een vergadering onder leiding van de CGS over de vraag of naast de AMX en de YP 408 een derde voertuig moest worden aangeschaft, dat hij een voorkeur had voor de M113A1 maar de Commandant 1e Lk voor een wielvoertuig. Daarom schortte de CGS de besluitvorming op totdat meer ervaringsgegevens waren verkregen met het gebruik van de YP 408 bij 'de troep'. De Commandant van de 4e Divisie kwam tot de conclusie dat de YP 408 een bijzonder geslaagd product was dat een wezenlijke versterking betekende van het potentieel en zeer goed paste in het operationele optreden. Intussen woonde de Commandant van het 1e Legerkorps demonstraties van de M113 in Duitsland bij. Hij rapporteerde dat beide pantservoertuigen uit operationeel en technisch oogpunt goede terreinvaardige voertuigen waren voor de infanterie. Op grond van de operationele, technische en opleidingsfactoren had hij geen voorkeur, maar de logistieke factoren leidden tot een voorkeur voor de YP 408.

Tijdens een vergadering in november 1964 onder leiding van de CGS werd geconcludeerd dat de beproeving van de YP 408 had aangetoond dat dit voertuig bij de infanterie geheel had voldaan en over voldoende terrein-



vaardigheid beschikte en dat het wat betreft onderhoud als aanvaardbaar kon worden beschouwd, zij het dat het gebruikersonderhoud moeilijker was dan bij de M113A1. Nu reeds was besloten tot invoering van de YP 408 bij drie infanteriebataljons, besloot de CGS de overige bataljons ook met de YP 408 uit te rusten terwijl de verkenningsbataljons en de verkenningseskadrons die al de AMX lichte tank kregen, ook voor het overige AMX-voertuigen zouden krijgen. Dit leidde tot twee aanvullende bestellingen voor de YP 408. In 1965 besloot de regering na beproeving van een M113A1 alsnog tot aanschaf van de M113-familie voor de cavalerie, de artillerie en de genie.

Van de drie families kreeg de infanterie voor veertien pantserinfanteriebataljons (Painfbat's) de YP 408 en de AMX personeelscarrier. De YP 408 werd ingedeeld bij 11, 12, 13, 15, 43, 44, 45 en 48 Painfbat en de AMX bij 16, 17, 41, 42, 46 en 47 Painfbat. De cavalerie de AMX 13 lichte tank en, nadat eerst korte tijd de AMX personeelscarrier was gebruikt, de M113-familie. De artillerie kreeg ook de lichte tank voor de batterijen veldartillerie anti tank en daarnaast de AMX 105 mm L30 houwtiser. De pantsergenie werd vanwege de amfibische eigenschappen uitgerust met de M113-familie.

### Conclusie

Afsluitend kan gezegd worden dat de keuze voor de AMX op grond van de voorhanden zijnde informatie niet voor de hand liggend of verstandig is geweest. Het is ook niet verwonderlijk dat al begin jaren zeventig de zoektocht startte naar een opvolger.





50 JAAR  
PANTSERINFANTERIE

# Van Lopen naar Rijden

Al in 1960 maakte de KL kennis met het gepantserde gevechtsvoertuig AMX. De Franse versie werd beproefd en gedemonstreerd voor het oog van de Nederlandse legertop op het oefenterrein in La Courtine. Brigade-generaal bd Knol verhaalt het navolgende hierover:

Eind vijftiger jaren liepen wij compagnie-gewijs met het hele 16e BLJ twee winters van Vijlen nabij Vaals naar de legerplaats Oirschot. Het eerste jaar in drie nachten, het tweede in vier.

Overdag doken we in een schuilbivak. We hadden er gelukkig maanden op geoefend in de parate weekenden. Ja het was nog de tijd van infanterie-te-voet, al werden we met wat nieuwe "Dikke DAF's" 'n beetje gemotoriseerd.

Begin jaren zestig verschenen toen de eerste Franse rupsen. Ik geloof dat we met een peloton van 4 AMX'en in La Courtine met mijn Alfa Compagnie praktijktesten moesten doen, een volkomen nieuw tactisch optreden en eerste lijns onderhoud ervaren.

In die tijd schreef ik al jaren verhalen in onze "Limburgse Jager". Communicatiemiddel bij uitstek om onze eigenheid te benadrukken, de kameraadschap te stimuleren en buitenwereld te informeren. Kennelijk ook in 1960 vanuit La Courtine, waar we voor het eerst "vochten" met die nieuwe AMX'en.

"Nog een bietje, Toon, Ho" en weer gaan

de ijzeren tikken, staal op staal. "Hai gutter nie in, Hai mot 'r toch in kunne!" "Ja da kumt wel goed Toon, nog een bietje". "Toon zet 'm nog een eindje vooruit." Hij is met Cloudt uit Eindhoven bezig de track op de AMX te spannen. Er moest een schakel uit, want hij begon te kleppen. Toon had dat meteen gehoord, want hij was een van de drie opgeleide AMX chauffeurs en hij kon rijden als de weerlicht met die wagen over de modderige heuvels. Toon gift 'm nog een bietje", zijn hand gaat omhoog met een gebaar van duim en wijsvinger.

In de zware blubber van de tanksporen bij de Puy de Potence stonden ze te hengsten. Kille hamerslagen op splitpennen, ijzer op ijzer, ijzeren tikken in de wind en in de modder, doortrillend in heel het stalen karkas van de wagen. Zijn vier vingers zitten aaneengeklonterd door de modder en grijpen de stalen staven. "Hai moet 'r toch in kannel... Ja ho hai zit"

Adje Koeman uit Goes is de derde van het stel. Ze klimmen weer in de luiken van de AMX met de koptelefoons onder de binnenhelm, kijkt Adje Koeman me nog even aan want hij ziet dat ik het maar een nauw gat vind en zegt nasaal met de humor der realiteit achter de ogen: "Eerst het hier 'n kaptein in gezeten: toen hebben we motte trekken, hij komt ér niet meer uut". En dan scheu-



## De eerste AMX bij de Infanterieschool

ren ze weer de helling af en klauteren aan de overkant met loeiend toerental er weer tegenop.

Overigens was voor mij dat gedoe met "pantser", tracks, splitpennen en modder niet nieuw. Want in 1949 was ik als vaandrig bij het carrierpeloton van de OstCie van de 2e Kaderschool Infanterie in Weert. Wat een ongelooflijke ontwikkeling en vooruitgang heeft onze

infanterie sindsdien doorgemaakt: mechanisering, mobiliteit, communicatie, van AMX naar YPR en nu de CV90.

Als Regimentsoudste van het Regiment Oranje Gelderland blijf ik op de hoogte van het reilen en zeilen met die CV90. Na 50 jaar weer een geweldig nieuw "wapen". Ook in 2012 zullen jonge kerels er weer leergierig, fanatiek er met plezier mee leren omgaan, - om weer



professionals te worden!

Net als Toon Reinders uit Best, Adje Koeman uit Goes en Cloudt uit Eindhoven in 1960.

"da waar nog 's ne tijd!"

En dan wordt de AMX aangeschaft:

Op 6 oktober 1961 wordt de eerste AMX het kamp Kranenburg in Harderwijk ingerezen. Daarna volgen er een aantal op het PIROC om de opleidingen voor te bereiden. Deze eerste voertui-

gen worden op 14 september 1962 bemand door een peloton van de Demonstratiecompagnie, dat ermee op de Dag van de Infanterie in de Isabella kazerne een demo verzorgd voor alle officieren en onderofficieren van de Infanterie.

Het 16e Bataljon uit Oirschot is in 1963 als eerste aan de beurt om het voertuig te ontvangen, gevolgd door het 42 BLJ. Dat bataljon vertrekt gelijk in september ermee naar Seedorf. De AMX is "ingetreden" in de Regimentsgelederen en zal dat tot 1978 blijven.



# PIROC

**Als je zegt pantserinfanterie dan kwam men onlosmakelijk uit bij het Pantserinfanterie Rij- en Opleidings Centrum. De infanterie kreeg net zoals de Cavalerie haar Rij- en Tractie School( RTS), haar eigen centrum waar kader en chauffeurs konden worden opgeleid op het nieuwe pantservoertuig; de Franse AMX. Dat speelde zich af in begin zestiger jaren. Het voormalige Engelse "RAF" kamp in Zeelst bij Eindhoven werd daarvoor gereed gemaakt door het bouwen van niet alleen garages en overkappingen voor de nieuwe voertuigen, maar ook door de aanleg van een groot betonbanen circuit.**

Op 11 januari 1963 was het zover dat de staatsecretaris, Lgen bd Calmeyer, onder muzikale begeleiding van ons Fanfarekorps Limburgse Jagers, het nu geheten Prinses Irenekamp officieel opende. De gasten kregen ook het uitgebreide betonbanen circuit (de kraling) te zien, waar nadien tientallen jaren de aspirant chauffeurs de eerste rijkunsten werden bijgebracht, eer men zich op de openbare weg mocht

verplaatsen. Na de AMX'n stroomde in 1963 ook het Nederlandse pantserinfanterie wielvoertuig, de YP-408 binnen. Dit voertuig was voordien uitgebreid getest o.a. door onze Demcianen, maar zou niet bij de RLJ bataljons worden in gevoerd.

Het PIROC, ook wel populair genoemd het Pantser Infanterie Rust- en Ontspanningscentrum, straalde door de ruime en groene opzet ook wel rust uit. De eerste commandant was overste Herbrink. Op 25 maart 1963 verwelkomde hij de eerste groep officieren en onderofficieren van 42 BLJ voor de omscholingscursus tot pantserinfanterist. Hij wees hen op de vuistregel dat van nu af aan 40% van alle beschikbare tijd aan onderhoud zou moeten worden besteed. En dat het veranderen van infanterist tot pantserinfanterist ook een geestelijke omschakeling inhield, zover dat het technisch denken soms zwaarder zou kunnen wegen dan het tactisch denken. Wijze woorden. De BLJers hadden toen 3 weken nodig om om te scholen. De huidige pantserinfanteristen, die van de YPR overgaan op de CV9035 hebben daar 10 weken voor nodig. Wat techniek



ons doet. (foto groepje officieren, graag bijschrift Prins Bernhard, Lkol Herbrink en Kap Derks, C- AMXInstrCie)

Vele collega's, zouden in de 40 jaar dat het PIROC heeft bestaan, als commandant volgen, waaronder de Limburgse Jagers, van Drent, Hofman, Fontein, Franssen en van Harskamp. En ook in het officier- en onderofficierscorps en de groep korporaal rij-instructeurs van het centrum dienden vele Limburgse Jagers. Zij hadden de mogelijkheid hun



parate functies bij het 16e en de 13e zelfstandige compagnie in de Legerplaats Oirschot af te wisselen met een wat "rustiger" bestaan. Zo ook onze oud- Regimentscommandant, overste Jan Bleijerveld. Hij begon zijn officierscarrière op het PIROC als pelotonscommandant en zou er nog twee maal in andere functies terugkeren. "Alles was nieuw", zo vertelt hij, "lessen belading moesten worden ontwikkeld, voertuigexercitie, onderhoudscursussen, etc. Want niet alleen chauffeurs werden in het kamp opgeleid, maar ook boordschutters, officieren en onderofficieren moesten het voertuig van buiten, maar vooral van binnen kennen. Zij moesten en moeten immers in staat zijn het onderhoud uit te voeren en controleren. Er werden vele syllabi geschreven, onderhoudslijsten ontworpen, etc. De infanterist schoot niet alleen meer met geweer en mitrailleur, maar moest ook met de inzet van een voertuig vertrouwd raken. Kortom het PIROC werd naast de Infanterieschool, later OCI, een waar tweede Infanterie centrum. (Foto AMX 2x )

Dat bleef ook zo nadat in 1978 de AMX werd vervangen door het geavanceerdere Amerikaanse voertuig de YPR-765. Ook voor dat voertuig werden de chauffeurs in Veldhoven, waar Zeelst inmiddels in was opgegaan, opgeleid. Voor dit voertuig werd een heuse simulator geïnstalleerd. Het was een chauffeurscabine van de YPR, gebouwd op een stellage, die alle bewegingen van het voertuig kon simuleren. De installatie reageerde op de bewegingen van een zgn "naaimachinevoetje" met miniatuurcamera, dat zich voortbewoog over een grote maquette, waarop verschillende terreintypen en wegen waren aangebracht.

De aspirant-chauffeur kon op deze wijze zonder één meter te rijden de handelingen in het bestuurderscompartiment van het voertuig zich eigen maken. Een ware ontwikkeling en uitdaging voor de instructeurs. Later werd de maquette vervangen door een gedigitaliseerde versie van het terrein en wegensysteem. (Foto Simulator)

De gemeente Eindhoven zocht ruimte om woningen te bouwen en wist Defensie te bewegen het opleidingscentrum te verplaatsen naar een terrein gelegen naast de Genmaj De Ruyter van Steveninckkazerne aan de Oirschotse Dijk. Ook daar werd weer een uitgebreid rijcircuit aangelegd. Het PIROC werd in 1996 ingepast in het nieuw geformeerde Opleidingscentrum Rij, waarin alle rijopleidingen van de gehele Defensieorganisatie zijn samengebracht. En definitief verhuisden de opleidingen naar de nieuwe locatie

de "Strijpse Kampen" in mei 2003. Zo kwam een einde aan het "Rust en Ontspanningscentrum van de Pantser Infanterie", waar vele duizenden "beroeps" hun cursus volgden en dienstplichtigen werden opgeleid als chauffeur pantservoertuig. Een locatie waar menig Limburgse Jager nog met weemoed aan zal terug denken.

Maar de opleidingen voor de pantserinfanterie gaan door. Op het Opleidings- en Trainings Centrum Rij (OCT-Rij) worden nu de chauffeurs op de CV9035 opgeleid en starten wederom eer men in het eigenlijke voertuig gaat rijden, zoals ook hun YPR voorgangers, op een geavanceerde rijsimulator.

NB1: de opening van het PIROC is te zien op het videokanaal van onze website.

NB2: de Stichting heeft nog extra behoefte aan info en fotomateriaal van het PIROC en haar bewoners te sturen naar [info@limburgsejagers.nl](mailto:info@limburgsejagers.nl)



# De aanschaf van een nieuwe PIGV

**Onze YPR heeft, na in 1978 te zijn ingestroomd, afgelopen 27 juni 2012 zijn laatste schot gelost. Dit voertuig heeft 34 jaar zijn diensten bewezen in binnen- en buitenland, Duitsland, Denemarken, Tsjechië, Polen, Slowakije, Bosnië en Afghanistan. Maar velen weten niet dat de ontwikkeling al 7 jaar na de invoering van de AMX begon. De kenner en motor van het project, onze Regimentsgenoot overste Boy Pruijboom, oud-Commandant Demcie, heeft zijn geheugen over dit project geactiveerd en zeer gedetailleerd op papier gesteld. Hier zijn informatie en ook van zijn collega kolonel Piet Heikoop.**



## PIGV

Al in 1969 ontstond de behoefte om te kijken, ter vervanging van de AMX, naar een Pantser Infanterie Gevechts Voertuig ( PIGV) dat meer zou voldoen aan de moderne eisen van gevechtsvoering. In NAVO-verband bleek deze behoefte niet alleen in Nederland maar ook in Engeland en België te bestaan. Omdat de TMT-eisen ( Tactisch & Militair Technische eisen) van deze landen voor een PIGV in grote lijnen overeenkwamen en NAVO-standaardisatie gewenst was, werd een projectgroep opgericht. Het betrof dan ook zo'n 5000 voertuigen, de Britten met 3500, België 700 en Nederland 800 stuks. Gezien het om een groot aantal voertuigen zou gaan, wilde men trachten uit economische motieven een Nederlands fabricaat te ontwikkelen. Zo werkten DAF en de ministeries van Defensie en Economische zaken samen om de PIGV-studie uit te voeren. De projectgroep kwam al snel met een concrete visie, zelfs met een opengewerkt schaalmodel 1 op 10. Het voertuig zou moeten worden uitgerust met een twee mans toren, schutter en commandant, een snelvuurkanon en coax-mitrailleur. En naast chauffeur en helper-schutter zouden nog acht infanteristen moeten worden vervoerd. Echter waar de Britten alles willen behalve het aankopen van een voertuig in het buitenland haakten ze snel af. En dat deden ook de Belgen, omdat bij een

aantal van 1500 de prijs aanzienlijk zou stijgen. En dat gold uiteindelijk ook voor ons land.

## Andere keuze

toch was de PIGV-studie niet voor niets geweest. De voertuigen die de meeste overeenkomsten hadden met de DAF-PIGV, waren de Duitse Marder en US-Bradley. Zij vielen af door de hoge kosten (Marder) en te late leveringsmogelijkheid (Bradly 1984). Zo kwam men uit bij FMC, die de bekende M113 verder had ontwikkeld tot de M113A1 Product Improved versie (latere NL benaming YPR-765). De lichtgewicht aluminium romp, bekend van de M113, was versterkt met zgn "spaced laminate armour".

Het gewenste drijfvermogen was verkregen door tussen de beplating polyethaanschuim aan te brengen. Echt amfibisch kon het voertuig niet genoemd worden, want de voortstuwing zou moeten komen van schoepjes aan de track, wat onvoldoende was voor snelstromende rivieren. En ook de geschutskoepel was slechts voorzien voor een kanon van 20 mm. FMC reageerde snel op de behoefte om een geschutskoepel te ontwikkelen voor zowel kanon als coax -mitrailleur. Het voertuig voldeed daarmee aan de TMT-eisen waar een combi van die twee wapens was gesteld, al konden er maximaal 11 man in vervoerd worden. Het voertuig was daarmee feitelijk in grove lijnen

ontwikkeld. En ook de prijs was acceptabel, f 300.000 voor het voertuig en f 300.000 voor de bewapening, dus f 600.000 per voertuig. Lijkt niet veel, maar het totale project kostte Nederland toen toch wel 4 miljard gulden !! De Nederlandse technici vroegen zich af of een voertuig, met zowel motor als toren aan de rechterzijde geplaatst, niet veel meer slijtage aan het rechter loopwerk zou opleveren en hoe het het drijfvermogen nadelig zou beïnvloeden. Aldus werden vier prototypen besteld, twee met de toren aan de rechterzijde en twee aan de linkerzijde. Na een duurproef van 6000 mijl kon er geen noemenswaardige slijtage worden geconstateerd.

## Wapensysteem

maar in 1973 begon de keus voor het wapensysteem. De behoefte was aan een effectief wapen, een kanon en geen "Pantseranklopfgerät", zoals de Duitsers de • 50 op de AMX noemden. De keuze voor het kanon viel in eerste instantie op een kanon van Rheinmetall met een kaliber van 20 mm. Hiermee kon echter maar met één munitiesoort worden geschoten. Ook bleek de doorboring van een pantserplaat van 20 mm zo onvoldoende dat de kogel er zelfs in bleef steken. Het 25 mm kanon van de Zwitserse firma Oerlikon, wat al beproefd was in combinatie met de HV apparatuur van

Philips USFA voor de M113 C&V van de cavalerie, gaf betere resultaten en had al de mogelijkheid om twee munitiesoorten te kunnen verschieten.

Een tweede Limburgse Jager-officier trad aan, majoor Piet Heikoop. Hij kreeg de opdracht het project qua boordwapens te begeleiden. Hij mocht eind 1973 daarvoor naar Fort Erwin reizen, gelegen in de Mojave woestijn, waar een gigantisch oefen- en schietterrein lag. De ontwikkeling en beproefing van het wapensysteem had daar hoofdzakelijk

plaats. Er werden o.a. schietproeven gehouden, met als schutters een majoor, een sergeant-majoor en drie dienstplichtigen. De inbouw van het kanon en de coax-mitrailleur, die beide zeer betrouwbaar waren, in de geringe omvang van de toren, leverde de nodige problemen op. In het bijzonder betrof dat de aanvoer van de munitie. De invoering van de helderheidversterker was een enorme sprong voorwaarts in vergelijking met het infrarood systeem.





*Anekdote: Tezelfdertijd was een compagnie van 47 Painfbat in stelling op het oefenterrein. Met de BC, overste Geerlings, bijgenaamd "Panzer Helmut", was afgesproken dat met het tank-infanterie team een aanval zou worden gedaan op de stelling. Het was een welkome gelegenheid om met de nieuwe voertuigen het tactisch optreden op een reëel doel te oefenen. Hoewel de meldingen van de voorste eenheden juist waren – de ene meldde dat zij onder vuur waren genomen door een nieuw soort voertuig met een gevechtstoren aan de rechter kant en een ander meldde het contact met een vreemd gevechtsvoertuig met de toren aan de linkerkant - was de uiteindelijke conclusie van de sectie 2 dat een nieuw soort gevechtsvoertuig met twee torens was waargenomen.*

### Troepenbeproevingen

Voor de troepenbeproeving in Nederland en Duitsland werden medio 1974 twee YPR's, één met een linker en één met een rechertoren naar Nederland overgevlogen. Met twee dienstplichtige voertuigbemanningen werden op Kranenburg-Noord, de Ermeloose heide, de Harskamp en de Vlasakkers, de belading, het in- en uitstijgen, etc. getest. Daarbij bleek dat men de voorkeur gaf aan banken ipv afzonderlijke stoeltjes. In het bassin op de Vlasakkers werd o.a. een test gedaan op drijfvermogen met een volledige belading en voertuigbe-

mannig. Het zwaartepunt van de beproevingen in Duitsland (Bergen Hohne) lag in de samenwerking met tanks. Er kwam naast een peloton "Leopards" uit Seedorf ook een half peloton AMX'n. Die voertuigen samen met de twee YPR's onder commando van de luitenant Arie Pronk van ACie 42 BLJ, voerden de testen uit. Het verschil met de AMX werd duidelijk, de YPR's konden qua terreinvaardigheid de Leo's beter bijhouden en door hun acceleratievermogen en wendbaarheid werden de acties van de tanks niet vertraagd. Ook het in- en uitstijgen bleek bij de YPR vlotter dan bij de AMX te gaan.

Door met modules te werken voor de inrichting van het voertuig, kon majoor Pruijboom, door te schuiven met papieren schema's de inrichting vaststellen van de diverse uitvoeringen PRI, PRGWT, PRCO, PRRd, PRV, PRTOW en PRMr.

Na deze troepenbeproeving in Europa volgde nog de troepenbeproeving met het boordwapensysteem in de woestijn van Nevada in de US onder leiding van majoor Piet Heikoop. Daar moesten dienstplichtigen testen of alle voorzieningen (hendels, handgrepen, knoppen en schakelaars e.d.) de bediening van het systeem in praktische zin eenvoudig waren en geen hinder veroorzaakten. De "Godfather" van de YPR, majoor Pruijboom, moest vanwege overplaatsing naar 45 Painfbat zijn project overdragen aan een andere Limburgse jager, majoor Jan Willem de Leeuw.

Deze regimentsgenoot zou samen met majoor Heikoop de instroming van de voertuigen, die in april 1975 werden besteld, bij de bataljons gaan begeleiden. Vaartesten werden nog uitgevoerd bij Hedel en ook kortbaanmunitie ontwikkeld, wat de mogelijkheid bood om later ook op de Harskamp te kunnen schieten. In oktober 1977 werden de eerste voertuigen aan de KL overgedragen. 42 BLJ in Seedorf had de primeur. De bataljonscommandant, Overste Tomasso, mocht met zijn bataljon de YPRs in de oefening Saxon Drive aan den "volke" tonen.

In de vorige Limburgse Jager, in het artikel over het laatste schot, is per abuis aan de overste Wilbert de Kruif, die het laatste schot heeft afgevuurd, een verkeerde functie toebedeeld. Hij was niet C-Boordwapenschool, doch projectofficier voor de instroming van de tweede tranche YPR's, bestemd om de voormalige Pantserwielvoertuigen YP-408 te vervangen. Een project van enige miljarden gulden. Maar ook is het eerste schot "opgedoken" in de collectie van kolonel de Leeuw als ook de vaartesten bij Hedel.

Dank aan luitenant-kolonel Pruijboom, kolonel Heikoop, kolonel de Leeuw en majoor Pronk (foto's van de YPR toren links en rechts) voor hun informatie en foto's en bovenal hun tijd om dit verweringsproces van de PIGV-YPR 765 vast te hebben kunnen leggen.





# Het YPR website team

**Achter onze website is dagelijks, elke avond en weekend een team van drie jagers uit het YPR tijdperk bezig om U van informatie te voorzien, Uw vragen te beantwoorden of door te zetten naar een expert, Uw persoonlijke gegevens te actualiseren, databestanden aan te maken voor de verzendingen van dit blad of uitnodigingen voor reünies of andere bijeenkomsten, etc. Dat doen Albert Jan, Arie en Chris geheel "Umsonst", vrijwillig. Maar wat deden deze vrijwilligers tijdens hun actieve diensttijd? Dat vertellen zij graag zelf in deze special over 50 jaar Pantservoertuigen bij het Regiment.**

**Kpl1 TS bd Chris van Straaten, chauffeur CCie, periode 1984 - 1988, nu werkzaam als logistiek medewerker bij groothandel in huishoudelijk goederen en automaterialen EDCO in Eindhoven.**

Als chauffeur heb ik het altijd leuk gevonden om met de YPR te rijden. Er waren beperkingen, dat wisten we wel. Snelheid in het terrein en het samen op kunnen rijden met een Leopard, dat was een groot minpunt. Maar de simpele eenvoud van het ontwerp en techniek hebben zich wel bewezen. Waar nu met een laptop of andere manier naar een storing wordt gekeken of verholpen, deden wij dat bij wijze van spreken met een hamer. In de 4 jaar dat ik bij de CCie als YPR chauffeur zat, heb ik met veel genoegen en regelmatig mijn YPR gerepareerd bij een boerderij of zelfs eens bij iemand op de oprit. De bewoner vond het prachtig en kwam zelfs met een fles schnaps en borrelglasjes naar buiten. Natuurlijk heb ik Sennelager, Bergen Hohne, Altenwalde en Vogelsang regelmatig bezocht zodat je na een tijd de weg overal wel kent. Maar het mooiste blijft toch gewoon onder de mensen zullen we maar zeggen. In het hele prille begin moest ik natuurlijk ook nog veel leren, maar de dienstplichtige bemanning bracht mij al snel op de hoogte hoe en wat je allemaal kunt doen. Bij een van de oefeningen ergens in Nedersachsen namen wij stelling in bij een dorpje, netjes de YPR gecamoufleerd en even een hazeslaapje gedaan.



Toen ik wakker werd miste ik de gehele bemanning en bij het rondkijken zag ik de boordschutter die mij vertelde dat de rest ergens in een huis zat. Opzoek naar een wc waren de mannen bij een huis aangekomen waar ze hartelijk werden ontvangen. En zoals heel veel Duitse huizen was ook hier een kelder. In die kelder een zwembad en nog wat luxe

gedoe waar de mannen zich goed vermaakten. Ik vond het wijzer ze toch maar terug te sturen.

Maar de CV 90 is een prachtig voertuig en een waardige opvolger voor de YPR..

**LJ I bd Albert Jan Bosch, Elektronisch- en Wapensysteem monteur bij A-Cie 42 BLJ, lichting 86-1, nu werkzaam als CAD tekenaar voor portalen tbv Dynamisch Verkeers Management bij Heijmans Wegen.**

In mijn diensttijd heb ik vele uren doorgebracht in de torens van de YPR's van de A-Cie. Iedere keer weer het checklistje afwerken. Dromen kon ik het gewoon. Moeilijker dan hydraulische vloeistof bijvullen of stekkers vervangen is het nooit geweest eigenlijk. Hoewel..... een toren die niet of nauwelijks te draaien was. Na een eigen check, welke eindigde in een nagenoeg niet te draaien toren, bleek dat het lager tussen voertuig en toren niet meer echt oké was. Dat was dus werk voor de Bataljons ploeg en mochten we het voertuig bij hen droppen. Een veel voorkomend probleem was eigenlijk de borgpen van het Oerlikon-kanon. Die werd in de loop der tijd slap en moesten weer bijgesteld worden om het kanon spelingvrij op zijn plek te houden. Voor aanvang van diverse oefeningen kregen wij, de EWS-monteurs, van de "Second" de opdracht om de torens



"oorlogs-inzetbaar" te houden. D.w.z. we moesten voorkomen dat men te veel met de toren kon doen: niet kunnen draaien met de toren, maar de loop mag

wel omhoog en omlaag kunnen bewegen. Dus de betreffende stekkers losmaken.

**Kpl bd Arie van Dijke, TOW schutter, PaostCie, lichting 86-4, nu werkzaam als technisch project specialist Elbo technology in Son.**

Na de oefening "Entre Nous" werden we eindelijk gekoppeld aan ons voertuig. In mijn geval de YPR765-PRAT met nummer 53 behorende bij Bravo anti tank. Omdat we in Seedorf op volledige oorlogssterkte waren hadden wij een bemanning van vier in plaats van de gangbare drie op een voertuig: chauffeur, stuks commandant, schutter tevens plaatsvervangend stuks commandant, lader tevens plaatsvervangend schutter. Doordat we relatief veel met het voertuig op pad waren ging mijn resterende diensttijd vrij snel voorbij. We reden veel door het Duitse stad en land waar we over het algemeen door de bevolking bijzonder goed ontvangen werden. Als we onze jerry can met water wilde vullen bij een huis kwamen we meestal met veel meer dan alleen maar water terug bij ons voertuig. In winterse omstandigheden bij temperaturen onder de -20 °C was het wel afzien, de bemanning stond immers tijdens het rijden altijd ge-



deeltelijk boven pantser. Verder werkte de verwarming het meest van de tijd niet waardoor we soms na een aantal dagen een laag ijs van centimeters dik binnen tegen alle . Op 1 juli 1987 was voor ons de belangrijkste oefening namelijk: "TOW-schot". In deze schietwedstrijd kwamen alle TOW anti-tank pelotons van het Neder-

landse leger tegen elkaar uit om te strijden voor de "eeuwige" roem. Hier konden we bewijzen dat we een veel hechter team waren dan de militairen die in Nederland gelegerd waren. Ondanks een enkele fout hebben we toch de eerste prijs gehaald.



# “Pantser folklore”

Onze Pantservoertuigen, en natuurlijk ook de overige voertuigen, waren van oudsher geverfd in de bekende legergroene kleur. Duizenden liters van die verf zijn er door chauffeurs op de voertuigen gesmeerd. Een terugkerend karwei, dat zeker in de Koude-oorlogperiode de tijd verdreef. Die egale kleur moest om camouflageredenen in het terrein gebroken worden met netten, takken etc. En gedurende de strenge winters in Duitsland met veel sneeuwval werd de witkwas gehanteerd om het “bul” te “verstoppert” voor de vijand. Maar ook hier ging de evolutie verder. Wat je met de witkwas kan, kan ook

met andere kleuren verf. En nadat het personeel in camou werd gekleed, kwamen ook de voertuigen aan de beurt. In een vastgesteld sjabloon kreeg al het rollend materieel zijn camouflagekleuren in zwart, bruin en groen. De missiegebieden, Irak en Uruzgan vereisten een aanpassing qua kleuren; daar werd o.a. een lichtere kleur bruin gehanteerd. En helemaal wit gespoten waren de YPR's van UNPROFOR in Bosnië met uiteraard in grote letters UN erop. Dat was en is de basisbeschildering.

Om redenen van registratie zijn uiteraard kentekenplaten aangebracht

evenals de tonnage in het grote gele vlak. Maar ook de onderdeel- en voertuignummers in letters, cijfers en symbool. En waar met name in de Koude-oorlogperiode vele colonneverplaatsingen waren, werd het rechthoekige vlak van schoolbordenverf gebruikt om het colonnenummer te vermelden. Het geelomrande zwarte vlakje, als indicator voor een chemisch strijdmiddel, was eveneens op verscheidene plaatsen aangebracht.

Dat waren de officiële beschilderingen van onze “pantser”. Maar een mens, een soldaat wil zich onderscheiden

van de ander. En wat veel mogelijkheden biedt een dergelijk groot voertuig, vlakken te over. Op oude foto's zijn vele verschillende beeldmerken te onderscheiden. Niet allemaal even duidelijk te zien als dat van de B-Cie 42 BLJ van Kapitein Buurman van Vreeden, dat uit een groot rond embleem bestond en voor en achter op het voertuig was getamponneerd. Of het mooie gestileerde logo van de C-Cie 42 BLJ van Kapitein Henny Snijders. Maar ook het 16e koner wat van, zoals de roofvogel van de C-Cie van Kapitein Chris Vermeulen en de A-Cie met een eikenblad van Kapitein Jan van der Linde. Helaas heeft slechts één logo de wisseling van commandanten en voertuigen doorstaan. Namelijk dat van de A-Cie 42 BLJ van Kapitein Palmer, de “copulerende ganzen”. Daarvan is ook de ontwerper bekend, de vaandrig Rutger Grijseels,

nu wijnboer in Frankrijk. Hij kreeg zijn inspiratie uit het bekende Amerikaanse satireblad MAD. Daarin stond een nepadvertentie voor de firma “Fly United Airlines” waarin de nu bekende ganzen waren afgebeeld. Niet meer getamponneerd te zien op een voertuig, maar wel als sticker wijd en zijd verspreid in kantines, militaire tehuizen etc. en ook op voertuigen, zoals dat op de Audi van de oud-Regimentscommandant Tummers.

Er waren ook jagers, die de kunst bij hun cavaleriecollega's afkeken. Zoals in vroeger tijden hun paarden, gaven huzaren hun tanks elk een naam beginnend met de letter van hun eskadron. En dus gaven, zoals op foto's te onderscheiden is, onder andere de jagers van de B- en C-Cie van 16 BLJ hun AMX'n de namen “Bison-kit” en “Cindarella”. Dit was een typische militaire folklore,

die helaas om welke reden dan ook verdween bij de invoering van de YPR. Hoewel, bij 42 BLJ werd met verf het bataljonsteken, het opgestoken zwaard, op de voertuigen aangebracht. En in dit stickertijdperk werd het schild van de 41e Brigade op de voor- en achterzijde geplakt. Ook werd zo nu en dan een compagniesticker aangetroffen. En natuurlijk bij de missies in Bosnië en Uruzgan verschenen de grote letters IFOR, SFOR en ISAF.

Wie weet “brengt de CV90 enige nieuwe “pantser folklore”.

NB: Na dit te hebben gelezen en gezien, heeft U aanvullingen, andere logo's, duidelijker foto's, namen van ontwerpers laat het ons weten via [info@limburgsejagers.nl](mailto:info@limburgsejagers.nl) of naar de redactie (zie colofon).

N.C.S. Vroom





# Veteranen,

## REUNIES MISSIEVERBANDEN



De VVRLJ kent een behoorlijk aantal missieverbanden die de betrokken veteranen een vorm van organisatie bieden. Deze missieverbanden variëren van "individueel uitgezonden" via pelotonsuitzendingen tot bataljonsuitzendingen. Al met al een stevig aantal veteranen met een nog groter aantal levensverhalen. Om die verhalen niet te ver weg te laten zakken, is het goed om eens in de zoveel tijd een reünie te organiseren. Dutchcoy 4 heeft al een aantal geslaagde happenings achter de rug en 17 mei 2013 is het de beurt aan SFOR 4. Een uitzending die heeft plaatsgevonden in het voormalig Joegoslavië in de periode mei - november 1998. U weet wel, toen we nog tanks, prats en pri's mee hadden op missie. Maar ook de missie van luchtmobiele trainingen met ondermeer het CRC-peloton. Een bewogen periode waarvan u een klein overzicht aantreft in het artikel van majoor Dave Hoff die fungeert als *Point of Contact* voor dit missieverband. Plan is om de reünie te

combineren met de Algemene VVRLJ-vergadering. De datum die we nu in de planning hebben is vrijdagmiddag 24 mei 2013, locatie Bernhardkazerne te Amersfoort. Een mooie centrale locatie die goed te bereizen is. Bent u uitgezonden met dit missieverband (ook als "niet-BLJ'r"), noteer deze datum alvast en kijk regelmatig op onze website en op facebook voor extra bijzonderheden. Het lijkt mij in ieder geval fantastisch om weer eens bij te praten. Oftewel "meer volgt" en voor nu "wacht - uit".



Behalve onze missieverbanden zijn er tal van andere instanties die de veteranen daar waar nodig steunen. De een

is ouder dan de ander maar gemeenschappelijk is het doel om steun te bieden aan de veteraan die het nodig heeft. Als voorbeeld van een "oude" organisatie noem ik de Bond van Nederlandse Militaire Oorlogs- en Dienstslachtoffers. Deze vereniging is al in 1945 opgericht en heeft solidariteit, erkenning en waardering voor elkaar hoog in het vaandel staan. Deze bond organiseert bijvoorbeeld nazORGprogramma's van 3 tot

10 dagen voor haar beschadigde leden. In de vorige eeuw waren deze activiteiten vooral bestemd voor de post-actieve (afgekeurde) militairen met een Militair Invaliditeitspensioen. Na de eeuwwisseling is dit veranderd en organiseert de BNMO ook terugkeerconferenties en cursussen voor de actief dienende militairen. Dat doet zij in samenwerking met de Basis. Dit is een trainings- en nazorgcentrum in Doorn dat met steun van Defensie is opgericht. Om groepen bij elkaar te brengen heeft de BNMO de gedachte om in 2013 een tweetal themadagen te organiseren. Eén voor voormalig Joegoslavië-veteranen en hun partners (datum volgt) en één voor Irak / Afghanistan militairen (plandatum zaterdag 2 maart). Zowel post- als actief dienende militairen zijn welkom. Ik heb alle vertrouwen in de opzet van het programma omdat er ook VVRLJ-leden bij betrokken zijn in de vorm van Jos Gelissen en Remy Erbe. Meer volgt via [www.de-basis.nl](http://www.de-basis.nl)

## SAAMHORIGHEID GEWONDEN

Maar er zijn ook organisaties die veel jonger in leeftijd zijn, maar jonger zegt niets over het belang. Ik doel hierbij op een vereniging die onlangs is opgericht door gewonde Afghanistanveteranen en die tot doel heeft de saamhorigheid te versterken tussen deze veteranen en de mogelijkheid geeft tot het uitwisselen van ervaringen. Initiatiefnemer is onze oud BLJr Jaaike Brandsma (TFE BG-3). Een mooi initiatief dat we als VVRLJ zeker ondersteunen. Saamhorigheid en daadkracht. Meer info, ga naar: [www.degewondesoldaat.nl](http://www.degewondesoldaat.nl)



## FILM GESNEUVELD

Naast verenigingen, organisaties of missieverbanden zijn er ook andere initiatieven om steun te geven aan de veteraan in het algemeen maar soms ook voor specifieke groepen. Ik wil in dit kader heel specifiek de documentaire *Gesneuveld* noemen van Robert Oey. In deze documentaire laat hij op indringende wijze zien hoe nabestaanden van tijdens missie gesneuvelde militairen met dit verlies omgaan. Dat doet hij aan de hand van interviews met weduwen, ouders, vrienden en collega's van militairen die in Afghanistan gesneuveld

zijn. Een indringende documentaire die ik iedereen wil aanraden (dus ook aan niet-veteranen). Deze documentaire is door HUMAN op maandag 10 december om 20.25 uitgezonden op Nederland 2. Een korte impressie is te zien via <http://dewerelddraaitdoor.vara.nl/media/187112> en via uitzendinggemist kunt U de hele film bekijken. Als ik bovenstaande tekst doorlees, besef ik weer hoeveel verhalen er zijn te vertellen. Verhalen die getuigen van levenservaringen, verhalen die over koek en zopie gaan maar ook verhalen die ons tot het diepste van onze ziel raken. Verhalen die het waard zijn om met

elkaar te delen. Op welke manier dan ook. Omdat ze bijdragen aan aandacht, erkenning en waardering maar ook omdat we van elkaars verhalen kunnen leren. Als voorzitter van de VVRLJ ben ik blij daar een steentje aan te mogen bijdragen.



Groet, Huub Klein Schaarsberg, Voorzitter VVRLJ

Zo maar een paar websites die voor ons als VVRLJ van belang zijn: [www.limburgsejagers.nl](http://www.limburgsejagers.nl) [www.missievolverbracht.nl](http://www.missievolverbracht.nl) [www.bnmo.nl](http://www.bnmo.nl) [www.de-basis.nl](http://www.de-basis.nl) <http://www.veteraneninstituut.nl/>



# Sfor-4, 15 jaar geleden, een terug- en vooruitblik

Onder de vlag van VVRLJ zal in het voorjaar 2013 een reünie voor de deelnemers aan SFOR-4 georganiseerd worden. Een goed moment om eens terug te blikken op deze vredesmissie. Op 23 november 1997 werd 42 BLJ aangewezen als kerneenheid voor DFOR -1 en kreeg een maand later de formingsopdracht SFOR-4 uit te voeren. Uiteindelijk vertrok het bataljon op 18 en 19 mei 1998 naar Bosnië om met als allerlaatsten, Kapitein Haesen en Ds Dekker, in november 1998 terug te keren naar Duitsland en Nederland.

SFOR -4 was voor de meeste Limburgse Jagers zeker niet de eerste uitzending. Buiten een aantal Libanongangers hadden velen al deelgenomen aan één (of

meerdere) van de voorgaande missies: Dutchbat 3, Dutchbat 4, IFOR 1 en niet te vergeten de niet-officiële missie naar kamp Pleso. Met recht kon gezegd worden dat 42 Mechbat LJ een club van veteranen was die wisten wat er van hen verwacht werd. Toch zou ook deze missie een aantal onverwachte gebeurtenissen bevatten.

## De SFOR missie

Hoewel de SFOR-4 missie een vredesmissie was, kon niet echt gezegd worden dat de verschillende bevolkingsgroepen in het gebied al echt vreedzaam met elkaar omgingen. Daarnaast hadden de diverse overheden moeite om zich te houden aan de regelgevingen. Vooral het Moslim-Kroatische Fe-

deratie (MKF)-leger "vergat" nogal eens zich aan de bepalingen uit het Daytonakkoord te houden. Gevolg was heel vaak dat militaire voertuigen in beslag werden genomen en, conform de regelgeving, gedurende dertig dagen werden vastgehouden. Op een gegeven moment was het Alfa-team zo voortvarend bezig dat er op de base amper nog plaats was om de geconfisqueerde vrachtwagens te parkeren. Ook werden regelmatig munitieopslagplaatsen ontdekt die men was "vergeten" aan te melden. Uiteindelijk werd het onze militaire collegae uit Bosnië aardig duidelijk dat de Limburgse Jagers niet met zich lieten sullen en dat zij zich maar beter aan de regels konden houden.

## Vluchtelingen

De verdraagzaamheid tussen de bevolkingsgroepen werd danig op de proef gesteld door de geplande terugkeer van vluchtelingen naar hun oorspronkelijke huizen, althans wat daarvan nog over was. Dit leidde in veel gevallen tot spanningen. Bezoeken van Bosniacs aan hun voormalige woningen in Knezevo en Obodnik, in het vak van het Charlie-team, verlopen rustig maar de afgesproken terugkeer van Bosniacs naar het inmiddels volledig Bosnisch-Kroatische dorp Gacice, in het Alfa-vak, loopt flink uit de hand. Het gros van het bataljon moet letterlijk tussen de groepen staan en ervoor zorgen dat de Bosniacs veilig uit het dorp kunnen wegtrekken. Later tijdens de missie volgden er wel succesvolle terugkeeracties. Een ander dieptepunt waren de dodelijke aanslagen op Bosnisch-Kroatische politieagenten die in Travnik werkten. Hierbij kwamen twee agenten om het leven. Een gevolg was dat de collega's met de zelfde entiteit het werk neerlegden omdat zij niet meer veilig konden werken. Veelvuldig werd naar SFOR gewezen omdat "wij" hen niet beschermden.

## Verkiezingen

Dat 42 Mechbat LJ die bescherming wel kon bieden bleek onder andere uit de wijze waarop de verkiezingen verliepen. Eén van de opdrachten van het bataljon was het ondersteunen van Organisation for Security and Co-operation in Europe (OSCE) bij diens taak de verkiezingen te organiseren. Dit hield onder andere in het steunen en beveiligen van het OSCE-personeel, voor, tijdens en na de verkiezingen. Verder moest het bataljon gereed zijn om de lokale autoriteiten te kunnen steunen mochten er ongere-



geldheden plaatsvinden. Mede door de professionele wijze waarop alle betrokken Limburgse Jagers hun taken oppakten en zich aan de richtlijnen van het OSCE hielden was de uitvoering een succes.

In het gebied heerste er ook onrust van een heel andere orde en wel die van het voetbal-WK '98. Natuurlijk was er de spanning over hoever Oranje zou komen, maar de onrust werd ook versterkt door de deelname van Kroatië. Er waren nogal wat supporters van dat land in het gebied van het Alfa-team. Het hoogtepunt van die onrust was op de avond van de kwartfinale tussen Kroatië en Duitsland. Patrouilles die richting Vitez en Busovaca reden werden zelfs belaagd. De Kroaten wonnen die wedstrijd met 3-0 en elk doelpunt ging in de omgeving gepaard met "slivo-shooting". Na het eindsignaal werd er zoveel ge-

schoten dat het volgens sommigen wel leek op de luchtaanvallen op Bagdad vanwege de hoeveelheid lichtspoorruitie. Die avond zijn er bij nader inzien toch maar geen shootreps opgemaakt.

## Kortom

wat zojuist beschreven is, is maar een kleine selectie van alle events en wetenswaardigheden tijdens de missie SFOR-4. Hierdoor heb ik misschien een aantal mensen of eenheden tekort gedaan maar het is juist de bedoeling dat al die andere verhalen, anekdotes en belevenissen op de SFOR-4-reunië gedeeld gaan worden. Voor een volledige beschrijving van de missie verwijs ik ook graag naar het uitzendboek "Er is geen weg naar vrede - vrede is de weg"

P.O.C. SFOR-4  
Dave Hoff



## Halvemaan hoorns weer in gebruik

Het Regiment bestond en bestaat niet alleen uit "gepantserde ijzerwaren" om te strijden. Ook muzikanten maakten er soms gebruik van, zoals huzaren te paard de trompet bliezen, bliezen in de zestiger jaren halvemaanblazers van 16 BLJ hun "deuntje" op de AMX. Voorbij kwamen ze in 1963 op de Ermeloose heide bij het afscheid van 42 BLJ van Nederland, voorbij kwamen ze in 1964 in Venlo bij de viering van het 150-jarig bestaan. En wegbezuinigd werden ze in 1967. Keerden in 1969 kort terug in Seedorf en werden uiteindelijk omgevormd tot muzikanten van het Fanfarekorps LJ, dat in 1995 op zijn beurt werd ontbonden.

Afgelopen september waren ze weer even terug, op de Nationale Taptoe in Rotterdam. Overste Hans van de Bos, van het organisatiecomité van de

Taptoe, kreeg het idee om het voormalige Halvemaanblazerskorps weer tot leven te laten komen. Waar waren de Halvemanen? Gelukkig, enkele waren



opgeslagen in onze Historische Verzameling en sommige bij particulieren. Op zoektocht dus, in totaal konden er acht bijeen worden gebracht, die allen een opknopbeurt kregen in het muziekinstrumentenmuseum in Tilburg. (Waar zijn dan die andere zes gebleven?) En blazers? Die werden gevonden bij het Jachthoornkorps in Gemert. Dus oefenen geblazen met deze bijzondere instrumenten.

En op 26 september mochten in Ahoy te Rotterdam vele duizenden het gezamenlijk optreden van het Historisch Halvemaanblazerskorps, het Historisch Jachthoornkorps van de Garde Jagers en het Nationaal Taptoe Jachthoornkorps aanschouwen en aanhoren. Naast werken van beroemde componisten als Vangelis werd ook het stuk "Menno van Coehoorn" gespeeld; gecomponeerd door onze oud-Maitre des Clairons adjudant Toon Mikuska.

Een prachtig gezicht allemaal "groene Jagers" met rode en gele uitmonstering, witte slobkousen met het sonore geluid van de jachthoorns en het heldere geluid van de halvemanen. Een lust voor het oog toen allen samen opmarcheerden. Heel bijzonder dat dit stukje Regiment tot "leven" kwam en laten we hopen niet voor de laatste maal. Misschien dat in het bataljon verdienstelijke muzikanten te vinden zijn, die met enige oefening in ieder geval signalen kunnen blazen bij bijzondere gelegenheden, als het komende 200-jarig bestaan van het Regiment in november 2013.

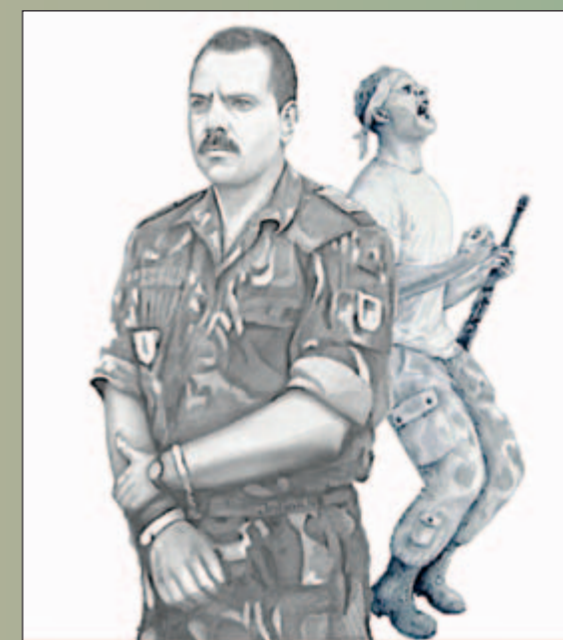
## Jos Gelissen, officier, kunstenaar



De middenpagina van ons blad is ditmaal gevuld met een compositietekening van de diverse pantservoertuigen die we in de afgelopen 50 jaar in het Regiment hebben gebruikt om onze opdrachten uit te voeren. Deze tekening is gemaakt door onze Regimentsgenoot, overste Jos Gelissen. Een begenadigd kunstenaar zoals u ziet.

Hij was ook een begenadigd officier. Zijn eerste jaren bracht hij door in Seedorf in de functies van pelotonscommandant, plaatsvervangend compagniescommandant, luitenant anti-tank (TOW) en compagniescommandant bij 42 BLJ. Zijn compagnie (C-Cie) werd onder andere trotse winnaar van de Prins Bernhard Trofee. Na in totaal negen jaren Duitsland werd hij commandant van de Boordwapenschool gevolgd door commandant officiersopleiding (SMO) van de Infanterie. Aansluitend werd hij Instructeur Tactiek op het OCI (ORTAC) in Harderwijk. De KL was in die tijd door het vallen van de 'muur' volledig veranderd en kreeg nieuwe missies en uitdagingen. Jos vond als instructeur dat hij de ervaring van een dergelijke missie miste. Hij gaf zich daarom vrijwillig op om als UN Military Observer naar Bosnië af te reizen. Achteraf een grote cesuur, een wending, in zowel zijn militaire,

maar bovenal in zijn persoonlijke leven. Was de Koude Oorlog droog oefenen, in Sarajevo, waar hij in de Servische



Jos Gelissen

De gijzeling

sector werd geplaatst, was het menens en vlogen de kogels hem om de oren. Leven en werken in een kapotgeschoten stad, dagelijks met gevaar voor eigen leven onpartijdig waarnemen voor de UN organisatie. Met niet meer dan een blauwe helm en baret, witte jeep met UN op de carrosserie. Dat onpartijdige zagen de Serven anders, zo bleek. Toen de UN ineens haar tanden liet zien door Servische installaties uit de lucht te bombarderen werd Jos samen met andere internationale UN collega's als "vijanden" gegijzeld.

Gedetailleerd schrijft hij over die periode in zijn onlangs uitgegeven boek 'de Gijzeling'. Zo en detail dat je het zelf meebeleeft, als je de locaties enigszins voor ogen hebt. Meebeleeft in je eigen gedachten, niet in die van Jos. Spannend zeker als je het er levend van af brengt en heelhuids terugkeert. Die spanning van die gegijzelde dagen, maar ook van die maanden daarvoor in het verscheurde Sarajevo, blijven Jos achtervolgen. Hard werken, dag en nacht, en er niet meer aan denken. Althans, dat proberen. Negen jaren na die uitzending knapt er echter iets in Jos. Hij heeft PTSS. Een lang traject van herstel volgt.

Tijdens dit herstel pakt hij zijn hobby tekenen weer op, wat hij trouwens ook al tijdens zijn gijzelperiode doet. Nu met FLO reikt hij met die zware periode in zijn leven af met de uitgifte van zijn boek. Hij vertelt van zijn gijzeling, zijn verdere militaire leven en het persoonlijke gevecht tegen de gevolgen van PTSS. Het is zeker de moeite waard kennis te nemen wat een dergelijke ervaringen met een mens kan doen. Dit is niet alleen interessant voor diegenen die ook in Bosnië of elders in missiegebieden hebben gediend, maar ook voor de buitenstaander. Jos is er weer en tekent en schildert. Niet alleen voor ons, zijn regiment '50 Jaar Pantserinfanterie', maar ook voor anderen. Zijn website [www.JOGE11.NL](http://www.JOGE11.NL) is inmiddels gevuld met vele militaire portretten en taferelen.

Zijn boek 'De Gijzeling' is te bestellen via zijn website dan wel bij [www.mijnbestseller.nl](http://www.mijnbestseller.nl).

Nico Vroom

# Nieuws van de Stichting RLJ



Het Regiment gedenkt:

Sld **C. Scholtens**, 2-6RI

Lj. **F. Reijmerink**, Demcie

Sld **1 G.B.M. van Rooij**, 2-6RI

Lkol **J.P.H. van Oyen**, 432BI

**J. van Hinsberg**, 5-6RI

Sld **B.L.A.M. Vermeulen**, Demcie

Sgt **J.M.A. Wasserman**

Kap **J. Tjalkens**, 5-11RI

Sld **1 A. van Schuffelen**, 2-6RI

Kap **P.J.M. Delahaije**, 17 BLJ

**G.M. van Gils**, 2-6RI

Sld **1 G.A.H. Helmons**, 2-6RI

Lj. **P. Smeets**, 16 BLJ

Sld **Beerkens**, 412BI

Sld **1 P.J.R. Pleunis**, 2-6RI

Sld. **L.J. Janssen**, 2-6RI

Sld. **J.C. van Haaren**, 2-6RI

Sld. **J.M. Princen**, 2-6RI

Sld. **J. Otto**

Lj. **W. Jacobs**, 42 BLJ

## Dat zij rusten in Vrede

Wij wensen de nabestaanden van onze Regimentsgenoten veel sterkte toe bij het verwerken van dit grote verlies.

Noot: mocht U een overlijdensbericht van een Regimentsgenoot willen doorgeven zouden we het op prijs stellen dit ofwel via het mailadres info@limburgsejagers dan wel de secretaris 0475-492868 aan ons bekend te stellen.

## Oproep:

Info en foto's (300dpi) van PIROC, Pantservoertuigen met logo's, speciale emblemen als de huidige vierkantjes enz, graag naar info@limburgsejagers.nl

## Verschenen

Bij uitgeverij Thoth in Bussum is Handboek voor de dienstplichtig soldaat b.d. verschenen. Dit handboek is een feest van herkenning voor iedere militair. Het eerste deel is thematisch van opzet en bevat hoofdstukken als 'Legering in Duitsland', 'eten op de kazerne', 'koude te velde' en 'uitzending naar Suriname'. 60 ex-dienstplichtigen delen hun meest bizarre keurings- en ontgroeningsverhalen, geven levendige beschrijvingen van doorstane ontberingen en kameradschap. In het tweede deel wordt ingegaan op de geschiedenis van de dienstplicht en op de waarde van deze tijd voor de soldaten b.d. en de samenleving. Hiermee werpt dit boek een nieuw licht op de recente discussies hierover in de media. Het boek wordt afgesloten fietsroutes langs voormalige kazernes en een opsomming met bijzonderheden over kazernes.

Handboek voor de dienstplichtig soldaat b.d. is geschreven door Michiel Hegener en Frank Oosterboer. Het boek is gebonden, 15 x 20 cm, telt 272 pagina's met 200 foto's. Het boek kost € 19,90 en te koop bij de boekhandel onder ISBN 978 90 6868 610 4 of rechtstreeks via floor@thoth.nl.

## Donateurs 2013

Met dank dat velen onze Stichting, waaronder mogelijk ook U, hebben ondersteund, doen wij ook voor het komend jaar weer een beroep op U. Juist voor het jaar dat ons Regiment het feit mag vieren dat 200 jaar geleden ons Stamregiment Phaff is opgericht. Wij hopen daaraan extra aandacht te geven met bijeenkomsten en een uitgave die dit feit memoreert. Daarnaast blijven wij veteranen, oud en jong ondersteunen

alsook de jongste Regiments-telgen bij 42 BLJ. En houden door het blad en website U dagelijks op de hoogte van het wel en wee van Uw Regiment en haar leden. De minimale donatie is voor 2013 vastgesteld op € 12,50. U kunt naast een digitale girale overmaking op bankreknr 1423.59.696 tnv Stichting Regiment Limburgse Jagers te Melick, ook gebruik maken van de bijgesloten acceptgirokaart.

# Colofon

## "De Limburgse Jager"

is een uitgave van de Stichting Regiment Limburgse Jagers en 42 Painbat Limburgse jagers

ISSN 1567-4320

## Jaargang 2012-2

### Redactie:

N.C.S.Vroom  
W.M.J. Pijpers

### Foto/artikelverantwoording:

leden 42 BLJ, Hist Verzameling RLJ, de Heer E. Ruys, Rheinmetall, Bgen bd.J. Knol, Lkol bd B. Pruijboom, Kol bd P. Heikoop, Kol bd J.W. de Leeuw, Maj. bd A. Pronk, Lkol bd J. Gelissen, Kpl bd C.van der Straaten, Kpl bd A. van Dijke, Lj bd A.j. Bosch, NIMH, de heer van Dunnen, Maj D.Hoff, Lkol H. Klein Schaarsberg

### Grafische vormgeving:

TMdesign, Simpelveld

### Druk:

Drukkerij Paesen, Opglabbeek (B)

### Commerciële Exploitatie:



Email: john.akkerman@greenpaper-association.com  
Tel: 0653 569 550

*Profilieren in de vorm van publiceren en participeren, kan niet automatisch de voorkeur bij verwerving inhouden*

### Redactieadres:

Volderstraat 103,  
6231 LB Meerssen  
Tel. 043 - 3649639  
E-mail: vroom@home.nl  
of ncsvroom@gmail.com

### Vriend van het Regiment:

Ondersteun de uitgave van dit magazine, website, reünieorganisaties, LJ-veteranen, monumenten, historische verzameling door donateur te worden van de Stichting Regiment Limburgse Jagers. Uw donatie gelieve te storten op bankrekeningnummer 1423.59.696 t.n.v. Stichting Regiment Limburgse Jagers te Melick.

## REGIMENT LIMBURGSE JAGERS

Voormalige Linie Regiment van Phaff en 2e Regiment Infanterie, opgericht 23 november 1813 en 6e Regiment Infanterie opgericht 4 maart 1814, voortgezet en "herbenoemd" tot Regiment Limburgse Jagers op 1 juli 1950

### Wapenfeiten en Inzet

Breda 1813, Naarden 1814, Quatre-Bras 1815, Waterloo 1815, Tiendaagse Veldtocht 1831, Citadel van Antwerpen 1832, Venlo 1940, Roermond 1940, Zutphen 1940, West- en Midden-Java 1946-1949, Noord-Sumatra 1947-1949, Koude oorlog 1950-1989, vm Joegoslavië 1995-2003, Irak 2004, Afghanistan 2007-2010

UNPROFOR-4 (Acie) 1995, IFOR-11996, SFOR-4 1998, SFOR-8 (A+Bcie) 2000, KFOR-2 (Verkpel) 2000, SFOR-11 2001, SFOR-15 (C-Cie) 2003, SFIR-3 2004, Fahnenband Bundesrepublik Deutschland (Seedorf 1963-2006), ISAF TFU III 2007, TFU VIII (Acie) 2008, TFU IX (BCie) 2009, TFU XII 2010

**Regimentscommandant tevens C-42 BLJ:** Luitenant-kolonel M. W.G. Jacobs

**Kapitein-Adjutant:** Kap A.R. Tabor, **Regiments-Adjutant:** Adjutant H.P.Reijds  
Postadres: postbus 33, 5688 ZG Oirschot, 040-2666170/6172

### "Zuster" Regiment

Regiment Chasseurs Ardennais te Marche-en-Famenne, België, **Commandant:** Luitenant-kolonel BEM P. Marteau

**Patenschaftbataljon** 92 Panzer Grenadier Lehr Battalion, Munster, Duitsland

### Regimentsoudste

Luitenant-generaal M.C.de Kruif

### Regimentsraad

Luitenant-kolonel M.W.G.Jacops, Luitenant-kolonel (R) bd. C.J.M.van der Ploeg, Adjutant H.P.Reijds, Luitenant-kolonel bd N.C.S.Vroom, Majoor bd W.M.J. Pijpers, Luitenant-kolonel (R) bd. Ing. L Daems, Majoor bd. G.P.A. Hermans, Luitenant-kolonel (R) Dr. J.Komen

### Stichting Regiment Limburgse Jagers ( SRLJ)

**Ere-Voorzitter:** Kolonel bd. J.W.de Leeuw, **Ereleden** Mevrouw M. van der Hoeven, Luitenant-kolonel (R) bd .Drs.A.P.Witlox, Kapitein bd K.G.M. van Dreumel

**Voorzitter:** Luitenant-kolonel bd N.C.S.Vroom (VSRLJ@limburgsejagers.nl),

**Vice-voorzitter** Luitenant-kolonel bd J.M.H. van Ommen, **Secretaris/Penningmeester:** Majoor bd W.M.J. Pijpers, **Commissaris Veteranen:** Luitenant-kolonel (R) bd C.J.M. van der Ploeg, **Commissaris Regimentsverzameling:** Majoor bd. G.P.A. Hermans, **Commissaris Muziek:** LJer muzikant bd R. Jennen, **Commissaris Regimentshistorie:** Lkol (R) Dr. J. Komen, **Commissaris Monumentengroep:** Luitenant-kolonel (R) bd Ing L. Daems, **Commissaris Website:** LJer bd A.J. Bosch (info@limburgsejagers.nl), **Secretariaat/Penningmeester:** Wienkeskoel 94, 6074 HH Melick 0475-492868, e-mail: SecSRLJ@limburgsejagers.nl

### Contactgroepen/personen

**Tamboer- en Fanfarekorps Limburgse Jagers:** Limburgse Jager bd R. Jennen (MuzSRLJ@limburgsejagers.nl)

**Demonstratiecompagnie:** Eerste Luitenant (R) bd W. Bulte (wbulte@xs4all.nl)

**432/16 Bataljon Limburgse Jagers:** Limburgse Jager bd F. Poeth, **17 Bataljon Limburgse Jagers:** Luitenant-kolonel bd A. van de Loo

### Vereniging Veteranen Regiment Limburgse Jagers ( VVRLJ )

**Voorzitter:** H.Klein Schaarsberg, **Secretaris:** C. van der Ploeg, (JVetsRLJ@limburgsejagers.nl) **2e secretaris :** F. van Hoof, **Penningmeester:** P. Wijn, Communicatie: M. Verbaant, Lid: M. Jongejan

### Contactpersonen Missies

**UNPROFOR:** T. Jansen, B. Habets, **IFOR-1:** P.Wijn, Hermsen, Hazenberg, **SFOR- 3:** M. Van Boven, **SFOR- 4:** D. Hoff, **SFOR- 8:** Steenhuizen, Topelen, **KFOR- 2:** T. Tummers, **SFOR- 11:** J. Bergsma, **SFOR- 15:** J. Bijl, **SFIR-3:** M. Jongejan, **ISAF-TFE-3:** R. Querido, F.van Hoof, **TFE-8:** G.Geven, **TFE-9:** R.Verhagen, **TFE-10:** R. Erby, H. Klein Schaarsberg, M. Verbaant  
**Individuele:** F.Tummers, J.Gelissen ( Zie website onder veteranen)

### Regimentsverzameling - Regiment Limburgse Jagers

Van Hornekazerne Kazernelaan 101 6006 SP Weert, Openingstijden: elke dinsdag 0930-1500 en vrijdag van 0930-1200 en op afspraak  
Postadres: Regimentsverzameling RLJ, van Hornekazerne, MPC 77A, Postbus 976, 6000 AZ Weert, tel 0495-462940 (MDTN 06-578-62940) HVSRLJ@limburgsejagers.nl of JLH.Janssen@mindef.nl  
**Conservatorgroep:** Majoor bd G.P.A. Hermans, Limburgse Jagers W.J.Carls en H. Pook, Kapitein bd K.G.M. van Dreumel  
Adjutanten bd J. Janssen en G. Schrivers., Luitenant-kolonels bd. P. Berden en J.M.H. van Ommen, Wmr R.H.N. Daemen, Soldaat bd P. Franssen, Eerste-Luitenant bd E.Brakel

**Vereniging Reünieorkest Limburgse Jagers** (rolj@home.nl), www.limburgsejagers.nl/ROLJ

**Voorzitter:** Limburgse Jager muzikant bd E. Kuypers, **Dirigent:** dhr Stoffels, **Repetitielokaal:** Harmoniezaal Linne  
**Contact:** jandietz@hetnet.nl

**WEBmastergroep** www.limburgsejagers.nl, info@limburgsejagers.nl,

Limburgse Jager bd. A.J. Bosch,, Korporaals bd C. van Straaten en A. van Dijke,



Partner

**FLO  
RIA  
DE**  
HORTICULTURAL  
WORLD EXPO  
VENLO 2012 HOLLAND

VERBONDEN DOOR DUURZAAMHEID

Geen 16?  
Geen  
druppel

**"BROUWEN MET  
LIEFDE IS GENIETEN  
MET SMAAK."**

Het lijkt zo eenvoudig: water uit eigen bron, gerst van eigen land en hop uit eigen tuin. Maar waar vind je dat nog? Gewoon in ons eigen Limburg! Bij Gulpener. Daar put meester-brouwer Jan Willem den Hartog zijn natuurzuivere water uit eigen bron en staat hij met liefde aan de ketels: 'Gulpener bier is telen met trots, brouwen met liefde en genieten met smaak. Zó eenvoudig, dat het gewoon weer bijzonder is.'

**Op de Toekomst,**

Jan Willem den Hartog

