



HISTORIE - TRADITIE

KRIJGSMACHT TELEFOON EN TELEGRAAF BUREAU

PAARSE ORGANISATIE IN
DE JAREN 50, 60 EN 70
VAN DE VORIGE EEUW

Lkol b.d. R.H. Rijntalder

☞ (Memoires uit mijn luitenant/technisch
opzichter periode in de jaren zestig)

DEEL 2

In het eerste deel van dit artikel heb ik u een beeld gegeven van de organisatie en werkwijze van het toenmalige Krijgsmacht Telefoon en Telegraaf Bureau (KTTB). Tevens heb ik een impressie gegeven van veelal luchtvaart gerelateerde projecten waar ik tijdens mijn tewerkstelling bij het KTTB bij betrokken was. In het tweede deel van dit artikel een vervolg op deze projecten, zoals de verbindingen voor de meteorologische dienst en de luchtverkeersleiding van de Koninklijke luchtmacht en de communicatievoorzieningen voor de Defensie Pijplijn Organisatie (DPO). →



Modernisering meteoverbindingen KLu

De huidige meteodienst van de Koninklijke Luchtmacht vindt zijn oorsprong in 1922 met de oprichting van een weerbureau bij de toenmalige Luchtvaartafdeling van het Nederlandse Leger in Soesterberg. Tot eind jaren vijftig vervulde het KNMI een belangrijke rol in de meteorologische berichtgeving voor de krijgsmacht. Eind jaren vijftig/begin jaren zestig verzelfstandigde de meteodienst binnen de luchtmacht in rap tempo, eerst vanuit Driebergen met het daar opgerichte Luchtmacht Meteorologisch Centrum. In 1960 werd het meteorologisch centrum vanuit Driebergen verplaatst naar het Van Helsdingencomplex in Hilversum en daar ondergebracht in de Rossinibunker.

De meteodienst en de verbindingdienst waren altijd nauw met elkaar verbonden zodat in de loop der jaren in Hilversum een integratie plaatsvond en het onderdeel in 1964 onder de benaming Meteorologische Voorlichtings- en Verbindingsgroep (MVV-groep) de geschiedenis inging. Een verdere integratie met de 2e Luchtmacht Verbindingsgroep (2 LVG) in 1974 was aanleiding om deze organisatie onder benaming Luchtmacht Verbindings- en Meteorologische Groep (LVMG) verder te laten gaan. De LVMG zou in deze vorm voortbestaan tot 1992.

Het einde van de Koude Oorlog en de daaraan gekoppelde inruiming van het vredesdividend met omvangrijke bezuinigingen en reducties van de krijgsmacht lagen ten grondslag aan de splitsing van de verbindingdienst en de meteo-organisatie in Hilversum. Het verbindingdeel van de LVMG werd ondergebracht bij de 2e Luchtmacht Verbindings Groep (2 LVG) op het Zwaluwenbergcomplex en de meteo vertrok als zelfstandig onderdeel naar de vliegbasis Woensdrecht onder de benaming: Luchtmacht Meteorologische Groep. De infrastructuur van het Van Helsdingencomplex kon na veertig jaar intensief gebruik door de Koninklijke luchtmacht worden afgestoten.

Mijn betrokkenheid bij de meteodienst van de luchtmacht in de jaren zestig betrof onder meer de modernisering en gedeeltelijke automatisering van de telegraafverbindingen van de diverse meteonetten. De overgang van de 50 Baud transmissiesnelheid naar 100 Baud verbindingen was in die periode een revolutionaire vooruitgang in de afwikkeling van het berichtenverkeer. De aansturing van de diverse telexnetten, waaronder de verbindingen voor het meteooverkeer en de luchtverkeersbeveiliging, vonden plaats vanuit Hilversum. De Van Helsdingenkazerne met de Rossini- en de Wisseloordbunker vormden destijds een centraal bolwerk voor de meteo- en de verbindingdienst van de luchtmacht.

Het Tactisch en Aeronautisch berichtennetwerk werd gemoderniseerd en de meteonetten Synop 1 (internationaal meteooverkeer) en Synop 2 (nationaal meteooverkeer), bestemd voor het inzamelen en verspreiden van meteorologische informatie, werden sterk verbeterd en deels geautomatiseerd. Hierbij werden de weergegevens van de diverse vliegvelden periodiek



Hilversum, begin jaren zestig. Telexruimte voor de verbindingen van het Luchtmacht Meteo Centrum in de Rossinibunker (foto: historisch archief JMG)

en automatisch via telegraafverbindingen ingezameld door het Luchtmacht Meteorologisch Centrum (LuMetC). De gegevens werden verwerkt tot een totaal landelijk weerbeeld dat vanuit het LuMetC weer werd verspreid naar de belanghebbenden. Bij dit systeem was het van belang dat de meteodiensten op de diverse velden er voor zorgden dat een ponsbandje met de meteogegevens tijdig klaar stond in de ponsbandzender van de betreffende telexverbinding. Op vaste tijdstippen werd de verzending dan vanuit Hilversum geactiveerd, waarbij in een



HISTORIE - TRADITIE



Luchtmacht Meteo Centrum in Hilversum na de ingrijpende verbouwing van de Rossini-bunker. Racal ontvangers en Mufax facsimile apparatuur voor het overbrengen van weerkaarten vormen belangrijke communicatiemiddelen voor de meteorologische dienst in die tijd (foto: historisch archief JMG)

bepaald tijd/volgorde schema de informatie van alle velden werd ingezameld.

Aan mijn frequente bezoeken aan het Luchtmacht Meteorologisch Centrum in Hilversum en de meteediensten op de diverse luchtmachtonderdelen in de jaren zestig bewaar ik goede herinneringen.

De lezer die nader is geïnteresseerd in de historie van de ontwikkeling van de meteediensten voor de krijgsmacht in de vorige eeuw, kan ik het boekwerk: Meteorologische diensten van de Koninklijke Land- en Luchtmacht 1922 – 1992 van harte aanbevelen.



Luchtmacht Meteo Centrum Hilversum in de jaren zestig. Siemens T100 bladschrijver en Siemens T68 schrijponsonvanger, de ultieme telexapparatuur op de internationale meteo-verbindingen in die jaren (foto: historisch archief JMG)

Het boekwerk, samengesteld door W. Meijboom, is een uitgave van de toenmalige Sectie Militaire Geschiedenis.

De geschiedenis van 40 jaar (1952–1992) militaire aanwezigheid van de verbindingdienst en de meteorologische

dienst van de luchtmacht in Hilversum is boeiend omschreven in het boekwerk: De Koninklijke luchtmacht in Hilversum, en wat er aan voorafging..., door Th. J. de Jongh. Het boekwerk is in 1992 uitgegeven door de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten.



BEZOEK VliegBasis WOENSDRECHT

Meteorologische dienst KLu

anno 2016

Het bleek nog niet zo eenvoudig om bij het tekstdeel over de meteo-verbindingen van de luchtmacht uit de jaren zestig passend beeldmateriaal te vinden. Tot bleek dat het historisch erfgoed van de voormalige meteorologische dienst uit Hilversum bij de opheffing van het LVMG in 1992 was overgebracht naar de nieuwe vestigingsplaats van de meteo op vliegbasis Woensdrecht.

De meteorologische dienst van de luchtmacht anno 2016, onder de benaming Joint Meteorologische Groep (JMG), blijkt een ultramodern bedrijf waarbij de vroegere handmatige vervaardiging van weerkaarten en de telexverbindingen voor de informatie-uitwisseling zijn vervangen door krachtige computersystemen met geavanceerde beeldschermen en waarbij de weerinformatie via geautomatiseerde sensorsystemen op continue basis beschikbaar is. Naast het beschikbaar stellen van weersverwachtingen voor de vliegvel-

den en andere belanghebbende eenheden van de krijgsmacht is een belangrijke taak weggelegd voor de meteo voor out-off-area operaties in de diverse missiegebieden.

Op uitnodiging van de C-JMG, Ikol Minnema, bezocht ik op 23 september 2016, samen met collega kapitein b.d. Harry Buitendam, de op de vliegbasis Woensdrecht gevestigde Joint Meteo Group. Naast het hoofddoel van ons bezoek, het zoeken naar fotomateriaal van de meteodienst uit de jaren zestig in Hilversum, was het kennismaken van de huidige professionele organisatie en werkwijze voor de meteo-informatievoorziening van de krijgsmacht in binnen- en buitenland een boeiende aangelegenheid.

Van het bezoek aan de JMG op de vliegbasis Woensdrecht maakten we dankbaar gebruik om ook wat nader kennis te maken met de overige diensten van de KLu die zijn gevestigd op deze basis. Zo zijn de Koninklijke Mili-

taire School Luchtmacht (KMSL) en het Logistiek Centrum Woensdrecht (LCW) sinds de ingrijpende reorganisaties bij de krijgsmacht in de afgelopen decennia hier gevestigd. Het LCW heeft een logistieke taak voor de gehele defensieorganisatie, onder meer de vroegere 527 Elektronische Centrale Werkplaats (527 ECW) van de KL is opgegaan in deze paarse organisatie.

De meeste indruk maakte toch wel de in de jaren tachtig van de vorige eeuw gerealiseerde infrastructuur ten behoeve van de geplande site voor de opstelling van de kruisvluchtwapens. De plaatsing van de kruisvluchtwapens was gebaseerd op het zogenaamde NAVO-dubbelbesluit uit 1979 dat voorzag in de plaatsing van 572 Amerikaanse langeafstandsraketten met een enkelvoudige kernlading. De plaatsing was voorzien op zes verschillende militaire bases in vijf Europese NAVO lidstaten, waaronder de plaatsing van 48 kruisvluchtwapens in Nederland.

In juni 1983 besloot de Nederlandse Regering ondanks felle protesten en vele demonstraties tot plaatsing van de kruisraketten op de vliegbasis Woensdrecht.

Naast een Cruise Missile Area met drie bunkers voor elk 16 raketten met de bijbehorende imponerende lanceervoertuigen en een grote commandobunker, werden er omvangrijke huisvestingsvoorzieningen gerealiseerd voor 1500 personeelsleden van de US Air Force. Het 486th Tactical Missile Wing van de USAF was de eenheid die in Woensdrecht belast zou worden met de exploitatie van de site. Het INF-verdrag dat op 8 december 1987 werd gete-



De auteur raadpleegt samen met het hoofd stafbureau JMG, elnt P.W. Bartelts, het fotoarchief van het historisch erfgoed van het voormalige LVMG uit Hilversum (foto: kap b.d. A.J.J. Buitendam)



Ook de gedigitaliseerde bestanden van het fotomateriaal van de voormalige meteo-organisatie uit Hilversum worden door luitenant Bartelts en de auteur kritisch doorgenomen (foto: kap b.d. A.J.J. Buitendam)



HISTORIE - TRADITIE



Ground Launched Cruise Missile Alert and Maintenance Area (GAMA-area) op de vliegbasis Woensdrecht anno 2016.

Op de foto zijn de drie bunkers die voorbestemd waren voor het onderbrengen van elk 16 raketten met de bijbehorende lanceervoertuigen goed zichtbaar (foto: kap b.d. KLu A. van den Dobbelssteen, collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

kend door president Reagan van de Verenigde Staten en de secretaris-generaal van de Communistische Partij van de Sovjet-Unie, Michail Gorbatsjov, voorzag echter in een overeenkomst om alle nucleaire en conventionele middel-lange afstands-raketten tot een bereik van 5500 km te vernietigen.

Dit verdrag was aanleiding om de al nagenoeg afgeronde infrastructuurle werkzaamheden in Woensdrecht met onmiddellijke ingang te staken. Sinds 1992 hebben de voor de kruisraketten bestemde silo's een belangrijke herbestemming gekregen. Vanaf 1 jan. 1993 is het Uitwijkcentrum (DUC) van het Defensie/Duyverman Computer Centrum ondergebracht in deze bunkers op de vliegbasis Woensdrecht.

Al met al een bijzonder ervaring om na ruim twintig jaar weer even terug te zijn in de dynamische wereld van de huidige krijgsmacht met de vele technische hoogstandjes. 🔄

Foto bij titel kader: Woensdrecht, 23-09-2016. Auteur bezoekt de huidige meteorologische dienst van de luchtmacht op de vliegbasis (foto: kap b.d. A.J.J. Buitendam)

Luchtverkeersleiding

In het eerste deel van dit artikel heb ik de lezer al geïnformeerd over mijn betrokkenheid in de jaren zestig bij de communicatie voor de gevechtsleiding vanuit Nieuw Milligen en de bijbehorende navigatiestations. Ook bij de communicatievoorzieningen voor de militaire luchtverkeersleiding was ik destijds betrokken.

Kort na de Tweede Wereldoorlog was de militaire (lucht)verkeersleiding gevestigd op Schiphol. In 1953 kwam deze dienst over naar het luchtmachtcomplex in Hilversum en werd met de beno-



Bovengrondse infrastructuur van het MilATCC. Het gebouw links, met op de achtergrond de antenne van de FPS-8 rondzoekradar, was het onderkomen van het FIC/MilATCC in de jaren 1964 – 1968. In de wandelgangen stond dit gebouw bekend onder de naam 'Groene Keet' (foto: collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

digde verbindingen, waaronder een handbediende telexcentrale, ondergebracht in de Wisseloordbunker. Door de toename van zowel de burger- als de militaire luchtvaart en de beperkingen van de infrastructuur in Hilversum werd het toen zo geheten Flight Information Centre (FIC) in 1964 verplaatst naar Nieuw Milligen.

In Nieuw Milligen werd het FIC in eerste instantie ondergebracht in een noodonderkomen, een bovengrondse houten barak die in de wandelgangen bekend stond als de 'groene keet'. In deze accommodatie had ik de eerste contacten over de telecommunicatievoorzieningen ten behoeve van de verkeersleiding. Eind 1968 verhuisde het FIC, inmiddels omgedoopt tot *Military Air Traffic Control Centre* (MilATCC) naar een nieuwe operationele ruimte in de verbouwde bunker van de ge-

vechtsleiding. De verhuizing van de telexverbindingen met de bijbehorende eindapparatuur behoorde hierbij tot mijn takenpakket. Ook het netwerk voor de vluchtinformatie van de burgerluchtvaart werd in die jaren aangepast aan de eisen des tijds. Na de verplaatsing van het FIC van Hilversum naar Nieuw Milligen werd ik betrokken bij het opzetten van een nieuwe verbinding met de verkeerstoren van Schiphol.

De benodigde informatie over de vluchten van de burgerluchtvaart werd in die tijd op enigszins primitieve wijze van de verkeersleiding Schiphol via een trage 50 Baud telexverbinding naar Milligen verstuurd. Een project waar ik nauw bij betrokken werd betrof de semi-automatisering van de vluchtinformatie van Schiphol naar Nieuw-Milligen. Hierbij werden twee 100 Baud verbindingen gerealiseerd die aan de zijde van Schip-



Nieuw Milligen, 1964. Opsroom van het Flight Information Centre (FIC) in het bovengrondse noodonderkomen (foto: collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

hol rechtstreeks verbonden werden met de computer van de verkeersleiding. Bij het MilATCC werden de twee verbindingen aangesloten op Siemens T100 verreschrijvers die voorzien werden van automatische afsnijmechanismen. Na elke vluchtmelding vanuit de verkeersleiding van Schiphol werd een impuls meegestuurd die het afsnijmechanisme activeerde en daardoor een keurig strookje met de betreffende vluchtgegevens genereerde voor de operator achter het radarscherm.

In latere jaren werd deze informatiestroom aanzienlijk gemoderniseerd, waarbij de vluchtgegevens van Schiphol rechtstreeks in de computers van het MilATCC werden ingevoerd. De civiele vluchtbewegingen in het luchtruim werden automatisch zonder ingreep van de operator op het radarscherm zichtbaar gemaakt. Met behulp van een pop-up menu konden op het scherm alle gegevens van de betreffende vlucht in beeld worden gebracht. Al met al een boeiende wereld, de gevechts- en verkeersleiding van onze luchtmacht.

Bezoek Air Operations Control Station (AOCS) Nieuw Milligen

Gevechts- en verkeersleiding KLu anno 2016

De gevechts- en verkeersleiding volgt en coördineert al het militaire luchtverkeer en delen van de burgerluchtvaart in het Nederlandse luchtruim en boven delen van de Noordzee. Mijn contacten met de voorgaande organisaties van deze dienst (CRC/SOC; FIC; MilATCC) dateren uit de tweede helft van de jaren zestig. In 1995 was mijn laatste bezoek aan dit toen al sterk gemoderniseerde bedrijf van de luchtmacht.

Vanuit het controlecentrum en het commandocentrum controleert het AOCS vanuit een modern geoutilleerd onderkomen of vliegtuigen in het gebied van verantwoordelijkheid over een vluchtplan beschikken en de juiste route volgen. Als een ongeïdentificeerd vliegtuig het Nederlandse luchtruim binnenvliegt en radiocontact niet mogelijk blijkt kan het AOCS de zoge-



Nieuw Milligen, 1969. Opsroom van het MilATCC in een ruimte van de bunker van de gevechtsleiding (CRC/SOC) (foto: collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)



Stafgebouw AOCS anno 2016

heten Quick Reaction Alert (QRA) inschakelen waarbij twee volledig bewapende F-16 gevechtsvliegtuigen het verdachte toestel kunnen onderscheppen.

Het AOCS beschikt over een eigen opleidingscentrum voor verkeers- en gevechtsleiders. Bij deze School of Air Control worden de leerlingen onder meer kennis bijgebracht van gespecialiseerde radar-, computer- en communicatiesystemen. Op 30 nov. 2016 was ik te gast bij het ACOS in Nieuw Milligen met als hoofddoel om geschikt illustratiemateriaal te vinden bij de tekst over mijn betrokkenheid bij dit luchtmacht-onderdeel in de jaren zestig. De beschikbaarheid van relevant fotomateriaal viel echter tegen, wel veel foto's uit de afgelopen decennia met het accent op messfeesten, officiële bezoeken en de viering van jubilea, maar weinig over de pioniersperiode uit de jaren zestig. Fotomateriaal zoals opgenomen in het herdenkingsboek over vijftig jaar militaire verkeersleiding, uitgegeven in 1997 onder de naam: "Military Air Traffic Control Centre – Dutch Mil 1947 – 1997 en raadpleging van het beeldarchief van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) bracht de oplossing. Het was een bijzonder ervaring om na ruim twintig jaar weer eens terug te zijn bij dit hightech bedrijf van de luchtmacht. Het was mijn eerste kennismaking met het in het einde van de vorige eeuw vernieuwde lucht-



*Nieuw-Milligen, 26 maart 1975.
Sluitingshandeling van de MKC Nieuw Milligen door de toenmalige C-CVKL, kolonel K. Elgersma onder toezienend oog van C-541 VbdBat, lkol W. Baden*



*Karakteristieke bovenbouw met ingang naar de TRC-bunker anno 2017
(foto: kap b.d. A.J.J. Buitendam)*

*ANWB bewijzingsbord voor het AOCS langs de provinciale weg N344 tussen Garderen en Apeldoorn bij de woonkern Nieuw Milligen in de gemeente Uddel.
(foto: lkol b.d. R.H. Rijntalder, okt. 2016)*

machtkamp Nieuw Milligen met een functioneel ingericht stafgebouw, een goed geoutilleerd gebouw voor de opleiding van verkeers- en gevechtsleiders en een prachtig KEK-gebouw voor de horecafuncties.

Het meest indrukwekkende gebouw is het onderkomen voor de uitvoering van de operationele taken van het AOCS met een gezamenlijke opsroom voor de luchtverkeersleiding en de gevechtsleiding. Inmiddels is enkele jaren geleden in het kader van de bezuinigingsdrift

besloten het AOCS in Nieuw Milligen te sluiten. De verkeersleidingstaken zullen grotendeels worden verplaatst naar Schiphol en voor een kleiner deel, de verkeersleiding in de hogere luchtlagen betreffende, naar Maastricht. Deze ingrijpende operatie zal eind 2017 worden gerealiseerd.

Op wat langere termijn zal ook de gevechtsleidingstaak worden verplaatst naar de luchtmachtbasis Volkel. Gelet op de complexiteit van deze operatie zal de realisering hiervan nog wel enkele jaren in beslag nemen.

Na uitvoering van de volledige verplaatsing van de taken van het AOCS zal de infrastructuur worden afgestoten en de relatie Luchtmacht – Nieuw Milligen definitief tot de geschiedenis gaan behoren. Opmerkelijk was dat ik tijdens mijn bezoek aan het AOCS ontdekte dat de vroegere, bij de oudere generatie lezers die in de Nationale Sector werkzaam zijn geweest, bekende communicatiebunker Nieuw Milligen nog steeds deel uitmaakt van het luchtmachtcomplex. Deze uit 1952 daterende bunker werd destijds gebouwd als communicatiebunker en is tot 1968 in gebruik geweest als militaire eindcentrale (MEC) voor de land- en luchtmachtabonnees in de regio Nieuw Milligen.



NB. In 1985 werd de oorspronkelijke bovenbouw ten gevolge van een incident met een rookbom tijdens een oefening door brand verwoest en aansluitend in een vergrote vorm (aanbouw met vensters) herbouwd.

Vanaf 1968 ging deze bunker als Militaire Knooppuntcentrale (MKC) deel uitmaken van het Militaire Diensttelefoonnet (MDTN). Voor de landelijke telecommunicatie-infrastructuur werd in de deze bunker ook een militair versterkerstation (VSS) en een Telegraaf Overdraag Station (TOS) ingericht. In verband met een ingrijpende sanering van het Militaire Diensttelefoonnet in het begin van de jaren zeventig werd de MKC Nieuw Milligen in 1975 definitief gesloten. Na de sluiting van de militaire telefooncentrale werd in de bunker Nieuw Milligen een Tape Relay Station (TRC) van het landelijke telegraafnet van de KL ingericht. Bij mijn plaatsing bij het toenmalige Commando Verbindingen KL in 1976 was de inrichting van het TRC Nieuw Milligen een van mijn eerste taken voor opwaardering van het KL-telegraafverkeer. In maart 1982, bij de aansluiting van het KL-telegraafnetwerk op het *Automated Message Switching System* (AMSS) van de luchtmacht werd het TRC Nieuw Milligen gesloten. De bunker kwam weer ter beschikking van de luchtmacht en heeft onder meer functies vervuld als commandopost voor de nabijbeveiliging van het complex, als oefencentrum voor de hondensectie en de bedrijfsbrandweer en is thans nog in gebruik voor *Force Protection* van het complex. Bij een tweede bezoek aan het luchtmachtcomplex op 15 maart 2017, samen met kap b.d. Harry Buitendam, werd ik in de gelegenheid gesteld om deze bunker nog eens uitgebreid te bekijken. Herinneringen uit vervlogen tijden kwamen hierbij weer tot leven. Opmerkelijk vond ik de goede onderhoudstoestand van deze toch al 65 jaar oude bunker, die tijdens de Koude Oorlog zo'n belangrijk communicatieknooppunt was voor defensie.

Luchtmacht Elektronische en Technische School (LETS)

In de jaren dat ik werkzaam was bij het KTTB verzorgden collega's van de luchtmachtstaf regelmatig gastcolleges aan de Luchtmacht Elektronische en Technische School (LETS) in Schaarsbergen voor aankomende verbindingsofficieren bestemd voor de diverse luchtmachtonderdelen. Toen een dienstplichtig officier-ingenieur lang verband de militaire dienst ging verlaten lukte het de luchtmacht niet om op korte termijn een vervangende docent te vinden voor het onderwerp transmissietechniek. Door mijn vele contacten met de luchtmachtstaf en mijn veelvuldige aanwezigheid in het gebouw van de luchtmachtstaf, toen nog gevestigd in de 1e Van de Bosstraat in Den Haag, werd ik benaderd met het verzoek of ik bereid was tijdelijk deze gastlessen te verzorgen op de LETS. Het verzoek sprak mij zeker aan en ik voelde mij ook wel enigszins vereerd dat ik als jong officier van de landmacht benaderd werd om deze gastinstructie voor de luchtmacht te mogen verzorgen. Daarom toog ik enkele weken nadien, samen met de kapitein Jonker van de luchtmachtstaf, die de lessen over



Ingang van complex Groot Heidekamp in Schaarsbergen, tot eind vorige eeuw bakermat van de LETS. Na de concentratie van alle luchtmachtopleidingen in Woensdrecht werd Groot Heidekamp samengevoegd met de Oranjekazerne en vormt thans het domicilie van de 11e Luchtmobiele Brigade (foto: privé collectie van Ikol b.d. R.H. Rijntalder)



Schaarsbergen, mei 2016. De auteur na vijftig jaar terug bij gebouw (1)18 op kamp Vrijland-Noord (foto: privé collectie Ikol b.d. R.H. Rijntalder)

het projecteren van kabelnetten en telefoonsystemen op de vliegvelden verzorgde, naar het kamp Koningsweg Noord van het complex Vrijland in Schaarsbergen.

De opleidingen voor de Verbindingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht waren hier sinds 1959 geconcentreerd in gebouw 18. Het sterk verouderde gebouw 18 (recent omgenummerd in gebouw 118) werd in 1984 verlaten voor een



HISTORIE - TRADITIE

nieuwbouwpand op het complex Groot Heidekamp voor de opleidingen voor de Verbindingsdienst KLu. Het voor mij nostalgische gebouw 18 kreeg in 2007 de Rijksmonumentenstatus en maakt daardoor als militair erfgoed nog steeds deel uit van de uitgebreide militaire infrastructuur uit de Tweede Wereldoorlog op en rond de vliegbasis Deelen. Anno 2016 is het gebouw in gebruik voor een deel van de staf van 11 Luchtmobiele Brigade.

Mijn taak als docent was om de cursisten de principes van de draaggolf-telefonie bij te brengen. Het 48-kanaals draaggolfsysteem van Philips was in die periode het meest geavanceerde transmissiesysteem zoals werd gebruikt in openbare infrastructuur van de PTT. Ook de instructie over de meervoudige

werkzaamheden in burgerkleding te verrichten, besloot ik in burgerkleding de gastcolleges te verzorgen.

Mijn visie in deze werd gedeeld door de collega's van de luchtmachtstaf. Na het eerste gastcollege werd ik verzocht nog even bij de commandant van de betreffende opleidingsrichting langs te komen, die mij in vriendelijke, maar niet mis te verstane woorden te kennen gaf dat hij het op prijs stelde als ik de volgende keer toch maar in uniform wilde verschijnen. Bij het volgende gastcollege verscheen ik dus keurig in mijn DT.

Na afloop werd mij opnieuw verzocht om mij nog even bij de kolonel te melden. Hij deelde mede dat het hem bij nader inzien toch beter leek om de volgende lessen weer in burger te ver-

luchtmacht zo groot dat de plv. Chef Verbindingen KLu mij verzocht of ik niet wilde overstappen naar de luchtmacht. Ik dacht dat zijn verzoek min of meer schertsend bedoeld was en antwoordde dat als de luchtmacht daar prijs op stelde men maar in overleg moest treden met de voor personeelsbeleid verantwoordelijke autoriteiten van de KL. Dat de opmerking naar achteraf bleek toch serieus bedoeld was, bleek enige tijd later toen ik tijdens een maandborrel van de Verbindingsdienst in sociëteit de Witte benaderd werd door de kolonels Vader en Van Rhenen.

Zij lieten beiden merken dat een eventuele overstap van mij naar de KLu niet op prijs zou worden gesteld. Vandaar dat ik de rest van mijn carrière de KL trouw ben gebleven, maar wel met een warm hart voor de luchtmacht.



Voormalig hoofdkwartier van de Defensie Pijlijn Organisatie in de Hoogwakersbosstraat in Noordwijk. Het logo van de DPO is nog prominent aanwezig op de gevel. (foto: Genootschap-Oud-Noordwijk).

transmissie van interlokale telegraafverbindingen met behulp van 12- of 24 kanaals MT-systemen via een stelsel van deels militaire Telegraaf Overdraagstations (TOS) behoorde tot mijn takenpakket. Een bijzondere anekdote uit die periode wil ik de lezer niet onthouden. Omdat ik het persoonlijk enigszins gênant vond om in landmachtuniform voor een luchtmachtklas te staan en ik bovendien gewend was mijn dagelijkse

schijnen. En zo heb ik twee seizoenen de lessen transmissietechniek mogen verzorgen voor de aankomende verbindingsofficieren van de KLu. Een leuke ervaring, zeker ook omdat ik later diverse cursisten weer tegenkwam in de functie van verbindingsofficier, of toegevoegd verbindingsofficier bij een luchtmachtonderdeel. In de tweede helft van de jaren zestig was mijn verwevenheid en betrokkenheid bij de Koninklijke

Defensie Pijlijn Organisatie

Ook voor de Defensie Pijlijn Organisatie (DPO), als onderdeel van het Central European Pipeline System (CEPS), mocht ik in de jaren zestig een ondersteunende rol vervullen in de aanleg en het onderhoud van de benodigde telegraafverbindingen. Het hoofdkantoor van de DPO was vanaf begin jaren zestig gevestigd in een gebouw aan de Hoogwakersbosstraat in Noordwijk.



*Schiphol 1952; kerosine tanken voor Gloster Meteors van de KLu vanuit ESSO tankwagen
(foto: Nationaal Archief/Collectie Spaarnestad/Flash/J.Th. Peters)*

Begin van deze eeuw werd het pand door defensie afgestoten en werd de gemeente Noordwijk de nieuwe eigenaar. Hoewel het bestemmingsplan voorzag in amoveren van het gebouw en het vrijkomende terrein te bestemmen voor woningbouw, werd in 2013 besloten dat het gebouw nog ca. tien jaar beschikbaar zou blijven als bedrijfsverzamelgebouw met een multifunctionele bestemming.

Anno 2017 is het gebouw deels in gebruik bij een naastgelegen school, heeft de voedselbank haar domicilie in het vroegere defensiepand en zijn er enkele sociaal belangrijke verenigingen gevestigd. Het museum van het Genootschap-Oud-Noordwijk heeft de voormalige, als beschermd onderkomen ingerichte commandocentrale in gebruik. Het NAVO pijpleidingsysteem, dat militaire en civiele vliegvelden met raffinaderijen, opslagdepots en havens verbindt had in die tijd een totale lengte van ruim 1000 km. op Nederlands grondgebied. Naast de pijpleiding naar Schiphol was de pijpleiding naar Markelo de belangrijkste pijpleiding ten behoeve van de brandstofvoorziening van de troepen op de Noord-Duitse laagvlakte. Het transport en de distributie van de brandstoffen werden geregeld vanuit de opslaglocatie van Shell-Pernis in het Botlekgebied.

In de jaren zestig werd een waarschuwing- en meldingssysteem gerealiseerd, waarbij op verschillende meetpunten langs de pijplijn de gepasseerde brandstofhoeveelheid per tijdseenheid kon worden geregistreerd. De rapportages van dit systeem werden via telexverbindingen verstuurd. Hierdoor werd niet alleen de kwaliteit van de brandstofleveranties beter beheersbaar, maar kon ook eventuele brandstofverlies door lekkages tijdig met een nauwkeurige indicatie van de locatie worden vastgesteld.

Een anekdotisch getint verhaal dat ik hoorde tijdens een van mijn bezoeken aan de DPO-vestiging in de Botlek wil ik u niet onthouden. Het was in die tijd al gebruikelijk dat de kerosine voor de maatschappijen van de burgerluchtvaart op Schiphol voor een groot deel via het NATO pijpleidingstelsel werd geleverd. Ook was het bekend dat verschillende luchtvaartmaatschappijen uitsluitend brandstof wilden betrekken van hun eigen huisleverancier.

En zo was het op Schiphol een vertrouwd beeld, dat naast de tankwagens van Shell, ook tankwagens van andere oliemaatschappijen zoals BP, Caltex, Esso, Gulf, Fina en anderen over het vliegveld reden om de toestellen van de diverse maatschappijen bij te tanken.

Volgens mijn zegsman in Pernis werd echter uitsluitend Shell brandstof via het leidingnet naar Schiphol getransporteerd. De tankauto's van alle op Schiphol vertegenwoordigde brandstofleveranciers reden dus allen rond met Shell kerosine in de tanks. Het was een publiek geheim, de facturering liep keurig via de betrokken leveranciers en iedereen had kennelijk vrede met deze procedure. Een apart wereldje, de aardoliebranche met hun eigen vakjargon.

De zelfstandig opererende DPO was destijds formeel opgenomen in de organisatie van de luchtmacht. De DPO maakt tegenwoordig deel uit van de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en is daar opgenomen in het Defensie Brandstof- en Bedrijfsstoffen Bedrijf (DBBB). Het hoofdkantoor is tegenwoordig gevestigd in de Frederikkazerne in Den Haag.

Wordt vervolgd (deel 3)

In het derde en laatste deel van dit drieluik zal ik ingaan op de relatie, werkwijze en procedures van defensie met het toenmalige Staatsbedrijf der PTT. Ook zal ik een overzicht geven van de in de jaren zestig in gebruik zijnde belangrijkste telefoon- en telegraafapparatuur.