

De jeep in de Koninklijke landmacht

F. Staarman

Inleiding

Dit artikel beoogt allereerst een algemeen overzicht te geven van de geschiedenis van de jeep in de Koninklijke landmacht. In aansluiting daarop worden er twee jeeps uit de collectie van het Legermuseum nader beschreven.

In het spraakgebruik wordt een op vier wielen aangedreven (4x4), lichtgewicht, terreinwaardig wielvoertuig veelal aangeduid met 'jeep'. Dit leidt gemakkelijk tot verwarring, want 'Jeep' is in 1950 een merknaam geworden en geldt dus niet langer als algemene benaming voor 4x4 terreinwagens. In dit artikel wordt met 'jeep' bedoeld: de gestandaardiseerde versie van het voertuig zoals die gedurende de Tweede Wereldoorlog werd geproduceerd door WillysOverland met als type-aanduiding 'MB' en door Ford, met als type-aanduiding 'GPW'. De Koninklijke landmacht heeft na 1950 nog twee typen echte jeeps in gebruik gehad: de CJ3A en de M38A1, de laatste beter bekend als Nekaf. Deze blijven hier echter buiten beschouwing.

De jeep in de Nederlandse strijdkrachten

Het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger formeerde in 1940 ten behoeve van de cavalerie vijf moderne gemotoriseerde en deels gemechaniseerde eskadrons. Aan deze eenheden werden in 1941 voor verkenningsdoeleinden jeeps toegevoegd. Deze jeeps waren van het type Ford GP, ook wel 'Blitz Buggies' genaamd. Hiermee hadden de Nederlandse strijdkrachten al zeer vroeg de beschikking overjeeps.

Toen de Ford GP's aan het KNIL werden geleverd was de competitie tussen de Amerikaanse autofabrikanten Barstam, Ford en Willys-Overland, over wie de standaardversie aan het Amerikaanse leger mocht leveren, inmiddels beslist in het voordeel van laatstgenoemde. Ford werd later ingeschakeld bij de productie toen bleek dat de productiecapaciteit van Willys-Overland ontoereikend was. Bij het spreiden van de productie hebben wellicht ook militair strategische overwegingen een rol gespeeld. Het door het Amerikaanse Quartermaster Corps uitverkoren model werd door Willys geproduceerd met type aanduiding 'MB' (Model B) en door Ford als 'GPW' (officieel staat 'G' staat voor Government, 'P' voor 80 inch wielbasis en 'W' voor Willys, in het spraakgebruik wordt echter veelal de aanduiding General Purpose Willys gebruikt).[1] De Ford GP was dus niet de eigenlijke voorganger van de GPW, dat was immers een model van Willys, maar het voertuig vertoonde al wel grote gelijkenis met de uiteindelijke jeep. De belangrijkste reden dat niet Ford maar Willys de felbegeerde order kreeg, had te maken met het feit dat de motor die Willys gebruikte betrouwbaarder en bovenal sterker was dan die van Ford. De Ford GP en de Bantamjeeps zijn in 1941 vrijwel allemaal (in totaal ca. 6.000), in het kader van de 'lend-lease act', verscheept naar bondgenoten van de Verenigde Staten, met name naar Groot-Brittannië en de Sovjet-Unie. Door tussenkomst van de Netherlands Purchasing Commission (NPC) in New York, werd het KNIL op deze wijze voorzien van Ford GP 'Blitz Buggies'. Op papier had het KNIL de beschikking over 110

jeeps, maar vermoedelijk zijn het er in werkelijkheid niet meer dan enkele tientallen geweest.[2] Ook het Korps mariniers had in deze tijd de beschikking over een aantal van deze jeeps, vermoedelijk waren deze afkomstig van de KNIL-cavalerie.

Jeeps in de Koninklijke landmacht

In Europa had de Prinses Irene brigade in 1944, ten tijde van de landing in Normandië, de beschikking over een klein aantal jeeps (zeven stuks). De Brigade was aanvankelijk niet uitgerust met jeeps. Stafofficieren van het Ministerie van oorlog pleitten vanaf 1943 met succes voor de aanschaf van jeeps, waarbij men ook reeds de legeruitrusting na de oorlog voor ogen had:

"Daar het mij is opgevallen, dat op de U.H.E.G. bekende Britse Legertentoonstelling in Oxford Street de Amerikaanse Jeep ontbreekt, meen ik goed te doen de aandacht voor dit voertuig te mogen vragen. Als ik dit doe, dan ben ik mij ervan bewust, dat dit voertuig niet voorkomt in de uitrusting van de Koninklijke Nederlandse Brigade 'Prinses Irene', zoals deze is vastgesteld bij het betreffende Britsche War Establishment. De Engelschen zelf echter gebruiken de Jeep, evenals de Amerikanen, in groote aantallen en het wil mij voorkomen, dat dit voertuig voor de uitrusting van het in Nederland nieuw te vormen Nederlandsche Leger een nuttig element kan vormen." [3]

De grote waarde van de jeep werd door de Nederlandse legerleiding tijdig onderkend. Bij de wederopbouw van de Koninklijke landmacht zou dit bij uitstek multifunctionele voertuig in belangrijke mate gaan voorzien in de vervoersbehoefte van een leger dat in snel tempo gemotoriseerd diende te worden. Jeeps werden onder andere gebruikt voor: vervoer van manschappen, als verkenningsvoertuig, als voertuig voor gewondentransport, commandovoering, verbindingen en als patrouillewagen bij de marechaussee. De materieelvoorziening van de Koninklijke landmacht na de Tweede Wereldoorlog had noodgedwongen een improvisatorisch karakter. Er moest in korte tijd met weinig middelen een, op een volledig nieuwe leest geschoeide, krijgsmacht worden samengesteld. Uit onderzoek blijkt dat de KL haar jeeps uit verschillende bronnen betrok.[4] Tot 1950 zijn de meeste jeeps aangekocht bij de Canadese autoriteiten via het Canadian Department of Reconstruction & Supply. Deze aankopen werden onder andere gedaan door de Bijzondere Aankoop Commissie, die opeerde vanuit Londen, en de Kwartiermeester-generaal, generaal-majoor S.J. van den Bergh. In 1946 werd tussen Canada en Nederland een overall deal gesloten om meer inzicht te krijgen in de door verschillende instanties, min of meer onafhankelijk van elkaar, gedane aankopen. Met deze eerste aankopen waren naar schatting ongeveer 1.800 jeeps in rijdbare staat gemoeid. Om deze jeeps rijdbaar te houden werd er tevens een groot aantal sloopjeeps overgenomen. Veel van dit materiaal werd betrokken van de Dump in Deelen, waar duizenden geallieerde militaire voertuigen stonden opgeslagen. Als gevolg van het gebrekkige beheer in de eerste jaren na de oorlog, is niet meer te achterhalen hoeveel oorlogjeeps de KL, heeft gehad en wat de preciese herkomst is geweest van deze jeeps. Dit bemoeilijkt bijvoorbeeld ook het onderzoek naar de jeeps in de collectie van het Legermuseum.

De opbouw van de Koninklijke landmacht in Nederland werd ernstig vertraagd door de ontwikkelingen in Nederlands-Indië.[5] Al snel waren er grote aantallen troepen en materieel nodig voor de Nederlandse inzet in de Oost. Het Ministerie van overzeesche gebiedsdeelen kocht, ten behoeve van de Nederlandse troepen in Indië, jeeps uit de geallieerde dumps in Frankrijk. Er werden in eerste instantie 2.610 jeeps rechtstreeks via Le Havre naar Indië gezonden. Daarna werd nog een partij van 1.000 jeeps aangekocht, wederom in Frankrijk. Behalve over de ca. 3.600 jeeps die vanuit Europa naar Indië zijn verscheept, hebben de KL

en het KNIL nog de beschikking gehad over jeeps die de Britse bezettingstroepen er hadden achtergelaten, en over CJ2A en CJ3A (CJ staat voor Civil Jeep of 'vredesjeep') jeeps die rechtstreeks vanuit Amerika naar Indië zijn gezonden. Een volledig beeld van de aantallen is niet te reconstrueren, maar medio 1948 waren er in Indië 4.485 jeeps aanwezig, blijktens een nota van de Directeur leger materieel dienst (DLMD) aldaar. In hetzelfde stuk wordt opgemerkt dat dit aantal de behoefte niet dekt, het tekort wordt voor het einde van 1948 gesteld op 1.700 stuks.[6] Dit aantal stak overigens nog gunstig af bij het tekort aan 3/4 tonners (Ford en Chevrolets): dat bedroeg maar liefst 2.650 stuks.[7]

De jeeps die rechtstreeks uit Amerika kwamen waren nieuw; de jeeps die de Britten hadden achtergelaten niet en de jeeps afkomstig uit de geallieerde legerdumps in Frankrijk hadden ten tijde van de aankoop, in de winter van 1946 en het voorjaar van 1947, na het intensieve gebruik tijdens de oorlog, al bijna twee jaar buiten gestaan. Het inzetbaar maken van deze jeeps kostte dan ook veel tijd en geld. De jeeps werden bij aankoop geclassificeerd in 'good', 'fair' en 'poor' jeeps. Vanzelfsprekend wenste het Ministerie van overzeesche gebiedsdeelen 'good' jeeps te kopen. Bij de partij van 1.000 jeeps dacht men deze alle in goede staat te hebben verworven, maar bij nadere inspectie constateerde de waarnemend Coördinator motortransport: "In den loop van December 1946 werd de overname der jeeps voltooid en bleek de partij te bestaan uit 2 'good' jeeps en 998 'fair' jeeps".[8]

De vertegenwoordigers van het Amerikaanse leger hanteerden kennelijk een andere definitie van wat een goede jeep was dan de Nederlanders. In dezelfde nota wordt erop gewezen dat de Nederlanders geen 'kat in de zak' gekocht hadden maar dat het geheel op een misverstand berustte. Er restte niets anders dan voortaan het Amerikaanse classificatie systeem te hanteren.

Het Mutual Defence Assisante Programme

Het beeld van de materieelvoorziening wordt, voor wat betreft de jeeps, na 1950 minder ondoorzichtig. De Nederlandse troepen keerden, na de soevereiniteitsoverdracht in 1949, terug uit Indonesië, in de meeste gevallen met achterlating van het veelal afgeschreven materieel. De Koninklijke landmacht bleef grote behoefte houden aan uitbreiding van de vervoerscapaciteit. De grote vraag naar voertuigen, waaronder jeeps, werd regelmatig vanuit de Generale staf verwoord en door de politieke leiding onderkend. In 1950 werd een Noord-Amerikaans militair hulpprogramma geïnitieerd, het Mutual Defence Assisante Programme (MDAP), en het Canadian Mutual Aid (CMA). Deze militaire tegenhangers van de Marshallhulp voorzagen de Europese NAVO-partners van militair materieel, in een tijd dat deze landen zelf weinig middelen hadden om in hun materieelsbehoefte te voorzien en de Noord-Amerikaanse landen nog grote hoeveelheden overtollig materiaal uit de Tweede Wereldoorlog hadden opgeslagen. Deze hulp leverde de KL circa 4.000 jeeps op, 3.000 via het MDAP- en 900 via het CMA-programma. Het totaal aantal oorlogsjeeps waarover de KL de beschikking heeft gehad wordt geschat op 5.500 à 6.000 stuks. Hierbij zijn de jeeps die zijn ingezet in Nederlands-Indië niet meegerekend.

In *Ons Leger* van juni 1953 werd enthousiast bericht over de aankomst van een zending jeeps, in dit geval uit Canada: "Canada schenkt, buiten het MDAP programma, 824 gerevideerde jeeps aan Nederland. (...) Deze oude jeeps zijn volgens deskundig oordeel zoo betrouwbaar, dat de chauffeurs, die erop geplaatst worden, met overtuiging mogen zeggen: dank je wel, Canada:' Achter de schermen was men heel wat minder te spreken over de MDAP/CMA hulp. In veel gevallen betrof het verouderd materieel. De grote variëteit aan voertuigtypen was niet bevorderlijk voor de logistieke ondersteuning en berucht was de onderdelenvoorziening. Van sommige typen voertuigen waren na verloop van tijd niet of nauwelijks nog onderdelen te verkrijgen via de officiële weg, zodat de KL gedwongen werd deze tegen woekerprijzen te

kopen bij dumphandelaren.[9] Na verloop van tijd nam dan ook het enthousiasme binnen de KL voor de MDAP/CMA allengs af.

Een goede bron voor veel wat zich op het terrein van voertuigen afspeelde, vormen de verslagen van de Werkgroep motormaterieel. In de jaren vijftig vormde dit orgaan een forum waarin vertegenwoordigers van verschillende instanties binnen de KL, zoals de Technische dienst, het Directoraat materieel, de Generale staf etc. overleg pleegden over aanschaffingen, beproevingen, onderhoud, modificaties etc. De MDAP/CMA stond blijkens de notulen van de Werkgroep van juli 1957 slagvaardig handelen herhaaldelijk in de weg:

"De moeilijkheden ontstaan door de MDAP-hulp, komen gedurende de bespreking steeds weer aan de orde, zulks in verband met de onzekerheid van de afleveringen, de grote variëteit van typen, de moeilijkheden in de bevoorrading, de ouderdom en de daardoor ontstane onbetrouwbaarheid en het feit dat, men blijkbaar niets kan afvoeren.

Lt.-kol. Becht vraagt zich af hoe lang de ellende van de MDAP-hulp in de huidige norm, waarbij de KL wordt opgescheept met onbetrouwbaar materieel, dat niet te onderhouden en te bevoorraden is, nog moet duren. De maj. V Pelt gaf als antwoord: `tot het bittere einde. Iedereen kent de moeilijkheden, maar politieke factoren maken actie onmogelijk. Het heeft geen zin hierop telkens weer terug te komen.' Lt.-kol. Becht is van mening, dat de terzake deskundigen eenvoudig moreel verplicht zijn om steeds weer te waarschuwen; tenslotte wordt door andere NATO-landen ook bepaalde vormen van hulp geweigerd, indien hiermede de paraatheid of efficiency wordt geschaad." [10]

De jeeps van de KL waren zoals gezegd niet nieuw. De staat waarin de voertuigen verkeerden verschilde uiteraard van geval tot geval. Voor alle jeeps gold evenwel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog alleen het meest noodzakelijke onderhoud was gepleegd. Dit betekende dat de KL na de oorlog een grote onderhoudsinspanning moest plegen om de jeeps rijdende te houden. Hiertoe werd onder andere een grote voorraad sloopjeeps aangehouden. Uit een vergelijkend onderzoek dat in 1950 werd gedaan door de Inspectie technische dienst, bleek dat de jeeps, ondanks het onverwoestbare imago dat ze uit de oorlog hadden overgehouden, van alle voertuigen - in manuren gerekend - het meeste onderhoud nodig hadden.[11] Dit is, naast de ouderdom van de jeeps ten tijde van het onderzoek, terug te voeren op het vele en intensieve gebruik voor alle mogelijk denkbare doeleinden.

Het onderhoud van voertuigen was tot 1950 op Engelse leest geschoeid, maar met de instroom van grote hoeveelheden Amerikaans materieel in het kader van de MDAP, werd ook de gehele legerorganisatie naar Amerikaans model opgezet. Zo werd het onderhoud van voertuigen vanaf 1950 echelonsgewijs opgezet.[12] In het eerste echelon vond onderhoud plaats te velde, door de chauffeur: doorsmeren, controle van de verlichting etc. In het tweede echelon vonden, te velde, onderhoud en kleine reparaties plaats: het verwisselen van de startmotor, waterpomp, radiator etc. In het derde echelon vonden, nog steeds te velde, grotere reparaties plaats: bijvoorbeeld het verwisselen van motoren. In het vierde echelon vond herstel van componenten plaats in statische werkplaatsen: bijvoorbeeld remsystemen. In het vijfde echelon ten slotte vond, in de Centrale werkplaats te Utrecht, revisie plaats van voertuigen en motoren. Een belangrijk kenmerk van het Amerikaanse onderhoudsysteem was het principe van `direkte ruil'. In de voorste linies vonden geen grote reparaties plaats; defecte onderdelen werden vervangen door nieuwe en, in hogere echelons, buiten het gevechtsterrein gerepareerd.

Het eerste voertuig dat binnen de KL in dit nieuwe onderhoudsysteem viel, was de Nekaf-jeep. De oude oorlogsjeeps werden in principe nog te velde gerepareerd. In de praktijk werd in de Tweede Wereldoorlog echter al meer en meer het principe van `direkte ruil', het hierboven beschreven systeem, gehanteerd. De Amerikanen beschikten over grote voorraden

en door het omwisselen van defecte onderdelen of complete voertuigen voor nieuwe, werd een grotere inzetbaarheid gegarandeerd. Zij konden zich in feite de luxe permitteren om geen grote onderhoudsinspanning te hoeven plegen, de voorraad scheen immers onuitputtelijk. De jeeps hebben, ondanks de soms slechte staat waarin ze bij aankomst al verkeerden, nog tot 1964 actief dienst gedaan. In deze jaren wordt de jeep aangeduid met de naam 'oorlogsjeep', dit om het verschil aan te geven met de twee andere typen jeeps die in de KL vanaf 1951 werden gebruikt, die CJ3A, of 'vredesjeep', en de M38A1 of Nekaf. Volgens materieellijsten van de Inspectie technische dienst stonden in 1969 nog vijf oorlogsjeeps in de 'mottenballen'. Na dat jaar verdwijnt de jeep definitief uit het zicht.[13]

Aanpassingen en modificaties

De oude oorlogsjeeps zijn door de KL gemodificeerd op een aantal punten. Allereerst dienden de jeeps in vredetijd te voldoen aan de Nederlandse Wegenverkeerswet. Dit had consequenties voor, met name, de verlichting. Zo moesten er stopachterlichten en richtinglampen worden aangebracht.

Als gevolg van de invoering van Amerikaanse radio-apparatuur, moest het elektrisch systeem van de jeeps worden omgebouwd van 6 volt naar 24 volt. Aanvankelijk is er een aantal gemodificeerd tot 12 volt, maar de meeste jeeps zijn uitgerust met een 12/24 volts elektrische installatie. Dergelijke modificaties werden op de staf van het Directoraat materieel landmacht ontworpen en door de Technische dienst uitgevoerd. Een aantal originele qualks, werktekeningen op doorzichtig papier, berust in de collectie van de mediatheek van het Legermuseum. Getuige de verslagen van de Werkgroep motormaterieel van Koninklijke landmacht verliep deze modificatie niet geheel probleemloos. Het oorspronkelijke doel, in korte tijd alle jeeps van 6 naar 24 volt ombouwen, is nooit gerealiseerd. De Centrale werkplaats had eenvoudigweg niet de capaciteit om de gehele ombouwoperatie op tijd uit te voeren. Met de invoer van de nieuwe jeep M38A1 (Nekaf) werd de ombouw minder urgent en is uiteindelijk dan ook niet voltooid. Tot het begin van de jaren zestig hebben er daardoor vier verschillende varianten naast elkaar bestaan:

1. jeeps met een 6 volts-installatie;
2. jeeps met een 12 volts-installatie;
3. jeeps met 24 volts-installatie met 12 volt aftakking (12/24) MkI (eerste modificatie);
4. jeeps met 12/24 volts-installatie MkII (tweede, verbeterde, modificatie).

Parate legerkorpseenheden kregen zoveel mogelijk de beschikking over de beste jeeps. Dat waren de jeeps uit de, onder punt 4 genoemde, tweede modificatie. De rest werd ingedeeld bij territoriale eenheden of was bestemd als oorlogsreserve.

Het modificeren van voertuigen was nodig om te kunnen voldoen aan wettelijke eisen en aan technische ontwikkelingen. Over het algemeen gaan voertuigen langer mee dan andere (wapen)systemen, zodat aanpassingen dikwijls noodzakelijk zijn. De veelgehoorde kritiek in de trant van 'waarom een succesvol voertuig nodeloos gecompliceerd maken', doet geen recht aan de complexiteit van de materie.

Een bijzondere aanpassing betrof de bepantsering van jeeps. Voor verkenningsdoeleinden was de jeep weliswaar geschikt vanwege zijn geringe gewicht en zijn betrekkelijke geruisloosheid, maar daarentegen waren de inzittenden van de jeeps wel erg kwetsbaar. Er was al vaker geprobeerd de nadelen van de jeep op te heffen zonder daarbij ook de voordelen te niet doen, maar er was nooit een 'officiële' pantserjeep ontwikkeld. Door het Nederlandse leger werd in 1948 voor het eerst een gepantserde jeep, naar Amerikaans voorbeeld, beproefd in Indië. De jeeps werden voorzien van een pantserplaat aan de voorzijde en een v-vormige plaat op de plaats van de voorruit. Bij sommige jeeps waren draadsnijders aangebracht. De gehele bepantsering bedroeg zo'n 100 kilo. De bewapening bestond uit twee Browning vliegtuigmitrailleurs per jeep.

De zes pantserjeeps, die ingedeeld waren bij het 4e Eskadron pantserwagens, zijn met succes ingezet tijdens de tweede Politie actie. Na de soevereiniteitsoverdracht zijn deze jeeps aan het Indonesische leger overgedragen.[14]

In 1954 is door de KL in Nederland een poging gedaan gepantserde jeeps toe te voegen aan verkenningsafdelingen van de cavalerie. De resultaten waren echter teleurstellend. Uit beproevingsrapporten blijkt dat terreinwaardigheid, besturing en remvermogen door het toegenomen gewicht niet meer aan de gestelde eisen voldeden. Later is voor de cavalerie het gepantserde rupsvoertuig M-113 ingevoerd.[15]

Jeeps in de collectie van het legermuseum

Het Legermuseum bezit twee oorlogsjeeps: een Ford GPW en een Willys MB. Hieronder volgt een korte beschrijving van beide.

registratienummer:	050463
Nederlandse benaming:	Vrachtauto, jeep 1/4 ton, 4x4, 6V
type:	Willys MB
gebruik:	algemene doeleinden
aantal personen:	4 (inclusief bestuurder)
bouwjaar:	1944
chassisnummer:	MB 328399
lengte x breedte x hoogte:	333 cm x 158 cm x 183 cm
gewicht:	1.107 kg
motor:	4 cilinder, 4 slag zijklep benzine motor (60 pk)

Deze jeep is in 1968 door ZKH Prins Bernhard aan het Legermuseum geschonken. De herkomst van de jeep staat niet helemaal vast. Ten tijde van de bevrijding is de Prins een groot aantal malen gefotografeerd in een jeep die de dezelfde markeringen had als de jeep die nu in de opstelling staat. Het is echter de vraag of het dezelfde jeep betreft. De huidige markering, 'M 5845586' en 'CNF1' (Commander Netherlands Forces) is er zonder twijfel later op aangebracht: vergelijk afbeelding 6 en 7. Ook was volgens ooggetuigen de oorspronkelijke jeep van Prins Bernhard blauw geschilderd, naar het schijnt om diefstal te voorkomen.[16] Verder zijn er meer kleine detailverschillen waar te nemen, zoals een afwijkend model handgreep en het aantal ruitenwissers. Ook het bordje met "B" op de voorbumper moet later zijn aangebracht, terwijl de plaat met drie sterren, die op de grill was bevestigd, later weer moet zijn verwijderd. Overigens droeg Prins Bernhard, als opperbevelhebber der Nederlandse Binnenlandse strijdkrachten, ten tijde van de bevrijding vier sterren.

Toen de jeep aan het museum werd geschonken, had hij het kentekennummer KP-84-76. De aanduiding 'KP' wijst er in ieder geval op dat de jeep 'uit andere dan MDAP' bron afkomstig is, hetgeen overigens verder geen uitsluitsel geeft over de authenticiteit en de herkomst.[17] De jeep werd zoals gezegd in 1968 aan het museum geschonken, vermoedelijk onder voorwaarde dat bij gelegenheid het voertuig weer gebruikt zou kunnen worden ten behoeve van representatieve doeleinden. In 1969 namelijk duikt de jeep weer op in de Generaal Spoorakazerne te Ermelo bij een reünie van de Stoottroepen. Op de meeste foto's is Prins Bernhard te zien aan het stuur, maar ditmaal heeft hij plaatsgenomen naast de bestuurder.[18] Na de oorlog zijn op deze jeep, net als bij alle andere jeeps, gemodificeerd richtinglampen, reflectoren en dergelijke aangebracht. Naar verluidt is hij ook gebruikt als leswagen op Paleis Soestdijk. Overigens beschikte het Koninklijk Huis in de jaren na de oorlog altijd over meer dan één jeep.[19]

Helaas blijven nog diverse vragen omtrent de jeep van Prins Bernhard momenteel onbeantwoord. In ieder geval wijkt de jeep, zoals die nu in de expositie staat, af van de jeep zoals die op foto's uit 1944-45 en uit ooggetuigenverslagen naar voren komt. Met name het ontbreken van de blauwe kleur is curieus omdat dit het meest opvallende kenmerk was van de jeep van de Prins in die tijd. Wellicht is een andere jeep uit het voertuigenpark van het Koninklijk Huis gebruikt om deze zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat terug te brengen. Omdat de jeep ten tijde van schenking een militair kenteken had, is het echter ook mogelijk dat een jeep uit de oude voorraad van de Koninklijke landmacht is gebruikt voor dit doel. Het militaire kenteken zou in deze richting kunnen wijzen.

Over de tweede jeep in de collectie van het Legermuseum is nog vrijwel niets bekend. De registratie 04 4933 duidt op inzet in Indië, maar het is niet bekend bij welk onderdeel deze jeep gediend heeft. Ook is niet bekend wanneer de jeep aan de collectie is toegevoegd, vermoedelijk begin jaren tachtig. Deze jeep is gebruikt in de expositie Four-wheel... Drive! Jeeps en andere tereinwagens.[20] Hij beeldt hier een Amerikaanse jeep uit die in september 1944 in Zuid-Limburg wordt ingezet. De na-oorlogse markering is tijdelijk afgedekt en de na-oorlogse modificaties zijn tijdelijk verwijderd. Amerikaanse - afwasbare - markeringen zijn, eveneens tijdelijk aangebracht en hij is voorzien van een radio-installatie. Verder is de jeep 'aangekleed' met een geïmproviseerde voorruithees, een rantsoenkist, een plunjebaal en een oorlogstrofee in de vorm van een Duitse helm. De op de bumper aangebrachte markering betekent: 30e infanterie divisie, 120e infanterie regiment, 7e voertuig A compagnie.

registratienummer:	112732
Nederlandse benaming:	Vrachtauto, jeep 1/4 ton, 4x4, 6V
type:	Ford General Purpose Willys (GPW)
gebruik:	algemene doeleinden
aantal personen:	4 (inclusief bestuurder)
bouwjaar:	1944
chassisnummer:	GPW 200637 (Ford)
motornummer:	MB 425129 (Willys)
lengte x breedte x hoogte:	333 cm x 158 cm x 183 cm
gewicht:	1.107 kg
motor:	4 cilinder, 4 slag zijklep benzine motor (60 pk)

De waarde van een museumvoorwerp wordt mede bepaald door de informatie die er indirect aan ontleend kan worden.

Bijvoorbeeld wanneer bekend is wat de herkomst is, wie het gebruikt heeft, bij welk onderdeel, etc. Voor voertuigen zijn wat dat betreft van belang de rijopdrachten- en onderhoudsboekjes. De laatste jaren wordt, wanneer het Legermuseum een voertuig via de KL verwerft, altijd geprobeerd deze informatiebronnen te achterhalen. Van de boven beschreven jeeps zijn deze gegevens niet bekend. Er zijn musea die zover gaan de voorwerpen waarvan de herkomst niet bekend is, en ook niet te achterhalen valt, voor afstoting in aanmerking te laten komen. Voor het Legermuseum zou dit betekenen dat een groot aantal voertuigen niet langer in de collectie zou passen. Een betere optie is tijd in onderzoek te steken zodat de geschiedenis van de voertuigen bekend wordt en daarmee de collectie aan waarde wint. Hopelijk kan dit artikel ertoe bijdragen dat informatie omtrent de jeeps uit de collectie van het Legermuseum, die wellicht bij anderen aanwezig is, zijn weg naar het museum vindt.

LITERATUUR

- Blijleven, C., 'Gepantserde jeeps', in: Mars et Historia, jaargang 21, nr. 3 (mei/juni 1987) 108-112.
- Cowdery, R., All American Wonder. Information regarding the history, production, features and the restoration of military jeeps 1941-1945, deel I (Lakeville 1993).
- Heshusius, C., 'Curieuze foto KNIL-cavalerie anno 1941', in: Mars et Historia, jaargang 24, nr. 5 (sept./okt. 1990) 203-205.
- Heuvel, P.F. van den & F. Staarman, Four-wheel...Drive! van jeep tot Mercedes. Het lichte terreinwaardige wielvoertuig in de Koninklijke landmacht 1945-1997 (Delft 1997).
- Hoffenaar, 7. en B. Schoemaker, Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke landmacht 1945-1990 (Den Haag 1994).
- Megens, L, American aid to NATO allies in the 1950s: the Dutch case, Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen (Groningen 1994).
- Ons Leger, juni 1953.
- 'Prins der Nederlanden op reunie Stoottroepen', in: Legerkoerier, nr. 10 (1969).
- Roozenbeek, H., Alleen leverbaar in legergroen. 50 jaar materieelvoorziening in de KI 1944-1994, Brochurereeks Sectie militaire geschiedenis nr. 14 (Den Haag 1994).
- Rutten, G., Ons Koninklijk gezin in bevrijd Nederland (Wageningen 1947).
- Woensel, J.T.W.H. van, 50 jaar Technische Dienst in beweging. Van Reparatie Inrichting naar Integrale Materieel Verzorging 1944-1994, Uitgave Opleidingscentrum Technische dienst (Utrecht 1994).

BRONNEN

Centraal archieven depot Ministerie van defensie (CAD/MvD): Archief Inspectie Technische dienst:

- verslagen Werkgroep motormaterieel 1954-1960.
- rapport betreffende de beproeving van het prototype pantserjeep, 1954. Archief

Hoofdkwartier Generale staf NOI, 1948:

- Nota Directeur leger materieeldienst aan Chef generale staf betreffende aankoop motorvoertuigen, 1948.
- Jaarverslag van RIMI werkplaats 891 behorend bij Regiment Prins Alexander, 1950.

Collectie mediatheek Legermuseum:

- Materieellijsten Inspectie technische dienst Koninklijke landmacht, 1954-1969.
- Brief van Commandant 101 TD Bataljon met betrekking tot registratie jeeps aan diverse Legerkorps eenheden, 29 december 1959.
- Memorandum van reserve-majoor J.C. Grootenhuis betreffende de jeep, Ministerie van oorlog, Londen 29 juli 1943.
- Nota van de waarnemend Coördinator motortransport aan de Directeur van het Departement van verkeer en waterstaat, 25 juni 1947.

NOTEN

1. In de fabriekshandboeken van de Ford Motorcompany staat 'G' voor government en 'P' voor 80 inch (korte) wielbasis. Zie: R. Cowdery, All American Wonder. Information regarding the history, production, features and the restoration of military jeeps 1941-1945, deel I (Lakeville 1993) 34.
2. C. Heshusius, 'Curieuze foto KNIL-cavalerie anno 1941', in: Mars et Historia, jaargang 24, nr. 5 (sept./okt. 1990) 203-205.
3. Collectie Legermuseum, Memorandum van res. maj. J.C. Grootenhuis, Ministerie van oorlog, Londen 29 juli 1943, met dank aan de heer J.W. Hogendoorn, Den Haag.
4. De auteur dankt de heren J.W. Hogendoorn en E.A.K.G. Ruys voor het beschikbaar stellen van hun onderzoeksresultaten voor dit artikel.
5. J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke landmacht 1945-1990 (Den Haag 1994) 40 e.v.
6. Centraal Archieven Depot Ministerie van defensie (CAD/MvD), Archief Hoofdkwartier Generale staf NOI 1948, inv.nr. Zg.Zg. 6, stuknr. 797, nota van Directeur Leger materieeldienst aan de Chef Generale staf, betreffende aankoop motorvoertuigen 2e helft 1948, Batavia 1 juli 1948.
7. Idem.
8. Collectie Legermuseum, Nota van de waarnemend Coördinator motortransport aan de Directeur van het Departement van verkeer en waterstaat, 25 juni 1947. Met dank aan de heer J.W. Hogendoorn, Den Haag.
9. H. Roozenbeek, Alleen leverbaar in legergroen. 50 jaar materieelvoorziening in de KI 1944-1994, Brochurereeks Sectie militaire geschiedenis nr. 14 (Den Haag 1994) 25-27.
10. CAD/MvD Archief Inspectie technische dienst (doos 2) 1957, bundel 9 (35.557IC-41.711/A). Verslag werkgroep Motormaterieel nr 57-4, 23 juli 1957.
11. CAD/MvD Inspectie Technische Dienst inv.nr. 1, Jaarverslag RIMI werkplaats 891, 1950.
12. J.T.W.H. van Woensel, 50 jaar Technische Dienst in beweging. Van Reparatie Inrichting naar Integrale Materieel Verzorging 1944-1994, Uitgave Opleidingscentrum technische dienst (Utrecht 1994) 109-110.
13. Collectie Legermuseum, Materieellijsten Inspectie technische dienst Koninklijke landmacht.
14. C. Blijleven, 'Gepantserde jeeps', in: Mars et Historia, jaargang 21, nr. 3 (mei/juni 1987) 108-112.
15. CAD/MvD, Archief Inspectie technische dienst, nr. 16628-29319. Rapport betreffende de beproeving van het prototype pantserjeep, 19 november 1954.
16. G. Rutten, Ons Koninklijk gezin in bevrijd Nederland (Wageningen 1947) 173-186. Zie ook foto's op blz. 152 en 166.
17. Collectie Legermuseum, Brief Commandant 101 TD-bataljon, 29 december 1956.
18. 'Prins der Nederlanden op reunie Stoottroepen', in: Legerkoerier, nr. 10 (1969).
19. Een monografie over alle voertuigen van Prins Bernhard is in voorbereiding: F.B. Vrijaldenhoven, De automobielen van Prins Bernhard. Verschijnt najaar 1997.
20. P.F. van den Heuvel & F. Staarman, Four-wheel...Drive! Van jeep tot Mercedes. Het lichte terreinwaardige wielvoertuig in de Koninklijke landmacht 1945-1997 (Delft 1997). Catalogus bij de tentoonstelling.