

Het pantsermaterieel van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger

F. Vos

Dit artikel wil een overzicht geven van het pantsermaterieel dat voor en tijdens de oorlog, gerekend tot en met maart 1942, bij het KNIL heeft dienst gedaan, experimenteel gebruik inbegrepen. Over dit onderwerp is niet veel bekend en tot dusver werd er weinig over gepubliceerd.

De eerste voor het KNIL bestemde pantservoertuigen zijn in 1934 in het voormalige Nederlands-Indië aangekomen. Het waren pantserwagens van Nederlands fabrikaat. De pantseropbouw was althans een constructie van de Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam, het onderstel was echter een Krupp-chassis, type L2H43. Ook de horizontale, luchtgekoelde 4-cilinderbenzinemotor was van Krupp afkomstig.

In 1933 kwam Wilton-Fijenoord in het nieuws doordat op 16 augustus van dat jaar tussen het ministerie van koloniën en deze onderneming een contract werd afgesloten voor de levering van drie pantserwagens ten behoeve van het Nederlands-Indische departement van oorlog tegen de prijs van f 25.500 per stuk. Het lag in de bedoeling een jaar later een aanvullende opdracht voor nog drie pantserwagens te verstrekken.

Na beproevingen in Noord-Brabant en Limburg, waar zij goed voldeden, werden de eerste twee wagens naar de Oost verscheept, één daarvan op 26 april 1934 met het ms Kota Tjandi.

De 1e juni gingen wij eens een kijkje nemen bij de Automobiel-compagnie, waar de pantserauto, die gisteren van Priok naar Batavia is gebracht, staat opgesteld . . .

zo schreef een op 2 juni in Batavia uitkomend dagblad, een zin die naderhand in het maandblad De Indische Gids werd aangehaald in een artikel-tje, getiteld „De eerste pantserauto in Indië”.

Het pantser moest op 30 m afstand door kogels uit een lichte mitrailleur niet kunnen worden doorboord. De wagen was daarom gepantserd met 8 mm dikke staalplaten en zo gemodelleerd dat er geen enkel verticaal vlak aan was, zodat eventuele projectielen die de wagen raakten, dit vrij-

wel nooit in een hoek van 90° zouden doen, maar afketsen.

De bemanning zou bestaan uit 5 personen: een commandant, twee chauffeurs en twee man voor het bedienen van twee mitrailleurs. Zowel voor als achter bezat de wagen een chauffeursplaats met stuurinrichting. Naast beide chauffeursplaatsen was een mitrailleur aangebracht met een zitplaats voor de mitrailleurschutter. Ook de commandant had een mitrailleur tot zijn beschikking, alsmede een periscoop.

Voor iedere mitrailleur kon een munitievoorraad van 6000 patronen worden meegevoerd, in totaal dus 18.000, indien men alleen van de speciaal daartoe aangebrachte bergplaatsen gebruik maakte. Als het noodzakelijk was kon men er veel meer bergen.

De commandant zat op een soort fietsframe met zadel en pedalen middenin de wagen, met zijn hoofd in de koepel. Door te trappen draaide de koepel naar rechts; trapte hij achteruit dan draaide de koepel naar links.

De wagen kon, op een paar kleine kijkgaten voor de bestuurders na, geheel worden afgesloten. Het was dan binnen in de wagen erg donker en in Indië bovendien zeer warm. Het eerste was ondervangen door een aantal kleine lampjes aan te brengen die zoveel licht gaven dat men in de wagen kon lezen. Het tweede probleem werd opgelost door in de koepel een elektrische ventilator aan te brengen die voor luchtverversing en koeling zorgde.

Het voertuig was (bewapening niet meegerekend) 5,06 m lang, de breedte bedroeg 2,20 m en de hoogte 2,30 m. De wagen stond op 6 wielen, 2 voor en 4 achter, die alle onafhankelijk waren geveerd en voorzien van massieve rubberbanden. Om de twee achterwielen aan beide zijden kon één band worden gelegd zodat men rupsbanden kreeg. De snelheid bedroeg, volgens Wilton-Fijenoord, maximaal 70 km/h; volgens De Indische Gids ongeveer 60 km/h.

Men zag de WF-wagens als een welkome verster-

king van de kracht van het leger. De auto's, die zich over de vlakke weg met vrij grote snelheid konden verplaatsen en bovendien konden doordringen in terrein buiten de wegen, zouden worden gebruikt voor gewapende verkenning en tevens kunnen optreden bij binnenlandse onlusten.

Beproeving

De voorlopige proeven in Indië gaven echter onbevredigende resultaten. De luchtgekoelde motoren werkten op de normale, in Indië gebruikte, benzine niet voldoende regelmatig en krachtig. Betere resultaten werden verkregen met vliegtuigbenzine. Deze brandstof was echter niet algemeen verkrijgbaar, zodat het gebruik van de pantserwagens zou zijn gebonden aan de plaatsen waar vliegtuigbenzine beschikbaar was, hetgeen een onaanvaardbare beperking werd geacht.

Er werd een commissie van autodeskundige officieren en burgerambtenaren ingesteld met als taak na te gaan in hoeverre en hoe de werking van de Krupp-motoren zou kunnen worden verbeterd opdat deze, lopend op normale benzine, zouden voldoen aan de gestelde eisen. Aangezien de wagens daarbij voor de meeste wegen te zwaar bleken, werd ten slotte besloten de voertuigen aan Wilton-Fijenoord terug te verkopen.

In februari 1935 werden twee van de drie pantserwagens aan Brazilië verkocht. Met de derde wagen, die in Nederland bleef — met het kenteken H 66436 — werden nog verscheidene proefritten gemaakt, waarvan onderstaand, opmerkelijk verslag in Wilton-Fijenoord Nieuws van november 1963 getuigt.

Al eerder, op 5 juni 1934, was deze nabij Nieuwerkerk ald IJssel bij het passeren van een tegemoetkomende vrachtauto te veel naar rechts uitgeweken, in de berm van de weg terechtgekomen en tegen een hek weggezaakt. Met behulp van een kraanwagen werd het gevaarte weer op de weg geplaatst.

Op 20 en 21 Maart 1936 organiseerde de Amsterdamsche Vrijwillige Burgerwacht een oefenrit van 24 uur en hieraan nam onze H 66436 deel. Met als bemanning onze garagechef en de zoon van één van de directieleden startte men te Diemerbrug, na door de Radio-omroep geïnterviewd te zijn.

Bij het vertrek ontstond een volksoploop. De beide inzittenden werden gemolesteerd en waren gedwongen de pantserluiken af te sluiten. Toen het publiek vervolgens op de wagen klom, zette men deze van binnen uit onder stroom, waarna onmiddellijk ruim baan werd gemaakt.

Na een nachtelijke tocht, waarbij door de inzittenden beurtelings werd gereden, kwam men in Meppel

aan. Hier liep één der beide cardans vast en moest de hulp van een kraanwagen worden ingeroepen. Op één cardan vervolgde men de rit en men kwam behouden te Rotterdam aan, na bij de pont van Zwijndrecht nogmaals te zijn gemolesteerd, waardoor het noodzakelijk was de wagen weer onder stroom te zetten. Met de Nederlandse vlag in top reed men Rotterdam binnen, waarbij op de Coolingsingel een personenauto werd aangereden. „Onder stroom” bereikte de pantserwagen uiteindelijk de werf te Schiedam.

De H 66436 nam vervolgens deel aan de manoeuvres van het Nederlandse leger in Noord-Brabant en is uiteindelijk overgedragen aan de Gele Rijders te Arnhem.

Andere typen

Na de WF-pantserwagens kwamen er andere pantservoertuigen bij het KNIL, zoals onder meer blijkt uit het Indisch Militair Tijdschrift, dat in 1938 bij een terugblik op 1937 zegt:

De pantserauto's voor de cavalerie kunnen eerstdaags worden verwacht. Het heeft lang geduurd, voordat zij kwamen, doch hun deugdelijkheid staat thans dan ook vast.

In diezelfde jaargang heet het:

Na aankomst van lichte tanks uit Nederland werd (in december 1937 te Bandoeng; schr.) overgegaan tot oprichting van een proef-vechtwagenafdeling; de daarmee te houden proeven zijn onmiddellijk aangevangen en hebben tot nu toe plaatsgehad in de omgeving van Bandoeng en in de nabijheid van Batavia. Er zijn 2 typen: landtank en amphibietank.

Aantallen werden niet genoemd. Uit foto's valt af te leiden dat er in ieder geval twee amfibietanks zijn geweest, en wel van het type Vickers Carden Loyd Amphibious Tank Model 1931, de ene van het standaardmodel met één mitrailleur als torenbewapening, de andere hiervan afwijkend met een dubbelmitrailleur als torenbewapening.

De landtanks waren van het type Vickers Carden Loyd Light Tank Model 1936, waarvan eveneens een aantal, standaard, met één mitrailleur en een aantal andere met een dubbelmitrailleur in de toren.

Aantallen

Het is niet duidelijk, over hoeveel lichte VCL-tanks, model 1936, het KNIL de beschikking heeft gehad. Volgens een publikatie van de Belg Surlémont in het pantserhobbyistenblad AFV-News zijn er 24 VCL-tanks model 1936 aan Nederland geleverd. Dit komt overeen met een opgave van



KNIL-tanks in parade op Batavia's Waterloo plein op Koninginnedag 1941

het Engelse Royal Armoured Corps Tank Museum, dat de Japanners in Indië 24 VCL-tanks aantreffen waarvan er 15 nog dienst konden doen. Dr. L. de Jong spreekt in *De Bezetting* van 20 lichte tanks, waarvan er, nog vóór de strijd begon, 8 uitvielen met mechanische defecten als gevolg van het intensieve gebruik. Afgaande op de nummerplaten van de tanks meen ik evenwel dat er 25 zijn geweest. De laagste nummers waren nl. D 9800 en D 9801, terwijl er ook een D 9824 was; het ligt m.i. in de rede aan te nemen dat dit laatste nummer werd gevoerd door de 25e tank van dit type.

De Vickers-Armstrongsfabriek, die de VCL-tanks bouwde, heeft geen aantekening gehouden van de door haar voor Nederlands-Indië gebouwde en geleverde tanks. Wel was een order voor de fabricage van 73 lichte tanks model 1936 geboekt, maar of deze tanks voor Nederland of Nederlands-Indië waren bestemd was niet te achterhalen. Alle bestellingen liepen over Den Haag en de tanks en andere pantservoertuigen werden via Nederland naar Indië verscheept. Wanneer dan ook wordt geschreven over leveringen aan Nederland en het Nederlandse leger (zoals door Surlémont in *AFV-News*, von Senger und Etterlin in „Die Kampfpanzer von 1916-1966”, en Chamberlain en Ellis in „Englische und Amerikanische Panzer des Zweiten Weltkrieges”) wordt vaak Nederlands-Indië, resp. het KNIL bedoeld.

Meer dan 24 of 25 van de bestelde tanks werden niet geleverd. Het restant van de order bleef in Engeland, hetzij ten gevolge van het misverstand dat ze na de bezetting van Nederland niet meer

konden worden geleverd, hetzij door het beslag dat de Engelse regering erop legde.

Volgens Chamberlain en Ellis werden 40 lichte Vickers-tanks, model 1936, die voor het Nederlandse leger waren bestemd, na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 door Engeland overgenomen om voor opleidingsdoeleinden te worden gebruikt. De gehele oorlog door hebben de tanks als zodanig dienst gedaan; bij de troep stonden zij bekend onder de benaming Dutchman, ook wel als de Light Tank Dutch.

De tanks in de organisatie

De in Nederlands-Indië aanwezige tanks (vechtwagens) behoorden, volgens het KB van 20 november 1939 nr 30, Legerorganisatiebesluit voor Nederlands-Indië, tot het wapen der infanterie. Was alles volgens plan verlopen dan hadden de Japanners op Java 6 brigades aangetroffen, elk van 5000 man, met per brigade een bataljon vechtwagens à 2 compagnieën lichte twee- en driepersoonstanks en 1 compagnie middelzware vierpersoonstanks; in totaal 90 tanks per brigade. De voor deze 6 brigades nodige tanks, ca. 600 stuks, waren in de VS besteld.

Het waren alle Marmon Herringtons. De aflevering zou in mei 1941 aanvangen en voor einde 1941 zijn voltooid. Er kwam bitter weinig van deze plannen terecht en van de gehele bestelling moeten er in het geheel slechts een stuk of 25 in Indië zijn aangekomen, zó laat dat zij al niet meer bij de troep konden worden ingedeeld.

Na de bezetting van Java, waar zich alle tanks en bijna alle andere pantservoertuigen bevonden, werd nog een aantal van de bestelde Marmon Herringtons in West-Indië afgeleverd, waar zij deel gingen uitmaken van het Surinaamse vrijwilligerslegioen en werden bemand met toen in de West aanwezige mariniers.

M3 A1 Scoutcars defileren op 31 augustus 1941 te Batavia



Verscheidenheid aan pantservoertuigen

Behalve de tanks waren er pantserwagens (het KNIL sprak van pantserauto, afgekort tot pau). Buiten de 12 Engelse Alvis Straussler AC3D's, die in 1938 waren gekomen, waren er de in het begin van de Tweede Wereldoorlog aangeschafte Zuidafrikaanse Marmon Herrington pantserwagens. Bovendien waren er mogelijk nog twee andere typen van waarschijnlijk Nederlands-Indisch fabrikaat¹, alsmede de Amerikaanse M3 A1 Scoutcar, die zowel pantserwagen als gepantserd personeelsvoertuig kon worden genoemd.

Van Nederlands-Indisch fabrikaat waren de overvalwagens, een gepantserd personeelsvoertuig, waarvan twee produktietypen en diverse versies hebben bestaan. Ze moeten zijn ontworpen bij de Artillerie Inrichtingen in Bandoeng. Ze waren in principe bedoeld voor het vervoer van stads- en landwachten over straten en goede wegen ter bestrijding van parachutisten of lichtbepapende kleine vijandelijke afdelingen. Ze waren niet bestemd voor de strijd te velde tegen zwaar bepapende troepen, omdat zij daartoe te weinig manoeuvreerbaar en te kwetsbaar waren. De pantsering was bestand tegen geweer- en mitrailleurvuur en granaatscherven.

Van het produktietype 1e model werd een klein aantal gebouwd en wel door de Droogdok Maatschappij te Batavia. Het was een open voertuig op standaard-Chevrolet-chassis. De bemanning bestond uit 2 personen (chauffeur en schutter) in de cabine en 12 personen in de laadbak. De bepapening bestond uit 1 voormitrailleur en, volgens het RAC Tank Museum, 1 mitrailleur op staafstandaard in de laadbak. Het voertuig woog 7 ton. De prestatie op de weg was goed, maar in het terrein minder omdat slechts 2 van de 4 wielen werden aangedreven. De wielen waren van pantserschijven voorzien om ze tegen vijandelijk vuur te beschermen. Deze wagens werden gebruikt door de Stadswacht van Batavia.

Van het tweede, later verschenen, produktietype werden er enkele honderden gebouwd door de Droogdok Maatschappij te Batavia en Braat te Soerabaja; de meeste op Chevrolet-chassis, enkele op Ford-chassis. Hiervan moeten volgens het



Alvis Straussler Armoured Car 3D; de voor het KNIL gebouwde versie

RAC Tank Museum drie versies hebben bestaan, nl.:

1. als personeelsvoertuig voor het vervoer van 12 man, met dezelfde bepapening als het eerste type;
2. als patrouillewagen, waarbij de open bovenkant door draadgaas tegen handgranaten werd beschermd en de bemanning, behalve chauffeur en schutter in de cabine, 4 à 5 man in de laadbak telde, die 3 à 4 lichte Madsenmitrailleurs aan de zijanten bedienden;
3. als vliegveldverdedigingsvoertuig, waarbij in de laadbak een .50-mitrailleur was opgesteld.

Eén overvalwagen, gebouwd door het Marine Etablissement te Soerabaja, was bestemd voor de Koninklijke Marine, die bovendien nog zes door Braat gebouwde overvalwagens in gebruik heeft genomen. Naar gelang het fabrikaat werden zij respectievelijk als overvalwagen A of B aangeduid. Eén of meer van deze wagens, de eerste pantservoertuigen die de marine heeft bezeten², waren met een 37 mm kanon en een zware mitrailleur uitgerust.

Generaal-Majoor der Mariniers b.d. J. G. M. Nass herinnerde zich nog dat hij van deze overvalwagens bij zijn verkenningsacties veel nut heeft gehad, vooral ook van het kanon dat in de voorste wagen van zijn kleine verkenningsafdeling was ge-

¹ Hierover zijn geen nadere gegevens beschikbaar. In het *Ind. Mil. Tijdschr.* (1941)733, staat: *Ook de aanbouw in Nederlandsch-Indië van gepantserde auto's en overvalwagens leidde tot gunstige resultaten.* Het RAC Tankmuseum meent dat er waarschijnlijk een aantal scoutcars was gebouwd, voertuigen met 4 aangedreven wielen, maximumsnelheid 70 km/h en pantsering maximaal 6 mm, die goed voldeden.

² In feite betrof het hier het Korps Mariniers: bij het uitbreken van de oorlog met Japan stonden in Soerabaja twee gemotoriseerde cien Mariniers à 125 man ter beschikking als mobiele reserve tegen luchtlandingstroepen; voorts was een Marine Bewakings Afdeling (MBA) van bataljonssterkte beschikbaar, met zeemiliciens, gegroepeerd rond een kern van mariniers. Op 1 maart 1942 werden de beide gemotoriseerde Marinierscien en twee gemotoriseerde MBA-cien samengevoegd tot een Marinebataljon, waarbij de 7 overvalwagens werden ingedeeld. Dit bataljon, op 4 maart ingedeeld bij het KNIL op Oost-Java, trok zich na enkele dagen strijd terug naar de zuidkust alwaar, toen evacuatie onmogelijk bleek, op 19 maart de wapens werden neergelegd.



Marmon Herrington Mk III pantserwagen, na de Tweede Wereldoorlog opnieuw in gebruik

monteerd. Het effect op korte afstand tegen troepen in bussen en vrachtauto's, waarvan de Japanners bij hun opmars gebruik maakten, was zeer goed.

Bij onderlinge vergelijking kunnen de overvalwagens van het tweede produktietype kleine verschillen vertonen, want de pantsering is niet altijd identiek aangebracht. Enkele wagens moeten bovendien van een koepel zijn voorzien, waarin een lichte of een .50 mitrailleur was gemonteerd.

Voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was bij het KNIL ook een Vickers Armstrongs gepantserde rupstrekker ingevoerd, die als trekker fungeerde voor het Oostenrijkse 47 mm Böhler antitankkanon, pantserafweergeschut dat, behalve bij het KNIL, ook bij de KL dienst deed. In mei 1940 was er nog een aantal van deze trekkers in bestelling, die in België in licentie werden gebouwd. Door de Duitsers werden ze later voor rijopleidingsdoeleinden gebruikt.

Omstreeks 1940 zijn diverse artillerietrekkers in beproeving geweest, zowel wiel- als rupstrekkers: de Marmon Herrington-tractor, de Praga- of CKD (Ceskomoravsha Kolben Danek, Praag)-tractor en

de Vickers Artillery Tractor, alle — mogelijk met uitzondering van de Vickerstrekker — ongepantserd.

Het pantsermaterieel bevond zich grotendeels op Java. Alle pantservoertuigen die de Japanners daar aantreffen hebben zij er gelaten. Na de Tweede Wereldoorlog hebben zowel Indonesische als Nederlandse strijdkrachten (KNIL inbegrepen) nog van dergelijk, van vóór de capitulatie van Java overgebleven, KNIL-pantsermaterieel gebruik gemaakt.

Aangepaste kleding

Tot slot nog enkele interessante gegevens over de veldkleding van het vechtwagenpersoneel, ontleend aan het Indisch Militair Tijdschrift van augustus 1941.

VELDKLEDING

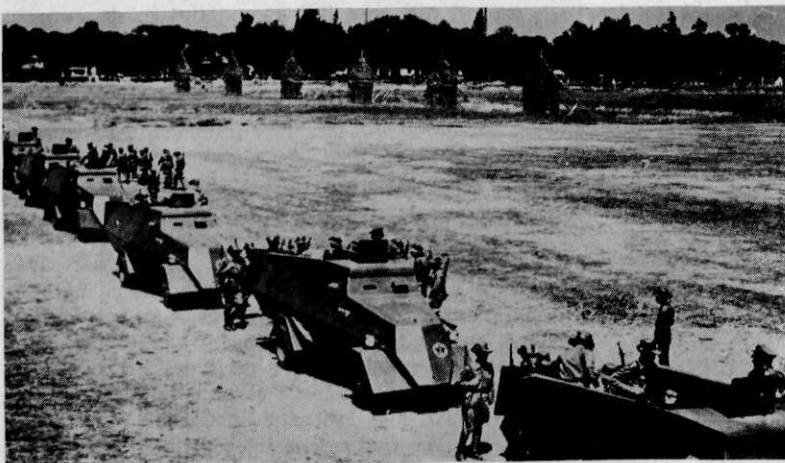
Voor het vechtwagenpersoneel is een veldtenu ingevoerd, bestaand uit overhemd (met lage gesloten kraag) en rijbroek van Garoet-B stof, gordelriem, vechtwagenmuts (zwart) met vechtwagenembleem (zie onder bivakmuts). Voorts een grijs-groene overall (vechtwagenpak) als beschermende kleding in de wagen. Het dragen van veldkleding onder deze kleding is niet verplicht. Voor het terreinrijden beschikt het personeel bovendien over een lederen valhelm.

Voor pantserautopersoneel is de bestaande veldjas en veldbroek gehandhaafd, eveneens met een vechtwagenpak.

Aan het personeel der stads- en landwachten wordt als veldkledij verstrekt een overhemd met open kraag, veldbroek en gordelriem.

BIVAKMUTS

De bestaande bivakmuts wordt vervangen door



Overvalwagens (1e produktietype) van de Stadswacht te Batavia

een muts van verbeterd model, o.m. voorzien van voering, zweetband, stormband met schuifgespje, een bies in de uitmonsteringskleur en — ter rechterzijde — een wapenonderscheidingsteken. In afwachting van de algemene verstrekking, welke eerst zal geschieden nadat de voorraad van het huidige model zal zijn verbruikt, wordt het verbeterde model voorlopig bij wijze van proef slechts verstrekt aan personeel van de cavalerie, de vechtwagens, de wielrijders, het pantser- en luchtafweergeschut, de houwitsers en de militaire automobieldienst, voornamelijk om na te gaan of het gemis aan bescherming tegen de zonnestralen een bezwaar oplevert tegen vervanging van de grijsgroene pet voor motorrijders en chauffeurs in de veld-

tenue (in de uitgaanstenue blijft de grijsgroene pet gehandhaafd).

De zwart-vilten vechtwagenmuts met vechtwagen-embleem zal bij verstrekking van de bedoelde bivakmuts komen te vervallen.

Met betrekking tot de onderscheidingstekenen meldt het Indisch Militair Tijdschrift het volgende:

... personeel der vechtwageneenheden: een wapenonderscheidingsteken in de vorm van een tank; stadswachten: een insigne met het stads-, c.q. rijkswapen en de aanduiding „stadswacht” c.q. met vermelding van de plaatsnaam; landwachten: een insigne met het rijkswapen en de aanduiding „landwacht”.

Literatuur

- Anon. — *Overzeese Gebiedsdelen; Het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger in de strijd tegen Japan*. Leiden-Nypels, Maastricht.
- F. Vos — Pantservoertuigen van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) tot en met maart 1942. *Tankhobbyist* 1(1968)(5).
- A. van Dijk — Pantserwagens. *Wilton-Fijenoord Nieuws* 26(1963)4, 5, 6.
- Anon. — De eerste pantserauto in Indië. *Ind. Gids* 56 (1934)730, 834.
- M. Boerstra — Het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (Terugblik over 1937). *Ind. Mil. Tijdschr.* (1938)1..9.
- Anon. — Nieuws van het Departement van Oorlog. *Ind. Mil. Tijdschr.* (1938)146...149.
- F. M. von Senger und Etterlin — *Die Kampfpanzer von 1916-1966*. J. F. Lehmanns Verlag, München (1966) 207..209.
- L. de Jong — *De bezetting*, dl 2. Querido, Amsterdam (1962)159, 160.
- R. Surlémond — Vickers commercial tanks, dl 3. *AFV-News* 1(1966)(5)2, 3.
- F. Vos — *Pantservoertuigen*, dl 2. De Alk, Alkmaar 4, 6, 10.

- P. Chamberlain en C. Ellis — *Britische und Amerikanische Panzer des Zweiten Weltkrieges*. J. F. Lehmanns Verlag, München (1972)29.
- C. J. O. Dorren — *De geschiedenis van het Nederlandse Korps Mariniers 1665-1945*. Zuid-Hollandsche Uitg. Mij, Den Haag (1948).
- F. Vos — De Alvis Straussler pantserwagen van het KNIL. *Legerkoerier* 19(1967)(6).
- B. H. Vanderveen — *The Observer's Fighting Vehicles Directory; World War II*. Frederick Warne & Co, Londen (1969)104, 186.
- B. T. White — *British armoured cars 1914-1915*. Ian Allan, Londen (1964)43, 44, 53, 54, 55.
- Anon. — *Armoured cars 1900-1963*. Royal Armoured Corps Tank Museum, Bovington Camp/Dorset (1964) 22, 23, 29..33.
- Anon. — Het begrotingsjaar 1942. *Ind. Mil. Tijdschr.* (1941)731..734.
- A. Haverkamp — De tractie van onze gemotoriseerde artillerie. *Ind. Mil. Tijdschr.* (1941)148..157, 239..249.
- Anon. — Kleding en uitrusting. *Ind. Mil. Tijdschr.* (1941) 758..761.

