

# STUURKOLOM



ORGAAN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART

AUGUSTUSNUMMER

1947

## HET NIEUWS VAN JULI

### *Diukke dagen.*

In den vroegen morgen, van Juli begon voor de Militaire Luchtvaart in Indië een periode van groote drukte, voortvloeiend uit de politionele actie welke de Regeering besloten had te ondernemen tegen de republiek van Soekarno.

Aan de Militaire Luchtvaart was bij de acties der strijdkrachten een aanzienlijke plaats ingeruimd.

De eerste taak van onze vliegers was het netitraliseeren van de republikeinsche luchtmacht, de Angkatan Oedara Repoebliek Indonesia, afgekort A.O.R.I.

De A.O.R.I. beschikte nog steeds over een aantal Japansche vliegtuigen van uiteenlopende typen. Zij had lesvliegtuigen, genaamd Willows (codenaam uit den oorlog) een paar verkenner (Idah), jachtvliegtuigen, meest de verouderde Nates, doch ook wat Zekes en Oscars, enkele lichte en middelzware bommenwerpers, en enkele transportvliegtuigen.

Aangenomen kon worden dat een groot deel van dit materiaal sinds Augustus 1945 onbruikbaar was geworden, door gebrek aan reserve-onderdeelen en door slecht onderhoud. Er moest echter rekening mee gehouden worden dat een klein percentage in de lucht zou komen, en schadtt zou kunnen toebrengen aan belangrijke objecten, zooals kracht installaties, vliegvelden, fabrieken e.d. op door ons gecontroleerd gebied.

Om dit gevaar terstond de kop in te drukken werden onze vliegtuigen uitgezonden om alles wat zij aan republikeinsche vliegtuigen op de republikeinsche vliegvelden vond, te vernietigen.

Deze opdracht is met groote doortastendheid en nauwgezetheid uitgevoerd, liet resultaat was zeer bevredigend.

Ken tweede belangrijke taak voor onze vliegers was het vrleenen van sleun aan de troepen op de grond. Deze taak kwam vooral nadat de acties ongeveer een week aan den gang waren op de voorgrond te staan.

Tegelijkertijd deed zich hierbij de behoefte voelen aan het uitwerpen van voorraden voor de troepen in voorste linie. Dit dankbare werk viel ten deel aan het Hilde transportsquadron, aangevuld met enkele niet bij het squadron ingedeelde militaire vliegers, en hel verdiende voor de wijze waarop deze taak ten uitvoer gebracht werd, groote lof.

Tusschen dit alles door waren de veikenningsaldeen, zoowel de groote, voor de lange afstand als de kleine (de Auslers) voor liet detailwerk en de directe verbinding met de troepen, voortdurend in de lueht. De l'oto vei kenningsaldeeeling verzamelde belangrijk materiaal.

De lange-afsiandsvei kenning vooral bracht dingen aan liet licht die een vernietigende getuigenis a(legden van het vandalisme der republiek,

De resultaten hiervan njn op lino's vnstgelegd.

### *Verlieslijst.\**

Tijdens de acties van de afgelopen weken sneuvelden de volgende militairen van de M.L.:

J. J. Stuurhagen, 1ste Luitenant Vlieger - Waarnetner.  
J. P. W. Jansen, Sergeant Vliegtuig - monteur.  
C. W. Tampi, Korporaal Luchtvaart - telegrafist.  
C. H. Verbon, Sergeant - Vlieger.

Voorts wordt een militair van de L. S. K. vermist en wel: W. J. M. de Kruyff, Sergeant - Vlieger.

### *Het Commando.*

Door den Legercommandant is bepaald dat de benaming van den C. M. L. in stede van „Chef Militaire Luchtvaart” wordt gewijzigd in „Commandant Militaire Luchtvaart”. Kolonel de Broekert hervatte zijn werk per 1 Juli, na een afwezigheid wegens ziekte.

### *Hospitaal-vliegtuig.*

Op 3 Juli had op Ketnajoran een succesvolle demonstratie plaats met een hospitaal-vliegtuig van de M. L. Deze demonstratie werd bijgewoond door Generaal-Majoor Diirst Britt.



*Het Vliegrehl Kali Djati dat na een lange scheiding weer tot de M. L. terugkeerde*

# HET MOREEL IN DEN VELDSLAC

door Veldmaarschalk Lord Montgomery (Slot)

*Er zijn zekere medewerkende factoren, die het moreel krachtig steunen, maar die er zelf geen noodzakelijke voorwaarde voor zijn. Het is mogelijk een hoog moreel te bezitten zonder eenige van deze medewerkende factoren, maar dit is een moeilijke kwestie. Het vergt het uiterste van leiderschap en discipline, en de sterkst ontwikkelde gevoelens van kameraadschap en zelfrespect. In normale gevallen moeten een of meer medewerkende factoren wel aanwezig zijn. Er zijn er vele, maar ik zal er slechts enkele in beschouwing nemen.*

## 1. Succes:

Een hoog moreel blijft mogelijk na een enkele nederlaag; maar niet gedurende een lange periode van nederlagen. Bij zulke gelegenheden zal het vertrouwen in de leiders onvermijdelijk tanen en wordt de eerste basis ontdermijnd. Succes bevordert een hoog moreel, doordat het vertrouwen doet ontstaan in het leiderschap en in het commando.

## 2. Traditie van het Regiment.

De geest in het Regiment kan een machtig middel zijn om een hoog moreel aan te kweken. Hoe meer een soldaat zichzelf identificeert met zijn regiment, des te hooger wordt zijn moreel, wanneer aan de vier noodzakelijke grondvoorwaarden is voldaan.

Er bestaat verschil tusschen kameraadschap en regimentsgeest. Kameraadschap is een gevoel van saamhorigheid, die gaandeweg groeit tusschen een groep mannen, die tezamen leven en werken en vechten. Regimentsgeest is de trotsch, die de soldaat heeft op de tradities van zijn regiment, en zijn vastbeslotenheid die tradities waardig te zijn. Niets dan goeds kan uit deze geest voortkomen, die echter nog voortdurend moet worden aangekweekt; dit is evenwel niet een basisfactor voor een hoog moreel, omdat in een crisis van het gevecht het meerendeel van de manschappen geen kracht put uit de glorie van het verleden, doch hulp zal zoeken in zijn leiders en kameraden van het heden. Met andere woorden: een soldaat vecht niet goed, omdat zijn voorvaderen in den slag bij Minden goed gevochten hebben ongeveer een twee eeuwen geleden, maar uitsluitend omdat zijn eigen compie of bataljon een leider heeft waar hij vertrouwen in heeft, omdat hij goed gedisciplineerd is, en het gevoel, van kameraadschap en zelfrespect onder alle rangen goed ontwikkeld is. Het is niet de toewijding aan een of ander oud verhaal uit het regiment, die in een crisis kracht geeft, het is de toewijding aan de kameraden die daar om hem heen zijn, en aan de leiders die boven hem staan.

## 3. Persoonlijk welbevinden.

Een man moet zich gelukkig kunnen voelen in de wetenschap dat in zijn persoonlijk leven alles in orde is. Niets verzwakt een man meer dan moeilijkheden thuis. Hierdoor dwalen zijn gedachten af naar huis, en alles wat met zijn moeilijkheden verband houdt, op een moment dat hij zich met den vijand moet bezighouden. Zijn gedachten keeren zich dan naar zijn verlangen om te blijven leven op een moment, dat hij zich noodzakelijk moet stalen, en de mogelijkheid van sterven onder oogen moet zien. Hem mag nooit toegestaan worden te vergeten, dat het zijn taak is te vechten. Het is zijn werk den vijand te doden, en terwijl hij dit doet moet hij zich noodzakelijk blootstellen aan gevaar.

## 4. Administratie.

Het dagelijksch leven van den man moet goed georganiseerd zijn. Zoo houden de omstandigheden, waarin hij verkeert gedurende de training om zich te gewennen aan discipline, niet in dat een goed onderdak niet wenschelijk zou zijn, en aan het front zal het moreel van den soldaat er zeer door verbeterd worden wanneer de administratieve regelingen goed zijn en hij verzekerd is van

behoorlijke omstandigheden met een redelijke hoeveelheid vrije tijd en comfort wanneer hij het front verlaat. Maar hier moet een waarschuwing gegeven worden.

Het gevaar bestaat, dat men „welfare” gaat beschouwen als een doel op zichzelf, en niet als een middel om het doel te bereiken, m.a.w. een van de middelen om het moreel hoog te houden. „Welfare” op zichzelf kan geen goed moreel kweken, omdat het voornamelijk iets bijkomstigs is. Ontberingen en tucht vormen de school van den goeden soldaat; ledigheid en luxe zijn zijn vijanden.

De mannen zullen zich groote ontberingen kunnen getroosten, wanneer zij de redenen ervan kennen en overtuigd zijn van de noodzakelijkheid ervan.

„Bloed, zweet en tranen” is niet voor niets een van de groote signalen voor het „verzamelen” van het Engelsche volk geweest. De kreet van Göring „kanonnen voor boter” betekende voor de Duitschers hetzelfde. Wanneer menschen gelooven in een noodzaak zijn ontberingen op zichzelf een stimulans voor het moreel, maar het tegenovergestelde is even waar. Lajit er maar even een aanduiding komen dat de boter ook wel vóór de kanonnen zou kunnen komen, dan kiezen de meesten direct de boter.

## 5. Propaganda.

De verheffende invloed van de moderne propaganda op den soldaat is misschien een nieuwe ontwikkeling. Het moreel van den man stijgt enorm wanneer hij voelt, dat zijn inspanning wordt gewaardeerd, en toegejuicht, niet alleen door zijn officieren en kameraden, maar ook door de rest van de wereld.

■ Merkwaardige resultaten kunnen worden bereikt door het gebruik van de methoden der moderne publiciteit. Deze resultaten kunnen alleen worden bereikt wanneer er onderscheid wordt gemaakt tusschen den vecht-soldaat en den soldaat, die dienst doet achter het front. Deze laatste werkt dikwijls aan een droge, eentonige taak, en mist de stimulans van de gevechtshandeling. Het is goed voor zijn moreel, wanneer zijn werk in de pers wordt gepubliceerd. Het heeft echter geen zin om over den man met de Brengun en den Klerk van het Algemeen Hoofdkwartier in deze lfdede termen te spreken. Het scherpe onderscheid tusschen diegenen, die in werkelijke gevechten hun leven wagen, en diegenen die dat niet doen, mag nooit verdoezeld worden. Wanneer een vechtsoldaat op deze wijze in de publieke belangstelling komt, zal hij spoedig overtuigd worden van zijn belangrijkheid. Dit kunstmatig gestimuleerde gevoel van eigenwaarde is weliswaar minder duurzaam dan het blijvend gevoel van zelfrespect, maar desondanks heeft het zijn waarde.

## Conclusie.

In het kort is het hooge moreel gedefinieerd als een hoedanigheid, die het den manschappen mogelijk maakt vol te houden en moet te toonen in tijden van uitputting en gevaar. Het aankweken van het moreel hangt af van de opleiding van de leiders, het inprenten van discipline, het aanmoedigen van kameraadschap en het indruppelen van zelfrespect.

De leiders moeten, geloof hebben in hun „ZAAK” en zij moeten aandacht besteden aan vele medewerkende factoren, die van aanmerkelijk — ofschoon secundair — belang zijn.

Wij leven heden ten dage in een wetenschappelijke eeuw. Maar wij, legermensen, moeten onthouden dat het ruwe materiaal, waarmee wij te maken hebben, mannen zijn. De man is nog steeds het eerste oorlogswapen. Zijn training is de belangrijkste overweging bij den opbouw van een vechtleger. Alle moderne wetenschap is erop gericht om hem te hulp te komen, maar van zijn inspanning hangt de uitslag van het gevecht af.

Het moreel van den soldaat is de belangrijkste naar voren springende factor in den oorlog.

# AMBON EN HET LUCHTVERKEER

*Verlossing uit een isolement (Van*

*een medewerker)*

*Het eiland Ambon of Amboina wordt gevormd door twee schiereilanden Hitoe en Leitimor, welke verbonden zijn door een smalle strook, Paso genaamd. Het stadje Ambon ligt aan de baai, genesteld tegen een zacht glooiende berghelling, waartegen het zich eeuwen lang in rust en vrede had gekoesterd, totdat de Japanse bezetting hier diepe wonden sloeg. De Anibonneezen, loyaal als ze waren aan het Nederlandsche gezag, hebben het verre van gemakkelijk gehad onder de Nippon-hiel. De Jappen terroriseerden de bevolking en maakten het zov strategisch gelegen eiland tot een belangrijke basis voor hun krijgsverrichtingen. Aan de overkant van de baai ligt het vliegveld LAHA, dat in het begin van 1945 het doelwit van de geallieerde bommenwerpers was. Bij het bombardement leed ook de stad onnoemelijk veel schade (ca 80% der woningen werd geheel vernietigd), daarmede het lot deeland van zooveel andere plaatsen in het huidige Oost-Indonesië: Koepang — Makassar — Menado.*

## Wederopbouw

Maar niet zoodra was voor Ambon het „uur der bevrijding” aangebroken, of met verrassende energie zette de bevolking zich aan den slag om hun eiland hernieuwde luister te geven.

De bevolking heeft thans nog meerendeels huisvesting gevonden in biliken noodhuisjes en Quansethu^en, maaiide Planalogische dienst heett grootsche plannen, die op basis van grootst mogelijke efficiency zijn ontworpen.

Bij de haven, die verschillende herstellingen en verbeteringen zal ondergaan, sluit de Chineesche zakenwijk aan, die gelukkig grootendeels gespaard is gebleven. Van dit benedengedeelte uit is een breede avenue ontworpen, waar tegenover als sluitstuk een kerk zal verrijzen als monumentale tegenhanger van het bij de haven gelegen Fort Victoria. Aan deze avenue, met damar-boomen afgeplant, zullen Regeeringsgebouwen en scholen verrijzen.

Ambon, eens de belangrijkste stad van deze gewesten, waar de Vereenigde Oost-Indische Compagnie in 1605 haar eerste souvereine rechten in de Archipel verkreeg bij het verdrag, dat Steven van der Haglien met de hooiden van liitoe Sloot: „waarbij deze belooften eiule sweeren Yle Staten Generaell van de Vereenichde Nederlanden zijn Princelijke Excellentie en den Gouverneur van Amhoyna gehouwend getrouw te zijn zoo lang als wij leven”, was in den loop der tijden meer op den achtergrond geraakt, totdat in het begin dezer eeuw en hernieuwde belangstelling voor de „specerijen-eilanden” aan den dag word gelegd.



*Hel vliegveld Laha.*

## Uit het isolement

Toch duurde het nog tot eind 1940 voordat Ambon uit zijn aviatisch isolement werd verlost. In dat jaar werd na een reeks van proefvluchten door de KNILM de GROOTE OOST-LIJN ingesteld. Deze twee maal weke- lijksche dienst werd aanvankelijk door Grumman amphi- bies onderhouden, welke tegen eind 1941 door de groote Sikorsky-S43 toestellen werden vervangen.

In den korten tijd van haar bestaan had de Groote Oostlijn, die van Batavia via Soerabaja, Bali, Makassar, Palopo, Namlea, Ambon, Banda, Fak-Fak en Babo tot Manokwari reikte, ondubbeltinnig bewezen van onschatbare waarde te zijn voor de ontwikkeling van den handel en vereenvoudiging van de administratie in het door haar bestreken gebied.

In 1935 reeds was de KNILM met de openlegging van de toenmalige Groote Oost begonnen door het instellen van een dienst van Soerabaja naar Makassar. Na drie maanden echter, toen bleek dat de resultaten van de exploitatie dezer lijn verre beneden, de gestelde eischen waren, moesten de vluchten worden gestaakt.

Op 27 September 1937, toen de aspecten voor het onderhouden van een geregelde dienst op Makassar belangrijk gunstiger waren, opende de KNILM opnieuw deze lijn, waarmede tevens de eerste schreden werden gezet op den weg, die leidde naar de instelling van de Groote Oostlijn in 1940.

Maart 1942 „black out”. Onmiddellijk na den oorlog nam het Ned.-Indisch Luchtvervoer, nu in het harnas van het 19e Squadron, Ambon weer in het vliegschema op. Thans kondenever landen op het vliegveld Laha, aan de overkant van de Baai gelegen.

Het vliegveld verkeerde in deplorabelen toestand, doch in April 1946 kwam de asphalten startbaan, waaraan 80 Jappen moesten werken, weer in orde. Wat de accommodatie betreft, heeft Ambon ge-->:nen tijd in nogal slechten reuk van de passagiers en bemanningen gestaan.

In samenwerking met den pfaatseijken vertegenwoordiger van de Vliegtuig Transport Groep wisi de lijn-inspectie een reorganisatie tot s.tancf te brengen, als resultaat waarvan in Maart H'47 Ue situatie zoodanig was, dat aan de passagiers en crews een behoorlijk onderdak geboden kon worden. De bestaande accommodatie zal echter binnenkort door nieuwbouw iv'g aanmerkelijk worden verbeterd.

Een keurig restaurant is verzezen, waar bloemen de witgedekte tafels sieren en den passanten een voedzame maaltijd wordt geserveerd met veel fruit en zelfs versche groenten, die per vliegtuig uit Makassar worden aangevoerd.

Boven in de bergen noodt het, koele water van een meertje de luchtreizigers tot een weldadig had. Keu truck van het 19e Squadron brengr heil daar in 10 niuu- ten.

lammer, dat de stad zoo moeilijk te bereiken is. wei leidt er een autoweg om de baai heen, maar deze is onberijdbaar, daar op deze route geen enkele brug iu tact is. Het eenige communicatiemiddel tusschen Lalui en Ambon is thans een 30-persuous pont, welke de overtocht in c a 25 minuten volbrengt. Twee maal daags in beide richtingen, waarbij rekening wordt gehouden mei de vertrek- en aankomsttijden der vliegtuigen.

## Het huidige Luchtverkeer.

Vanuit Ambon bestaan ei lijndiensten naar alle vier windrichtingen. Naar het Noorden, .Moiotai (6-13 km); naai het Oosten, Biak (9-12 km); naar het Zuiden, Koepang (873 km) en naar het Westen, Kendan (o32 km)

*(Vervolg pag. 5)*

# EEN NIEUW VERBINDINGS VLIEGTUIG

*L-13, lid van de familie der "Flying Jeeps"*

(Van een medewerker)

*Het nut van het lichte verbindingsvliegtuig voor operationele doeleinden is in de achter ons liggende oorlogsjaren wel zeer overtuigd gebleken. Voor alle mogelijke taken werden de „Flying jeeps“ ingezet: generaals vlogen erin over het front, artilleristen leidden er hun kanonvuur mede, - vele gewonde frontsoldaten zagen er hun leven door gered. Ook voor elementaire training bleken zij goede eigenschappen te bezitten.*

Nadat de Amerikaansche Legerluchtmacht met verschillende lichte toestellen geëxperimenteerd had, concentreerde men zich uiteindelijk op twee typen: de L-4 en de L-5. De L-4 was niets anders dan de civiele Piper Cub, slechts op ondergeschikte punten gewijzigd. Piper Aircraft bouwde er in de oorlogsjaren bijna twintigduizend van. De L-5, een Stinson-product, was ro-buster, ruimer en sneller, had een betere radiouitrusting en was geschikter voor het vervoer van gewonden — maar dan ook ruim 3 maal zo duur als de simpele L-4.

Na afloop van de oorlog werden op grond van de opgedane ervaringen verscheidene nieuwe verbindings-typen ontworpen. Het laatste ontwerp is de, L-13, waarvan thans in de Stinson-fabriek te San Diego (behorende tot het Consolidated-Vultee-concern) een serie voor de USAAF gebouwd wordt.

Wie nevenstaande afbeelding bekijkt, ziet dadelijk, dat de L-13 niet uitmunt door elegante lijnen. Men zou deze jongste telg van de „Flying Jeep“-familie haast het „lelijke jonge eendje“ willen noemen, ware het niet, dat er verschillende interessante verbeteringen in verwerkt zijn. Verbeteringen juist op die punten, waarin ook blijkens de door de M. L. opgedane ervaring het oorspronkelijke verbindingsvliegtuig allerminst perfect was.

De L-13 is in de eerste plaats veel ruimer opgezet dan de L-4 en de L-5. De cabine is ontworpen voor 3 inzittenden (bestuurdersplaatsen naast elkaar), maar in noodgevallen is er plaats voor 6.

Er zijn deuren aan weerszijden: links een enkele, rechts twee achter elkaar. Tusschen de rechterdeuren bevindt zich een demonteerbare stijl; als deze weggenomen wordt, is er volop ruimte voor het inbrengen van een brancard.

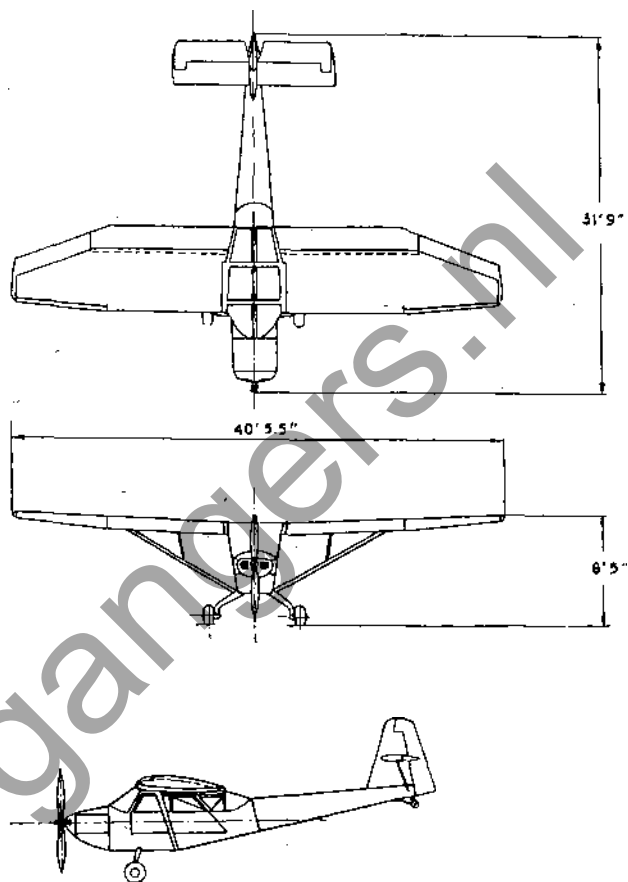
Het laadvermogen van de L-13 is 460 kg en het totaalgewicht, volbelast, 1315 kg. Deze getallen zijn meer dan het dubbele dan de overeenkomstige cijfers voor de L-4, waarvoor ze respectievelijk 218 en 553 kg bedragen. Natuurlijk is de vleugel eveneens belangrijk groter: 25 m<sup>2</sup> in plaats van 16,5 m<sup>2</sup> voor de L-4. Voor het transport over de weg kunnen de beide stabilohelften omhoog geklapt en de beide vleugelhelften achterwaarts langs de romp geklapt worden, met de vleugelneus naar beneden. De breedte van het toestel wordt daarmee gereduceerd van 12,33 m tot 2 m.

Enkele constructie- en bijzonderheden volgen hieronder:

**Motorinstallatie.** De L-13 is uitgerust met de Frank- lin 0-425-5 motor, een horizontale zescylinder, die 245 pk ontwikkelt en bij kruisen  $\frac{1}{2}$  US gallons of 43,5 liter benzine per uur verbruikt. De schroef is van het two-pitch-type en elektrisch verstelbaar. De motor is voorzien van een schroefvertraging, die het toerental van de propeller tot 0,623 X het motortoerental reduceert.

De benzinetank heeft een inhoud van 46 US gallons = 174 liter. Dit is voldoende voor 4 uur vliegen, hetgeen bij een kruissnelheid van 92 m.p.h. een vliegbereik van 368 mijl of 592 km betekent. Dit is aanmerkelijk beter dan bij de oudere liaison-typen, waarvan het vliegbereik voor vele doeleinden eigenlijk te gering was.

**Vleugel.** De twee vleugelhelften zijn geheel van metaal geconstrueerd, met twee liggers als centrale onderdelen. Zij worden elk door één enkele staalbuisstijl



ondersteund. In de vleugelneus zijn ter hoogte van de rolroeren vaste spleten aangebracht, die bij lage snelheden de bestuurbaarheid in dwarsrichting verbeteren.

Tussen de rolroeren en de romp bevindt zich aan weerszijden een 3,3 m lange landingsklep, die door middel van een hefboomsysteem bediend wordt.

**Romp.** Het voorste deel van de romp is een gelaste staalbuisconstructie, waaraan met bouten het rompac-terstuk bevestigd is. Dit laatste is als schaal-constructie vervaardigd van geklonken duraluminiumplaat. Deze „gecombineerde“ bouwwijze geeft een ruime, gemakkelijk toegankelijke cabine, die tegen heftige stoten bestand blijkt te zijn en tegelijk een staart met een hoge graad van torsiestijfheid. Nieuw is deze uitvoering geenszins, want ze werd reeds toegepast in de oude Pander „E“-anderhalfeRker van 1928, met dit verschil, dat bij laatstgenoemd toestel het staartstuk niet van metaalplaat, doch van triplex was.

Het rompvorstuk is van boven breder dan van onderen, zodat de ramen in de zijwanden enigszins schuin staan. Hierdoor is het uitzicht omlaag bijzonder goed.

**Landingsgestel.** Dit bestaat uit twee geheel vrij dragende poten, die oleopneumatisch af geveerd zijn. Dezelfde constructie was ook reeds op de L-5 toegepast, doch een interessant punt van het L-13 onderstel is, dat de twee poten hier verstelbaar zijn. Moet het vliegtuig over de weg getransporteerd worden, dan kan de spoorwijd- te, die normaal 2,35 m bedraagt, tot 1,56 worden teruggebracht. Deze eigenschap en ook de opvouwbare vleugels en het opklapbare stabilo wijzen erop, dat de Amerikanen gemakkelijke transporteerbaarheid van primair belang voor een verbindingsvliegtuig achten.

(Vervolg pag. 6)

## Vergeeten geheimen III.

### De moreele factor.

(Van een specialcri medewerker)

Stafwerk is rekenwerk omdat stafofficieren de efficiëncyspecialisten en de accountants zijn van de militaire maatschappij. Plannen kunnen slechts gemaakt worden indien een duidelijk beeld bestaat van hetgeen op het moment beschikbaar is en als een oordeel over het beloop in de toekomst op elk oogenblik overzichtelijk voor den dag getooverd kan worden.

Maar met dat al, met de 'meest efficiëntie „filing” en administratief-grafisch overzicht, is er het oncontroleerbare, het ding dat plotseling kan omslaan, oogenschijnlijk zonder reden. Legers hebben er rekening mee te houden en luchtvaartonderdelen nog meer. De factor X, de groote onbekende in elke „planning”, dat nare ding wat zoo vaak roet in het eten gooit en aan de andere kant soms volkomen onverwachte en onbereikbare resultaten kan geven. Wij noemen die factor X, de moreele factor.

Het moreel is uitstekend, meldt het rapport. Een oogenblik later gebeurde er iets, een kleinigheid, en alle plannen liggen in duigen. Het breken van 'svijands moreel is vaak voldoende om een oorlog of slag te winnen. De moreele factor in zijn geheel is een geheim, dat nog niet opgelost is. Nog lang niet. Maar bepaalde zaken, het moreel betreffende, werden reeds lang geleden opgelost. In veel van dit onbegrepen kwam licht gedurende deze afgeloopen oorlog. Deze dingen zijn geheim en staten zijn er uiterst geheimzinnig mee. Legers van tegenwoordig geven liever de geheele fabricage van een geheim wapen prijs dan de fabricage van hun hooge moreel.

Logisch, omdat het moreel uiteindelijk veel belangrijker is dan dat geheime schiettuig.

Maar zooals het gaat ook met dit geheim, indien wij onze hersenen aanzetten tot actie om onze waarnemingen te combineren en conclusies te trekken, dan kunnen wij er achterkomen.

Waarom zonden de Amerikanen kalkoenen naar de Aleoeten terwijl vaak het zenden van motoren logischer leek?

Oogenschijnlijk belachelijke zaken van spijzieke Amerikanen die dachten dat het niet op kon. „Ja, de Amerikanen met hun spullen”, zuchtten wij toen we op Canton-island landden om te ervaren dat het eigenlijk een groote bioscoop was, waarbij het vliegveld er alleen maar scheen te zijn om een levensgroote parkeerplaats te bieden.

Het geheim van deze zaken bevindt zich in de hersenen van een aantal knappe professoren, voornamelijk psychologen op Harvard. Terwijl spionnen per onderzeeër werden ontscheept op de Oostkust van Amerika om sabotage te plegen in fabrieken en om achter die aan de oppervlakte liggende industriele geheimen te komen, arbeidden op Harvard in alle rust een stel professoren, die berekeningen maakten. Het principe was eenvoudig. Het onderzoek zelf vorderde een groot aantal manuren.

Hoeveel dollars, hoeveel jeeps, hoeveel telefoontoestellen het leven van een soldaat, sergeant, een tweede luitenant of een „two star” generaal waard was wisten ze wel. Ze konden het ook uitrekenen uit de intelligentie-berichten over de tegenpartijen.

De volgende stap was niet zoo eenvoudig: „Welk verliezenpercentage per maand bij een vliegtuigsquadron geeft ons het moreel O?”. De vraag werd echter na heel veel gecompliceerd van gegevens beantwoord.

Daarna was het weer wat eenvoudiger. Bepaalde compagnieën kregen zonder dat ze wisten hoe dat kwam een liele tijd lang geen post van huis. Andere compagnieën kregen alleen maar „dehydrated” te eten. Een vliegtuigsquadron werd > een tijdje zonder reserve-onderdelen ge/et en ondertusschen deden de professoren

hun waarnemingen, totdat al die proefkonijn-compagnieën en squadrons het menscheijker wijze -wel volkomen „gehad hadden” en er geen land meer mee te bevliegen was.

De keten was hiermee compleet en een groot gedeelte van het geheim van de moreele factor opgelost. Eenvoudige getalnetjes rolden uit het onderzoek; ongeveer op de volgende wijze:

1 gesneuvelde tech. sergeant — 2 gewonde generaals — zes man malaria — 15 verloren gegane jeeps — 1 week slecht eten — 16 maanden zonder verlof — 7 maanden geen brieven van huis — 3 weken overwerk — 12 maal geen bioscoop gezien enzovoorts, /  
, Al deze dingen (natuurlijk is dit voorbeeld volkomen uit mijn duim gezogen) bevonden de experts gelijk aan een bepaalde dollarwaarde op de staatsbegroting.

Het niet zenden van kalkoenen naar de Aleoeten werd mij voorgerekend als gelijk te staan met een bepaalde moreelsdaling die gelijk was aan een bepaald aantal „casualties”, hetgeen weer gelijk was aan een belangrijke hoeveelheid dollars. Het koopen van die kalkoenen, het in blik stoppen van die kalkoenen en het verzenden van die blikken kalkoenen naar de fronten rekenden de experts voor als zijnde veel goedkoper, dus werd het gedaan.

Redenen waarvan een groot aantal kalkoenen in de afgeloopen oorlog het leven liet.

(Vervolg van pag. 3)

Ambon is tweemaal per week van Batavia uit te bereiken!

De kortste route is die via Soerabaja, Makassar, Ken- dari, een afstand van ca 2430 km, afgelegd in IOV2 vliegtuigen, verdeeld over twee dagen. Bij gebruikmaking van de kringlijn, heeft men vanuit Batavia drie dagen noodig om Ambon te bereiken.

Slechts eenmaal in de veertien dagen en w<ipi> Donderdag is Ambon „night-stop”, n.l. van het retour- vliegtuig van, de Nieuw-Guinea lijn, dat dien dag van Merauke komt en den volgende dag, naar Batavia vertrekt.

Naast deze geregelde lijnvliegtuigen is er op Lalia tevens een voortdurende „va et vient” van speciale en extra vliegtuigen, alsmede Maine-kistèu.

Elke vlucht brengt Ambon nader tot de verwezenlijking van zijn wederopbouw plannen.

Zij brengen passagiers: Soekawati, den President van Oost-Indonesië op oriëntatiereis door de nieuwe staat; rechters, die in de temporaire krijgsraad de oorlogsmisdadigers van de beruchte „Waroe”-zaak hebben, te berechten; predikanten, die op de Moluksche Synode tot overeenstemming zullen geraken, inzake het herstel der kerken; leeraren, die les zullen geven op de pas geopende „Opleidingsschool voor Scheepvaart in de Molukken”; leden van de Australian War Graves Mission, die op Ambon een eereveld voor gevallen hebben laten inrichten; voorts economen, doctoren, militairen, ambtenaren en „displaced persons”.

Zij brengen ook geneesmiddelen, versche groenten, machine-onderdelen en talrijke poststukken.

Mede dank zij de luchtvaart komt Amboina („het in nevelen gehulde” beduidt deze naam) er spoedig weer boven op en als straks weer toeristen over het eiland zullen worden rondgeleid, zullen zij naast de souvenirs aan den tijd van den Portugeeschen missionaris, Xaverius en dien van den schrijver van het Ambonnesche kruidenboek, Rumphius, de door damarboomen geflankeerde avenue kunnen bewonderen en zal naast een bezoek aan het aloude Fort Victoria, de prachtige zee- tuinen en de met vleermuizen bevolkte stalactief-grotten, ongetwijfeld ook een bezoek aan het eereveld en aan de nieuwe kerk op het programma staan, plaatsen, die herinneringen wakker roepen aan de donkerste tijden in de geschiedenis van Ambon, doch die tevens een belofte inhouden voor een sehoone toekomst.

# AVIATIMIE BABELTJES UIT. AMERIKA

## NIEUWE TENDENZEN IN KOHTE FLITSEN

(Van onzen correspondent)

© De Luchtmacht-organisatie, welke bekend staat als het „Air Material Command”, op Wright Field, heeft een nieuwe slag toegebracht aan de gevaarlijkste vijand van de luchtvaart, namelijk het weer. De nieuwigheid, welke hiermede verband houdt, bestaat hierin dat de uitwendige radio-antennes, welke „Static” oppikken in slecht weer, hun tijd gehad hebben, ten gunste van een bobine, die zoodanig in de vleugel gebouwd is, dat de geheele vleugel als een antenne werkt.

• De ontwikkeling van benzine met een hoog octaangehalte is nog steeds in zware sluiers gelnild. Wel kan gezegd worden, dat er substantionele vorderingen zijn gemaakt, die er op duiden dat de toekomstige brandstoffen motoren zullen verlangen met een compressie-verbodhouding van 12 op 1, hetgeen ongeveer tweemaal zooveel is als bij de huidige motoren.

• Het leger heeft de Martin XB-48 bommenwerper geaccepteerd, een toestel gebouwd voor de hoogere snelheidsregionen, uitgerust met 6-jet-installaties. Dit besluit werd genomen na een proefvlucht, welke 37 minuten duurde, uitgevoerd door O. E. Tibbs, „flight director” van de Glenn Martin Co. De XB-48 heeft een snelheid van 480 mijl per uur. De nieuwe bommenwerper heeft een vleugellengte van tip tot tip van 108 voet en is 85 voet en 9 inch lang. Het totale gewicht is 58.500 pond. A'let zijn zes gasturbine-jets kan het toestel meer dan tien ton aan bommen meevoeren.

• In de Vereenigde Staten worden de gemoederen intusschen in belangrijke mate bezig gehouden door de toekomstige ontwikkeling van het vliegwezen, en in verband daarmee van de vliegtuigtypen, militaire zoowel als civiele. Men zou misschien vermoeden, dat een dergelijke belangstelling in breede kring opgewekt is door de vele ernstige ongelukken, welke de laatste tijd hebben plaatsgehad, doch zoo beperkt, is de zaak niet. Er zijn verschillende andere punten die de aandacht trekken.

© Een van die punten is de beschuldiging dat het naoorlogse mobilisatie-plan voor de luchtmacht genegeerd wordt. Dit plan was door de A. A. F. uitgewerkt in liet laatste stadium van den oorlog. Een ander punt waren de noodkreten van industrieelen ter vorming van een „National Air Policy Board”, welke zich dan zou moeten bezighouden met het opstellen van een Amerikaanse „air-policy” voor vele jaren in de toekomst en het indienen van een aanbeveling hieromtrent bij het Congres. Deze lange-afstands-politiek moet zoowel de militaire als de burger-luchtvaart omvatten.

© De aanschaffingen van de legerluchtmacht zullen gebaseerd worden op een programma, dat op 3000 toestellen per jaar berekend is, zoo wordt voorts medegedeeld, dit bij een personeels-sterkte van 4.000.000 man. Hieromtrent is een aanbeveling verschenen van een „Air Coördinating Committee”. Om een minimum van 3000 vliegtuigen te garandeeren, evenwel is het noodig dat de totale productie hooger komt te liggen.

© Momenteel heeft het leger, als zijn grootste loopende order, in productie: de P-84, en de P-80, beide jet-jagers; de B-36 bommenwerper en de B-50 bommenwerper. Verder zijn er bestellingen op andere typen, welke echter nog onder de mantel der geheimhouding liggen. © Het eenige „oudere” type dat nog in productie is, is de C-82 Packet. Verder conserveert het Leger een aantal B-29's door ze te bedekken met een beschermende rubberlaag, op dezelfde manier als de Marine doet met haar voor het oogenblik overtollige schepen © Glenn L. Martin, de bekende vliegtuig-bouwer en pionier heeft een waarschuwend geluid laten hooren. Hij zeide dat Amerika's nationale luchtmacht met groote snelheid in kracht en beteekenis achteruit gaat. Hij was het niet eens met de regerings-politiek, welke zich toelegt op het in standhouden van een geoeffende vredesmacht, welke in tijden van nood snel uitgebreid dient te worden. Het stiper-technische stadium, waarin de moderne oorlogvoering geraakt is, maakt het volgens Glenn Martin' onmogelijk om een dergelijke snelle uitbreiding in de vereischte korte tijd tot stand te brengen.

(Vervolg van pag 4)

*Stuurinrichting.* De beide voorste zitplaatsen (naast elkaar) zijn voorzien van een dubbele, besturing. De rechter stuurinrichting kan gedemonteerd worden om plaats te maken voor een brancard.

Dp unnrnaamstp nr^staHps van rle L-13 ziin:

Maximumsnelheid	115 m.p.h. = 185 km/u
Kruissnelheid	92 „ - - 148 „
Landingssnelheid	
(niet kleppen)	43,5 „ = 70 „
Aanloop: 69 m.	
Uitloop: 70 m.	
Practisch plafond:	4500 m
Vliegbereik :	592 km

Indien het vliegtuig overgebracht moet worden naar een basis, die verder van het vertrekpunt verwijderd is dan het vliegbereik van het toestel, kan het zonder voorafgaande wijziging achter een transportvliegtuig gesleept worden, mits de snelheid daarbij niet boven 150 m.p.h. uitkomt.



Deze statistiek geeft een merkwaardig beeld van de groei van het luchtverkeer in Amerika, vergeleken met voor de oorlog. Een der gelijk beeld geldt voor andere landen.

# AAN OE LUCHTVAAKT IS OE TOEKOMST!

*De K. L. M. vervoert millioenen kg. vracht per 'aar.*

*(Van een medewerker)*

DEN HAAG — JULI.

*Hef vracht bedrijf der K. L. M. verwerkt dagelijks een stroom van goederen met de meest moderne transportmiddelen: niet minder dan 2 miljoen kg vracht wordt jaarlijks door K. L. M.-toestellen vervoerd De Douglas DC-3 toestellen kunnen circa 2/ ton, de DC-4's circa 4 ton betalende lading vervoeren.*

Nog steeds gaat het hier evenals voor den oorlog, om min of meer speciale vracht, zooals snijbloemen, medicamenten, films, modellen van modehuizen; doch daarnaast zien we toch al meer en meer andere goederen in het vliegtuig laden, zooals machine-onderdeelen en confectiekleeren. Immers, het luchtvervoer biedt vele voordeelen. De douane, b.v. is op de vliegvelden aanwezig en het in- en uitklaren der goederen kan daardoor met minimum tijdverlies gebeuren. Cveral ziet men dan ook het vrachtvervoer door de lucht sterk in omvang toenemen en niemand twijfelt er meer aan, of men zal in den toekomst in sterke mate gebruik maken van het vliegtuig voor het vervoer van de meest uiteenlopende goederen.

Men denkt hierbij o.a. aan het vervoeren van licht bederfelijke exotische producten, zooals vruchten uit de Nederlandsche Cverzeesche Gebiedsdeelen naar West-Europa. In het verleden was dit nagenoeg .pnriogelijk, omdat het fruit per boot zeker 4 weken onderweg was. De luchtverbinding Amsterdam — Batavia, die de K. L. M. nog aanzienlijk wil versnellen, en waarvan de reisduur thans 4 dagen bedraagt, maakt het mogelijk, dat vrachtvliegtuigen uitgerust met speciale koelinrichtingen, zulke ladingen in volkomen perfecte conditie kunnen afleveren. Natuurlijk geldt dit ook voor het vrachtvervoer naar Zuid-Amerika, West-Indië en Zuid-Afrika! De K. L. M. overweegt dan ook, het in bedrijf nemen van speciale vrachtvliegtuigen,

## *Vliegensd vissschen.*

Laten we eens zien, welke categorieën vrachtgoederen speciaal geschikt zijn voor vervoer door de lucht. Productert vinden vaak juist, dank zij de luchtvaart, een afzetgebied.\* Zoo heeft de K. L. M. ongeveer eens in de twee maanden een duizendtal merkwaardige passagiers aanboord. Het zijn siervisschen, die uit Italië en Zwitserland in speciaal op temperatuur gehouden water naar Amsterdam gevlogen worden, vanwaar zij hun weg vinden naar de vele duizenden houders van tropische aquaria, die Nederland telt. Dit is een voorbeeld, een typisch voorbeeld, van vrachtvervoer, dat alleen door de lucht kan geschieden. Bestonden er n.l. geen snelle K. L. M.-verbindingen tusschen Nederland en de warmere streken der wereld, dan zou menige siervisch-liefhebber in West-Europa zijn sluijerstaartjes en maan-visschen niet dagelijks in zijn verlicht en verwarmd aquarium kunnen bewonderen.

Er zijn heel veel artikelen, die wij hier zouden moeten missen, als wij geen K. L. M.-vrachtvliegtuigen hadden. Wij noemden reeds hederfelijkt waar uit verre landen. En aan den anderen kant zou de lijst van exportartikelen uit West-Europa veel korter zijn, indien er geen luditvrachtvervoer bestond. Een bekend voorbeeld: de verse rozen en tulpen van Nederlandsche bloemisterijen, die men 's morgens reeds vroeg in Brussel, Londen en Parijs kan koopen. Soortgelijke artikelen, die zijn: vruchten, Zeeuwsche oesters, kreeften en..... piepkuijens.

Er is nog een geheel andere categorie specifieke luditvraeht. Het eerste vliegtuig van den eersten

K. L. M.-dienst Amsterdam — Londen v.v. bracht op 17 Mei 1920 de ochtendbladen mee uit de Britsche hoofdstad. En zoo is het nog; kranten en pers-foto's behooren tot de dagelijksche K. L. M.-vracht; in Lissabon kan men 's middags de Stockholms Tidningen van dienzelfden morgen lezen, terwijl men in Oslo, Stockholm of Kopenhagen de Courier de Lisbon reeds heeft ontvangen. Dat wij hier, in Nederland steeds bladen als de Dailey Express, de Times en de New-York Herald Tribune van recenten datum kunnen koopen, is bekend.

## *De haastige handel.'*

De luchtvaart beperkt zich echter in het geheel niet tot zendingen, die op andere wijze niet vervoerd zouden kunnen worden. In onzen tijd heeft iedereen haast en het baart dan ook in het geheel geen verwondering, dat een bekend Amerikaansch warenhuis haar drie-maandelijksche prospectus begint met de woorden: „Luchtvracht maakt ons tot naaste buren”.

Zooals de meeste Amerikaansche firma's verzendt deze zaak een belangrijk deel van haar bestellingen per vliegtuig.

Aan den anderen kant volgt uit het voorgaande, dat er nu nog veel categorieën vracht zijn, die niet voor luchtvervoer in aanmerking komen.

Al worden tegenwoordig zelfs jeeps en andere auto's per Skymaster vervoerd goederen als kolen, aardappelen verzendt men per boot of trein. Het is best mogelijk, dat het metertijd wel loonend zal worden, ook dergelijke goederen door de lucht te verzenden. De lijst is nu trouwens al lang genoeg; het aanbod overtreft de vervoersmogelijkheden nog altijd verre. Wij noemden reeds enkele artikelen en vermelden ter completering nog de volgende, vaak per K. L. M. vervoerde goederen:

Textiel (confectie)  
Geneesmiddelen (penicilline, insuline).  
Waardegoederen (goud, schilderijen, sieraden, horloges, effecten).  
Atodeartikelen (dameshoeden uit Frankrijk, zilvervossen uit Noorwegen).

Wij noemden in den aanvang van dit artikel o:a, als merkwaardig vrachtgoed de per K. L. M. vervoerde piepkuijens. Deze kuijens kunnen het n.l. nog 48 uur nadat zij zijn uitgekomen, zonder voedsel stellen. Die tijd is juist voldoende om piepkuijens naar Noord-Amerika, Afrika of Azië te brengen en zoo heeft het luchtvrachtvervoer liet mogelijk gemaakt, dat men in Maine, Marokko en Madras thans Hollandsche leghorns en rasechte Barnevelders ziet rondstappen, pikkend naar een graantje.

## *Losse laadvloeren.*

Het vrachtbedrijf van de K. L. M. heeft onlangs losse laadvloeren ingevoerd, die op het chasis van een vrachtauto passen. Deze laadvloeren worden in de goederenloods gelegd en de binnenkomende vracht wordt hierop gesorteerd. Zulk een compleet opgeladen vloer wordt dan op het automobielchassis geschoven en naar de vrachtauto gereden, waarna de distributie kan beginnen.

Op deze wijze zal het mogelijk zijn, vracht, welke 's nachts binnenkomt, den volgenden morgen reeds vroeg af te leveren. Veel tijd en menschen worden op deze wijze gespaard, hetgeen ook noodig zal zijn, want men rekt in den naasten toekomst op een dagelijks vervoer van zeker 50 ton vracht *alleen via Schiphol.*

# LANGS DE NEDERLANDSE VliegBases I TWENTHE;

door den Res. le Lt. H. J. ■waalwijk.

*Ik weet niet of ge bekend zijt op de vliegbasis Twen- the. Indien dat niet het geval is neem dan een goede raad van mij aan: mocht ge in de toekomst daar een bezoek gaan brengen, verzeker u dan van tevoren van een fiets of van een auto.*

Doet ge dit niet, dan zult ge deze nalatigheid misschien betreuren. Want om een voorbeeld te noemen: wilt ge iemand spreken en de wachtcommandant zegt: „U vindt hem in het vlieggebouw, ga er maar even heen”, dan zijt ge feitelijk al „verkocht”.

Immers dat „even” betekent een wandeling van ruim drie kwartier, tenzij ge het geluk hebt een „liftje” te krijgen met een militaire vrachtauto, die toevallig die kant op gaat. De vliegbasis Twenthe n.l. is van een grote uitgestrektheid. Ruw geschat zo'n 20 a 25 km in omtrek; een op sommige gedeelten zwaar bebost terrein met brede, goed onderhouden, klinker- en asphaltwegen, wat bouwland en weiden, waarop glanzend Hollands vee graast en hier en daar hangars, gebouwen en gebouwtjes, die met elkaar de vliegbasis vormen. Ge kunt er gemakkelijk verdwalen, vooral wanneer ge U niet weet te oriënteren. De officier van piket doet 's nachts op het terrein z'n ronde in een jeep en het personeel wordt met een drië-tonner naar en van de werkplaatsen gebracht en gehaald.

Dat laatste is noodzakelijk. Moesten de afstanden te voet worden afgelegd, dan toch zou te veel tijd verloren gaan. En tijd kan op Twenthe goed worden gebruikt; men weet er daar wel raad mee. Vraag dat maar aan Majoor-Vlieger W. v. d. Bos, de commandant van de (eerste) Jachtvliegschool, op wiens schouders de taak rust personeel op te leiden voor een te vormen Spitfire- squadron.

## Traditie

Dit Spitfire-squadron wordt niet zo maar een willekeurige vliegeenheid. Het heeft reeds een traditie. Er is n.l. bepaald, dat het de aanduiding 322 zal krijgen om de herinnering levendig te houden aan het Nederlandse 322 Squadron, dat in R. A. F.-verband tijdens de oorlog de geallieerden zulke uitstekende diensten heeft bewezen. Deze traditie legt de bemanning en het overige personeel de plicht op hun beste beentje voor te zetten.

Majoor van de Bos is niet ontevreden over hen. Hij vooral kent de moeilijkheden, waarmee de opleiding gepaard is gegaan en nog gaat, en hij weet wat bereikt is naar waarde te schatten.

Twenthe begon met deze eerste opleiding op 11 Maart j.l. met twaalf leerlingen voornamelijk uit Engeland afkomstig waar zij een gedeeltelijke vliegopleiding hadden

genoten, in dien zin, dat zij tot en met de Harvard de verschillende typen leerden bevliegen. Maar de Spitfire is nu eenmaal een aparte machine, een raspaardje onder de jagers, dat een bijzondere behandeling en instructie eist. De Harvard ligt zo ongeveer tussen de Tiger Moth en de Spitfire. Dus de toekomstige Spitfire-Vliegers klommen, toen de opleiding begon, eerst in de Harvard; zij werden door de instructeurs, (evenals de commandant allen geroutineerde jachtvliegers) getest op vlieg- kwaliteiten en wat dies meer zij en toen hun de fijne knepen van de Spitfire waren bijgebracht gingen zij naar die machine over.

Men stelle dit niet voor alsof op een goede morgen twaalf leerlingen in twaalf Spitfires plaatsnamen en de lucht in gingen-. Want in den beginne was het materieel niet zo talrijk, dat de Jachtvliegschool een vlotte start kon hebben. Op 11 Maart waren slechts enkele Spitfires op Twenthe gestationneerd; er ontbraken gereedschappen, en banden voor het staartwiel, zodat geen vliegers gemaakt konden worden.

Die eerste tijd heeft de leiding heel wat hoofdbreken gekost. Want zij heeft zich door alle moeilijkheden weten heen te slaan. Het aantal Spitfires is vergroot en zal binnenkort nog groter zijn. Een belangrijke verbetering. De vliegers kunnen nu vliegen. Zij maken gezamenlijk ongeveer tweehonderd vliegersuren per maand, leren vliegen in de gevechtsformaties, hebben daarnaast hun theoretische vakken, tactiek, bewapening, praktische navigatie en meteorologie, motorkennis, kortom zij worden geheel opgeleid tot jachtvliegers.

Wanneer deze twaalf vliegers zijn afgelest, wordt met de opleiding van de tweede groep begonnen. Omstreeks half Mei komen 18 nieuwe leerlingen naar Twenthe en uit hen zullen de besten worden gekozen om de vlieg- tuigbemanning van het nieuwe 322 Squadron te completeren. Vier en twintig man aan vliegend personeel is nodig, n.l. een commandant, diens adjudant en twee en twintig vliegers.

## Adjudant Wassenburg f

Op 10 Juli overleed te Batavia de Adjudant O. O. der M. L. Cors. t i a n u s L u c a s W a s s e n b u r g. Zijn overlijden kwam zeer onverwacht en was het gevolg van een hartverlamming.

Wassenburg heeft sedert 1924 bij de M. L. ge'diend., Hij begon toen als leerling-fotograaf.

In 1925 werd hij aangesteld als Sergeant-fotograaf.

Hij maakte bij het uitbreken van de oorlog deel uit van de 6e VLG te Djokja. Na Japans capitulatie werd hij in Siani uit krijgsgevangenschap bevrijd. Na de oorlog werkte hij voor de R.A.P.W.I. en werd vervolgens ter beschikking gesteld van de Marine.

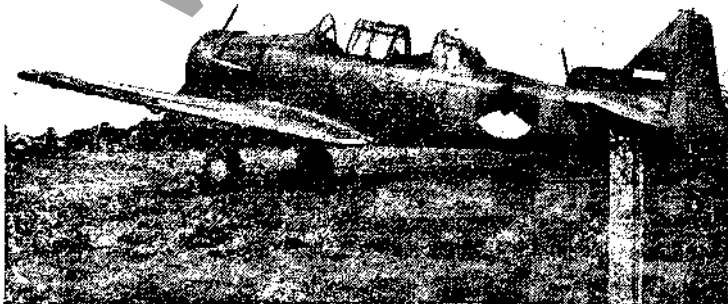
Wassenburg heeft zich steeds een bekwaam vakman en een hard werker getoond.

De ter aarde bestelling had plaats op 11 Juli op de begraafplaats Mangarai. De belangstelling was groot zoowel van Leger- als Marine-zijde.

Aan de groeve werd het woord gevoerd door het Hoofd van de Marine Voorlichtingsdienst, door Majoor Valk namens de Militaire Luchtvaart en door de Vloot- predikant.

## Tijdschriften.

Welfare M. L. heeft van de Nederlandsch Aankoop-commissie in de V.S. bericht ontvangen dat haar abonnementen zijn toegewezen voor een aantal Amerikaanse tijdschriften zoals Life, Saturday Evening Post, Fortune, Colliers, e.d. Zpdra deze tijdschriften hier arri- veeren zullen zij onderbet M. L.-personeel circuleeren.



Op de Nederlandsche vliegvelden: een Harvard-trainer van de Luchtstrijdkrachten.

# De bases op Sumatra.

(Van een spedaal verslaggever)

Een korte trip langs de bases op Sumatra is niet zo gek. In de eerste plaats ben je eens even uit Batavia weg en ten tweede is het goed, dal de mensehen in Balavia met eigen oogen zien wal de moeilijkheden zijn waarmee de mensehen op de basis te kampen hebben.

Dat deze moeilijkheden ondanks gebrekkige hulpmiddelen en tekort aan personeel overwonnen worden is gewoonlijk alleen aan insiders bekend en daarom mag het hier wel eens ruchtbaar gemaakt worden.

Neem b.v. Padang, waar de basiscommandant, de kapitein Outmans, feitelijk te weinig personeel heeft, maar waar de zaak toch loopt en waar ondanks alles de stemming prima is.

Deze goede stemming troffen we overigens op alle bases in Sumatra en de meeste knapen hebben er weinig zin in om b.v. terug geplaatst te worden naar Batavia. Het is natuurlijk altijd zoo, dat in een kleine gemeenschap, wat een basis is, men elkaar beter begrijpt dan in Batavia, dat men op een basis eikaars moeilijkheden beter kent, omdat men daar dagelijks veelal zelf mee in aanraking komt.

De moeilijkheden van het individu zijn daar voor het grootste deel gemeengoed en men heeft er weinig woorden nodig om elkaar aan het verstand te brengen, waar de schoen wringt.

De kapitein Wetters drukte het duidelijk uit, toen hij eenige oude vrienden van de B-25's in Palembang had gesproken, die hem uit vriendschap en uit erkentelijkheid voor zijn commando-schap destijds, eenige geschenken aanboden. Hij zei: „We hebben elkaar toen blijkbaar goed begrepen en de zaak liep”.

En dal goed begrijpen is er op de bases veelal wel bij en het zaakje loopt er ook.

En men ontkomt niet aan de indruk, dat daar buiten iets gefixeel wordt, waarop de M L. trots kan zijn, dat daar kerels aan het werk zijn, die er weinig over praten, maar doen.

## Onderscheiding.

Bij Koninklijk Besluit is aan den Soldaat der Militaire Luchtvaart Doki het Bronzen Kruis toegekend, wegens moedig gedrag bij de evacuatie van vrouwen en kinderen die door extremisten bedreigd werden op 3 en 8 October 1945, respectievelijk bij Rawah Bangke (Meester-Cornelis) en Tanah Tinggi (Batavia).

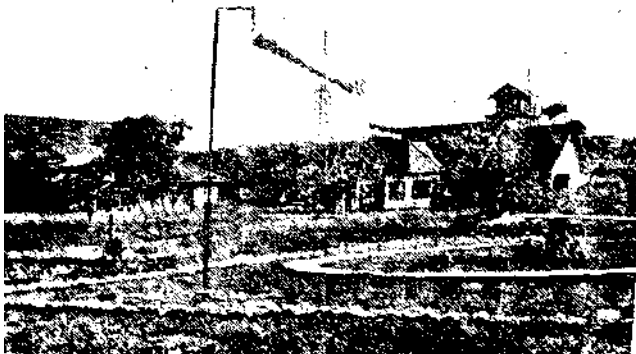
Voorts heeft de Soldaat Doki in den nacht van 2 op 3 Januari 1946, tijdens het ontzetten van het door extremisten aangevallen ziekenhuis Mater Dolorosa (Mr.- Cornelis) koelbloedig en moedig standgehouden tegen een naar aantal en bewapening veel sterkeren vijand, hetgeen er toe bijdroeg dat de aanval werd afgeslagen.

Tenslotte heeft hij op 1 April 1946 met een kleine groep militairen een bende welke in kampong Tjipi- nang Melajoc (Mr.-Corn.) een ons goedgezinden Indonesiër had vermoord, achtervolgd, en door uiterste krachtsinspanning en oordeelkundig optreden krachtig medegewerkt, met het resultaat dat de geheele bende levend kon worden gevangengenomen.

## 121 Squadron.

De Kapitein R. A. IX A u e in a e t droeg het Commando over hel 121ste Squadron over aan den Isfen Luitenant J. H. K n o o p, tol dusverre Onder-comman- dant van liet Squadron. Als Onder-commandant werd aangewezen de lste Luitenant W V. R a r t e l i n g s.

Kapiteii- Anemaet is thans ingedeelil op het Woofd- Uwartier M.I..



## Uns Foto-galerijtje:

Impressies van tic vlieg/fases:

1. Padang, met zijn mooie betonnen tuinen.
2. Semarang.
3. Laha-tower, Anthon. Pcnjoei. Koepang

## Typen in de M.L. III „Pa" Lok.

De vliegende bemanningen van de Eerste Vliegtuig-groep, Andir, kenden hem als „Pa Lok". Bij de Militaire Luchtvaart heeten vele menschen „Oom" of „Pa" en de Adjudant Paulinas Lok behoorde tot de categorie die Pa genoemd werd. Inderdaad waren de bemanningen van de Eerste Vliegtuiggroep over het algemeen nog jonge knapen, die best een Pa konden gebruiken, al was het alleen maar om ze een beetje te kalmeeren bij tijd en wijle en van Lok ging juist die rustige invloed uit welke men noodig had. Vooral op de oorlogsbasis van de Eer-

•ste Vliegtuiggroep in Borneo — die al voor het uitbreken van de vijandelijkheden geregeld bezet was — kon het soms vrij wild toegaan — v r ij wild alleen maar, hoor — en te midden van die woedende golven kon een rustpunt geen andere dan een goede uitwerking hebben.

Bij zijn superieuren heeft Lok steeds bekend gestaan als: „Kalm en bezadigd, met zeer veel gevoel voor hu- - mor. Raakt niet vlug uit zijn evenwicht".

Tegenwoordig is hij de Onderluitenant Lok, Chef van de Verbindingspost van het Hoofdkwartier der Militaire Luchtvaart. Dat is een waardige positie, passend bij een man, die zijn sporen verdiend heeft, maar er zijn dagen geweest toen Lok nog bezig was die sporen te verdienen, toen hij, niet zoo waardig, maar uitermate op zijn qui vive, als telegrafist in een Glenn Martin-bommen- werper zat, die boven de Japansche invasie-vloten vloog. Want hoewel hij het radio-station van Samarinda II „runde", zag hij er geen brood in aldoor op de grond te blijven en „Pa" ging mee op de stoutmoedige „raids" naar Miri en Kuching en hij kwam hierbij soms vreemd terecht, want bij zoo'n raid liepen de zaken niet altijd af zooals men het tevoren had bekeken.

Lok is niet van vandaag of gisteren in het leger van „Jan", in feite deed hij zijn intrede in deze organisatie in 1929, via de Koloniale Reserve te Nijmegen en nog in dat zelfde jaar kwam hij in Indië aan.

Van huis uit was hij electro-technisch instrumentmaker, een man van precisie en praktisch vernuft dus, want anders kan men geen electrotechnisch instrumentmaker worden, en die eigenschappen heeft hij in zijn lange militaire loopbaan nooit verforen of afgelegd. Hij is een militair van beroep en in het bloed, maar tegelijkertijd is hij toch steeds die man van precisie en praktisch vernuft, wat hem aanvankelijk een electro-technisch instrumentmaker deed worden, gebleven. Zijn vooropleiding voerde hem als vanzelf op de weg naar de Genie, waar hij jaren gediend heeft en vandaar naar de Militaire Luchtvaart, welker poort hij in 1933 binnentrad en waar hij na verloop van tijd luchtvaartradio-telegrafist werd.

In December 1939 werd Lok ingedeeld bij de Eerste Vliegtuig-groep op Andir en dit was een belangrijk oogenblik in zijn leven, zooals trouwens een indeeling bij deze groep Glenn Martin-bommenwerpers voor een ieder die er mee te r aken had, een belangrijk moment was, dat belangrijke .consequenties had.

Een der consequenties was de rimboe van Borneo, want daar was de oorlogsbasis van deze Groep en een andere consequentie was een roerige en opwindende episode in de eerste oorlogsmoanden: de roemrijke historie van Sam. II.

Tenslotte ging Sam. II ten onder, eervol en vechtend. Lok kon zich niet voorstellen, dat het nu afgelopen was en hij wilde met zijn radio, een soort „walkie-talkie", het bosch in om daar een leven van Avontuur en guerilla te gaan leiden. Het lot beschoor het anders en bracht hem op het laatste nippertje terug naar Java, waar de Eerste Vliegtuiggroep op Kali Djati gereorganiseerd werd.

Na Kali Djati volgden 3/2 jaar krijgsgevangenschap, welke echter noch de werkkraft, noch de geest en de



huraor van Lok hebben gebroken. Toen de 3/2 jaar om waren vond hij vele oude kameraden terug en vele oude kameraden vonden hem terug bij het 18de Squadron in Balik Papan, waar hij de gebroken draden van 1942 weer aanknoopte. Toen kwam er nog een periode Tjillitan en later het Vierde Kantoor van het Hoofdkwartier.

En daar zit hij, bescheiden als altijd, rustig en bezadigd, maar zijn oogen weerspiegelen de herinnering aan vele adembenemende avonturen.

En dit alles is gekristalliseerd in de Bronzen en Zilveren Medaille voor trouwen dienst.

### Verkeersleiding Kemajoran.

De Res. 1ste Luitenant J. C. H. L. Rottier werd belast met de functie van Hoofd der Verkeersleiding op het vliegveld Kemajoran.

### Menschen en Functies.

De 1ste Luitenant P. h. A. Ch. Benjamins werd eervol ontheven van de functie van Luitenant-Adjutant Lucosu Medan en overgeplaatst naar het 122ste Squadron, waar hij thans als Onder-commandant optreedt. De 1ste Luitenant F. Stumpff, die tot dusverre Onder-commandant van het 122ste was, is overgeplaatst naar het 20ste Squadron.

De Res. Kapitein H. J. A. C. Arens vertrok per Skymaster met groot verlof naar Holland, terwijl ook de Res. 1ste Luitenant Jhr. W. P. h. Barnart met groot verlof vertrok.

Majoor J. C. J. van Bortel vertrok met zijn gezin naar Nederland waar hij een functie zal bekleeden op het Directoraat L. S. K.

De Res. Kapitein C. G. van Houten werd bevorderd tot Res. Majoor.

De Luitenants A. Mollema en C. J. Stroosnijder vertrokken met ziekteverlof naar Nederland.

De Sergeant Enkelaar werd belast met de functie van Vliegverkeers-officier op 7 V.B.

# VLIEGEN IN VERVLOGEN DAGEN

*Demonstraties van Küller in Batavia.*

*Een lezer van „De Stuurkolom” gaf ons inzage van een nummer van „Het Nieuws van den Dag voor Ncd- Indie”. (toen nog onder hoofdredactie van Karet Wijbrands) van 4 Aug. 1911, waarin een verslag over de vliegdemostraties van den piloot Küller voorkwam, dat voor ons, „moderneren”, eenige aardige facetten heeft.  
Hier volgt het verslag:*

## BATAVIASCHE VLIEGWEEER.

Beginnt het vliegen den Batavia'schen mensehen nu alweer te vervelen? Men zou gisteren bijna tot die conclusie zijn gekomen. De opkomst van het publiek was, althans in het begin, verre van schitterend; later liep het wat beter aan, maar de groote belangstelling van de eerste dagen was er ditmaal toch niet. Enfin, niئر schien wordt die bewaard voor de laatste' dagen.

Te circa 5 uur verschenen de Goüverneur-Generaal en Mevrouw Idenburg, en al zeer spoedig daarna werd de vliegmaschine naar buiten gerold. Een paar maal werd de motor<sup>1</sup> geprobeerd en daar ging Küller weer: steeds sneller rijdende over het gras, in wonderbaar evenwicht, en dan de altijd enorme sensatie, dat het zoo zware, stevige gevaarte der aeroplane zich los- maakt van den gr-ond, dat het stijgt en zwiert, lichtelijk ■ schommelend onder de veréénde werking van den wind en de schroef.

Ook ditmaal scheen het ons toe dat de .motor niet geregeld werkte; het gonzen was niet geheel gelijkmatig, er waren periöden in, terwijl er af en toe een puf rook te zien was, een bewijs dat een der cylinders cene ontploffing oversloeg.

Wij blijven bij onze meening dat dit een gevolg is van het gebruik van minder geschikte smeermiddelen. Wel is waar werd ons medegedeeld dat het gebruik van de (plantaardige) djarak-olie wordt voorgeschre- vun, maar dan schijnt ons dit voorschrift minder goed toe. Plantaardige olie wordt door de groote hitte (welke in den motor heerscht door de ontzettend snelle opvolging der ontploffingen), ontleed; er vormen zich plantenzuren en de olie gaat voorts korsten, vooral op de bougies

Dat goede minerale olie niet geschikt zou zijn voor het smeren" van een dergelijken sne.l-draaiende motor, zooals ons gezegd werd, moeten wij ook beslist tegenspreken. Wij hebben een paar Laval-stoomturbines gezien, die niet minder dan 11.000 omwentelingen per minuut maakten; de as voor het overbrengten van 100 paardekrachten was-niet veel dikker dan een potlood en de smering van de lagers waarin die as liep, ver- eischte derhalve de uiterste zorg. Ook de kamwielen waarmede die turbine aan een dynamo was gekoppeld, en waardoor het aantal omwentelingen tot 1100 per minuut werd gereduceerd, moesten uit den aard der, /aak zeer zorgvuldig gesmeerd worden. Welnu, voor die machine word uitsluitend minerale olie gebezigd, en zij draaide niet 10 minuten om dan weer gedurende een uur te moeten worden nagezien, — zooals met den motor van Küller tot dusver voortdurend noodig is geweest, — maar zij draaide van 'avonds tot 's morgens, dagen achtereen.

liet zou dan ook o. i. de moeite wel loonen, eens een proef te nemen, des morgens bijvoorbeeld, met eene andere smering, en dan den motor eens een uur achtereen te laten werken. Daarna kon men de bougies eens nazien. Thans geeft het tien minuten vliegen en daarna altijd weer langdurig peutenen aan den motor een idee van liefhebberen, van probeeren.

De enorme kunst en vaardigheid van Küller zelf wordt o. i. daardoor een beetje gehandicapt.

Hoe hel zij, gedurende de vluchten zelf denkt niemand aan zulke dingen; iedereen is dan in spanning, en

vol bewondering voor de prachtige zwenkingen, voor de sierlijke en absoluut zekere wijze waarmede Kiiller zijn werktuig beheerscht.

Gedurende de pauze tusschen' de eerste en de tweede vlucht bereikte ons, pers-menschen, die op de hooge voor de verslaggevers gereserveerde tribune, — in de wandeling „de duiventil” genaamd, — de prestaties van den aviateur volgden: de vlucht mare dat een dame mede op zou stijgen. I

Er stond een kleine consternatie en alle beschik-, bare kijkers werden gericht op de dames die in de omgeving van de loods vertoefden. Welke zou de uit- 'Verkorene zijn? Een dame i(j) een fraai rose-zijden toilet werd als de moedige luchtbaanbreekster gedoodverfd, hoewel een andere élegante in een résedakleurig empire-costuum, die juist tal van handen drukte, ook eenige stemmen oji zich vereenigde.

Maar het nieuwsgierige publiek wikte en Küller beschikte!

De aviateur steeg weder alleen op. Een lucht-celiba- tair!

Na het decolleeren volgden eenige rondjes op betrekkelijk geringe hoogte, maar aan de overzijde van de aerodrome dreef de vliegman zijn „Autoinette” naar boven, schijnbaar langs de vuurroode, groote zonneshijf, die juist wegzakte achter de zacht-getinte wolken, waartegen het stilhouet der aeroplane scherp afstak.

En daar, tegen die achtergrond van rose, goud-om- rande wolken, coquetteerde Küller met zijn machine, zooals een goed ruiter, die zich bewonderd weet, dat doet met een schoolpaard.

Daar beschreef hij achten en krullen, daalde snel in scherpe bocht, om een seconde later weder pijlsnel opwaarts te vliegen en toonde een bravoure als wij nog niet van hem hadden gezien.

Het heele publiek staarde hem na en volgde het sierlijke wenden en zweven in ademlooze stilte. Het was een prachtige demonstratie van hetgeen een geoefend vlieger, die zich thuis voelc op zijn machine, vermag.

Oogenblikken die men niet vergeet!

De duisternis begon reeds snel te vallen, toen te omstreeks half zeven, na afloop van de tweede vlucht, de bekende vuurpijl meldde dat het vliegen voor dien dag was geëindigd.

De Gouverneur-üeneraal had het veld reeds een half uurtje vroeger verlaten, de extra-trein wachtte hem ".

## Keuken Tjililitan.

Op 17 Juli werd op 1 V. B. Tjililitan de nieuwe basiskeuken geopend. Dit beteekent een belangrijke verbetering der outillage van deze vliegbasis. Tot dusverre, had men zich moeten helpen met een oude loods, op primitieve wijze ingericht, welke echter nauwelijks de naam keuken verdiende. Thans beschikt men over een nieuw gebouw dat tegen de scherpste critiek bestand is, en waar het voedsel volgens moderne methoden bereid wordt. Zeer veel aandacht is besteed aan de hygiëne.

De opening van de nieuwe keuken, welke de geheele basis van voedsel kan voorzien, ging met een kleine feestelijkheid gepaard, bestaande uit een gemeenschappelijke maaltijd voor het personeel van de basis en de daar gestationeerde squadrons, aangevuld met enkele genoodigden.

De Verplegings-officier van 1 V. B , de Ouder-luite- unnt II. E. N. M. van 't E r v e , verdient meer dan een enkel woord van lof voor het resultaat van zijn initiatief en arbeid. Hij heeft de basis ongetwijfeld een belangrijke dienst bewezen.

# DE DIENSTEN DER M.L.

## }} Verbindingen (I)

*Daar zit ik dan met potlood en papier in, mijn hand naar buiten te staren, terwijl allerlei zinnen door mijn hoofd dwarrelen, zinnen waarmede ik denk dit verhaal te moeten aanvangen. Bij al deze piekerans en al kauwende op het stompe einde van mijn potlood, kwamen mij twee gezegden voor den geest. Het Hollandsche, oerdegelijke: „Goede wijn behoeft geen krans” en het Duitsche, cynische: „Bescheidenheit ist eine Zier, aber weiter kommt man ohne ihr”. Zooals bij zoovele uitersten het geval is, beide bevatten waarheid.*

Het zal dus mijn taak zijn om aan de eene kant elke schijn van overdrijving te vermijden, doch aan de andere kant ook niet te kort te schieten in mijn verplichtingen tegenover het lagere personeel. Immers zij zijn het, die

— U permitteert mij de ietwat onparlementaire uitdrukking — het vuiltje hebben opgeknapt en nog opknappen.

Om te trachten U een indruk te geven wat de Verbindingsdienst heeft gepresteerd en welke taak haar momenteel op de schouders is gelegd, zal ik een indeeling maken in twee perioden, de eerste aanvengende met de capitulatie van Japan tot Nov. 1946, de maand, waarin het Engelsche Commando aan de Nederlanders werd overgedragen en de tweede periode van Nov. 1946 t/m heden.

### 1e Periode.

Als gevolg van de maatregel, dat, ondanks de onvoorwaardelijke capitulatie van Japan, aan de ex-krijgsgevangenen in den aanvang geen bewegingsvrijheid werd toegekend, kon eerst ca. 10 Sept. de Nederlandsche Rapwi vertegenwoordiger, de Res. Kapt. Vlr. Wnr. Arens, een kern van M. L.-krachten om zich heen verzamelen, teneinde een begin te maken met het organiseren van een gronddienst ten behoeve van het luchtverkeer. Een personeelsverdeling vond plaats over Kemajoran, Andir en Semarang. Als eerste mijlpaal op de ingeslagen weg kwam op 18 Sept. 1945 kemajoran na een stilzwijgen van 3J4 jaar wederom als vanouds met zijn roepletters p o a in de lucht.

Men moest zich behelpen met aanwezig Japansch materiaal, uiteraard alleen voorzien van Japansche hiëro-glyphen, die voor ons abracadabra waren. Het nog aanwezige Japansche radiopersoneel moest ons met handen en voeten duidelijk maken wat, deze hiëroglyphen betekenden en wat er alzoo aan het materieel nog ontbrak. Wonderbaarlijk hoezeer men met gebaren elkaar nog wat wijs kan maken. Dank zij de activiteit van het 18e Squadron te Balikpapan en de Marine (ex-krijgsgevangenen) te Soerabaja, waren op 25 September in de lucht Kemajoran, Balikpapan en Andir, terwijl Soerabaja en Semarang spoedig daaro' volgden. De eerste steen was gelegd met een mankraent van ca 25 op Java.

Echter werd deze steen al spoedig weer gedeeltelijk vernield. De zich steeds meer vijandig uitende Indonesische propaganda was oorzaak, dat de opgezweepte bevolking tot geweld overging. Te Kemajoran behoefde alleen van de wapens gebruik te worden gemaakt om de bevolking verder schade veroorzakend optreden te beletten. Andir werd echter geheel bezet, waardoor het vandalisme der bevolking vrij spel had, met als gevolg, dat veel radiomaterieel en meetapparatuur werd vernield. In Semarang was de toestand critiek. De vliegveldbezetting werd zelfs gevangen genomen en hun leven was dan ook niet van gevaar ontbloot. Het was aan het moedig optreden van aanvankelijk ongewapende Jappen te danken, dat men den toestand weer geheel meester werd. Bij terugkomst op het vliegveld bleek echter het radiomaterieel verdwenen te zijn. Niet ontmoedigd toog men

aan het werk om de geleden schade te herstellen, doch nu staken de Engelschen in zooverre een spaak in het wiel, dat werd beslist, dat zij de grondorganisatie verder op zich zouden nemen. Kemajoran, Semarang en Soerabaja kregen ieder hun Staging Post. Alleen Bandoeng bleef Nederlandsch onder supervisie van de Engelschen. In Balikpapan mocht het Hollandsche station blijven bestaan naast de Engelsche organisatie. Het verbindingspersoneel en materieel van Kemajoran werd overgebracht naar Tjililitan. Tjililitan onder commando van den Kapt. Timmer werd voorshands het Verbindingscentrum van de M. L.

De Rapwi had zich intussen als organisatie dermate ontwikkeld, dat de noodzaak werd gevoeld om over eigen radioverbindingen te kunnen beschikken. De P. T. T.-kanalen konden niet of onvoldoende in de behoeften voorzien. Een beroep werd gedaan op de M. L. Het Rapwi centrum Batavia kreeg zijn rechtstreeksche verbinding met Bandoeng, Semarang, Soerabaja en Tjililitan.

Tjililitan opende een verbinding met Singapore en Bangkok. Waar te Singapore de res. kapt. Gerritsen een radiocentrum had opgericht, dat verbinding onderhield met Medan, Palembang, Padatig, Pontianak en Parempa, kwamen deze gebieden dus ook binnen bereik van de Rapwi op Java. Van de verbinding met Singapore en Bangkok werd ook door de P. T. T. gebruik gemaakt voor verzending van familie- en regeeringstelegrammen, welk verkeer voornamelijk 's nachts werd afgewikkeld. Deze organisatie werd eerst 15 Mei 1946 opgeheven, toen de P. T. T. bij machte was het verkeer op te vangen. Alleen de verbinding met Bangkok bleef nog 3 maanden langer gehandhaafd.

Welk een groot nut deze verbindingen voor de gehele Europeesche gemeenschap hebben afgeworpen, kan het best worden weergegeven door de uitspraak der toenmalige Rapwileiders, dat zonder deze hulp van de Verbindingsdienst M. L. de prestaties van de Rapwi geen 50% zouden hebben bedragen van hetgeen bereikt werd. Enkele cijfers mogen hier worden vermeld. In 6 mnd. tijd werden met Singapore ca 20.000 tgm van gemiddeld 15 a 20 woorden verwerkt. Hiervan waren 12.000 Rapwi-, 6000 regeerings- en 2000 particuliere telegrammen.

Met Bangkok bedroeg dit aantal in 9 maanden 14.000 tgm.

Dit werk werd hoofdzakelijk verricht door ex-geïnterneerden en ex-krijgsgevangenen, die onder zeer deprimierende omstandigheden hun plicht vervulden.

Velen werden gehandicapt door het alles beheerschen- de verlangen hun gezin of familie eindelijk eens terug te mogen zien. Sommigen verkeerden zelfs nog in de onzekerheid of echtgenoot en kinderen nog wel in Leven waren.

Een saluut aan hen, die onder deze moeilijke omstandigheden trouw op hun post zijn gebleven.

### Centralisatie.

Eind October 1945 werd te Batavia de grondslag gelegd voor een meer gecentraliseerd Commando der M.L., uit welke organisatie het Hoofdkwartier M. L. werd geboren. Ook de Verbindingsdienst kon toen vanuit dit centrum gedirigeerd worden, hetgeen hard noodig was om orde te scheppen in de chaos van eigenmachtig opgerichte radiostations, die niet of althans minder noodzakelijk waren.

Eind Februari 1946 trokken de Australiërs zich terug uit het Groote Oosten (behalve Morotai), zoodat Makassar, Koepang, Hollandia, Ambon, Merauke en Biak moesten worden bezet. Welk een puzzles hierdoor ontstonden ten aanzien van het personeelsvraagstuk be-

( (Vervolg pag. 15)

# LUCHTV AART HISTORIE

*George Cayley, uitvinder van de „Aeroplane“.*

*(door onzen geschiedkundigen medewerker)*

*W'ele namen uit de geschiedenis der luchtvaart zijn gemeengoed geworden en algemeen in het geheugen blijven hangen. Meestal zijn dat de namen van beroemde vliegers uit de pioniers-periode, van recordhouders en soms van enkele' constructeurs.*

Tal van groote figuren uit de luchtvaart die in hun dagen belangrijke bijdragen hebben geleverd tot de ontwikkeling, waarvan wij thans profiteren, zijn in het vergeetboek geraakt. Het viel ons onlangs op dat, onder de jongere generatie M. L.-'ers en L. S. K.-'ers de naam Bleriot b.v. een klank zonder inhoud is. Toch was deze naam eens op aller lippen en met rede, want Bleriot heeft met zijn vlucht over t'iet Kanaal de luchtvaart een krachtige — vooral psychologische — duw naar voren gegeven.

Wanneer zelfs dergelijke figuren uit de herinnering verdwijnen, dan behoeft men zich niet te verbazen dat het huidige geslacht van anderen, die eerder leefden en minder spectaculair werk verrichtten, zelfs nooit gehoord heeft.

Wie onder ons zal teekenen van opwinding vertoonen wanneer men da naam George Cayley hoort noemen? En toch was George Cayley een figuur in de luchtvaart wiens pionierswerk verdisconteerd zit in de schitterende, blinkende verkeersvliegtuigen en de venijnige oorlogs- kisten, waarin wij heden ten dage rondvliegen. Hij wordt algemeen als de werkelijke uitvinder beschouwd van het vliegtuig zwaarder dan de lucht, van het type met vaste draagvlakken of wel aeroplane en zij die het weten kunnen noemen hem een genie van hetzelfde kaliber als James Watt en George Stepienson.

Hij was een groot theoreticus, maar hij was tevens in staat om zijn uitvindingen nadat zij op papier waren vastgelegd in de ruimte te realiseeren. Zijn ontwerpen van aeroplanes hadden merkwaardig juiste proporties en logische dimensies. Dit verdient des te meer bewondering wanneer men weet, dat George Cayley leefde van 1773 tot 1857, en zijn belangrijkste werk deed in de eerste decennia van de 19de eeuw.

Reeds in 1796 experimenteerde hij met een kleine hélieoptère en tot het einde van zijn dagen bleef hij zich interesseeren voor het vraagstuk van het vliegen met door menschen gebouwde apparaten.

Zijn kapitale arbeid ligt vastgelegd in drie belangrijke geschriften: een artikel verschenen in „Nicholsons Journal of Philosophy" in 1809 en 1810, een artikel in „Philosophical Magazine" in 1816 en 1817 en een in het „Mechanics Magazine" in 1837 en nog eens in 1843.

In zijn geschriften geeft hij een zeer besliste en heldere uiteenzetting van het principe van de aeroplane. Hij uit hierbij zijn overtuiging dat voor de menschelijke vlucht minder vermogen noodig is dan men in die tijd placht te denken. Verder stelt hij, zich scherp te weer tegen het idee van de slaande vleugels. Dit idee heeft, zooals men zich wel zal herinneren, zeer lang als een spookbeeld door de luchtvaart gewaard. Oorspronkelijk was het te begrijpen, dat men voor het verwezenlijken van de menschelijke vlucht, de vlucht der vogels trachtte te copieeren en dus naar slaande vleugels zocht. Maar die pioniers die niet tot de fantasten behoorden maar tot de serieuze wetenschappelijke onderzoekers, zagen spoedig in dat een principe dat schitterend werkt in een levend organisme niet altijd geschikt is voor mechanische nabootsing en dat men dus het probleem der menschelijke vlucht door middel van werktuigen, langs andere lijnen diende op te lossen.

Cayley stelde vast, dat het geheelé probleem besloten ligt in de volgende formule:

*Een dragend oppervlak te construeeren van een gegeven gewicht, voortgedreven door een kracht welke voldoende is om de luchtweerstand te overwinnen.*

Reeds eerder had hij proeven genomen op aërodynamisch gebied met vlakken bevestigd aan ronddraaiende stokken. Hij hernieuwde deze proeven en bestudeerde de hoeken van inval welke het gunstigst schenen te zijn. Reeds toen kwam hij tot de ontdekking dat gebogen oppervlakken een beter rendement geven dan platte vlakken. Voorts ontwikkelde hij het principe van fyét hoogteen richtings-roer en van de schuin oplopende vleugels (die dus in voorraanzicht een lichte V-vorm hebben) voor een beter evenwicht.

Voor de voortstuwing van de aeroplane zag hij twee mogelijkheden: ten eerste, *klappen* die als roeispanen heen en weer zouden slaan en ten tweede een schroef of propeller welke snel zou rondraaien.

Als krachtbron dacht hij aan een lichte stoommachine, dan wel een lichte'gasmotor, waarvan de prototypen in die dagen reeds ontwikkeld werden.

Kortom, ongeveer een eeuw voordat menschen voor het eerst vlogen in aeroplanes, had Cayley de aeroplane en haar principes reeds vrij volledig gedeclareerd.

In 1810 ontwikkelde hij de theorie dat tweedekkers beter waren dan eendekkers omdat zij sterker van constructie gemaakt konden worden.

In het licht van de toenmalige kennis van materialen en hun sterkte was deze theorie een zeer juiste. Voorts wees hij toen reeds op de noodzaak de voorwaartsche luchtweerstand te verminderen door beperking van uitstekende deelen en door een juiste aërodynamische vorm.

Cayley, die zooals gezegd, niet slechts een theoreticus doch ook man van praktische proefnemingen was, ontwierp in 1809 een glijvliegtuig, dat gebruikt zou kunnen worden zoowel met als zonder bestuurder aan boord.

De proeven met dit toestel — zonder inzittende — verliepen zeer succesvol. Bij talrijke^ gelegenheden gleeed het apparaat sierlijk van een heuveltop en Cayley kwam tenslotte op het idee zijn koetsier te laten meevliegen. Deze man greep de kans om onsterfelijk te worden echter niet aan en zeide, dat hij liever op de grond bleef.

In 1843 ontwierp Cayley een combinatie van aeroplane en hélieoptère.

Dit toestel had horizontale schroeven, welke voor de opstijging moesten zorgen. De bedoeling was dat een verticale propeller het toestel een voorwaartsche beweging zou geven zoodra het de gewenschte hoogte had bereikt terwijl de horizontale schroeven tegelijkertijd tot stilstand zouden worden gebracht en verder dienst zouden doen als gewone draagvlakken, als bij een aeroplane.

Tot het jaar van zijn dood (1857) bleef Cayley zich bezig houden met de vraagstukken der luchtvaart. Het is moeilijk zijn arbeid op de juiste waarde te schatten, doch dat deze waarde groot geweest is, kan zonder meer aangenomen worden.

## *Vliegveld Mclriropoeng.*

De Sergeant-Majoor J. H o o g e v e e n is aangewezen als beheerder van het uitwijkterrein Malimpoeng (Pare). Zij die met hem wensehen te correspondeeren dienen hun post te zenden via den Commandant van 10 VB.

## *L. S. K.-ers naar Holland.*

Op 11 Juli vertrok met het schip „Zuiderkruis" wederom een contingent L. S. K.-personeel naar Nederland, waar het gedemobiliseerd zal worden. Het contingent werd uitgeleide gedaan door Kolonel de Broekert, en zijn Staf. Bij het vertrek van het schip speelde de kapel van het K. N. I. L. het Wilhelmus.

Eerder in de maand vertrok de „Kota Inten", eveneens met een contingent L. S. K aan boord.

# SPORT WIJ ONTMOETEN Lt. KNOOP „ENTHOUSIASME GENOEG, DOCH TE WEINIG SPEELGELEGENHEID”.

fWi72 onzen Sport-medewerker)

## VÓÓR DE ONTMOETING

*Op één van de keren dat we 'ns nieuwsgierig aan kwamen wippen om te kijken of de „Stuurkolom” nog niet ivo.\*? gearriveerd, we inderdaad de Stuurkolom troffen en vol vuur zochten naar de sportpagina kwam de hoofdredacteur met de opmerking: „Zeg, het is nu wel aardig om uitvoerig over zoo'n voetbalwedstrijd te schrijven!” maar per slot zijn deze wedstrijden niet van zodanig belang dat je daar iedere keer onze sport- kolommen mee kunt vullen”.*

We keken de spreker 'ns lacfiend aan en vertelden liem geruststellend dat het helemaal niet in de bedoeling lag om de lezers van de Stuurkolom iedere maand te tracteren op een voetbalverslag en dat we overtuigd waren, dat éénmaal deze kost gegeten meer dan voldoende was om er een heel jaar over te zwijgen. Hij glunderde daarop tot en met en we namen meteen de kans waar om er wat verder op door te borduren.

„Zou U het niet aardig vinden als we voor de komende maanden de bekende M. L.-sportfiguren 'ns aan het woord lieten? Er bestaat bij de M. L. vrijwel voor iedere sport belangstelling. Voetbal is wel het meest populair, maar tennis, hockey, zwemmen, boksen, schermen, athletiek, krachtsport, tafeltennis, badminton, volleybal!, basketball, baseball, cricket, enz. enz. voor ieder van deze sporten bestaat natuurlijk eveneens belangstelling, de een wat meer als de ander, dat spreekt vanzelf. Als we dus de meest bekende figuur van iedere sport 'ns onder de loupe kunnen nemen en hem op z'n eigen manier iets kunnen laten vertellen over z'n geliefkoosde sport, dan geloven we dat we voor de eerste maanden van 'n aardige rubriek verzekerd kunnen zijn”.

„Wel, dat is nog niet zoo'n gek idee jongen, dat is inderdaad wel voor elkaar te boksen”, gaf toen de hoofd-redacteur ten antwoord.

„We zouden kunnen beginnen met tennis, want ik meen dat daar na voetbal, wel de meeste belangstelling voor bestaat. Wellicht zit er hier in Batavia iemand, die van kindsaf op de tennisbaan heeft gestaan, talrijke ervaringen in binnen- en buitenland heeft opgedaan en onze lezers iets interessants zou kunnen vertellen”.

„Waarachtig, dat is zo”. Bij dit gezegde begon zijn hele gezicht te glunderen. Kent U hem als hij glundert? Is werkelijk de moeite waard! We wisten in ieder geval dat we op de goede weg waren, vooral toen hij geheimzinnig in een laatje dook en er tussen één aantal papieren in een grote map een tekening opdreepte, die we in één woord „jippech!!” vonden. „Dat is Knoop, onze meest bekende tennisser. Die zal heus wel bereid zijn om ons iets te vertellen over z'n tennis-ervaringen en deze tekening is zee geschikt te clicheren, zodat we het eigenlijk niet beter kunnen treffen”.

„Goed, best, als we dan in de loop van deze maand 'ns met deze tennisbewonderaar kunnen praten, dan zijn we al 'n end óp streek”.

„Prachtig, dat doen we, zeg maar wanneer?”

Tja, ..... en de datum van de tocht naar Tjillilitan werd bepaald, moest later nog 'ns bepaald worden, omdat er iets tussen was gekomen, maar op 'n goede dag zaten we dan toch in des hoofdredacteurs jeep en snorden over Batavia's boulevards, over de „gladde” buitenwegen, tot we eindelijk op Tjillilitan arriveerden vol bewondering over het drukke gedoe, de vele piper cups, en wat we 'n de gauwigheid nog meer konden ontdekken.

„Nu moet je oppassen”, zei hij geheimzinnig, „want hier wordt meteen geschoten!”

„Nee toch, ik ben anders van kalme ouders en zéér koelbloedig!” We lachten en klommen de trap op waarna we verzeild raakten in een lange gang met velerlei vertrekkers. In een daarvan moest Lt. Knoop zich schuil houden. In het midden bevond zich echter een hoekje met gezellige koffiedrinkers en daarbij bevond zich de persoon in kwestie.

## Zes jaai oud en reeds op de tennisbaan-

Nadat we kennis hadden gemaakt en rustig tegenover elkaar zaten, het doel van de komst bekend hadden gemaakt en we de verzekering hadden gegeven het vooral niet te bont te maken, stak Lt. Knoop van wal.

„Ik was al zeer jong op de tennisbaan. We woonden in Poerwokerto in de Residentie van Banjoemas. De omstandigheden werkten dit in de hand, daar mijn ouders als ze een partijtje gingen tennissen, en dat gebeurde nogal veel, mij meenamen. Als een van de twee, 'n rustig momentje had dan bemoeiden ze zich wel met zoonlief maar anders moest ik maar zien hoe ik m'n tijd zoek bracht. Ik verveelde me echter geen moment en vond het eert leuk spel dat mé toen al interesseerde.

Ik was zes jaar toen ik 'n paar slaghoutjes had laten maken waarmee ik probeerde te slaan. Ik moest het grijpvermogen i'ets verder dan het steeltje aanwenden, omdat ik anders met 'geen mogelijkheid de bal weg kon

\* krijgen. Ik speelde toen zeer parmantig met de ballenjongens en hield er ook veel van om tegen een muurtje te slaan om zodoende de bal onder controle te houden.

Toen ik tien jaar was gingen mijn ouders al een beetje met mij spelen. Ze leerden me al veel, maar m'n eerste serieuze tennisstraining kreeg ik van de toenmalige 17-jarige Java-kampioen Kho Sin Kie, die bij ons in de buurt woonde. Op 12-jarige leeftijd speelde ik reeds regelmatig met de grote mensen mee en wist 'n middelmatig speler of speelster reeds te slaan”.

## Naai Dordrecht op de H. B. S.

„De volgende highline was wel mijn vertrek naar Nederland waar ik in Dordrecht kwam te wonen en daar de H. B. S. bezocht”, zo vervolgde de Lt. Knoop. „Ik speelde daar direct mee in de zomer-competitie van Dordrecht. Dat was 2e klas Ned. Tennis Bond. Dat zelfde jaar deed ik mee aan de jeugd kampioenschappen van het district Rotterdam en won daar mijn le kampioenschap. De leeftijden van de deelnemers gingen daar tot 16 jaar, zodat ik met m'n 13 jaar wel in de kijkt. liep. Ik voelde dan ook wel, dat er iets goeds uit kon groeien en in m'n hart had ik heimelijk het verlangen om beroepstennisser' te worden. Ik kon mijn moeder in die dagen niet meer de stuipen op het lijf jagen dan te zeggen dat ik beroepstennisser wilde worden. Doch zover is het niet gekomen. De jaren hebben me doen inzien, dat het toch veel mooier lijkt dan het in werkelijkheid is en daarom besloot ik officier te worden.

Ik werd na die overwinning te Rotterdam uitgezonden naar de Ned. Jeugdkampioenschappen te Apeldoorn waar de leeftijdsgrens tot 15 jaar ging. Ik was daar de jongste en kon tegen dat spel nog niet op. Ik verhuisde naar Haarlem en ben daar gebleven tot 1937. In die tijd speelde ik steeds in „Haarlem” welke vereniging uitkwam in de le klas van de Ned. Tennis Bond. Ik was 15 jaar toen ik opgenomen werd in het eerste team van deze vereniging. In die tijd werd ik getraind door een officiële trainer van de Ned. Tennis Bond, de Duitscher Najuch.

Deze trainde jonge veelbelovende spelers, die mogelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor het soelen van Davis cup wedstrijden e.d. Al die jaren heb ik het in Apeldoorn wel kunnen brengen tot de finale,



maar helaas nooit tot het kampioenschap. Wel, scheelde het maar weinig. In de partij tegen Robby Brauw, welke de beslissing kon brengen stond ik met 5 — 3 voor en forty-love in de finale-set. Toch verloor ik nog. Dat was erg jammer, maar U weet wel dat bij tennis meer komt kijken dan alleen maar goed te kunnen spelen”.

### *Naar de K. M. A. te Breda.*

„Toen ik na afloop van de H. B. S.-tijd besloten had officier te worden, kwam de volgende highline, doch een highline welke niets met tennis uit te staan heeft. Het tennissen was voor mij vrijwel afgelopen. Zeker, we konden nog wel 'ns een partijtje spelen, maar het leven op de K. M. was dermate intensief dat er voor serieuze training 'geen tijd overbleef. Het ging met het tennissen steeds bergafwaarts en sinds die tijd is het nooit meer geworden wat het geweest is. Ik heb er eerst wel spijt van gehad, want ik voelde me erg verknocht aan dit mooie spel, maar per slot van rekening heb je te kiezen of te delen. Er komt 1111 eenmaal een moment in het leven dat je moet zeggen, nu ga ik dit doen en neem het andere nog als een liefhebberijtje. Ik heb toen gekozen en heb me over mijn spijt en teleurstelling heen knnen zetten. Zo is het gegaan”.

Er volgde na deze ontboezemingen even een pauze, welke we gebruikten om onze koffie die al die tijd gereed had gestaan naar binnen te doen glijden. Dan waagden we het te vragen: „Het is natuurlijk aardig om te weten hoe U over het spel zelf denkt, niet alleen als spel, inaar ook ten opzichte van tafeltennis, dat er wel iels gemeen mee heeft en- tevens ten opzichte van ile M. L. in het bijzonder”.

„Ja, dat is niet zo eenvoudig”, luidde het antwoord sponlaaii, „Tafeltennis heb ik ook veel gedaan, dóch je kunt jezelf daarin niet zo geheel uitleven. Voor tennis is kracht nodig, enorme snelle reacties, onuitputtelijke vechtlust, onaantastbaar moreel en vooral een weergaloze techniek.

Tafeltennis heeft dit alles in veel mindere mate en bevredigt daarom iemand die het goede tennis reeds heeft gespeeld niet meer. liet is echter een aardig spel dat zeer zeker zijn weg wel zal vinden en waarvoor steeds grotere belangstelling komt, omdat de mnteriaal- kwestie niet zo moeilijk is op te lossen. Het is juist deze

materiaalvestie dit\* de M, thans de grootste zorgen baart. Met is praktisch niet mogelijk aan ieder liefhebber gelegenheid te geven om regelmatig te spelen. Enthousiasme genoegd, doch te weinig speelgelegen- leid! Probeer maar 'ns een baan te huren.

Dat kost ons thans drie honderd gulden in de maand. Dat kunnen wij niet betalen. We zijn dus aangewezen op de speelgelegenheid die we krijgen van de tennis- pool, waarin alle banen zijn geïnvesteerd welke thans bespeelbaar zijn in Batavia. Ik mag niet zeggen dat we slecht bedeed zijn, maar het is onvoldoende om aan de vraag te kunnen voldoen en ik vrees dat we voorlopig nog wel aan deze regeling vast zullen zitten, omdat de prijzen van materiaal en banen niet in ons bereik liggen. We moeten in de toekomst naar eigen banen, eigen bevoorrading van ballen, enz. eerst dan kunnen we onze mensen bieden wat ze- wensen. Thans speelt ieder als hij de kans krijgt, ook al is het op het heetst van de dag. U voelt weNdat dit geen ideale toestand is”.

„Inderdaad valt hier nog veel te wensen”, beaamden we. „Is er verder nog\* iets wat U van belang acht voor onze lezers?”

„Ik geloof wel dat ik aaii het einde ben van m'n relaas”, was het antwoord.

„Mogen we U dan hartelijk dank zeggen namens de lezers voor dit aangename onderhoud”.

Met deze woorden namen we afscheid van de Lt. Knoop en zochten de hoofdredacteur weer op, die in de koffietent aan de praat was gehouden en zeker deze feis niet onbenut heeft gelaten om ook iets voor de Stuurkolom aan de weet te komen, doch dat hebben we hem wijselijk maar niet gevraagd. Wel hebben we hem verteld dat er niet geschoten is geworden .....

(Vervolg van pag. 12)

hoeft geen nadere uitleg. Om die reden werd dan ook sterk aangedrongen om spoed te betrachten met de aanvang van de opleiding te Andir. Heiaas kon geen overeenstemming worden verkregen met de hogere leiding ten aanzien van de toe te kennen prioriteit dezer aangelegenheid. Het is te danken aan de daadkracht van den res. kapt Rodenburg, die Bandoeng en Tjimahi naar lesmateriaal afsnuffelde met een speurzinz, die een politiehond hem niet zou hebben verbeterd; dat ondanks de gerezen moeilijkheden 15 Maart 1946 met de eerste opleiding een aanvang kon worden gemaakt. Niet vergeten mag worden dat de goodwill van de Engelsche mate- riëldienst daarbij een belangrijke hulp heeft verleend. Uit deze eerste opleiding werd de latere R. O. S. geboren.

Ook werd te Andir begonnen met een radio-werkplaats (thans R. R. A.). Uiteraard had deze werkplaats in den aanvang met een groot tekort aan personeel en materieel te kampen.

Teneinde de grond-organisatie te kunnen aanpassen aan de moderne eischen van het luchtverkeer, werd in samenwerking met de Marine en de civiele instanties de Tijdelijke Radio Advies Commissie opgericht om de te stellen eischen voor wat betreft de radio-uitrusting van vliegvelden officieel vast te leggen en een werkplan voor de uitvoering daarVan op te maken.

Meteo en A. T. C. werden mede in beschouwing genomen en vertegenwoordigd, zoodat reeds tevens een aanvang kon worden gemaakt met het doen uitgaan van voorschriften ten aanzien van de veiligheid van het luchtverkeer. In October en November 1946 werden van de Engelschen overgenomen Soerabaja, (door de Marine), Semarang, Kemajoran, Palembang, Padang en Medan. Een behoorlijke verzwareing derhalve van onze taak. Toen dan ook in November 1946 de officieele overdracht van hel gezag plaats vond, kon met gepaste trots worden geconstateerd, dat ondanks alle, schier onoverkomenlijke moeilijkheden, er een grond-organisa- tie bestond, waaraan weliswaar nog veel te verbeteren viel, doch welke toch een voldoende hecht fundament vormde om de opbouw daarop te kunnen voortzetten.

(Wordt vervolgd)



Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia

**Algemeene Directie:**

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

Redacteur:

Res. Kapt. Wrn. K. Akkerman Redactie-adres:

Koningsplein W. No. 8, feleij. 558 ALLE AUTEURSRECHTEN

VOORBEHOUDEN.

**Een kopje kottie.**

Laatst waren wij gezellig aan het vliegen in een van onze superbommenwerpers, toen wij een vreemd verschijnsel in de lucht waarnamen. Op eenige afstand, recht vooruit, om precies te zijn op 12 o'clock middernacht level, zagen wij een voorwerp, dat sprekend op een *reusachtige* koffiekkan geleek en hetwelk in de lucht scheen stil te staan. Nu hadden wij al in de krant gelezen over de vliegende schoteltjes boven Amerika, dus we waren w'el op het een en ander voorbereid, maar ik moet eerlijk zeggen dat dit ons wel iets te bar was.

Wij besloten echter een nader onderzoek in te stellen. De geheele bemanning liet het pandoer-spel in de steek en begaf zich naar de battle-stations of te wel ldap-zitjes, waar bemanningen behooren te zitten als er iets ergs gaat gebeuren.

Een der leden van onze vischclub, excuus, daar verspreek ik mij leelijk, ik meen van onze bemanning, nam de taak op zich het vreemde voorwerp in het oog te houden, tot welk doel hij de kring onder dit oog in combinatie met de zwarte strepen, die hij pleegt te zien en liet oogappeltje in hét midden daarvan als richtviziër gebruikte. Dit bleek een voortreffelijk hulpmiddel te zijn, want pijlsnel schoten wij bijna rechtuit op het vreemde verschijnsel af.

Hoe dichtter wij bij het voorwerp kwamen hoe meer wij in onze meening versterkt werden, dat het inderdaad op een koffiekkan geleek. Er zaten zelfs van die uitgelopen strepen op van koffie die over de rand gemorst was.

Toen geschiedde het onverwachte. Wij waren thans vlak bij, en juist toen onze navigator het tijdstip van de ontmoeting in zijn logboek wilde noteeren keerde het voorwerp zijn tuit in onze richting, helde in een' schielijke beweging voorover en voordat wij ook maar de geringste kans hadden om eenigerlei evasive action te nemen, zooals wij dat in de oorlog zoo vaak beoefend hadden, werden wij overgoten met een dikke straal vies bruin drab, dat zich in minder dan geen tijd — hetwelk, zooals men zal moeten toegeven, al zeer weinig tijd is — tot in de verborgenste hoeken van onze superbommenwepfer was doorgedrongen. Het tafereel in het toestel laat zich nauwelijks beschrijven. Ik zal dat dan ook niet doen, da' *ar ik* er op vertrouw, dat ieder van U wel eens iets met koffie te maken heeft gehad en zich dus gemakkelijk kan voorstellen hoe men zich voelt als men door een bommenwerper heen en weer zwemt, terwijl deze van boven tot onder en van voor tot achter met dit vocht gevuld is.

Bovendien was het een vrij goedkoop extract en geenszins van die heerlijke geurige koffie welke ik vroeger in het Poolsche Koffiehuis placht te drinken in de prille morgesuren na de eerste aarzelende uitspatinkjes mijner jongensjaren.

Wij begonnen ai spoedig naar adem te snakken' en balen te krijgen van de koffie en onze luchtschutter — een onzer luchtschutters beter gezegd want wij hebben er een stuk of wat — kwam toen op het vernuftige idee om met zijn repeteergeweer gaten te gaan schieten in de wanden van de bommenwerper en vooral in de bodem, waardoor de koffie kon weglopen.

Dat was werkelijk net op tijd, het had niet veel langer moeten duren of wij waren wel zeer op de koffie gekomen.

Nadat wij ons het drab een weinig uit de oogen hadden geveegd konden wij er toe over gaan het bestek op te nemen en de toestand te overzien.

Toen wij de toestand eenmaal overzagen, deden wij de volgende ontdekkingen:

1. Wij vlogen nog steeds, doch de staartschutter zat thans op de eerste bestuurdersplaats, de telegrafist liep driftig op de vleugel heen en weer en bleek later

coffee-happy te zijn, en de overige leden van de bemanning bespraken het gebeurde.

2. Uit de motoren kwam een lucht, welke aan een loof-fiebranderij deed denken.
3. Het vreemde, op een koffiekkan gelijkende voorwerp, bewoog zich thans in cirkels om ons heen en wei mét zulk een fantastische snelheid, dat wij gerust mochten zeggen: „Wat snél, hè?”

Wij besloten de handen ineen te slaan en tot handelen over te gaan.

De telegrafist werd weer binnengeroepen en onze eerste stap was alles wat wij aan instrumenten bezaten in een „pool” te gooien, waaruit ze weder konden worden gedistribueerd. Nadat wij ze weder gedistribueerd hadden, bleek het dat een ieder de instrumenten van een ander had, maar hoe dan ook, wij hadden de instrumenten en hiermede gingen wij thans waarnemingen verrichten. Weliswaar bleken de waarnemingen der meeste instrumenten met het vraagstuk dat wij thans onder de ineengeslagen handen hadden weinig te maken t.e hebben, doch in ieder geval deden wij waarnemingen en dat is beter dan niets te doen waarbij ik direkt moest denken aan de woorden van den dichter Si Omong in de bundel „Nachten achter de Melkweg”: „Het kan me niet schelen, liefste, wat je doet, maar doe iets en zit me niet zoo stom aan te kijken”.

Wij waren *juist bezig* de resultaten van onze waarnemingen in tabellen vast te leggen, toen het vreemde, op een koffiekkan gelijkende voorwerp plotseling voor een nieuwe verrassing zorgde. Het verliet het kringparcours, waarin het zich begeven hgd, en kwam met oorverdoo-vende vaart op ons af in de volmaakte pursuit-curve van de volleerde koffieleut.

Op dat moment, laat ik het bekennen, ging mijn pijp uit en werd ik door een redeloze angst aangegrepen. Ik bereidde mij snel voor op een roemloos einde in een nieuwe golf van het walgelijke boonextract, toen het vreemde, op een koffiekkan gelijkende voorwerp op korten afstand van ons toestel, op het minder steile gedeelte van de pursuit-curve, met een verbazende klap uit elkaar barstte, met een barst, welke aan een explosie deed denken. In plaats van een koffiekkan namen wij een bloemenregen waar en temidden van deze bloemenregen hing een regenboog waarin in fosforiseerende blokletters met een kinderhand geschreven was:

„U hebt zoojuist een proefmonster kunnen probeeren van onze heerlijke

Robusta Mati Hangover Superkoffie.

Wij twijfelen er niet aan of ons product heeft het een en ander in U doen omgaan. Wilt U nog een scheutje?

Drinkt Robusta Mati Hangover Superkoffie, 's morgens, 's middags en 's avonds. Wij weten wat goed voor U is. En Robusta Mati Hangover Superkoffie *is* goed voor U.

Nadat wij dit gelezen hadden vervaagde de regenboog en verdwenen de letters. Wij keken elkaar aan zooals Ray Milland op de Maandagmorgen na de Lost Weekend naar de kat gekeken moet hebben.

Onze telegrafist is nog steeds coffee-happy. Hij drinkt daarom alleen maar jenever met Catz elixer, en beweert als hij goed onderweg raakt, dat elke koffiekkan een geheim wapen is.K