

Een
Jaar

STUURKOLOM



SEPTEMBER '47

Batavia , 9 Sept. 1947

Beste Jaap

(In haast)

Ik mag je maar een nummer sturen voor jezelf en een voor de circulatie. Dit in verband met de hoge port-kosten.

Ik zal je spoedig uitvoerig schrijven . Bedankt voor je brief. Doe alle vrindjes de groeten. Ik hoop je spoedig te ontmoeten, in de U.S.A.

Houh je taai, weledelgestreng.



Kaas

Na het eerste jaar

In Augustus van het vorig jaar vond in het kader van de reorganisatie van het I.K.N.L.L. ook de hervorming van de M.L. zijn beslag. Hierbij werd nauwe aansluiting met de L.S.K. in Nederland gezocht, met het uiteindelijk doel een algemeene Legerluchtmacht te scheppen voor gebieden onder Nederlandsche Souvereiniteit, zoowel in Europa als elders in de wereld.

De Militaire Luchtvaart, welke voordien door verscheidene – vaak politieke – beperkingen eenigszins gehinderd was in haar groei, kon thans de vleugels wijder uitslaan.

Dit maakte het onder meer mogelijk over te gaan tót de oprichting van het kantoor propaganda en voorlichting, dat op 1 Augustus 1946 het levenslicht aanschouwde. Reeds aanstonds werden maatregelen getroffen om te komen tot de uitgifte van een luchtvaartperiodiek, hetwelk in September 1946 onder de titel „Stuurkolom” voor het eerst verscheen.

Aanvankelijk werden eenige moeilijkheden ondervonden bij het inpassen van de luchtvaart-voorlichting in het geheel der leger-voorlichting, welke uiteraard alle legeronderdeelen overkapt. De hinderpalen bleken echter niet onoverkomelijk te zijn en weldra gaf de Legercommandant ook zijn toestemming tot uitgifte van een eigen periodiek ten behoeve van de interne M.L.-voorlichting. Dit moge als een onomstootelijk bewijs gelden voor de belangstelling welke Zijne Excellentie steeds voor de Militaire Luchtvaart heeft getoond, terwijl er tevens uit blijkt welke plaats men ook van hoogerhand de Militaire Luchtvaart in de Weermachtsorganisatie toedenkt. De „Stuurkolom” beoogt te zijn: eener- zijds een vak-tijdschrift, anderzijds een middel tot versterking van het saamhoorigheidsgevoel tusschen de M.L.-onderdeelen en de uiteenloopende categorieën van M.L.-personeel, verspreid over een groot gebied als de Archipel.

Als vak-tijdschrift nam de „Stuurkolom” naast technische artikelen uit buitenlandsche tijdschriften, verscheidene oorspronkelijke studies uit eigen boezem op (zooals bijv. „Het vraagstuk van het moderne luchtgevecht” (loor Lt. Moorrees; „Luchtfotografie” door Lt. Olsen, artikelen van Kpt. Oyeng, etc.)

Het tweede doel tracht de „Stuurkolom” te bereiken door in woord en beeld een overzicht te geven van de actueele gebeurtenissen bij de M.L. en voorts door een ruim inzicht te verschaffen in het werk van de verschillende diensten. Rubrieken als „De Diensten van de M.L.”, „M.L. Typen”, e.d. spelen hierbij een rol, evenals schetsen over het leven op de bases.

Een* moeilijkheid bij het uitbrengen van een periodiek, was voorts het vinden van iemand die dit kon redigeeren. Het geluk wilde dat zich bij het 19de Squadron een chefnavigatie bevond in den persoon van Kpt. „Kaas” Akkerihan, die zoowel over journalistieke als over M.L.-ervaring beschikte en van oudsher tot de M.L. behoorde. Een overplaatsing (nadat eenige tegenstand was overwonnen) volgde en men kon gaan beginnen.

De wijze waarop de nummers 1–12 van de „Stuurkolom” zijn uitgevoerd en de hoogstaande inhoud daarvan, zijn voor een ieder een duidelijk bewijs van de uitnemende wijze waarop „Kaas” zijn taak heeft opgevat.

Ik eindig deze inleiding tot het „feestnummer” met de lioop uit te spreken, dat de „Stuurkolom” in het tweede jaar van haar bestaan op even waardige wijze als tot heden haar plicht zal vervullen ten bate van de interne voorlichting der M.L., en er toe zal blijven bijdragen de goede geest in de M.L. te bewaren, zoodat de M.L. als één hecht geheel de vele en overmijdelijke moeilijkheden op haar weg tegemoet zal kunnen treden.

A.B. Wolff

TRAINING IN HET ALGEMEEN

Enkele ideeën over de opleiding van een militair apparaat • •

Op deze plaats in ons blad publiceeren wij bij voorkeur een artikel van algemeen militaire aard dat niet strikt beperkt behoeft te blijven tot de luchtvaart. Hiertoe kiezen wij soms een schrijver van wereldvermaardheid, doch de stof voor deze rubriek kan evenzeer geleverd worden door menschen uit eigen kring die meenen iets te kunnen bijdragen tot de verruiming van ons inzicht. Ditmaal laten wij de 1ste Luitenant der Infanterie, Vlieger-Waarnemer bij de M. L., W. J. van der Plaats, aan het woord, die eenige ideeën op schrift heeft gesteld over: „Training in het algemeen”.

Hij heeft zijn exposé verdeeld in de volgende onderwerpen:

Doel van training.
Organisatie van training.
Eischen aan een instructeur te stellen.
Opleiding van instructeurs.
Instructie-materiaal.
Methode van instructie.
Oefen-programma en beraming van training.
Leslokalen.

Allereerst dus:

Het Doel

Het doel van alle militaire training moet zijn het bijbrengen van militaire vakkennis, ten einde een efficiënt militair apparaat op te bouwen en te onderhouden, hetwelk op zijn doelstelling en taak berekend zal moeten zijn. Te dien einde moet training gelijken tred houden met de ontwikkeling van de militaire techniek en tactiek en zal i.v.m. het feit dat wij een kleine natie zijn veelal contact met het buitenland moeten worden gezocht, vooral met de mogendheden, waarmede wij in de toekomst militaire allianties zullen sluiten, niet te vergeten ook met landen, die als aggressief bekend zijn en waarmede gewapende conflicten kunnen worden verwacht. We moeten t.a.v. training vooruitstrevend zijn en er moet de grootst mogelijke aandacht aan besteed worden.

De Organisatie

Organisatie van training Training moet progressief zijn, langzaam opbouwend, rekening houdend met peil en psychologie van den militair, individueel en collectief. Er is verschil tusschen het tempo in vreedstijd met dat in tijd van oorlog.

Training moet uniform zijn, dus moet van boven af gedirigeerd worden en mag niet worden overgelaten aan het inzicht van dengene, die met de uitvoering belast is.

Er moeten standaard procedures vastgelegd zijn, waaraan stipt de hand dient te worden gehouden. Daartoe is het noodig dat lessen, e.d. gegeven worden door instructeurs, die aan alle eischen aan een instructeur te stellen, voldoen, en welke lessen door een commissie van deskundige officieren zijn opgesteld, zoodat de leerling leert 'wat voor hem nood' is als militair in een bepaalde organisatie en niet iet' \vat door een leeraar belangrijk of interessant wordt geacht. Een instructeur is dus een instrument en zijn ambities moeten zijn een goed instructeur te zijn en te blijven. Heeft een instructeur bepaalde voorstellen te doen t.a.v. leerstof, methoden van instructie als anderszins, dan kan hij zulks doen ten overstaan van de commissie, welke met dat bepaalde deel der training rekening houdt.

De Instructeur

Een goed instructeur — niet ieder officier is een goed instructeur —, moet voldoen aan de volgende eischen:

1. Moet voldoende studiezijn -en interesse hebben.
2. Moet verstandelijk goed ontwikkeld zijn, zoodat hij in staat is studiemateriaal op de juiste wijze te doorgronden en te verwerken.

3. Moet in staat zijn zijn kennis over te brengen op zijn leerlingen, dus moet de taal der leerlingen spreken. (Moet dus niet iemand zijn, die zich niet thuis voelt voor een klas).
4. Moet eerlijk zijn en niet trachten gebrek aan kennis af te bluffen.
5. Moet een goed militair zijn, die zijn klasse weet te inspireren.
6. Moet vriendelijk zijn en zich niet boven zijn leerlingen verheffen. Moet b.v. nooit iemand van zijn leerlingen belachelijk maken.
7. Moet zelfbeheersching bezitten, zulks vooral ten aanzien van hinderlijke gewoonten of gewoonten, die de aandacht van een klasse zouden kunnen afleiden.

Instructeurs zullen dus moeten worden *opgeleid* ten einde voor hun taak berekend te zijn. Aangezien het moeilijk is om aan alle eischen te voldoen en een ideaal toestand practisch nooit bereikt wordt, mede gezien het feit dat wij niet in staat zullen zijn specialisten te gebruiken voor onze opleidingen, moet bij de selectie van personeel voor kader of officieren met bovengenoemde eischen reeds rekening worden gehouden.

Daar kader en officieren opgeleid worden is dit mogelijk, vooral wanneer wij gebruik maken van moderne methoden tot het bepalen der psychische geschiktheid van personeel. Een goede methode is b.v. een a.s. instructeur een les te laten geven ten overstaan van een ervaren hoofdinstructeur, zoodat deze in staat is de instructeur bij te werken

Instructiemateriaal moet steeds in voldoende mate aanwezig en modern zijn. Kosten noch moeite mogen gespaard worden om het onderwijs zoo aanschouwelijk mogelijk te maken, b.v. met behulp van hulpinstructeurs, groote platen, filmen, etc.

Methode van instructie. Nadat de instructeur zich grondig heeft voorbereid, bronnen heeft geraadpleegd, nagegaan heeft of al het instructiemateriaal in de juiste mate aanwezig is (dit alles vooral tijdig doen om mogelijk te maken dat ééns vastgestelde programma's op tijd kunnen worden afgewerkt, hetgeen de zin voor netheid en orde, regelmaat en doeltreffendheid van de leerlingen beïnvloed) moet hij zijn onderwerp op de navolgende wijze indeelen:

1. Inleiding (om doel van de les bekend te stellen' en interesse op te wekken).
2. De verhandeling.
3. De toepassing.
4. Het stellen van vragen.
5. Discussie.

Gedurende de instructie moet de voortdurende aandacht van de leerlingen gevraagd worden.

Dé les mag nooit langer duren dan 45 minuten.

De instructeur moet op de juiste wijze voor de klas staan, zoodat b.v. zijn lesmateriaal niet door hem geschaduwd wordt. Dit materiaal moet zoodanig opgesteld zijn, dat ieder leerling het kan zien. Ook b.v. rekening houden met verlichting van een leslokaal, stand van zon etc.

Bij de toepassing moet rekening gehouden worden met de grootte van de klasse i.v.m. de hoeveelheid instructie-materiaal, zoodat b.v. niet een geheele klas om een klein

tafelje heen staat, waardoor voor een groot gedeelte de w'ncle van de instructie achteruit gaat.

Ivor het stellen van vragen moet de instructeur zich op de hoogte stellen of en in hoeverre zijn voordracht ingang heeft gevonden en van zijn verkregen indruk gebruik maken om eventuele veranderingen in de wijze van verhandeling of leerstof te brengen. (Na overleg met den hoofdinstructeur).

De discussie opent de gelegenheid om op enkele punten dieper in te gaan, indien zulks van de zijde der leerlingen naar voren komt.

Het plan

Het is noodzakelijk om oefenprogramma's op te stellen, waaraan stipt de hand dient te worden gehouden. Het oefenprogramma dient een reserve te hebben om b.v. voorbereid te zijn op onvoorziene omstandigheden, zoals regendagen, plotselinge ziekte van een instructeur e.d.

Een goed oefenprogramma moet omvatten: datum, tijdstip van aanvang, plaats waar instructie gegeven wordt, onderwerp, instructeur (hulpinstructeurs) benodigdheden (event. meebrengen van bepaalde voorschriften, bepaalde uitrustingsartikelen etc.).

Het trainingsschema moet dus, zoals gezegd, van boven naar beneden gedirigeerd worden. Dit hangt dus mede af van de organisatie. De hoogste eenheid kan volstaan met het geven van algemene richtlijnen en de omschrijving van de onderwerpen, zoomede het aantal uren dat aan bepaalde instructie verbonden moet zijn. De lagere eenheden moeten deze schema's verder uitwerken. Het moet echter zoo zijn dat de lagere eenheden van hun uitwerking naar boven verantwoording doen, hetwelk gecontroleerd moet worden.

De training zal beraamd moeten worden op een speciaal kantoor, door een voor dit doel opgeleide staf. Training moet grootsch opgezet worden en de voortdurende aandacht hebben van alle autoriteiten. Het moet mogelijk zijn dat men suggesties naar voren kan brengen en er moet de noodige aandacht aan geschonken worden, zoodat het werkelijk loonend is om suggesties te doen. Het „directoraat voor training" moet publiceeren, in de publicaties kunnen eventuele afdoeningen van suggesties opgenomen worden.

De opvatting dat militairen na een bepaalde tijd „afgestudeerd" zijn moet als foutief worden aangemerkt. Militaire vorming is nimmer geëindigd, er zijn teveel nuanceeringen, maar deze moeten uitgebuit en aantrekkelijk voorgesteld worden. Excursies naar andere wapens en diensten t.v. zullen een goede invloed doen gelden op de onderlinge samenwerking; manoeuvres e.d. bieden gelegenheid tot het op de hoogte komen van eikaars mogelijkheden, onmogelijkheden.

Leslokalen moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a. ruim zijn en voldoende plaats bieden.
- b. er moet een platform in gebouwd zijn (standplaats voor instructeurs en instructie-materiaal).
- c. de borden moeten op de juiste hoogte aangebracht worden en zoodanig geconstrueerd dat het lesmateriaal op logische wijze tentoongesteld kan worden (b.v. horizontaal langs elkaar heen schuivend).
- d. het licht moet op oordeelkundige wijze aangebracht worden, zoodat b.v. borden niet glimmen.
- e. een systeem met luidsprekers kan voor groote klassen voordeel bieden (de instructeur moet dan weten hoe hiermee om te gaan).
- f. de ramen moeten hoog ingebouwd worden, zoodat een zittende leerling niet naar buiten kan zien.
- g. er moeten schermen voor de ramen hangen, zoodat schel zonlicht geweerd kan worden (jalouzie-idee).
- h. het leslokaal moet zoodanig gelegen zijn, dat geluiden van buiten niet hinderlijk werken op de instructie (event. moet verkeer omgelegd worden of worden borden geplaatst met opschriften).
- i. het nioet bekleed worden met geluiddicht materiaal.



De verschroeide aarde: luchtfoto van een groote brand te Pasir-boengoer.

j. het moet in de buurt gelegen zijn van gemakken, event. kunnen deze in een groot leslokaal ingebouwd worden.

Bovenstaande korte beschouwingen zijn geenszins volledig door gebrek aan studiemateriaal over dit onderwerp. Er is getracht eenige principes naar voren te brengen, die b.v. bij de training van het Amerikaansche Leger een leidinggevende rol hebben gespeeld.

Austex verdwenen

In het begin van Augustus is een Auster-vliegtuig van het 6de Arva-squadron tusschen Soetawangi en Tasik-malaja verdwenen.

Van de inzittenden: Vaandrig-Vlieger-Waarnemer A. K. Steup en Soldaat-Chauffeur K. Terpstra, beiden L.S.K., is sedertdien niets vernomen. Zij zijn als vermist opgegeven.

Vaandrig Steup is de zoon van de bekende Nederland-veteraan-vlieger en sportsman Kolonel b.d. Steup, die tot de oude garde van Soesterberg behoort.

Nieuwkomers

Men meldt ons uit Nederland dat het 322e Squadron (Spitfires) in het begin van September naar Indië hoopt te vertrekken. Het-voördetachment van dit Squadron bevindt zich reeds hier te lande.

Ook de kwartiermakers van de Luchtvaarttroepen bevinden zich reeds hier.

Het Commando

De Commandant - der M.L. vertrok in den loop van Augustus naar Sumatra voor een inspectie van de vlieg-bases aldaar. Hij vond aanleiding om over het meeste wat hij zag tevreden te zijn. In Medan bezocht hij laat in den avond de Welfare-Officier van de M.L.-basis, Sergeant Hooykaas, die dank zij de besprekingen in Lake Succes met een dum-dum schot in het hospitaal ligt.

De vrienden van Hooykaas zal het interesseeren dat de patiënt het goed maakt.

Bij het vertrek uit Medan zorgde Kapt. Guus („Scheevmond") Deibel met zijn P-51's voor een klein uitgeleide hetgeen sommige inzittenden van de C.M.L. B-25 enkele hartkloppingen bezorgde.

Doch dat komt omdat zij Guus niet zoo goed kennen als wij. De tocht ving aan over Padang en Palembang.

Bestuurder van de C.M.L.-B-25 was Adjutant v.d. Heiden.

S VAN DE LUCHTVAART "

uië voor de beveiliging van vliegvelden (Van

onzen Correspondent)

Den Haag — 4 Aug.

Binnen enkele weken zullen eenige compagnieën van het Commando Luchtvaartgroepen te Breda afreizen om op Java hun taak — beveiliging van de vliegvelden — ter hand te nemen. Met het M.S. Kota Inten, dat langzamerhand wel uit de Indië op retour naar patria zal zijn, gaan de „mannen van Overste Zegers”, ongeveer half Augustus naar hun sobats, die ongetwijfeld de totok- kers met vreugde zullen begroeten.

Deze compagnieën hebben zich de laatste maanden op hun beveiligingstaak geheel gespecialiseerd. Het kader heeft een cursus gevolgd bij het Indisch Instructiebatal- jon te Kijkduin, terwijl een detachement van dit bataljon naar Breda is getogen om de Indië-vaarders wegwijs te maken in, zooals dat hier met een weidsch woord wordt genoemd, „jungle fighting”. Daarnaast hebben zij van officieren van het K.N.I.L. les gehad in Maleisch, zij zijn op de hoogte gebracht van Land- en Volkenkunde, zoodat zij zich straks niet heelemaal als een kat in een vreemd pakhuis zullen gevoelen. Dagelijks worden oefeningen gehouden in peletons- of compagnieverband, waarbij wordt uitgegaan van allerlei veronderstellingen; kortom met vertrouwen kan Overste Zegers zijn mannen laten gaan naar de eilandenreeks rond de evenaar.

Het a.s. vertrek van deze compagnieën is een druk besproken gebeurtenis, niet alleen in het Commando, dat voor het eerst troepen uitzendt, maar ook voor de burgerij van Breda, die de „Mariniers van de Luchtvaart”, zooals generaal-majoor-vliegerwaarnemer C. Giebel de Luchtvaarttroepen eens noemde, een goed hart toedraagt. Bij meer dan één gelegenheid hebben de Breda- naars *van hun* sympathie voor het Commando doen blijken. En zij hebben ook thans weer uiting gegeven aan hun afhankelijkheid jegens de mannen in het blauwgrijze uniform. Nauwelijks was in de stad bekend, dat er troepen naar Indië zouden worden gezonden of de directeur van de Bredasche Courant, de Heer C. A. Miiller, vatte het plan op de vier compagnieën te adopteren. Hij sprak daarover met de burgervader, die onmiddellijk een comité, waarin vertegenwoordigers van alle gezindten en de burgerij zitting kregen, installeerde en dat tot taak kreeg de adoptatie in praktische banen te leiden. Het gevolg was een adoptatie-avond, dezer dagen in de groote zaal van Breda, Concordia, gehouden. De voorzitter van het comité, de Luit.-Kolonel b.d. H. A. Ribbius heeft op deze bijeenkomst voor de Bredasche burgerij het doel van de adoptie nader toegelicht: het onderhouden van contact, zoowel door het zenden van brieven, tijdschriften, boeken als door het verschaffen van die artikelen, die blijkens de ervaring in Indië broodnoodig zijn, maar die niet tot de uitrusting behoren.

Kolonel-Vlieger I. A. P. ier heeft als Commandant van het Commando Luchtvaart Nederland op deze avond in een vlotte speech namens de Indië-vaarders het comité dank gezegd voor het initiatief. De bekende film: *Brengers van recht en veiligheid*, na het officieele gedeelte van de bijeenkomst vertoond, gaf de aanwezigen de indruk van de taak, die de militairen in Indië wacht.

Overste Zegers had inmiddels een aardig plan bedacht, dat met groote instemming bij het Commando werd ontvangen. Hij noodigde namelijk de ouders en echtgenooten van de mannen, die naar Indië vertrekken, uit naar Breda te komen, om kennis te maken met de verschillende Commandanten. Bij deze gelegenheid konden tevens allerlei vragen, die de vaders en moeders op de tong „brandden”, beantwoord worden. Dit gebeurde op 18 en 19 Juli. 's Nachts-verbleven de genoodigden bij Bredasche families, die zeer gastvrij de deur van hun woning hadden opengesteld. Het programma was zeer gevarieerd. Er waren



Kolonel Aler: een woord van dank

gemeenschappelijke maaltijden in de Van Weerden Poel- mancantine, er werd een lezing gehouden en een film vertoond over Indië, het Indisch Instituut stelde Volkenkundige voorwerpen, die betrekking hebben op Java, ten toon, er waren diensten in Bredasche kerken en tot slot was er een groot défilé op de markt. Het behoeft geen betoog, dat slechts weinig familieleden op deze dagen ontbraken.

Gelukwensch

Ter gelegenheid van de toekenning van een Amerikaanse onderscheiding aan Generaal-Majoor C. Giebel, Chef van de Luchtmachtstaf, zond de C.M.L. een telegrafische gelukwensch aan den gedecoreerde.

Generaal Giebel antwoordde hierop met de woorden: „Voor uw gelukwensen hartelijken dank”.

Wink naai Djokja

Aan Luitenant Wink viel de bijzondere opdracht te beurt het telegram van den „Veiligheidsraad” waarin aan de partijen in het Indonesische conflict verzocht werd het vuren te staken, boven het vliegveld van Djokja uit te gooien. De opdracht werd uitgevoerd met een P-51, het telegram zat in een berichtkoker.

Terwijl Wink laag over Magoewo-strip vloog om zijn berichtkoker uit te gooien, hield een ander M.L.-vliegtuig op eenigen afstand een oogje in het zeil. Er staat vrij wat luchtafweer-geschut op Magoewo.

Vergeten Geheimen IV

(Van een specialen medewerker)

Selectie

Er was eens een meneer en die heette Ganss, Als U nog nooit aan dien meneer bent voorgesteld, laat U zich dan door een waarnemer aan hem voorstellen want meneer Ganss is een zeer waardevolle connectie. Een kennis om trotsch op te zijn.

Meneer Ganss deed in bergen, in treffers, in knickers die hij langs pinnetjes liet lopen. Hij deed in percentages en hij maakte wetten. Hij vond vele waarschijnlijke zaken die hij waarschijnlijkheden noemde en op een onwaarschijnlijk succesvolle wijze de wereld in slingerde om het bommengooiers en ballistici moeilijk te maken.

Als U ooit nog eens een gezellig trefkansje wenscht te berekenen: „Praat met Ganss en het komt in orde“.

In dien meneer Ganss schuilt een groot geheim. Een uiterst belangrijk vergeten geheim. Mijn kennismaking met den heer Gauss dateert van lang voor den oorlog en behoeft noodig vernieuwing omdat ik, niet precies meer weet wat hij allemaal te vertellen had. „Als je je heele leven bommen zou gooien op een bepaald doel, dan zouden die bommen uiteindelijk allemaal keurig netjes gaan liggen in een zeer scherp gedefinieerde verdeling“. De eene helft was min en de andere helft was plus. Gesteld dat er duizend bommen plus zouden liggen en ik ging van het doel in de plus richting lopen naar de verste bom die pak weg 400 meter van het doel zou liggen, dan kwarr. ik op de eerste honderd meter wel 500 bommen tegen, op de tweede honderd meter zouden er volgens meneer Gauss nog maar een stuk of 300 liggen. De derde honderd meter zou mij ontmoetingen verschaffen met nog maar 150 stuks. De resterende 50 zou ik op het laatste stuk aantreffen. Dan was ik mijn tref-ferpatroon heelemaal uitgewandeld. Dat moest allemaal zoo zijn uit een oogpunt van waarschijnlijkheid.

Tot zoover al die bommen, die allemaal onder gelijke omstandigheden geworpen werden, allemaal hetzelfde gewicht en dezelfde aërodynamische eigenschappen hadden.

Tweeduizend jongelieden met allemaal hetzelfde H.B.S.-diploma in hun zak, allemaal voldoende aan dezelfde fysieke eigenschappen, volgen allemaal dezelfde opleiding en doen daarna een examen. Duizend vormen de middenmoot in het puntenaantal na hun examen. Die duizend zijn de 50% spreiding. Er zijn naar beide kanten plus- en mintreffers, aantallen door meneer Gauss aan te geven. Het laatste plukje aan de pluszijde, bijna buiten het trefferbeeld, zijn de genieën. Het laatste plukje aan de minzijde zijn de slechtsten die vermoedelijk voor hun examen hadden moeten zakken.

Al die leerlingen vallen netjes in vakjes die wij kunnen nummeren van 0 tot en met 10, waar we labeltjes aan kunnen hangen met „uitmuntend“, „zeer goed“, „goed“, „vrij goed“ enfin U kant dat rijtje wel.

En dit is het heele geheim van de selectie voor vakken, voor rangen, voor kandidaten, en wat al niet. De wet van Gauss toegepast op menschen. Van honderd sergeanten moeten er eenige gepromoveerd worden of worden uitgezocht voor een speciale functie. Met de onverbiddelijkheid van elke natuurwet geeft de wet van Gauss aan wie dit zullen moeten zijn, onder voorbehoud dat hun aanvankskansen gelijk waren.

Gesteld echter dat al die sergeanten een beoordeeling hadden van „goed“ dan was het leed niet te overzien. Het zou beteekenen dat onze eischen voor sergeant te laag waren en dringend wijziging behoefden. Zouden we alle sergeanten terugbrengen tot de rang van korporaal dan zouden al die sergeanten „uitmuntend tot goed“ krijgen op hun beoordeeling, maar die onverbiddelijke meneer Gauss zegt dat indien „liet gemiddelde trefpunt“ oftewel de eischen voor sergeant juist gesteld zijn dat het dan onmogelijk is dat er onder die groep van honderd niet een paar slechte en aan de andere kant een paar uitmuntende zijn.



In het Marine Opleidingskamp te Hiloersum heeft Prins Bernhard aan twee vliegers die aan de oorlog deelnamen het vliegerkruis uitgereikt wegens hun moedig optreden in den strijd tegen Duitschland en Japan. Boven de Kapitein-Luitenant ter Zee W. J. Reynierse, onder de Luitenant ter Zee 1ste Klasse W. P. A. Ditmar.

Klopt de wet van Gauss niet meer dan moeten de eischen veranderd worden. Dit was het eenvoudige geheimpje achter c|e selectie van alle personeel in het Amerikaansche leger, van soldaat tot aan de vijf ster generaal, het bepaalde hun heele promotie en selectie. Een klein wijsheidje uit de moderne bedrijfsefficiency- theorieën. Die goede oude Gauss, die zoo licht wordt vergeten!

DE DIENSTEN DER M.L.

IV Verbindingen (Slot)

door Lt. Kol. J. W. Gerharz.

De Tweede Periode

De tweede periode wordt in hooge mate gekenmerkt door een manifestatie van de taak van de M. L. in de eerstkomende jaren. Door personeelsgebrek bleef V. en W. niet bij machte om de uitoefening van een gronddienst (Verbindingen, base-ops, toren, enz.), ook niet gedeeltelijk, op zich te nemen. De verdere organisatie en de verantwoordelijkheid betreffende de veiligheid van het luchtverkeer werd derhalve officieel een M.L.-aangelegenheid uiteraard in nauwe samenwerking met M. L. D. en V. & W.

Het beteekende echter, dat in feite de M. L. naast haar militaire taak belast werd met een civiele aangelegenheid, welke verstrekkende consequenties met zich mee bracht. Bovendien is een militaire organisatie, voor een groot deel opgebouwd uit res. en militie-personeel, dat steeds opnieuw moet worden opgeleid en slechts een zeer beperkte tijd voor de daadwerkelijke uitoefening van de taak beschikbaar komt. De grondorganisatie van het luchtverkeer vereischt echter geroutineerd personeel.

Wat de verbindingen betreft is op een Vliegbasis minimaal aanwezig een zender groot vermogen (250 a 400 Watt) voor de verbinding ground-air-ground (radiografisch contact met de vliegtuigen) en de toren-installaties (VHF en HF 50 a 100 Watt output) voor het radiofonisch contact met de vliegers voor het geven van landingsinstructies. Daarenboven is noodig een zender van groot vermogen (500 a 1000 Watt output) voor de grondverbinding, teneinde base-ops der vliegvelden in staat te stellen onderling gegevens omtrent het luchtverkeer te kunnen uitwisselen. Als navigatie-hulpmiddel moet aanwezig zijn een lange golf bakken (voor het radio-kompas bij den piloot). In de naaste toekomst dient deze uitrusting te worden uitgebreid met een Omni-directional Range en een distancemeasuring equipment. ICAO geeft als datum aan 1 Jan. 1951.

Naarmate het vliegveld echter een meer belangrijke plaats in het luchtverkeer inneemt, worden ook meer extra en speciale kanalen vereischt. Zoo heeft Kemajoran momenteel reeds 14 zenders in bedrijf om aan alle eischen van het nationale en internationale verkeer te kunnen voldoen.

De grond-organisatie in Ned.-Indië omvat 14 vlieg-bases, die geheel door M. L. worden beheerd en bemant. 1 basis onder Marineleiding (Soerabaja), Moroti nog onder R.A.A.F.-beheer en verder bestaan beperkte faciliteiten te Pangkal Pinang en Den Passer (beide alleen een grondverbinding), Sabang (alleen een Bakken), Bandjermasin en Menado waar de P. T. T. hulp verleent. Menado belooft het eerste vliegveld te worden, waar V. & W. in minimale radio-faciliteiten voorziet (nog geen bedienaars, base-ops.).

De dienst-uren zijn mir' tens van zonsopgang tot zons-
ondergang, theoretisch dus 12 uur, doch in de praktijk komt dit
neer op 14 a 15 uur.

Veelal moet eerder worden geopend in verband met vroeg
starten, terwijl 's avonds in den regel eerst om 20.- uur
gesloten kan worden.

Immers is het imperatief voorgeschreven niet te mogen
sluiten, zolang bekend is dat een vliegtuig zijn bestemming
nog niet heeft bereikt.

Kemajoran heeft reeds op de internationale kanalen een 24
uur-dienst.

Voor deze diensten zouden minimaal noodig zijn 140 tgfn en
60 radiomonteurs. Door personeels-gebrek moet het werk
gedaan worden met 107 tgfn en 36 radiomonteurs, een tekort
dus van een dikke 24% aan tgfn en 40% aan radiomonteurs.

Spoken

Daarbij gevoegd perioden van veel zieken en het de-
mobilisatie-spoek, dan is het te begrijpen, waarom men

op liet hoofdkwartier zoo nu en dan van die hopelooze
gezichten ziet rondlopen, gezichten waarvan de wanhoop in
alle toonaarden valt te beluisteren.

In Februari 1947 had te Melbourne de reeds in M. L.-
kringen vermaarde, zoo niet beruchte, P. I. C. A. O. conferentie
plaats. Dat de M. L. daarbij sterk- vertegenwoordigd was, zal
U - gezien de gang van zaken - geen verwondering baren.

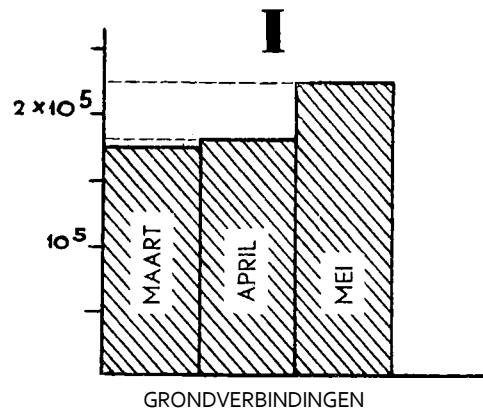
Het bleek al spoedig, dat de beginselen van het T. R. A. C.-
plan (zie Ie periode) grootendeels overeenstemden met de
internationale inzichten. Echter waren wel op korten termijn
internationale verbindingen noodig, waarop in het T. R. A. C.-
plan wel de aandacht werd gevestigd, maar nog niet daarin
waren opgenomen. Thans heeft Kemajoran verbinding met
Schiphol, Singapore en Darwin, terwijl het verzoek om de
verbinding met Manilla te openen wel niet lang meer op zich
zal laten wachten. Dat er bij een dergelijke snelle ontwikke-
ling, vooral in den aanvang van een te openen verbinding,
fouten worden gemaakt, is begrijpelijk. Dat er naast deze
fouten ook zeer veel goed werk wordt verricht, wordt helaas
zelden voldoende gerealiseerd, omdat het dan als
vanzelfsprekend wordt aanvaard. Alleen als Kemajoran een K.
L. M.-kist boven de Congo of somewhere boven Amerika
helpt om zijn berichten aan Amsterdam te spuien, ja, die
gevallen zijn voor een jonge dienst als de onze nog zoo
markant, dat er ruchtbaarheid aan wordt gegeven. Of als er
door een misverstand vliegtuigen zijn vertrokken en deze
moeten weer via de radio-touwjes Kemajoran worden
binnengehaald en dit ook zonder mankeeren gebeurt, ja, dan
ontvalt ook den buitenstaander de opmerking, dat het nog niet
zoo gek gaat.

Om eenig idee te geven van de dichtheid van het Radio-
verkeer mogen de volgende cijfers dienen. Deze gegevens
betreffen uitsluitend de verzonden tgn van Vliegbases langs
de grondverbinding ten behoeve van het luchtverkeer. Daarbij
moet worden aangeteekend, dat voor de Vliegbases, die niet
over een speciaal adm. kanaal beschikken, de grondverbinding
voor het luchtverkeer mede wordt benut voor adm. berichten.

Totaal verzonden aantal woorden Maart 1947 176000, April
183000, Mei 221000 (zie karakteristiek I).

Kemajoran

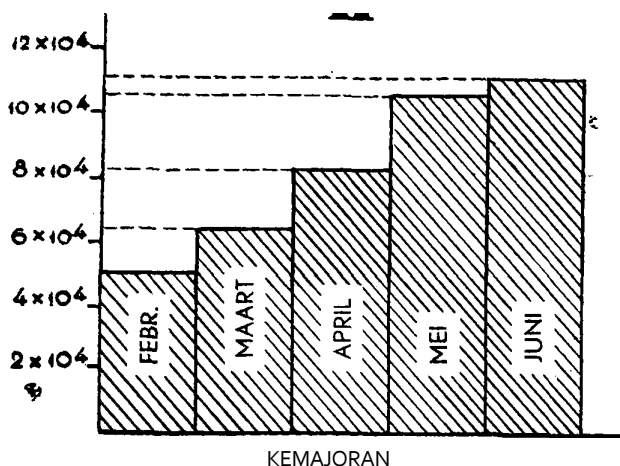
	Febr. 1947	Maart	April	Mei	Juni
ontv. aantal wdn.	22416	27409	43898	51136	56279
verz. aantal wdn.	25903	36773	39017	53881	54416
Totaal	48319	64182	82915	105017	110695



De cijfers spreken boekdelen aangaande de toename (zie
karakteristiek II aangevende het totaal).

Dat U tot nu toe zooveel over de civiele taak hebt gehoord,
vindt zijn oorzaak daarin, dat dit gedeelte van de taak van den
Verbindingsdienst ook de grootste las-

ten vormt en de meeste zorgen baart. Niet inoet worden vergeten, dat ook bij militaire vluchten het volle profijt



van deze grond-organisatie wordt getrokken, zoodat in dat licht de civiele taak meer als een gecombineerde moet worden gezien.

Wat de zuiver militaire taak betreft, werd op Java een aanvang gemaakt met de scheiding van het militaire administratieve radio-verkeer van het luchtverkeer. De verbindingspost van het H. K. heeft zijn eigen net voor de verbinding met Lucoja en de bases Tjililitan, Andir en Semarang, waar operationele vlieg-eenheden van de M. L. zijn gestationeerd. Verder werd het H. K. rechtstreeks verbonden met Medan, Balikpapan, Biak en Koepang in netverband. Dit net wordt mede benut voor meteo- en luchtverkeersdoeleinden boven de bestaande grondverbindingen tusschen de vliegvelden onderling. Verder is er een Teletype-lijnverbinding tusschen het

H. K.-M. L. en het A. H. K.. Kemajoran kreeg teletype-lijnverbinding met Tjililitan en Semplak. Het telefoonnet ten behoeve van de M. L. werd grondig herzien en hierbij is een woord van lof aan de telefoondienst van het Leger zeer zeker op zijn plaats voor de uitnemende wijze waarop de Lt. Froyen de belangen van de M. L. behartigde.

Wat het bedieningspersoneel betreft, hiervoor moest de M. L. zelf zorg dragen. Uit de in de le periode bij advertentie verkregen krachten werd onder leiding van Mej. Winckel een kern gevormd, welke zeer goed werk heeft en niet verricht. Het is een algemeen bekend feit, dat de M. L. wordt benijd om de service, welke door de telefonisten wordt verleend.

De V. C. P.'s kregen meer belangstelling, dan ze aanvankelijk genoten. De behoefte aan deze rijdende radio voor de samenwerking met grondtroepen werd plotseling, ik mag wel zeggen, verzevoudigd.

Helaas, de materieelpositie (ook rollend) legt hier beperking op.

Te Andir is men echter druk bezig VHF-materieel bedrijfsklaar te maken, zoodat naarmate deze installaties beschikbaar komen en ook motorvoertuigen kunnen worden afgestaan, ook meer V. C. P.'s kunnen worden gecreëerd.

9 Maart 1947 vond de bekende M. L.-demonstratie plaats. Ook de Verbindingsdienst werd opgetrommeld en het is zeer zeker aan het goed functioneeren van de Verbindingen te danken geweest, dat de leider op de toren de vliegtuigen geheel in de hand kon houden, zoodat het programma op de minuut nauwkeurig kon worden afgewerkt. Ook de broadcast werkte punctueel, zoodat onze onderhoudende omroeper, de Majoor Schoof, het publiek op aangename wijze heeft bezig kunnen houden.

In deze periode werd ook met volle kracht aan de Verbindings-Technische Dienst gewerkt. Het radio-materieel, vooral dat van vliegtuigen, had een grondige revisie nodig.

Op het Hoofdkwartier kon overeenkomstig de organisatie eindelijk het aparte kantoor Verbindings Tech

nische Dienst worden ingesteld onder leiding van den Kapt. Timmer.

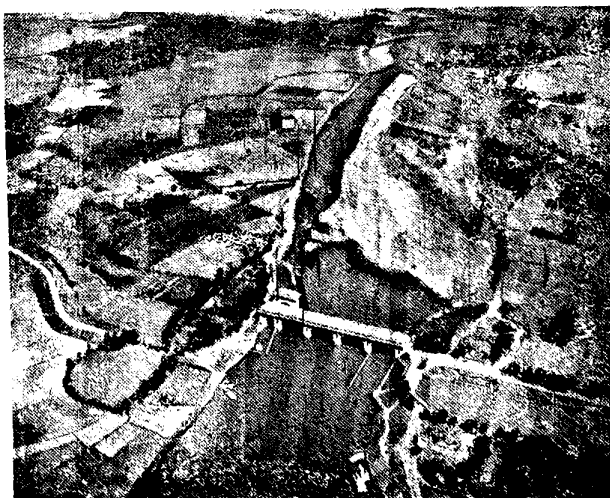
De capaciteit van de R. R. A. diende op hooger peil te worden gebracht. Het is aan onzen S. O. T. te danken, dat onverhoopt een prachtig gebouw in de stad Bandoeng ter beschikking kwam, waar de R. R. A. zich naar behoren kon ontwikkelen. Reeds bewijzen, de onder deskundige leiding van den heer v. Woesik duidelijk merkbare resultaten, dat men op den goeden weg is.

En nu ik toch in deze contreien van Bandoeng rondwerf, zal een kijkje bij de R. O. S. zeer zeker ook worden gewaardeerd. De opleiding, de bron waar de krachten uit moeten voortkomen om de open plaatsen aan te vullen en de ouderen te vervangen, is één van de fundamenten, waarop het gebouw van den Verbindingsdienst zijn steun moet vinden. Het is ook verheugend, dat de vrees ongegrond bleek te zijn, dat de eerste opleiding veel zou hebben geleden door de aanvankelijke moeilijkheden (gebrek materieel, dictaten, vele mutaties instructeurs, e.d.). De jonge telegrafisten, aanvankelijk nog onwennig, ontpopten zich weldra als telegrafisten met gedegen ondergrond, zoodat b.v. op Kemajoran enkele van deze krachten zelfs ouderen voorbijstreefden en nu op de internationale verbindingen goede diensten verrichten. Bravo instructeurs en leerlingen! Hiermede heeft de R. O. S. de naam van deze opleiding hoog gehouden. Het mag toch als algemeen - bekend worden verondersteld, dat onze lvrtn, die in Australië de oorlog hebben kunnen voortzetten, zoowel bij de Amerikanen als bij de Australiërs werden gerespecteerd om hun groote kunnen en vaardigheid. Wij zien dan ook vol vertrouwen de komst van het tweede contingent leerlingen tegemoet.

Bij de Squadrons werden de minste moeilijkheden ondervonden. Zij kwamen volledig uitgerust op Java aan, alleen ontviel hen de service, die in den oorlog door de Australiërs werd verricht. Derhalve vond in den aanvang een soort roofofbouw plaats, doordat het eene toestel werd gerepareerd, niet door defecte onderdeden te herstellen, doch door de goede onderdeelen van andere toestellen te sloopen. Ook om die reden was een spoedige opbouw van de R. R. A. een eerste vereischte. De technische krachten (radiomonteurs) konden uiteraard slechts met mondjesmaat worden ingedeeld en deze hebben, in samenwerking met enkele hunner collega's lvrtn, met lofwaardig hard werken de normale gang van zaken weder hersteld.

En hiermede meen ik het uitgebreide arbeidsveld van de Verbindingsdienst eenigszins te hebben uitgeschilderd. Nog zou ik hierbij uitdrukkelijk naar voren willen brengen, dat een hechte coöperatieve basis bestaat tusschen de Verbindingsdiensten van het Leger, M. L. D., P. T. T. en M. L., waardoor een efficiënt gebruik en aanwending

(Vervolg op pag. 15)



Dank zij het optreden van onze vliegtuigen konden vele vernielingen voorkomen worden. Zoo viel de dam van Walahar intact in onze handen.

Typen in de M.L. IV

KAAS AKKERMAN

Op 6 November 1910 werd er in Amsterdam een knaapje geboren met een uitgesproken lichte haarkleur, dat Karei gedoopt werd.

Niemand kon toen vermoeden, dat in 1947 van dit knaapje gezegd zou worden, dat hij de eenige mensch in de M.L. is, waar je nooit kwaad van hoort spreken.

Zoo'n mensch moet een merkwaardig mensch zijn.

En een merkwaardig mensch is veelal interessant, 'al is het alleen maar om het feit, dat hij verschilt van alle gewone menschen, die gemeenlijk stom vervelend zijn.

Alzoo niet de man, die in het militaire leven als de Kapt. wn. K. Akkerman geboekt staat en die in de wandeling Kaas genoemd wordt.

In een onbewaakt oogenblik, zooals hij zelf zegt, kwam hij in Soesterberg bij de Militaire Luchtvaart, waar hij in 1931, of om precies te zijn op 9 September 1931, tot res. 2e luitenant wn. werd geslagen. Op 29 October 1935 werd hij res. 1e Lt. wn. en kort daarop vond hij het tijd om naar Indië te vertrekken.

Want in deze jaren had hij een benijdenswaardig talent voor de krantenschrijverij ontwikkeld en zoo werd in de dertiger jaren de heer K. Akkerman verbonden aan een dagblad in het onvolprezen Medan.

Totdat op 16 Mei 1940 de militaire dienst beslag op hem legde en hiermee het glorieuze oogenblik een feit werd, dat de res. 1e Lt. wn. K. Akkerman zijn intrede in de M.L. deed.

En men mag zonder overdrijven zeggen, dat de ML daar plezier van beleefd heeft. Want Kaas Akkerman is gegroeid tot een der populairste figuren in de Militaire Luchtvaart.

Waarin hem eigenlijk het begrip populair zit, is in het algemeen moeilijk te omschrijven. Maar een van Kaas' groote verdiensten is, dat hij contenu in' het bezit is van een uitstekend humeur, dat hij verder nooit bezwaren heeft om een bescheiden feestje met zijn aanwezigheid op te luisteren, dat hij een uitstekend bomb-aimer is en als eerste waarnemer in Indië het Vliegerkruis kreeg, dat hij nooit over zijn eigen ervaringen spreekt, dat hij een jaar lang de Stuurkolom vrijwel alleen vol geschreven heeft en zelfs ook daarbij zijn zonnig humeur bewaard heeft.

Het is misschien dienstig om hier vast te leggen, wat Karei Akkerman in de M.L. gepresteerd heeft, want hijzelf zal het U niet vertellen. Toen dan in 1940 de luchtmacht gemobiliseerd werd, kwam Kaas bij de le vlieg-tuiggroep op Samarinda 11. Bij het uitbreken van den oorlog was hij patrouillewaarnemer en vloog met den Lt. Beekman.

Miri was in die dagen een gezocht doel van onze vliegtuigen en bij een van deze aanvallen, wist hij een Japansch munitieschip naar de bodem der zee te helpen, wat geconstateerd werd door een Hollandsche onderzeeër, voor wien Karei net even te snel was met zijn bommetjes.

Later wist hij elders in V.-Borneo nog eenige successen te boeken en het VL^gerkruis, dat hem kort daarop uitgeréikt werd was ten volle verdiend. Hij vloog praktisch tot de laatste dag van den oorlog in Indië.

Op Vrijdag 6 Maart 1942, vlak voor de capitulatie werd hij in Bandoeng ruw uit zijn slaap gewekt, met de mededeeling, dat ze vrijgezellen zochten, die mee konden naar Australië. En het was op deze duisterste nacht, dat hij zich waarschijnlijk voor het eerst realiseerde, dat het boedjang-zijn toch zeer zeker zijn speciale voordelen heeft. Per Lodestar Transport-vliegtuig wist hij aan de Jappen te ontkomen en in April 1942 kwam hij bij het 18e Squadron, vanwaar hij gedetacheerd werd bij de 111e Bombergroep U. S. Army Air Corps als bomb-aimer.

Na afloop van deze detachering, die duurde tot 15 Mei 1943, zag Canberra hem door dreven dwalen, en later ging hij met het 18 Squadron naar Mac Donald, waar de voorraad van de locale pub vaak te gering was om zijn enorme „eetlust" te stillen.



Maar hij kwam weer terug in Melbourne en reeds uit dien tijd dateert het mysterieuze zwarte koffertje, dat hij op alle escapades met zich mee voert. In Melbourne rinkelde de inhoud vrij veel, in Batavia meestal maar een keer in .de maand.

Op 14 December 1945 kwam hij bij het 19e in Brisbane als navigatie-officier en wie hem daar na den dienst spreken wilde, heeft waarschijnlijk dankbare herinneringen aan Lennon's hotel (5-6 uur) met zijn ongeëvenaarde jugs of beer.

In dien tijd begonnen zijn journalistieke neigingen hem weer parten te spelen en was hij redacteur van het blad van het 19e.

En toen in Augustus 1946 in Batavia de Stuurkolom opgericht werd, was hij daarvoor de aangewezen man. Thans troont hij achter een schot waarop met groote letters C.V.D. staat.

De C.V.D. jubileert met de STUURKOLOM. Er zit een jaar hard en serieus werk in dit luchtvaartblad, dat zich zoo langzamerhand alom in een groote populariteit gaat verheugen, een populariteit die bijkans die van zijn geestelijken vader naar de kroon steekt. En als gij dit blad onder oogen krijgt, denk dan even aan Kaas en neem een slok op zijn- gezondheid. Hij zal het gaarne op de Uwe doen!

S.

Bij de Foto's:

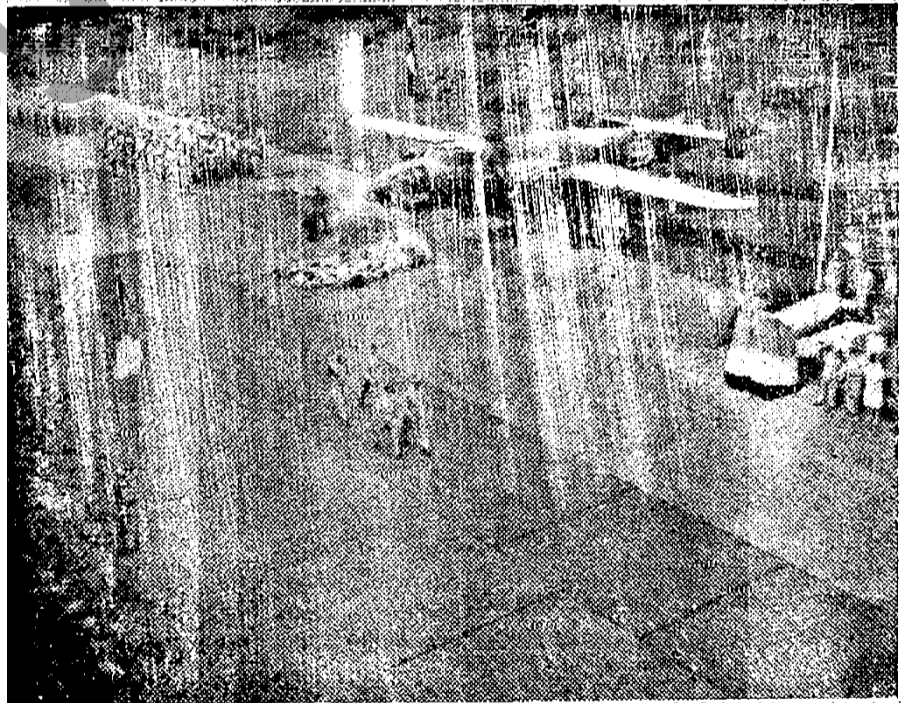
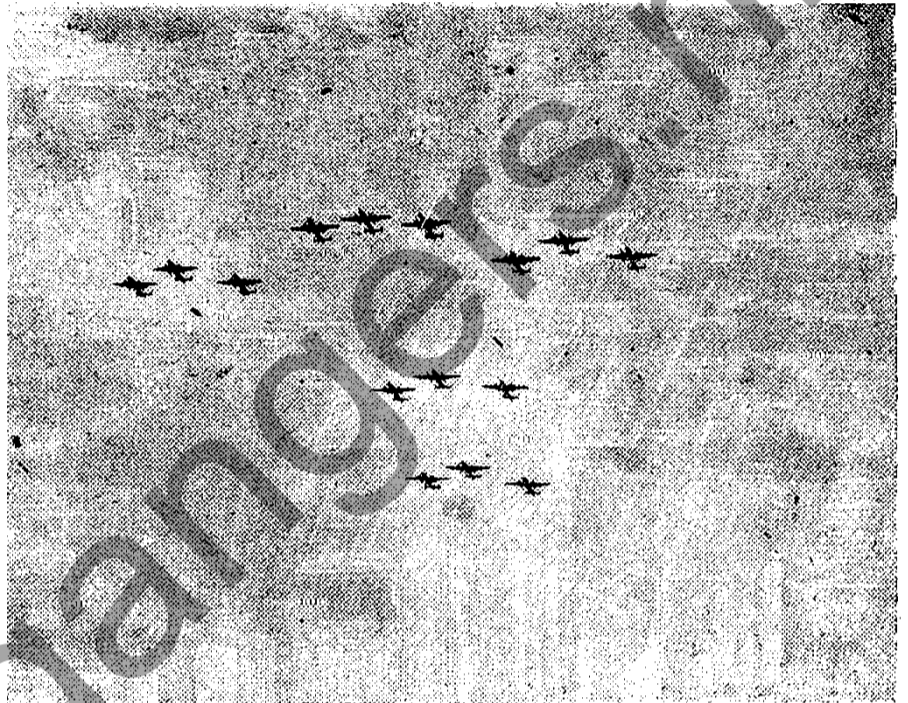
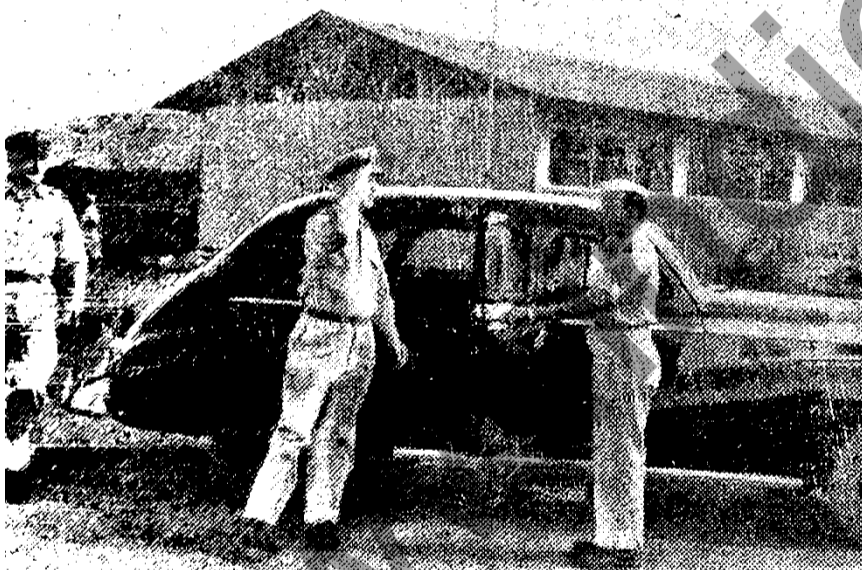
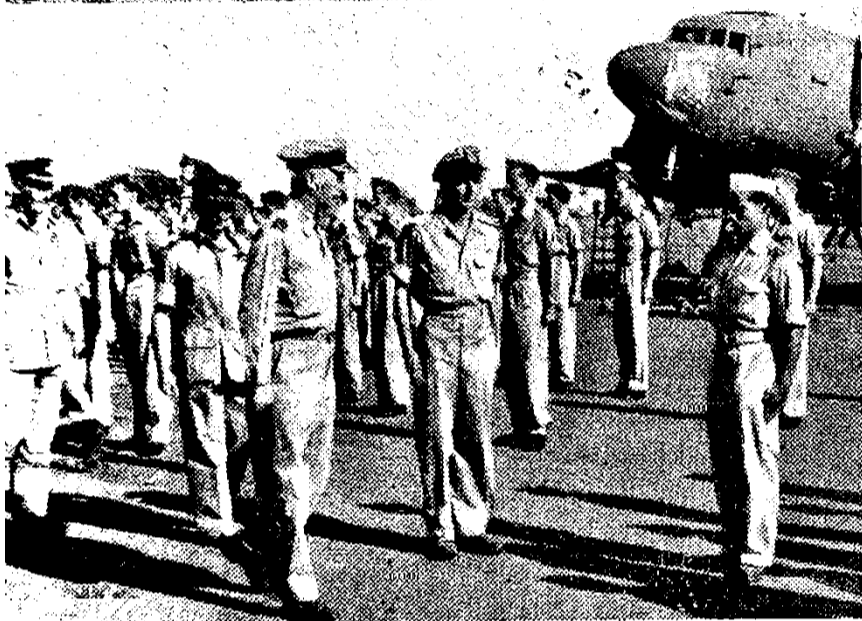
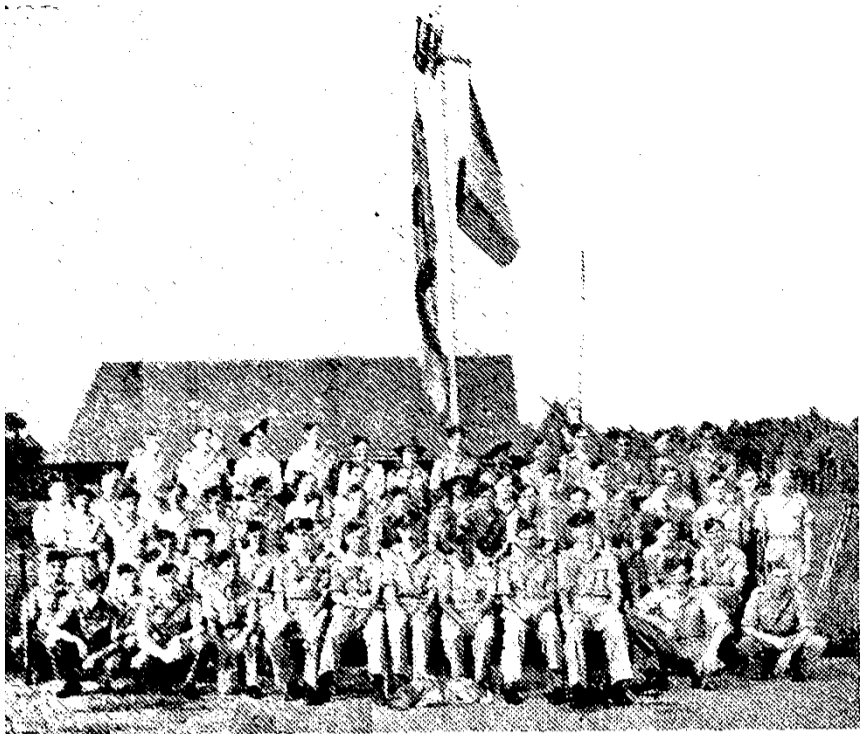
Beelden uit het afgelopen jaar:

Padang wordt door de R.A.F. aan de Nederlanders overgedragen (November 1946).

Ook Kemajoran kwam in beheer bij de M.L. (Nov. 1946) Bekende gezichten: Generaal Kengen en zijn Adjutant Ritm. Theunissen op inspectie (Najaar 1946).

Het eerste Congres van Basis-commandanten te Batavia (Sept. 1946). Rechts van boven naar beneden:

De Luchtoartdag op 9 Maart 1947 was een groot succes. Een overzicht van de menschenmenigte op Kemajoran. Een formatie van onze toestellen tijdens de luchtoartdag. Het 18de Squadron herdacht zijn gevalleneneer gelegenheid van zijn vijfjarig bestaan (29 April 1947 Tjililitan). Een droef moment: begrafenis van Kapt. v.d. Schatte Olivier en Lt. B. J. Schutte van het 6de Arva Squadron die bij een vliegongeluk op Tjililitan om het leven kwamen! (Febr. 1947).



EEN JAAR VAN GROOTE ACTIVITEIT

IN ALLE GELEDINGEN DER M.L.

De „Stuurkolom” bestaat thans een jaar, en dat jaar is er een geweest van groote activiteit en groei der Indische Militaire Luchtvaart. Groei tegen de verdrukking in zouden we kunnen zeggen. De moeilijkheden lagen overal opgestapeld, de voornaamste waren tekorten aan personeel en materieel.

Enkele maanden voor het verschijnen van de eerste „Stuurkolom” was de nieuwe organisatie van de M.L. in het leven geroepen, de organisatie zooals wij die momenteel kennen. Daarmede begon tevens een periode waarin de plannen welke op papier gevormd waren, tot uitvoer gebracht moesten worden. Deze periode is nog steeds niet ten einde en eiken dag nog wordt er iets nieuws gewrocht, worden bestaande onderdeelen verder uitgebouwd of worden nieuwe onderdeelen opgericht.

In September van het vorig jaar beschikte de M.L. over de volgende squadrons: het 17de (Varwa), met Piper Cubs, het 18de (bombardement en transport) met B-25's en het 120ste (jachtvliegdiens) met P-40's. Een deel van het vliegwerk werd toen nog uitgevoerd door de Engelschen, die hier enkele R.A.F. squadrons gestationneerd hadden.

In November 1946 trokken de Engelschen weg uit Indië en de M.L. stond voor de taak, het werk van de R.A.F. over te nemen. Dit maakte een uitbreiding van haar sterkte noodzakelijk. In die tijd kwamen een aantal nieuwe squadrons in het leven, zooals het 16de-, liet 20ste, het 121ste en het 122ste. Het 16de en het 20ste waren B-25 squadrons, met uiteenlopende doelstellingen echter. Het 16de was opgezet als een operationeële eenheid terwijl het 20ste zich belastte met transport-vliegen. Het 121ste en 122ste waren P-51 afdelingen.

Deze sterkte werd in den loop van het jaar aangevuld met personeel en vliegtuigen van de L.S.-K. in Nederland, welke het 6de Arva-squadron naar Indië zonden. Het personeel arriveerde in November 1946 in Indië en begon onmiddellijk met de voorbereiding van haar 'arbeid. De vliegtuigen kwamen in Januari 1947.

Het vertrek van de Engelschen bracht ook in ander opzicht een verzwaring van de activiteiten der M.L. Zij moest namelijk alle vliegvelden overnemen welke als bases gebruikt werden hetzij voor het vliegverkeer hetzij voor operationeële doeleinden, hetzij voor beide. Deze bases lagen verspreid over alle deelen van den Archipel, van Medan in het westen tot Hollandia en Merauke in het Oosten. Verscheidene daarvan waren eerste klasse bases, welke ingeschakeld werden in het internationale luchtverkeer. Hiervoor was veel personeel noodig, personeel dat bovendien grondig geschoold diende te zijn voor verschillende specialistische taken. De vliegverkeers-organisatie diende geheel uit eigen middelen en met eigen menschen opgezet te worden. Op dit gebied heeft de M.L. in het jaar sedert September 1946 schitterend werk geleverd. Zij heeft de opleidingen terstond met kracht ter hand genomen, en kon al spoedig goede krachten afleveren voor de vele functies welke in een vliegverkeers-organisatie vervuld dienen te worden. De climax werd bereikt toen in April 1947 de eerste groep Vliegverkeers-officiëren haar examen deed en gereed was om naar de velden te trekken. Deze officieren waren geheel in Indië opgeleid volgens de eischen van het internationale luchtverkeer (I.C.A.O.).

In dit verband dient gememoreerd te worden dat de M.L. sterk vertegenwoordigd was op de luchtverkeers-conferentie te Melbourne in het begin van 1947 gehouden, onder auspiciën van de P.I.C.A.O. (voorgangster van de I.C.A.O.).

Ook andere opleidingen werden ter hand genomen, op-- v leidingen voor vliegend personeel, technisch personeel, voor personeel van de grond-organisaties op de bases

buiten de vliegverkeersdienst (de zuiver militaire functies dus), voor de verbindingdienst, de verbindingstechnische dienst, de bewapeningdienst, etc. etc. De vliegopleiding welke een jaar geleden nog in een deplorable toestand verkeerde (er werd te hooi en te gras wat gelest op Piper Cubs voor eerstbeginnenden) onderging een aanzienlijke uitbreiding en kon op een leest geschoeid worden welke overstemming begon te vertoonen met de eischen welke aan een militaire vliegopleiding gesteld dienen te worden.

Zij werd allereerst gesplitst in een school voor eerste opleiding (E.O.S.) en een school voor gevorderden (O. O.S.). Het aantal lesvluchten vertoonde vanaf het begin van 1947 een aanzienlijke toename.

Voorts werd opgericht de Photo Verkenning Afdeeling, welke jonge organisatie in de korte tijd van haar bestaan een belangrijke vlucht nam en tot de beste onderdeelen van de M.L. is gaan behoren. Tijdens de jongste operationeële periode toonde zij zich in haar volle kracht en leverde uitstekend werk.

Tot de belangrijkste evenementen in het eerste jaar van de „Stuurkolom” behooren verder:

De overdracht van het Commando over de M.L. door Generaal-Majoor E. T. Kengen aan Kolonel P. J. de Broekert;

De „wapenstilstand” in October 1946;

Het optreden van Generaal-Majoor C. Giebel als commandant van de gecombineerde legerluchtmachten van Nederland en Indië, in November 1946. Later werd hij Chef luchtmachtstaf van de gecombineerde legerluchtmachten;

De Luchtvaartdag op 9 Maart 1947 op Kemajoran, ter gelegenheid van het eerste lustrum van de toekenning van het Vaandel en de M.W.O. aan de M. L. Deze Luchtvaartdag werd een groot succes;

De herdenking van het vijfjarig bestaan van het 18de Squadron op Tjililitan, op 29 April 1947.

De oprichting van de Regionale Luchtvaart-com-mando's.

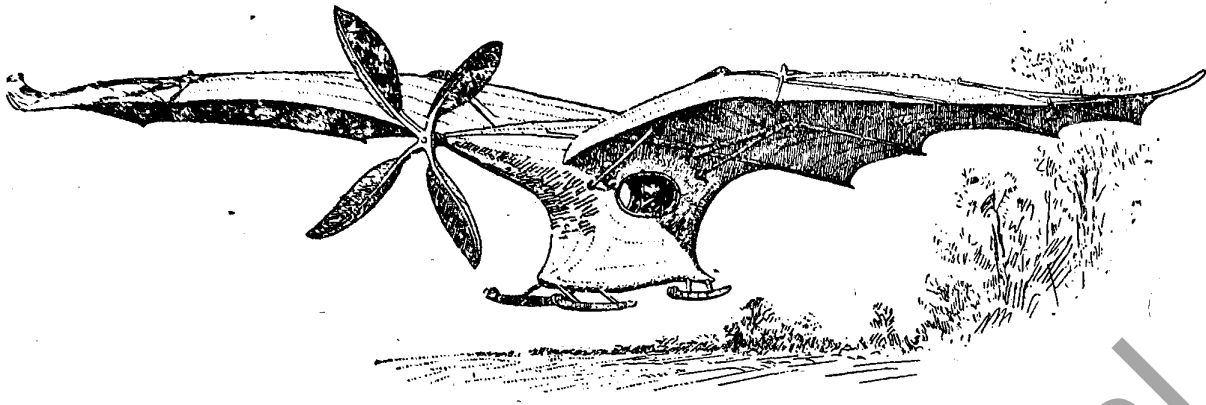
Andere gebeurtenissen, waard gememoreerd te worden waren: het instellen van de congressen voor basis-commandanten, waarvan het eerste gehouden werd in September 1946; het deelnemen van een aantal militaire vliegers aan vluchten op de lijnen Amsterdam - Batavia en Batavia - Los Angeles van de N.I.G.A.T.; het vliegongeluk op Biak waarbij het gezelschap Hans Snel om het leven kwam; het bezoek van een Fransche luchtvaart missie aan Batavia in November 1946, welk bezoek in April 1947 door de M.L. beantwoord werd met een reis naar Saigon; het aankopen van Piper Cubs in Japan en het arriveeren van de Wacketts uit Australië (na een lange lijdensweg afgelegd te hebben); het vertrek van de eerste groep L.S.K.-ers die naar deze gewesten werd uitgezonden, naar Nederland, ter demobilisatie.

Er zijn nog heel wat meer dingen gebeurd in dat jaar, en we zouden gaarne nog heel wat meer van die gebeurtenissen in herinnering willen brengen, doch de beschikbare plaats is daarvoor te gelimiteerd.

In het algemeen kan de M.L. met voldoening op de periode September 1946 - September 1947 terug zien. Er is zeer veel bereikt. Enkele cijfers weerspiegelen de groei.

Zoo nam bv. het aantal uitgevoerde vluchten aanzienlijk toe. Was dit in het laatste kwartaal van 1946 nog slechts gemiddeld per maand 150, sedert de aanvang van 1947 bedroeg het gemiddeld ruim 1500, tienmaal zooveel dus. Hier zijn niet bij gerekend de vluchten van het 19de transport-squadron.

De periode 21 Juli - 4 Augustus 1947 bracht tijdelijk een aanzienlijke toename. De M.L. kon echter ook deze zware wissel welke op haar getrokken werd, verzilveren.



Het vliegtuig van Clement Ader

UIT DE GESCHIEDENIS DER LUCHTVAART

Clement Ader, de eerste mensch die vloog

De 9e October 1890 is een datum van groot gewicht in de geschiedenis van de luchtvaart. Op dien dag namelijk slaagde een mensch er voor het eerst in de aardoppervlakte te verlaten in een vliegtuig dat zwaarder was dan de lucht en dat door eigen kracht werd voortgedreven.

Over het algemeen heerscht de overtuiging dat de eerste nienschen die werkelijk vlogen de gebroeders Wright waren. Inderdaad waren de Wrights de eersten die, na opgestegen te zijn, een horizontale vlucht van eenige duur wisten uit te voeren, op eenige hoogte boven de grond al was die duur dan ook maar een quaestie van seconden, en al waren de afgelegde afstanden quaesties van enkele tientallen meters (maximum afstand bij de eerste proeven, op 17 December 1903 : 66 meter).

Maar het was de Franschman Clement Ader, die zich in een aeroplane voor het eerst van de grond verhief, al bracht hij het dan slechts tot een korte opstijging scherend over het gras. En dat geschiedde ruim 13 jaar voor de eerste opstijgingen van de gebroeders Wright.

Vóór den 9den October 1890 hadden tal van menschen zich reeds in de atmosfeer verheven met luchtballons. Ook waren er korte vluchten uitgevoerd door aeroplanes welke door mechanische kracht gedreven werden, - doch dit waren modellen waarin geen menschen werden meegevoerd.

De prestatie van Ader beteekende daarom een mijlpaal in de historie van de luchtvaart en rangschikt hem onder de groote aviatische pioniers.

Ader was een ingenieur die reeds in zijn jeugd een groote belangstelling voor de luchtvaart had. Hij werd in 1841 geboren en reeds op 22-jarigen leeftijd slaagde hij erin een soort vliegtuig te bouwen dat opgelaten kon worden aan een touw, op de manier van de speelgoed-vlieger, en inderdaad op deze wijze de lucht in ging met zijn constructeur aan boord.

In 1882 maakte Ader een begin met het bouwen van een groot vliegtuig dat een stoommachine als krachtbron zou gebruiken. Met deze arbeid waren jaren gemoeid en pas in 1889 werd de laatste hand aan het apparaat gelegd. Op 19 April 1890 publiceerde Ader een beschrijving van de machine welke zeer gecompliceerd maar tegelijkertijd bewonderenswaardig van conceptie was. Ader had zich langen tijd bezig gehouden met het bestudeeren van de vlucht der vogels en der vleermuizen, en evenals andere pioniers was hij tot de conclusie gekomen dat voor de mechanische vlucht de aeroplane met

vaste draagvlakken, en niet een toestel met zg. slaande vleugels de oplossing was.

Niettemin deed de vorm van zijn vliegmaschine sterk aan een vleermuis denken.

De vleugels bestonden uit een houten geraamte, bedekt met zijde en deze vleugels vielen op door een bijzondere constructie. Zij waren namelijk in zich zelf beweeglijk. De houten liggers en spanten konden bv. zoodanig naar voren en naar achteren worden veresteld dat het zwaartepunt van het vliegtuig veranderd werd. Ook kon de invalshoek veranderd worden, terwijl ook iedere vleugel afzonderlijk een andere vorm kon aannemen. Dit alles diende om het vliegtuig in elke gewenschte richting te kunnen sturen. Een hoogteroer zooals wij dat tegenwoordig kennen ontbrak.

De voortstuwing werd geievsrd door een vierbladige schroef met armen van bamboe, welke werd aangedreven door een kleine stoommachine. Deze stoommachine mocht met recht een juweeltje genoemd worden.

Zij had twee cylinders, verticaal achter elkander opgesteld.

Het verwarmingsapparaat bestond uit kleine gegolfde buisjes (vlampijpjes) en als brandstof werd een gemakkelijk ontvlambare vloeistof gebruikt. De afgewerkte stoom werd opgevangen in een condensator.

Hier volgen enkele gegevens over de vliegmaschine van Ader: breedte: 14 meter; lengte 6.50 meter; oppervlakte 28 vierkante meter; gewicht der vleugels 74.5 kilogram; gewicht van de romp 101 kilogram, met inbegrip van de stoommachine, de schroef, de condensator en overige onderdeelen.

Vermogen van de stoommachine: 20 P.K. bij een to- taal-gewicht van de stoommachine met bijbehorende onderdeelen en accessoires, plus brandstof (gewoonlijk alcohol) van 51 kilogram.

Alles bijeen kwam men op een voor die tijd zeer gunstig gewicht voor de complete vliegmaschine zonder passagier van 3 kilogram per paardekracht.

Met 30 kilogram water en 10 kilogram alcohol, en met de piloot aan boord woog het totaal 296 kilogram, of ongeveer 15 kilogram per paardekracht.

Het eerste experiment had plaats in het park van het kasteel van Madame Pereire, in Arminvilliers, nabij Gretz. Met de constructeur als bestuurder aan boord kwam het toestel los van de grond en rakelings over het gras scherend legde het een afstand van 50 meter af.

DE SLAG IN DE JAVA ZEE

28 Febr. 1942

(door een ooggetuige)

Impressies in het duister

Hei was Zaterdagmiddag op het vliegveld Kali Djati en er lag een drukkende sfeer over het terrein. Met drukkend, doel ik slechts op de meteorologische omstandigheden; voor het overige was de totale positie al weken lang drukkend, doch dat viel ons al niet meer op.

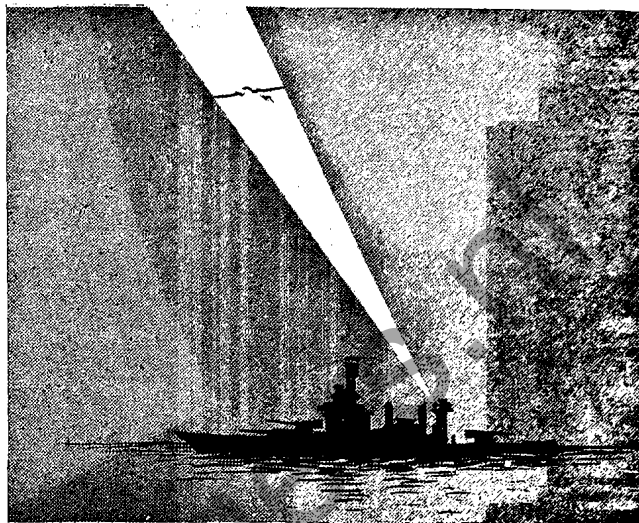
Het gebruikelijke Japansche ochtend-bombardement was deze keer uitgebleven en dit had ons te denken > moeten geven, doch wij verkeerden in de meening, dat de vijand niet gekomen was, omdat er niets meer te vernielen viel. Niemand kon het ons euvel duiden, dat wij er zoo over dachten, want, wanneer je naar het vliegveld keek zag je alleen maar gaten en wanneer je naast het vliegveld keek, zag je alleen maar vernielde vliegtuigen.

Het ochtend-bombardement kwam anders altijd .o.m elf uur en dat was zoo langzamerhand een van de attracties van Kali Djati geworden. Meestal kwamen ze laag over met twee-motorige bommenwerpers, soms beschermd door jagers en dan was er een kwartier lang een lawaai, dat begon te lijken op een oorlogsfilm. De mooiste klap was het altijd, wanneer de Japansche vliegers een bommenwerper op de grond in brand schoten, waar bommen in zaten. Als zoo'n ding een paar minuten gebrand had, werd je ziel uiteengereten door een verscheurende knal, die tot in het diepst van het ruggemerg ressonneerde. Als het bombardement weer voorbij was, gingen we het veld op ojn te kijken, wat er nu weer stuk was en één . keer hadden ze ons leelijk te pakken, want we reden net in een oude two-seater midden op het terrein, zonder een kans op dekking in de buurt, toen de vijand tegen de gewoonte in voor een tweede maal overkwam, dit keer met een hoge formatie, die recht uit het noorden kwam aanzetten. We stoven in wat struikgewas, dat later vol vaten met benzine bleek te liggen, en dat hoe dan ook weinig betekende als bescherming tegen bommen. Maar dat is waarschijnlijk het struisvogel-instinct, dat de mensch een beetje heeft: als je je maar kan verstoppen, voel je je gerust.

We hoorden de bommen fluiten en dat was een goed teeken, want daaruit maakten we op, dat ze een eindje verder zouden vallen. Dat eindje verder was overigens nog dichtbij genoeg, want de vijand was er dit keer op uit, de startbanen onbruikbaar te maken en gooide een heel karpet over het terrein, in de boeken heette zoiets een trefferpatroon. We vonden het natuurlijk buitengewoon interessant, dat we ook op het patroon stonden en we raakten zoo opgewonden, dat we, toen de klappen van de inslaande bommen langs ons waren gegaan en zich weer verwijderden, met knikkende knieën opstonden en naar de mess strompelden, waar we ieder een heele flesch bier opdronken, ' jnder glazen te gebruiken, iets wat we anders nooit aeden en waaruit blijkt, hoe de aanval ons aangepakt had.

Een dag rust

Nadat de vijand dit karpet over ons uitgespreid had, werden we een heele dag met rust gelaten en dat was, wat ons betreft, uitstekend, want we hadden onze handen vol met het beredderen van de gewone dagelijksche beslommeringen, die door de vernielingen van de bombardementen leelijk in de war gelopen waren. De heele keuken was buiten werking, wantje braadpannen zaten vol scherfgaten en daardoor rolde de nasi-goreng op den grond. Om ons toch onze portie te kunnen geven, werd er een mijl of drie van het veld, in de richting van Bandoeng, een keuken opgericht, doch tegen de tijd, dat je daar aankwam, wa de hap gewoonlijk op, omdat er natuurlijk een paar honderd lui waren, die al eerder



waren gaan lopen om bij de keuken te Jtomen en daarom. trokken we dan nog maar een paar mijl verder, waar we in de Soos van Soebang biefstuk met gebakken aardappels gingen eten. In tijden van nood moeten de krijgslieden van het land kunnen leven, nietwaar?

Zoo werd het Zaterdag. De Zaterdag-morgen verstreek zonder iets vermeldens-waardigs. De piloot Beekman, bij wien ik als waarnemer was ingedeeld, werd tegen de middag in een auto naar Bandoeng gestuurd met een geheime opdracht, en onze luchtschutter ging niet hem mee, zoodat ik met den telegrafist achterbleef.

Hef was een warme zomerdag op Kali-Djaü en we brachten de middag soezend door, dan wel lezend in een nuttig boek. Ik had onderdak gevonden in het huis van een getrouwden collega, die inmiddels met gezin naar andere oorden vertrokken was, en mij de zorg voor het huis en de inboedel had toevertrouwd. Er stond nog het een en ander in de ijskast en ik had net een biscuitje met leverpastei genuttigd, toen de telefoon ging. Ik kan niet zeggen, dat het gerinkel mij een vreugdekreet ontlokte, want als de telefoon ging in die dagen, dan be* teekende *dat, dat er weer ergens een vuiltje opgeknapt moest worden.

Ik nam de hoorn van de haak en liet een rijke woordenvloed in mijn linkeroor loopen, welke afkomstig scheen te zijn van iemand, die al aarcfig dicht bij z'n maximum toerental was gekomen en waaruit tenslotte bleek, dat ik in de „operation-room“ moest komen. (We begonnen al een beetje Engelsch te praten). Ik begaf mij dus naar de operatiön-room en hier werd ik getraceerd op een enkele reis naar Palembang, waar de Japanners om drie bommen van drie honderd kilo gevraagd hadden. De terugreis moest ik zelf betalen, Omdat Beekman er niet was, door die geheime opdracht, werd er een andere bemanning samengesteld en we kregen Belloni als vlieger. Belloni was een hitsig kereltje, dat zich altijd ontzettend driftig maakte, als hij in de krant over de Japansche invasie las, dus dat klopte wel.

Nadat we in de operati.on-room nog een korte woor-denwisseling hadden gehad met een. paar lui, die ons wilden vertellen hoe het ceremonieel boven Palembang geregeld was, trokken we naar het vliegterrein, waar de monteurs al een mooie bommenwerper buiten gezet, en opgepoetst hadden, en er op ons verzoek de drie bommen van 300 kilogram inhingen. '

Nauwelijks h<nl men zich het zweet, door deze arbeid opgewekt, van de voorhoofden gcwisch en hingen de drie bommen gezellig in de bombay, of er kwam een strategie naar ons roerenden die wist te vertellen, dat de bommen er weer onderuit moesten. Daar we al sinds eenige tijd aan dergelijke grappen gewend waren, maakten we ons in het geheel niet kwaad, maar begaven ons met opgewekte pas terug naar de operation-room om te infonneeren wie ons tochtje naar Palembang verknoeid, had.

hi de operation-room stond de manometer een heel eind boven de roode streep. Er werd, zooals dat heel, koortsachtig gewerkt. 1W liepen eenige minuten doelloos rond en probeerden ons kaartje naar Palembang te verkoopen. nn we daar toch niet heen mochten, doch de markt was flauw voor deze papieren en niemand toonde belangstelling.

Plotseling kreeg men ons in de gaten en te snel om onze aanvallen naar hun beweegredenen te kunnen vragen, werden we voor een tafel gesleept, waarop een groote kaart lag van Java. Met ademlooze spanning volgden we de bewegingen van een dikke vinger, die naar een punt in de Java-zee wees, een kilometer of tien uit de kust, ten noorden van Pamanoeakan.

Daarheen en dan zoeken, werd ons uitgelegd. En als je ze ziet, gooien maar.

„Wel, oké“, zeiden we, „maar wat is er eigenlijk aan de hand?“

„Weten jullie dat niet eens“, riep een der strategen, die bij de tafel met de kaart stonden, . uit. „Heeren“, vervolgde hij op plechtige toon, „ik deel U hierbij mede, dat de Japansche vloot in de Java-zee is verschenen en dat het er nu om gaat haar te vernietigen“. „Oké, ^ei ik weer, ditmaal tegen Belloni, ga jij maar, voor dergelijke klusjes ben ik al heel lang veel te groot. Routine- opdrachtes laten we aan de jongeren over“. Belloni luisterde echter niet naar me, doch werd in beslag genomen door een smeulende, woede, die op de strategie bij de tafel gericht bleek te zijn, want plotseling zei hij venijnig tegen deze figuur: „Doe jij maar niet zoo dik met: weet je dat nog niet eens, want een uur geleden wist-jij het zelf ook niet“. Ik verbaasde mij enorm, dat Belloni hier nog altijd over stond te zieken, mijn voortvarende geest was al een heel eind- verder en ik zag mezelf reeds in de Java-zee liggen, tien kilometer uit de kust bij Pamanoeakan, dus nam ik Belloni onder de arm en voerde hem mee naar buiten, waar hij in de koele avondlucht (het was inmiddels donker geworden) weer wat kalmeerde.

We begaven ons weer naar onze bommenwerper en lieten de drie 'bommen van drie honderd kilo, die inmiddels reeds voor bommen van honderd kilogram waren verwisseld, weer inladen. Op het vliegerterrein was het intusschen een drukte van niet geringe beteekenis geworden. Er stonden, behalve onze Glenn Martins, nog Blenheims en Hudsons van de R. A. F., die ten tijde van de val van Singapore voor de veiligheid naar Java waren gekomen, bij elkaar een veertig kisten en iedereen was met dezelfde beslommeringen geoccupeerd als wij.

Toen ik naar de startbaan keek, begon ik te wenschen, dat er vergif in dat biscuitje met leverpastei gezeten had, dan was ik nu tenminste uit mijn lijden geweest. Aan de uiterste rand van het tapijt, dat de Japansche bommenwerpers een paar dagen tevoren op het veld hadden gelegd, had men een kort zoompje ontdekt, waar tusschen de bomkraters nog een paar madeliefjes in het leven waren gebleven en uit de aanwezigheid daarvan had men opgemaakt, dat hier best nog ergens een strip kon liggen. Het tafereel werd op romantische wijze verlicht door een paar stormkings, die juist genoeg schijnsel verspreidden om ons vertrouwen in de naaste toekomst een ernstige schok te geven.

Daar gingen we

We gingen echter braaf in onze bommenwerper zitten en Belloni sloeg de motoren aan. Terwijl de zaak aan het warm draaien was, zongen we elkaar over de telefoon moed in door met rauwe stem het liedje ten gehoor te brengen van: „Hallo lui, hier komt het Arendsnest“,

dat in die dagen populair was in Batavia. Hierop rolden we naar het startpunt en nadat we nog even een auto hadden laten passeeren, die voorrang had en dwars de baan overstak, deden we onze oogen stevig dicht, Belloni gaf met handen en voeten gas en daar gingen we. Telkens als we een stoot voelden, schoot er een grijze haar uit mijn schedel en tegen de tijd, dat we los waren, zag ik er uit als een tachtigjarige losbol.

Niettemin, we waren los en het ergste gevaar was voorbij. We waren zelfs geneigd om „lang zullen we leven“ te gaan zingen, doch op dat moment schoot mij door het hoofd, dat we met z'n allen tusschen duizend en vijftien honderd meter hoogte op weg waren naar hetzelfde punt. Dat stond namelijk in de opdracht, doch in de drukte van het vertrek, was ik er niet verder bij stil blijven staan. Nu echter begon het idee van die veertig kisten, die zonder navigatielichten met vijf honderd meter hoogte-verschil practisch tegelijkertijd op weg waren naar eenzelfde punt, om van daaruit vierkanten te gaan vliegen, op zoek naar de Japansche vloot, mij aanmerkelijk te deprimeeren.

Ik had juist het stadium bereikt, dat ik mij hier ernstig ongerust over begon'te maken, toen er plotseling aan bakboord een vuurwerk vari ongemeene pracht werd afgestoken, hetgeen onze aandacht geheel in beslag nam en mijn gedachten een beetje afleidde van die veertig kisten om ons heen.

Belloni, die altijd een minnaar van schoonheid was geweest, begon opgewonden door de telefoon te praten over al die prachtige roode en gele ballen, die omhoog kwamen en met een groote vlam uit elkaar barstten. Het kostte mij niet weinig moeite om hem aan het verstand te brengen, dat wij niet verder meer behoeften te zoeken, want dat dit de Japansche vloot was. Toen het vuurwerk zich in onze richting begon te bewegen, liet hij zich tenslotte overtuigen.

Inmiddels had ik met knipperende oogen naar beneden zitten loeren door de bommenrichtkijker, en in de heldere maneschijn zag ik allerlei silhouetten, die zeker niet van badgasten afkomstig waren. Vlak in onze buurt kreeg ik er eentje in de gaten, die me deed denken aan een torpedobootjager. Er lag een witte „V“ van schuim achter, waaruit ik met mijn diepgaande kennis van ma- rine-zaken opmaakte, dat het schip voer en wel vooruit.

We maakten ons gereed voor den aanval, hetgeen voornamelijk hierin bestond, dat Belloni rechtop ging zitten en ik voorover en dat tie telegrafist de radiostille in acht nam. De luchtschutter had- een vrije avond, want er waren geen jagers in de lucht. Ik draaide aan allerlei knoppen, liet lampen aan en uit gaan, keek nog eens door de bommenrichtkijker, nam vervolgens een kloek besluit en gaf een ruk aan de trekker, waarop alle bommen eruit yielen.

(Vervolg Pag. 15)



Bombardement van B-25's op de kustbatterijen van Noesa Kembangan tijdens de politionele actie van 21 Juli tot 4 Augustus.

SPORT



m. L-ERS ENDE HOCKEY SPORT EEN PRAATJE MET RUWALDA

(Van onze Sport-medewerker)

In de Bataviase hockeywereld heeft de naam „M.L.” een goede klank. Een klank die aanstonds doet denken aan een frisse, enthousiaste en hard werkende ploeg die door iedere tegenstander gevreesd wordt.

Het is niet meer dan begrijpelijk, dat we ons oog op de vlijtige hockeyers richtten, met het doel een van hun te verzoeken ons iets te vertellen over deze sport. Het bleek al gauw, dat er meerderen waren die ons zouden kunnen inlichten, maar toen het puntje bij paaltje kwam bleek het toch nog moeilijk om er een te strikken.

Met 'n beetje list, lukte het. Lt. Verspoor nam ons een keer mee naar het Sportclubterrein bij gelegenheid van de grote strijd tegen MHC, meer bekend als de spekannekoekenwedstrijd, deed verder zeer gewichtig en lokte Lt. Buwalda naar ons toe. Deze vermoedde niet wat hem boven het hoofd hing en terwijl we hem uitleg gaven van onze bedoelingen, werd een afspraak voor een onderhoud gemaakt.

Gezien de buitengewone omstandigheden waaronder dit afspeelde, kon hij moeilijk meer weigeren.

Lt. Buwalda heeft z'n prilste jeugd in Indië doorgebracht. Hij vertoefde in Midden-Java en hield zich in die jaren met alles en nog wat, behalve met hockey, bezig. Toen hij echter in 1927 naar Holland ging en in Den Haag terecht kwam, alwaar hij de HBS aan het Stand- houdersplein bezocht, maakte hij kennis met deze sport. Hij was er direct enthousiast voor en daarna, op de Wul- lings-kostschool in Voorschoten, kon hij naar hartelust spelen. Ze hadden daar een goede ploeg, daar zaten o.a. de bekende oud-internat'naal Daantje Brand in en Vie Koster uit Hilversum. De andere HBS-ploegen die meestal veel jongere spelers bevatten waren er dan ook helemaal niet op gecharmeerd deze ploeg te ontmoeten, omdat ze vooruit wisten met grote cijfers te worden ingemaakt. De aardigste ontmoetingen in die tijd waren die tegen het Kennemer Lyceum, dat ook over een zeer goede ploeg beschikte. De meesten waren reeds lid van een „echte” club en het was dus uiteraard onmogelijk om met deze kostschool-ploeg regelmatig uit te komen, het bleef bij gelegenhedswedstrijden, doch er was plenty gelegenheid tot oefenen.

Na drie kostschooljaren kwam Buwalda terug in Den Haag. Hij werd daar lid van HDM, welke vereniging over een van de beste hockeyploegen in het land beschikte. Hij speelde daar twee maanden voor het derde en daarna tot het einde van het seizoen voor het tweede elftal. Het daarop volgende seizoen stond hij in het eerste elftal

opgesteld. Zijn plaats was toen linksbinnen, een plaats welke hem het beste „lag”. 1934 en 1935 waren twee gloriejaren voor HDM.

Toen werden ze kampioen van Nederland.

In die tijd nam HDM deel aan een tournooi in België.

Aan dit tournooi deden 'n Belgise, Engelse, Duitse, twee Franse en HDM als Nederlandse ploeg mee. De Engelsen gingen met de eerste prijs terug.

Voor de Olympische spelen in 1936 te Berlijn zou een 25-tal spelers een speciale training ondergaan. Lt. Buwalda was een van de uitverkorenen, doch daar het eind-examen voor de deur stond, heeft hij deze training moeten opgeven.

Hij moest daarna opkomen voor zijn nummer en kwam in Bergen op Zoom terecht. Hij kon echter regelmatig voor HDM uit blijven komen. Na z'n diensttijd bracht een verbintenis met de American Tobacco Company hem als planter naar de Oost terug. Dat betekende voor Buwalda het einde van de hockeysport in clubverband, want hij kwam een beetje ver van de stad te zitten, n.l. in Bodjo- negoro. Alleen zo nu en dan kon hij als gast nog 'ns hier en daar meespelen. Prettige herinneringen heeft hij aan een tournooi in Singapore, waar hij aan mee deed als speler van het Java-team. Ze speelden daar 6 wedstrijden achter elkaar.

Toen de donkere wolken zich samenpakten boven deze landen, werd Buwalda in dienst geroepen. Hij probeerde leerling-vlieger te worden, hetgeen gelukte. Later werd de opleiding in Amerika voltooid en na de capitulatie kwam hij weer in Indië terug.

Met als standplaats Batavia leefde de interesse voor hockey vanzelfsprekend weer op. Het sportclub-terrein is een geschikte gelegenheid, doch daarop moet praktisch iedere vereniging thans spelen, omdat het 't enige mooie terrein is in heel Batavia. Van oefenen komt daarom niet veel. Het is steeds maar wedstrijden spelen. Dat is jammer, omdat hockey een spel is dat veel oefening vereist. Slechts daardoor zal de M.L. vooruit kunnen komen.

M.L. tennis-kampioen

In het begin van Augustus behaalde het M.L. tennisteam het kampioenschap van Batavia door het Plaatselijk Commando in de beslissingswedstrijd te verslaan.



De Photo-verkenners! Overleg voor de vlucht.

(Vervolg van Pag. 13)

Terwijl ze gillend naar beneden doken, maakte Belloni een steile bocht, zoodat ik het bloed door de middelpuntvliedende kracht uit mijn schoenen voelde loopen, doch niettemin had ik de gelegenheid om te zien, dat de torpedojager een ontwijkende manoeuvre uitvoerde en wel met zulk een fabelachtige snelheid, dat hij nog net op tijd was om zijn achtersteven onder de drie bommen van drie honderd kilogram te schuiven, die we zoojuist hadden laten zakken. Het gevolg was, dat er een op de achtersteven terecht kwam en hoewel het te donker was cun détails waar te nemen, meenden we teekenen van consternatie op te merken.

De Japansche vloot werd hierop driftig en iedereen scheen thans de schietijzers uit de zak te hebben gehaald, want van alle zijden zag men vuurstralen en -bollen omhoog komen. Na eenig overleg door de telefoon, achtten wij het gepast ons maar bescheidenlijk terug te trekken, temeer omdat de Japansche vloot thans met een zoeklicht begon te spelen, dat voordien wel steeds gebrand had, doch tot dusverre onbeweeglijk loodrecht omhoog had geschenen. Vermoedelijk was de zoeklicht-bedienaar in slaap gevallen of misschien had er een losse schroef tusschen het mechaniek gezeten, waardoor de zaak had vastgezeten.

Voordat wijvvan Kali Djati waren vertrokken had men ons gezegd, :'at wij daar in geen geval weer mochten landen, omdat landen in het duistter op een dusdanig beschadigd veld te riskant was. Dat het starten onder deze omstandigheden minstens even riskant was, werd wijselijk verzwegen.

Wij zetten dus koers naar Andir, Bandoeng, hetgeen wij klaarspeelden door een natte-vinger in de wind te houden. Boven Andir gekomen, bemerkten wij, dat wij allerminst welkome gasten waren, want men weigerde de lichten aan te doen en beschouwde ons als vijanden, wat we misschien ook wel waren, want toen we er in geslaagd waren toch te landen, k-on men onze houding tegenover het personeel op de basis nauwelijks vriendschappelijk noemen, Belloni begon weer te smeulen en moest weer even afgevoerd worden in de koele avondlucht.

Kort daarop vonden wij een uitgebreid souper, achtergelaten door een andere bemanning, die onder de maaltijd was weggeroepen voor een opdracht. Dit hebben wij toen op ons gemak verorberd in afwachting van nieuwe orders.

Koninklijke Onderscheidingen

Kol. W. C. J. Versteegh en Luitenant-Kolonel Th. de Bruyn zijn benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandsche Leeuw.

Bevorderingen

De Squadron-commandanten de Luitenants II. Knoop en G. Winckel werden bevorderd tot Kapitein.

Dankbetuiging

Namens mevr. de weduwe A. Wassenberg-Ki h n e te Enschede werd een schrijven ontvangen waarin zij haar .dank tot uiting brengt aan allen die belangstelling hebben getoond bij de begrafenis van wijlen haar echtgenoot de Adj. O. O. van de Fotodienst der M.L. C. L. Wassenberg.

Voorlichting

Het Kantoor Voorlichting der M.L. onderging eenige uitbreiding door de indeeling van 1ste Lt. E. H. C. C l e u v e r bij deze dienst. Deze oud-Nirom-omroeper zal assisteren bij de wekelijksche radio-tuizendingen van de M.L.

Majors zijn in trek

In de maand Augustus werd de M.L. verblijd door het sluiten van twee huwelijken in haar gelederen. Op 22 Augustus trad Majoor Valk te Batavia in het huwelijk met Mevr. v.d. Molen, en op 25 Augustus Majoor de Senerpont Domis in Biak met Miss Eileen Joar. Orr uit Sydney.

Wij wenschen alle betrokkenen langs dezen weg namens hun vrienden geluk.

Menschen en Functies

Majoor J. L. W. R h a e s a droeg liet Commando over Tjililitan over aan Kapitein A. A. M. v a n R e s t. Majoor Rhaesa nam de functie van Chef Vliegvelden en Vliegbases over van Majoor W. L i n d n e r.

De Commandant van het 20ste Squadron, de Kapitein A. L. C o x, droeg zijn functie over aan Kapitein J. H. L u k k i e n, tot dusverre ondercommandant van dit squadron. Kapitein Cox treedt thans op als Chef van de Opleidingen. Kapitein W. F. B o o t verwisselde zijn functie van Chef Opleidingen voor die van Chef Operationeele Benoodigheden, terwijl hij tevens werd benoemd tot voorzitter van de Permanente Commissie voor Onderzoek van Vlieggevallen.

De 1ste Luitenant A. v a n d e r V e e n werd aangesteld als Ondercommandant van het 20ste Squadron.

Kapitein J. J. d e S e r r i è r e, tot dusverre assistent van Chef Vliegvelden en Vliegbases vertrok naar het Detachement Melbourne, waar hij werkzaam zal zijn bij de afwikkeling van Nederlandsche militaire belangen in Australië.

De Res. 1ste Lt. P. J u c h vertrok naar Amerika ter demobilisatie.

De Res. Kapt. Veldprediker der K.L. R. Ch A. v a n V o o r s t V a d e r is bevorderd tot Majoor.

Voorts vertrok naar Amerika ter demobilisatie de 1ste Lt. A. S i e b e s m a.

(Vervolg van pag. 7)

der spaarzaam bedeelde middelen gegarandeerd is. Want het is de benarde financieële positie van het land die het voorshand onmogelijk maakt de zoo begeerde apparatuur te kunnen aanschaffen, speciaal ten aanzien van de dringende noodzakeijlke verbeteringen van de radio navigatiehulpmiddelen.

Tenslotte nog een woord tot mijn ondergeschikten.

Weest verzekerd, dat Uw werk ten volle wordt gewaardeerd. Denkt echter niet dat we er al zijn, integendeel. Weest accuraat en leg U zelfcritiek op. Mogen de resultaten van Uw werk U de voldoening schenken, noodig om Uw arbeid welgemoed en met opgewektheid te verrichten. Hoe klein ook de schakel mag zijn, Uw werk vormt een bijdrage in de opbouw van het geheel „de M. L. En met dit voor oogen moge de woorden van Tromp U in de ooren klinken: „Het zal waarachtig wel gaan“.



Een tijdsprobleem

Zoals uit het voorwoord blijkt bestaat dit blad thans een jaar. Eigenlijk is dat een onjuiste uitdrukking, want dit blad, dat U, lezer, thans in uw hand hebt, is net van de pers gekomen en bestaat dus zeker nog geen jaar. Als u het niet direkt weggooit en het komt misschien in een kast terecht tusschen een hoop andere rommel die U voorloopig niet opruimt, omdat U daar te lui voor bent, dan bestaat dit blad over een jaar wel een jaar. Maar daar- moeten we dus even geduld voor hebben. En wat is een jaar? Een jaar is niets, zeker niet bij de Militaire Luchtvaart, waar men gewoonlijk met halve eeuwen werkt, vooral bij dé „Planning“. Laatst vond ik in de circulatie-map, die elke week drie keer rond gaat, een stuk uit het geheim archief en daar stond al precies in welke toestellen in 1975 in de honderd P. O. moeten en wie er in 1999 gedemobiliseerd worden (als ze zelf een opvolger kunnen vinden).

Maar dit terzijde. Dit blad bestaat dus' nog lang niet een jaar, maar toch zeggen we: ons blad bestaat een jaar. Hoe kan dat? Dat zal ik u nu eens eventjes uitleggen. Om het probleem nog eens even duidelijk voor te stellen:

Wij bestaan een jaar, maar dat kan niet, want we zijn net gedrukt, maar toch zeggen we ijskoud dat we een jaar bestaan, en dat mogen we zeggen, want het is namelijk zoo en nu schijnt er hier een innerlijke tegenstrijdigheid te zijn en zolang die er is kunnen we niet verder gaan, dus moeten we eerst die tegenstrijdigheid te lijf om te bewijzen, dat we wel degelijk een jaar bestaan hoewel velen terecht kunnen aanvoeren dat dit eigenlijk niet zoo is.

Ziezoo, daar heeft U het heele vraagstuk in a nutshell. Nuts to you, zullen velen van U zeggen, maar dit laat ons koud, als redacteur zijn wij aan dergelijke opmerkingen gewend.

Tusschen twee haakjes, in dat jaar dat we nu bestaan, is er wel zoo even het een en ander gebeurd. Wat er gebeurd is heeft U in ons blad kunnen lezen, maar er zijn nog een hoop dingen die we' opzettelijk niet in ons blad hebben gezet, omdat je altijd nog een beetje voorzichtig moet zijn in Batavia met wat je schrijft, hoewel ik moet zeggen, dat het me dikwijls nog meegevallen is zooveel „rope“ als ze je geven, voordat je gehangen wordt, maar, jongens, als we al die dingen in ons blad gingen zetten, die we er tot nu toe opzettelijk uitgelaten hebben, jongens, jongens, dan zouden er hier en daar gr. oote oogen opgezet worden, de helft is al genoeg om altijd vrijgezel te blijven en nooit bij de Militaire Luchtvaart te gaan, maar e- fin laten we daar maar over ophouden; wie er nr ,r van wil weten, kan ons elke eerste Zaterdag van de maand van kwart voor een tot een uur in de Harmonie vinden waar we onder een glaasje tapioca-bier gezellig een beetje kunnen roddelen.

We dwalen af, zooals een jeugd vriendin vaak tegen ons placht te zeggen.

Het ging er eigenlijk om, dat we een jaar bestaan en dat niemand kan begrijpen hoe we dat uitgehouden hebben; neen, zoo was het niet, om de zaak scherper te bepalen, het ging er om dat we een jaar bestaan, doch dat je het nergens aan kan zien en dat we eigenlijk net

DE STUURKOLOM

MAANDBLAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART

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, Telef. 558 ALLE

AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN.

zijn verschenen, maar daar zit hem nu de kneep, we zijn nu dertien maal net verschenen en dat is precies een jaar. Dertien maai, zult u zeggen, dat is meer dan een jaar, maar als u dat denkt is u dom, dertien maal is twaalf maanden en daarmee uit; in dit kort bestek kan ik me niet met nevenproblemen bezighouden.

Slaan we nu de bekende filosoof Theunissen Pijp hierbij op, dan lezen we in diens standaardwerk „Oome Barend“ III. 1106 par. 5. (Eene wetenschappelijke studie van het tijdsprobleem) dat de dingen die men vast kan houden, veel minder te vertrouwen zijn dan de dingen die je niet ziet maar er toch zijn en dat slaat nu precies op ons probleem want ons blad, als je jiet ziet, is het niet te vertrouwen, maar als je het niet ziet, wat blijkens de ontelbare klachten die we hierover ontvangen op de meeste plaatsen het geval schijnt te zijn, is het er toch en moge dit een troost zijn voor de tallozen onder onze lezers, die het blad nooit onder oogen "krijgen.

Hetgeen te bewijzen was. je ziet het niet, maar het is er toch en dat is nu al een jaar aan de gang. En daarom jubileeren we. De redactie heeft dezer dagen een gr. oote receptie gehouden, waar echter niemand is gekomen, doch eigenlijk is dat haar eigen schuld geweest, want naderhand werd er bemerkt, dat er aan de receptie geen bekendheid gegeven was. Maar ja, waar gewerkt wordt, worden fouten gemaakt, zooals u wel zult weten, en zoo heel erg was het ook weer niet, want de redactie heeft zich toen in iritiemen kring behoorlijk tegoed gedaan.

Wel, lieve lezeressen (o ja, en beste lezers), met fris- sche moed gaan we thans het tweede jaar tegemoet, in de hoop dat het geen jaar meer zal duren. Waar we anders de moed vandaan moeten halen, is ons en velen met ons, een diep geheim.

KAAS.

Vliegmedische Dienst

De Officier van Gezondheid 1ste Klasse A. P. A. C o J l a r d werd geplaatst bij het Keuringscentrum te Batavia.

De Officier van Gezondheid 2de Klasse J. G. G r i m m werd belast met werkzaamheden op Kemajoran.

De Officier van Gezondheid 2de Klasse F. H. H a b e - k o t t e werd geplaatst bij het Keuringscentrum te Batavia en belast met werkzaamheden op Tjiliitan.

Geniedienst bij de M. L.

Het Hoofd van het Kantoor Geniedienst van de M.L., de Lt. Kol. J. S w a r t j e s, werd eervol van deze functie ontheven en vertrok met zieMe-verlof naar Nederland. Zijn plaats werd ingenomen door Kapt. Ir D. N. D a m e r s van de K.L.