

MAART 1949



DE SQUADRONS IN FEBRUARI

Volgens de verwachtingen was Februari voor de Militaire Luchtvaart een minder drukke actie-maand.

In de meeste Java- en Sumatra-sectoren werden voornamelijk routine-opdrachten uitgevoerd, zijnde: het verlenen van luchtsteun en geregelde verkenningen boven en achter de fronten.

In nauwe samenwerking steunden B-25 „strafers“, jagers en verkenners enige moeilijke zuiverings-acties in West Java; daarnaast strekte de activiteit van deze vliegtuigen zich uit over alle gebieden, waar onze grondstrijdkrachten hun taak verrichtten.

Constant gingen de Dakota's voort met het bevoorraden uit de lucht, met troepen- en materiaalvervoer en gewonden-transport.

De Militaire Luchtvaart was wederom de onmisbare kameraad in de lucht.

TEVREDENHEIDSBETUIGINGEN

Door de C.M.L. werden tevredenheidsbetuigingen verzonden aan:

Kap. Vlg. Wnr. J.H. Knoop, Lt. Vlg. Wnr. H.M. Franken; Lt. Vlg. J. Schreiber; Lt. Vlg. Wnr. G.A. van Cattenburch; Lt. Vlg. Wnr. J.P. Verspoor; Lt. Vlg. Wnr. C.J.H. Samson; Lt. Vlg. Wnr. H. Scheepstra; Lt. Vlg. W. de Nie; Lt. F.J.A. Jellema (CVS); Lt. C. Linck; Sgt. Maj. Vlimon J.S. Syauta; Sgt. Vlimon M. Jassies; Adj. Vlimon. J. Best; Sgt. Maj. Vlimon. B. Meeldijk; Olt. J.W.P. van Rest; Mil. Sgt. Th. Idzerda; Ldst. Sgt. Inf. H.S. Bremer; Mil. Sold Ekl. E. Oliveira; Adj. Adm. A. Tiggeler; Sgt. B. Mandat; Sgt. D.W. Metselaar; Kpl. A.A. Noordhoorn; Kpl. O. Patty; Kpl. M. Passanea; Mil. Kpl. F. van Bullock; Ldst. Sgt. L.T.D. Aubert Her. L. van den Berg; Kpl. W.G.J. v.d. Valk (6LuA); de Heer G.F.F. de Serriere; de Heer M. Schenkhuijsen.

STAF OFFICIER LUCHTVAARTZAKEN

8 Maart vertrekt Majoor Wolff, tot 5 Maart Staf Officier Luchtvaartzaken der Militaire Luchtvaart, met zijn gezin naar Nederland, ten einde de functie van leraar in luchtmacht-tactiek aan de Luchtmacht Stafschool op zich te nemen.

Hoewel het onverwachte vertrek van Majoor Wolff, bekwame, onvermoeibare werker, man van „niet praten, maar doen“, voor het ogenblik als een tegenslag voor de Militaire Luchtvaart mag worden opgevat, toch lijkt het ons niet voorbarig reeds thans vast te stellen, dat zijn verblijf in Nederland van betekenis zal blijken te zijn zowel voor de Militaire Luchtvaart als voor het Commando Legerluchtmacht Nederland.

De nieuw benoemde Staf Officier Luchtvaartzaken, de voormalige Chef Verbindingen M. L. Lt. Kol. J. W. Gerharz, heeft gedurende zijn militaire loopbaan en in het bijzonder tijdens de periode dat hij de Militaire Luchtvaart diende, zijn sporen meer dan verdiend. Het verheugt ons, dat men als opvolger van Majoor Wolff een man van zijn capaciteiten heeft benoemd.

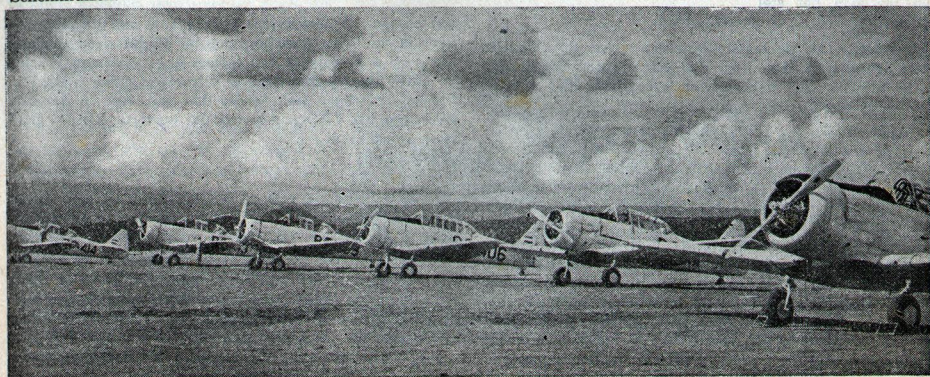
COMMANDO-OVERDRACHT LUCOSU

17 Februari werd op de vliegbasis van Medan, in tegenwoordigheid van de Territoriaal tvs. Troepenstd. Noord-Sumatra Generaal-Majoor P. Scholten en de CML, Kolonel C. W. van der Eem, door Majoor H. A. Maurenbrecher het bevel over het Regionaal Luchtvaart Commando Sumatra overgegeven aan Majoor P. J. E. Janssens.

Na de commando-overdracht en inspectie van de erewacht voerden zowel Generaal Scholten als Kolonel van der Eem het woord. Generaal Scholten sprak zijn grote waardering uit over hetgeen door de Militaire Luchtvaart op Sumatra onder het tweejarig commando van Majoor Maurenbrecher werd verricht.

De plechtigheid, die door vele militaire autoriteiten werd bijgewoond, werd besloten met een defilé.

Foto: Harvards van de Vliegschool op Kali Djati.



KANTTEKENINGEN ROND

Djambi

Monteurs.

Hebt U op die monteurs van het 18de gelet, daar op Palembang?

Ik wel, zo'n beetje de hele dag van de Djambi-actie lang..... Toen 's morgens om een uur of vijf de eerste kist vertrok, waren ze allen langs de strip. Grond- en vliegtuigmonteurs. Proefdraaien, nazien, laatste veranderingetjes aanbrengen, bewapening aanbrengen; ik weet al niet wat voor klusjes meer. Toen om acht uur de hele stoet B-25's terugkeerde van een door grondmist angstvallig beschermd actieterrein, stonden ze nog langs die strip en luisterden gedwee naar de klachten van de vliegtuigbestuurders en sloegen aan het werk; de 439 kreeg nieuwe bougies, de 442 werd snel van een ander instrument voorzien. De hele lijn van bonkige Mitchells werd opnieuw volgestort met brandstof en pas tegen een uur of twaalf hebben ze tijd om te bemerken, dat er sinds 5 uur niets meer te eten is gebracht en te drinken evenmin. Het uurtje rust doet enkelen in de schaduw van de vleugels een uiltje knappen, maar groter is het aantal dat zich met eindeloze technische discussies verpoost, met de beëliede vinger schetsen en schema's in het grind trekt of dat zich met sterke verhalen uit vroeger dagen de tijd om hals brengt.

Als om een uur of één een cantine-wagen komt parkeren en dit „Geschenk van de burgers van Gouda” onder een stormloop van technici verloren dreigt te gaan, roept een stem: „De vliegtuigbemanningen gaan voor, want die moeten dadelijk de lucht in”, en we zien het stel gedisciplineerd de beurt afwachten.

's Avonds, als de laatste Mitchell tussen de oliepitjes neerstrijkt, werken ze nog. Voorbereidingen voor de dag van morgen. Zij werken van 's morgens half vijf tot 's avonds een uur of negen.

Nu is een dag hard werken niet zo erg voor een monteur of wie dan ook in de ML, ook al legt de verantwoordelijkheid van een luchtvaartfunctie altijd nog een zwaardere vermoeidheid op de leden, dan een betrekking waar mensenlevens minder in het geding komen. Nee, één dag is niet zo erg. Maar als zo'n actie twee weken gaat duren en de dagindeling blijft hetzelfde, en er komen nog wat overplaatsingen bij, Semarang, Tjililitan, Palembang en zo en je hebt de gedachte te verwerken dat jij hier schroefjes staat aan te draaien in een mufte, bevelte overall, terwijl ze in Batavia Kerstfeest vieren of Oudejaarsavond, dan wordt het wel erg. Daarom is deze actie moeilijk geweest voor de monteurs van het 18de en voor de monteurs van alle andere squadrons en

diensten en velden. O ja, nog iets; heeft U in de afgelopen weken iets van motorstoringen gehoord, waardoor vliegtuigen niet konden starten, of niet aan een opdracht konden voldoen? Ik niet.

's Ochtends.

Djambi: Als Uw verslaggever eerste bestuurder was geweest van de SB-25-439 inplaats van adjudant Van Kampen, dan had dit toestel nimmer aan deze actie deelgenomen, omdat hij het terrein nooit had kunnen vinden temidden van het eindeloos groen van Sumatra; maar Van Kampen vond het zelfs de eerste vlucht, toen het vliegveld onzichtbaar bleef onder een wollige laag grondmist, waar alleen de helwitte wegen doorheen schitterden.

In de normale bocht, die onze strafer inging na het bereiken van dit mistroostig bedekte actieterrein gebeurden enkele abnormale dingen.

„Schrijf op!” zei de gezagvoerder tegen de tweede ack-ack vuur.

„Waar?” vroeg deze. „Kijk dan!” was het antwoord, „links achter ons!”

Allemaal kijken, maar inplaats van die zielige rooksluier, was er plotseling iets veel indrukwekkenders te zien. Boven het witte wolkendek steeg sloom en moeizaam een brede zwarte rookkolom op, holde zich op in zij- en bovenwaartse richting en het was alsof de olie voor zijn langdurig onderaards verblijf als wolkenhoog zwart spook een lang verbeide wraakoefening over Sumatra stond te

ontketenen. De zwarte massa, die aan een donkere opvoering van het atoombombspel bij Bikini deed denken, stond op een voetstuk van meters hoge vlammen, die uit de aarde spoten. Het doel de olievelden onbeschadigd in handen te krijgen leek verder dan ooit, toen in dezelfde bocht nog het VHF-sein kwam, dat we terug konden gaan naar Palembang.

Briefing.

Persoonlijk heb ik niet op met briefings; zij zijn weinig persklaar, gooien details en hoofdzaken op een onontwarbare wijze dooreen en zijn te veelomvattend om door een buitenstaander zo maar dadelijk begrepen te worden.

De briefing na het mislukken van de actie, 's morgens om een uur of negen, was nog ietwat onaangenamer door de katterige sfeer, welke mannen, die voor iets te vroeg zijn opgestaan altijd met zich dragen.

Niet dat er van teleurstelling of neerslachtigheid sprake was. Het uitstel van de actie was per slot aan



„Typen in de M.L.” op Talang Betoeoe.



Ze werken van 's morgens half vijf tot 's avonds een uur of negen.

niemand te wijten, aan de meteo niet, want die had een en ander voorspeld, aan de vroege Mitchell niet, want die mocht niet binnen gezichts- en gehoorsafstand van Djambi komen en daar pas viel de mist waar te nemen.

Alleen dat vroege opstaan voor niets.....

Er werd besloten, dat het commandovliegtuig met de toepasselijke naam „Salary” naar het actieterrein zou vertrekken en op het moment, dat zowel het weer opklaarde en de vliegtuigen volgetankt waren, het sein tot de aanval zou geven. Hetgeen geschiedde!

De actie.

Toen de zaak eenmaal aan de gang was, liep het gesmeerd en trok men zich niets aan van de mistroostige voorspellers, die zeiden, dat er vandaag niets meer van zou komen. Vijf minuten over half drie gooiden de eerste Dakota's parachutisten op het vliegveld. De olieterreinen waren op dit uur gemakkelijk te vinden door een groot aantal rookpluimen, dat ze reeds van 'verre markeerde. Het vliegveld was nu duidelijk te zien.

Een lange in het midden zwartgeblakerde startbaan van misschien 1000 meter, waarlangs een benzineleiding loopt, waaruit op regelmatige afstand benzine-vlammen lekken. Het zwarte middengedeelte van de startbaan toont de bedoeling van de verdedigers, die uit deze leiding brandende benzine op de startbaan wilden spuiten en reeds succesvol ermee geoefend hebben.

Het zou ook nu weer een imposant vuurfeest geworden zijn op die startbaan, als niet de Mustangs, dartel als altijd, het pompstation, dat de benzine in de buizen perst buiten werking hadden gesteld. Wat nu overbleef, was het zielige effect van een nachtverlichting, die overdag wordt aangestoken.

De droefheid in de ogen van een luchtverslaggever, die na het uitwerpen de parachutisten niet meer kan volgen, omdat ze in het groen-groen-groen Sumatraland bezig zijn, bewoog gezagvoerder Van Kampen tot enige zeer unieke laagaanvallen op militaire doelen in Djambi. De stad aan de Batang Hari maakt een keurige indruk, vrolijk wappert de rood-witte vlag, rustig kabbelt het water om de stil-liggende jonken en ponten.

Als we vliegen naar de plaats waar inmiddels de tweede ploeg para's is uitgeworpen, zien we op de open plek tussen de bomen alleen nog de valschermen hangen; vele in het gras, enkele op een sawah, één in een boom. De para's zijn al opgerukt. We stuiven op het vliegveld af en beschieten de toegangswegen, vlak bij het veld. Een bocht, waarin we een groot aantal Nederlandse toestellen waarnemen. Mustangs strietsen hoog en laag. Mitchells liggen op hun zij, Dakota's vliegen af en aan, Marine-Cats drijven voorbij in een keurige formatie van vijf. We blijven bij het vliegveld. We raken wat gewend in de olievelden. Nog steeds schijnen nieuwe branden te ontstaan, doch het lijkt of van alle leidingen de druk weggenomen is. Wellicht weten de Mustangs hier meer van. Een vrachtauto met olie en dotten rijdt ergens rond en ontsteekt deze branden. Als zij even later door een B-25 „gepikt” wordt, eindigt de brandstichting.

Een volgend rondje doet ons de Hollandse troepen op het vliegveld ontwaren en even later tettert de koptelefoon (het is dan 17.05), „Hoofdkwartier TNI gevallen, rood-witte vlag gestreken.”

Als om 17.17 uur de eerste Dakota op Paalmerah landt, gaat de ML weer luchtbrugje spelen, als op Semarang, met het verschil dat de kapitein op Palembang alleen maar een stel koelies tot zijn beschikking heeft en geen ervaren beladingsploegen zoals elders. Hij diende derhalve ieder toestel zelf te beladen en dat is niet weinig. Tot lang na het invallen van de duisternis vlogen de Dakota's en Catalina's op en neer van Palembang naar Djambi.

Vermoeid.

Ik kan mij niet herinneren ooit zo vermoeid te zijn geweest als na de actie in Djambi, ondanks mijn positie als werkeloos toeschouwer in een loge-plaats, die een B-25 toch eigenlijk is. Daarom kan ik mij pas na een diepe slaap afvragen, hoe die anderen zich dan wel gevoeld moeten hebben.

De vlieger van het 20ste, die van Bandoeng naar Djambi vloog, vandaar naar Palembang, weer naar Djambi, terug Palembang, nog eens zo'n sprong en soms nog eens terug naar Batavia. Of de para's, die tweemaal de spanning van vóór de sprong moesten doormaken,

(Vervolg pag. 5)

Onder de vleugels de para's roepen, die tweemaal de spanning van vóór de sprong moesten doormaken.....



Flitsen van CLARK FIELD

Amerikaanse vliegbasis op de Philipijnen.

Wanneer je op één van de vijf Clark Fieldse parallelstrips bent geland, tijdens het taxiën je ogen hebt verlustigd en verblind aan tientallen Superforten, straaljagers en soortgelijke vogels, dan zit je voordat je er erg in hebt in het stations-restaurant van de Chinees Charley Corn, intens genietend van de verfijnde Amerikaanse sfeer, die uit ettelijke proefdraaiende supermotoren en grammofoonplaat-naar-keuze-apparaten tot je komt.

Je eet voortreffelijk bij de heer Corn en kun je je dag en nacht bevredigen aan biefstukken, nasi-gorengs, ice-creams en andere heerlijkheden, die zijn fantastisch goede keukens verlaten. Dag en nacht, want ook 's nachts wordt boven de basis verwoed gevlogen en vliegen is nu eenmaal een hongerverwekkende bezigheid.

Meestal is het druk in Charley's restaurant. Toch heeft hij minder klanten te bedienen dan de basis-commandant van Clark Field, die meer dan 45.000 man (waarvan 10.000 Amerikanen) onder zijn hoede heeft! Het spreekt vanzelf, dat de legering van deze massa problemen schept! Achter de parkeerplaats van base-operations verrijzen de verblijven van de ongehuwde manschappen en onderofficieren: reusachtige stenen blokken, die onsystematisch neergezet en tot de laatste plaats bezet, de indruk wekken van bijenkorven, waaruit echter niet het gegons van bijen, doch een kakaphonie van Amerikaanse geluiden weerklinkt. De ongehuwde officieren beschikken evenmin over een overvloed aan ruimte: twaalf man in een quonsethut. (Overal ter wereld schijnt de boedjang zijn dagen in geleide ongezelligheid te moeten slijten). De gehuwden zijn beter af, omdat voor hen woningen beschikbaar zijn, die voldoen aan de eisen die een Amerikaanse huisvrouw stelt. Voor een luitenant bedragen de kosten per huis per maand 80 dollar, neer te tellen in het Billeting Office, dat de huisvesting centraal regelt en tevens voor de meubilering zorgt. Onderofficieren betalen enkele dollars minder, hoge officieren tasten dieper in de portemonnaie. De allerhoogste goden van Clark Field wonen in aantrekkelijke villa's rond de Parade Ground, een centraal gelegen grasvlakte, waarop parades worden gehouden en kan worden gesport.

De toekomst belooft een aanzienlijke verbetering in de woningpositie. Nieuwe gebouwen verrijzen als papajabomen uit de grond. Onder deze bevindt zich een grote



Het restaurant van Post Exchange.

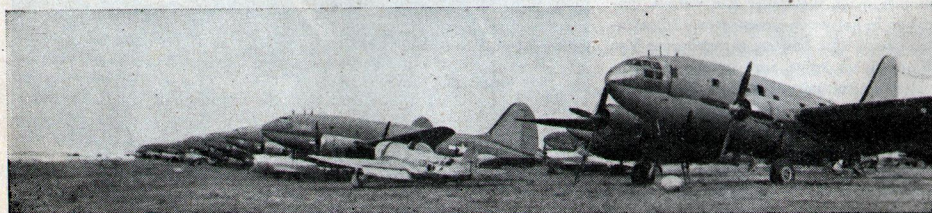
centrale wasserij, die in een dringende behoefte zal voorzien, want tot op de huidige dag wordt over de hele basis de was verzorgd door baboes of koelies, die zich op het stuk slaan van uniformen hebben gespecialiseerd.

Hoe onwaarschijnlijk het ook mag klinken, er bestaat op Clark Field een nijpend transport-probleem, vooral van legerzijde (De lengte van het totale wegnnet bedraagt 180 mijl!). De situatie is zo, dat voor de jongens busdiensten zijn ingesteld, subaltern-officieren tijdens de dienst-uren met 3 of 4 man op een jeep zijn ingedeeld (die na afloop van de dienst direct moet worden ingeleverd) en hoofdofficieren over een eigen wagen kunnen beschikken. Toch ziet men over de basis veel luxe wagens glijden, want een aanzienlijk aantal gehuwden liet een auto overkomen uit de States. 's Ochtends toeren de dames er in rond om inkopen te doen in de Post Exchange, een groot warenhuis, waarin nuttige en minder nuttige zaken kunnen worden gekocht en dat tevens dienst doet als vrouwen-rendez-vous.

Eén wagen rijdt er op de basis, die volken van stof en afgunst verspreidt: een glanzende Oldsmobile A.D. 1949. De eigenaar van deze droom op wielen is..... een soldaat. Een soldaat die voor twee peso's een liefdadigheids-loterij-lot had gekocht en op zekere dag met de mare werd verblijd, dat hem de hoofdprijs ten deel was gevallen. Het voertuig werd hem tijdens een plechtigheid van grootse allure op het podium van een grote bioscoopzaal uitgereikt, waartoe enkele deuren uit het gebouw waren gebroken. Daverend geloei van zijn wapenbroeders begeleidde de korte speech waarmee hem het prijsje werd uitgereikt! Over gebrek aan belangstelling van de zijde der vrouwen zal deze landsdienaar voorlopig niet hebben te klagen.

Het aantal Clark Field-schonen waaruit hij zijn keus kan doen is overigens vrij beperkt. Wel wonen er vrij veel gehuwde vrouwen op de basis, doch het getal der ongehuwde liefballigen is beperkt tot een aantal nurses, Wacs, Red Cross girls en secretaresses, waaruit volgt,

C-46 Curtiss „Commando's", opgesield langs de weg van Clark Field naar Angeles.



dat ook de situatie in de cantines, die iedere Zaterdag-avonds (is niet Saturdaynight the loneliest night in the week?) in dancings worden herschapen, niet is zoals de boedjangs zich die zouden wensen. Vandaar dat de bioscopen zich over het algemeen in een grote belangstelling mogen verheugen. Op het witte doek tracht men het gemis aan vrouwelijk schoon zo veel mogelijk te vergoeden door in de programma's, die om de twee dagen wisselen, films te vertonen waarin op dit schoon sterk de nadruk wordt gelegd. Opvallend is, dat tijdens deze voorstellingen de discipline van de toeschouwers weinig te wensen over laat. Al bij het binnengaan gedraagt men zich rustig, houdt rekening met het lichtende „No smoking” en er wordt niet hysterisch gefloten of gegild zodra een film-ster haar diepere gevoelens in daden om gaat zetten.

Cok de sport neemt op Clark Field een zeer belangrijke plaats in. Geregeld is de Parade Ground getuige van grootse tournooien, waarbij het geliefde football meestal de hoofdschotel vormt op het menu der sporten.

De benaming „Parade Ground” zal de spitsvondige lezer terecht doen vermoeden, dat op dit terrein af en toe parades worden afgenomen. Practisch iedere avond, wanneer aan de grote vlaggestok de Stars and Stripes worden gestreken, wordt door militairen die met enkele dagen verlof naar Manilla gaan, geparadeerd. Vóór de vlaggestok staan twee kanonnen opgesteld en wanneer klokslag vijf uur door 2 M.P.'s een dezer kanonnen wordt afgevuurd en de vlag langzaam naar beneden glijdt, brengen de verlofgangers, stram in de houding, de militaire groet, terwijl een kapel het volkslied speelt.

En niet alleen op het parade-veld, ook in de omgeving is het stil zodra het kanonschot valt. Niemand zal nalaten eer te bewijzen aan volkslied en vlag.

Wanneer de verlofgangers zich na afloop van de afscheidsparade aan sweat potatoes, vette ham met jam en groente tegoed hebben gedaan, stappen ze in een bus en rijden de verlokkingen van Manilla tegemoet.....

(Vervolg)

DJAMBI

razend snel oprukten naar het vliegveld, de zaak ontmijnden, tegenstand overwonnen en tot diep in de nacht vluchtelingen achtervolgden. Of die monteurs, waar ik zoëven over sprak; of die kapitein, die niet alleen de luchtbrug deed functionneren, maar ook nog een dubbele dagtaak verrichtte bij het benzine-laden voor de twee acties; of die talloze telegrafisten op Palembang, in de lucht en de grondtroepen; of de mensen.....hou maar op!

Volgens mij is de operatie „Ekster” de moeilijkste en meest veeleisende actie geweest, die door de M.L. is ondernomen en het verbluffend snel resultaat verdient zeker evenveel bewondering als het succes bij Magewo.

M.L. te Djambi.

Luitenant Mulder vertelt over zijn verblijf op Paalmerah als basiscommandant:

„Om in zo'n eerste Dakota op een vreemd vliegveld te landen is toch altijd een zeer speciale gewaarwording Het opengaan van de grote deuren is een ware bevrijding. Is het eenmaal zo ver, dan heb je geen tijd meer om te denken, want dan gaat alles in razend tempo.

„Neem jij het vliegveld voor je rekening, dan regel ik het uitladen en het vertrek van de Dakota's”, zei de overste, die ook hier weer mannenwerk deed. We hadden een M.L.-bezetting van 1 commandant, 1 arts, 1 verkeersleider, 2 verplegers, 2 radiotelegrafisten en 1 dominee.

Bij de ontmoeting waren de para's wild enthousiast, maar hun discipline had niet geleden onder hun vechtlust. Al gauw kwamen zij twee buitgemaakte weapon-carriers brengen: „Voor de M.L.” Het waren uitstekende wagens, zo uit Singapore. Toen de para's een derde wagen gingen halen, kwamen ze terug met een zware mitrailleur, want die stond op een tegenligger. Vreemde ontmoetingen kan men hebben in donker Sumatra.

's Nachts viel een enorme vuurgloed waar te nemen in de richting Djambi.

Nadat de volgende ochtend om acht uur Djambi door de para's was bezet, was ik half negen in de stad om een kijkje te nemen. De binnentrekende troepen werden door de Chinezen bekogeld met de beste Engelse sigaretten. Niemand in Djambi rookte iets anders dan Peter Jackson, White Swans en Marvels. Voor f 15.— kocht je er 500 van. De vernielingen in de stad vielen mee. Alleen de Chinezen-wijk, pasar en rubberopslagplaatsen, waren totaal verwoest. De Europese wijk, hospitaal, en kerken waren intact.

Kapitein Eekhout van de para's zette eigenhandig de elektrische centrale weer in werking. In de huizen, die in grote haast, soms met gedekte tafels waren achtergelaten, vond ik een geweldige luxe. Ieder huis had moderne radio's en frigidaires. Alles zo uit Singapore. De nieuwste Amerikaanse magazines, de schitterendste meubels, distributie-goederen uit Batavia, de laatste nummers van „Blijft op de Hoogte”, het was alles in Djambi-in overvloed te vinden. Ook de beschadigingen aan de olieterreinen zijn maar van geringe aard.

De B.P.M. was meer dan tevreden.

„We vonden het heus niet zo prettig weer terug te gaan naar Batavia! Ik hou van zulke avonturen!”

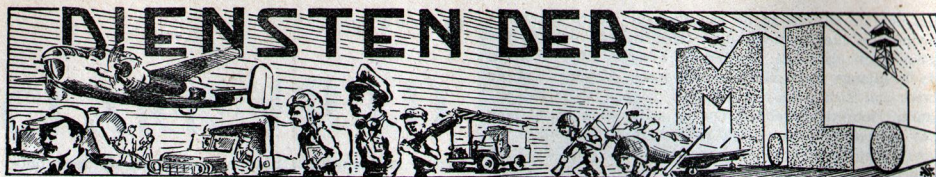
15 MINUTEN VOOR DE MILITAIRE

LUCHTVAART

het wekelijks radioprogramma, verzorgd door Kantoor Voorlichting M. L. is te beluisteren via het Strijdkrachtenprogramma van Radio Batavia op iedere Maandagavond van 18.45 — 19.00 uur (Java-tijd) op golffrenten 28.94, 61.66 en 115.4 meter.

Programma-overzicht Maart-uitzendingen:

- Maandag 7 Maart 1949: Kapt. A. G. Deibel vertelt het relaas van de laatste oorlogsvlucht van de M.L. op 7 Maart 1942.
- Maandag 14 Maart 1949: Radioreportages van Magewo en Maospati.
- Maandag 21 Maart 1949: „LUCHTVAERT-PRAET” M. L. officieren (Lt. Kol. Gerharz, Kapt. Timmer, Kapt. Straus en Lt. Pijl) geven antwoord op vragen uit de luchtvaartwereld.
- Maandag 28 Maart 1949: Luchtmachtbrief uit Nederland (P.C.J.-relay) en praatje verzorgd door Voorlichting M. L.
- Maandag 4 April 1949: „LUCHTVAERT-PRAET”. Eventuele bijzondere gebeurtenissen, waaraan reportages of extrauitzendingen moeten worden gewijd, zijn in dit overzicht voorbehouden.



GEESTELIJKE VERZORGING KATHOLIEKEN

door Majoor Aalmoezenier W. G. VROOM.

XX

„Yeah!” zuchtte de staff-sergeant op een toon die oprechte bewondering moest uitdrukken: „The Catholic Church is like the Standard Oil Company. It has stations wherever you go.”

Deze wijsgerige opmerking werd geuit op het strand van Guadalcanal en gold de Padre, die kort na de landing met een paar helpers aan z'n zoveelste kerkje timmerde.

De zielzorg in het leger is zelfs een oud „station” van de kerk met een uitgebreide traditie. Geen wonder, want het eigenlijke werkterrein van een strijdmacht — het niemandsland tussen leven en dood — is een terrein, waarop ook de Kerk krachtens haar taak en doel zich bijzonder thuis voelt.

Daarom, hoezeer de Kerk een oorlog ook betreurt, nooit stond zij „off-side” als er een aan de gang was. Altijd en overal vindt men in de geschiedenis dan ook bij leger en vloot een plaats ingeruimd aan de dienaren van de Godsdienst. Er waren legers, waarin zij volgden — geduld of slechts oogluikend toegelaten — en andere, waarin zij aanvoerden. Maar op alle grote kritieke momenten stonden zij vóór, tussen of achter de gelederen der strijdenden. Zo was het bij de Grieken en de Romeinen, zo was het bij de Joden van het oude Verbond, zo bleef het de Middeleeuwen door en waar men om ideologische redenen somtijds er van afzag, daar drongen praktische gronden tot een spoedig herstel van de begane vergissing.

De titel „aalmoezenier” stamt uit de tijd van Karel de Grote. Deze toch plaatste alle militaire „capellani” onder het oppertoezicht van een „aartskapelaan”, die aan het Keizerlijk hof verbonden, naast de supervisie over de zielzorg voor de soldaten, tevens het beheer voerde over de uittelling der Keizerlijke aalmoezen. Ontleend aan deze nevenfunctie, ging de benaming „aumônier” over alle priesters, die onder leiding van de „grand-aumônier” in het leger werkten. Met zoveel andere staande uitdrukkingen van het militaire jargon kreeg deze titel ook buiten Frankrijk burgerrecht.

Uitmate vreemd voor een land, dat altijd prat ging op de godsdienstige inslag van zijn staatkundig leven, ontbrak tot aan het uitbreken van de eerste Wereldoorlog ieder spoor van geregelde geestelijke verzorging in de organisatie van het Nederlandse leger. Wel had men ten tijde van de Republiek, toen het Calvinisme als staatsgodsdienst gold, het instituut gekend van de veldpredikers. De kronieken bepalen hun diensttijd, hun bezoldiging, hun uitrusting, waarbij — niets nieuws onder de zon — ook het huisvestings- en transportprobleem van de legergeestelijke ter sprake komt. Uitdrukkelijk wordt daarin vastgesteld, dat zij kregen „een tent en een wagen of kar voor hun persoon en bagage”. Van aalmoezeniers echter is voorshands geen sprake, niet omdat Nederland de noodzakelijkheid van geestelijke verzorging niet inzag, maar omdat toendertijd de „paapsche superstitiën” taboe waren in Hollands publieke leven.

Het begin der 19de eeuw bracht de vrijheid weer voor de uitoefening van de Katholieke eredienst. Korte tijd, gedurende het bewind van Koning Willem I, kreeg het

Nederlandse leger aalmoezeniers, doch reeds enkele jaren later werden zij zonder zichtbare aanleiding door de Koning — wispelturig als hij in de behandeling van kerkelijke aangelegenheden nu eenmaal was — weer aan de dijk gezet. Deze toestand bleef bestendigd tot 1914.

De mobilisatie gebod snel handelen. Binnen een maand werd een viertal aalmoezeniers benoemd, spoedig met nog een viertal versterkt. Zij bleven, in getal met twee verminderd, in de vredesorganisatie gehandhaafd.

De laatste oorlog, die voor alle deelnemers meer dan ooit te voren een totaal karakter droeg, bracht leger en volk dichter dan ooit bij elkaar.

Het brede voorbeeld van onze Westelijke geallieerden wekte Nederland tot navolging, ook in de voorziening van de tot dan toe steeds nog ongenoegzame geestelijke verzorging van onze mannen in het leger. Resultaat hiervan was, dat rond 150 priesters in uniform bij het Nederlandse leger in Holland, Oost en West, staan ingedeeld.

Het Nederlandse leger mocht bijna een eeuw lang — een eeuw, waarin het overigens weinig meer deed dan papieren oorlogen voeren — een aalmoezenier uit zijn leven bannen, het leger in Indië, dat gedurende diezelfde periode in ernstige krijgsoperaties werd gewikkeld en geen tijd had voor beuzelachtige kibbelarijen tussen Kerk en Staat, hield terdege rekening met het heilig recht van de soldaat om, eer het uur van levensgevaar aanbrak, in de gelegenheid te zijn orde op de zaken der eeuwigheid te stellen.

In 1828 trok reeds de eerste soldaten-pastoor mee met de tocht tegen Dipo Negoro, de opstandige vorstenzoon van Djocja. Zo later met Generaal Verspijck naar Borneo, met Generaal Köhler naar Atjeh, later gevolgd door Generaal van Swieten.

Bij dit leger ook begon pater Verbraak, de soldaten-pastoor bij uitnemendheid, zijn loopbaan als aalmoezenier. Hij maakte alle expedities met Van Heutz mee. Dit alles speelde zich in Indië af, toen het leger in het Moederland nog niet één aalmoezenier bezat.

Al met al is er dus heel wat veranderd. Wat niet veranderde is het doel: de vrede te brengen waar deze zijn kan, zelfs op het slagveld, in de harten van de mensen, ook al kloppen die harten onder een uniform, dat op oorlog wijst.

Daarom ligt de eerste taak voor de aalmoezenier daar, waar hij zijn mannen bewust houdt van God en hun plichten jegens Hem. Zijn taak is van het hoogste belang, omdat in alle zaken en alle omstandigheden God zelf van het hoogste belang is.

Daarom ook gaat zijn belangstelling en zorg uit naar de omstandigheden, die de soldaat omringen en die van zo enorme invloed zijn op het behoud van zijn persoonlijkheid en het behoud van zijn geestelijk klimaat.

Een taak, die onuitvoerbaar is zonder de medewerking van allen die daarbij betrokken zijn, noodzakelijk om te bereiken het doel, dat onze strijdmacht zin en bestaansrecht geeft, het welzijn, de vrede van ons volk.

6 banen op SCHIPHOL

De nieuwe moderne luchthaven Schiphol moet eind 1958 voor het luchtverkeer in gebruik kunnen worden genomen. Het is dan wel noodzakelijk, dat de aanleg met voortvarendheid wordt aangepakt. De eerste phase van het banenstelsel kan aan het einde van 1950 voltooid zijn. Dan zal Schiphol berekend naar het huidige niveau van prijzen en lonen, een waarde hebben van 72 miljoen gulden. De hierna te maken kosten worden geschat op 95 miljoen gulden. Dit toekomstige Schiphol is ontworpen als een luchthaven van het tangentielle type. De zes start- en landingsbanen vormen als het ware raaklijnen of tangenten aan het centraal gelegen stationseiland, waar de gebouwen voor de afhandeling van passagiers en vracht komen. Schiphol zal in de toekomst 1300 ha groot zijn.

In het stampvolle nieuwe restaurant op Schiphol, waar radio en filmmensen de plechtigheid vereeuwigen, heeft burgemeester d'Ailly het plan voor de uitbreiding van Schiphol bekendgemaakt. Het plan is een voortreffelijk en groots uitgevoerd boek van ruim 160 pagina's met vele foto's en tekeningen, een soort handboek voor de bouw van luchthavens. De burgemeester, die deze dag een grote dag voor Amsterdam noemde, constateerde, dat het mogelijk is geweest een plan van uitbreiding te ontwerpen, waarbij het nieuwe Schiphol op logische wijze kan groeien uit het reeds bestaande. Het rapport is het resultaat van „teamwork” geweest. De burgemeester sprak in dit verband van een „conclave”. Zij, die een groot aandeel in het tot stand komen hebben gehad, zijn de directeur der Gemeente Handelsinrichtingen. L. Boogerd, de directeur der Publieke Werken, jhr. ir. J. E. van Heemskerk van Beest en de bedrijfsdirecteur van de luchthaven Schiphol, U. F. M. Dellaert.

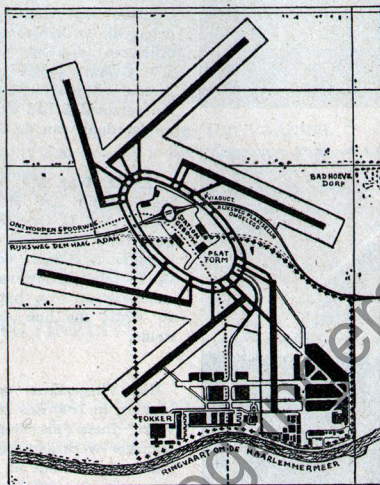
Spitsverkeer.

Als eerste eis aan de nieuwe luchthaven is de voorwaarde gesteld, dat het banenstelsel het toekomstige spitsverkeer, dat is het aantal vliegtuigen, dat in het drukste kwartier op de drukste dagen van het drukste seizoen moet landen en stijgen, onder alle omstandigheden moet kunnen verwerken.

Men kwam tot de overtuiging dat deze luchthaven te allen tijde de beschikking moest hebben over twee onderling onafhankelijke banen. Dat leidde tot de conclusie, dat de enige oplossing was het maken van een tangentielle haven. Dit type met overzichtelijk banenpatroon, dat een eenvoudige verkeersregeling biedt, verzekert de mogelijkheid van gelijktijdig uitgevoerde, onderling onafhankelijke starts en landingen. Op de ene baan wordt geland naar het stationseiland toe; op de andere baan wordt gestart van het stationseiland af. Op Schiphol zijn thans drie banen geregeld in gebruik; een vierde baan is in aanleg en zal in het najaar van 1949 in gebruik genomen worden. Met dit stelsel moet getracht worden het groeiende luchtverkeer te verwerken tot het tangentielle Schiphol gereed is. Een van de bestaande banen en de baan in aanleg maken deel uit van de zes-baans tangen-

tiële luchthaven, welke dus voltooid zal zijn door het aanleggen van vier nieuwe banen en het centrale stations-eiland.

De banen zullen een lengte krijgen van 1800 à 2550 meter en een breedte van 60 meter. Zij worden aangelegd op vlakke terreinstroken omgeven door sloten. Het gebied buiten deze baanstroken zal in gebruik blijven voor landbouwdoeleinden. Natuurlijk grijpt het plan diep in de structuur van de Haarlemmermeerpolder. Tussen Ring-



Het plan.

vaart en Hoofdvaart, Schipholweg en Kruisweg, laat het zijn invloed gelden. Toch omvat het maar 7½ procent van de totale oppervlakte van de „Meer”. Wie van Amsterdam of Den Haag komt zal Schiphol over een kleine tien jaar kunnen bereiken langs de bestaande Rijksweg, die iets zal worden omgelegd. De weg zal door middel van viaducten gedeeltelijk onder Schiphol worden doorgevoerd. Een groep wegen geeft toegang tot het stationseiland, een ander deel geeft de directe verbinding tussen Amsterdam en Den Haag. Het middengedeelte van het stationseiland wordt ingenomen door wegen, plantsoenen en parkeerplaatsen. Daaromheen komen de stationsgebouwen voor reizigers en de overige dienstgebouwen. Aan de buitenzijde komen de platformen waar de vliegtuigen opgesteld kunnen worden.

Station.

Bij het opstellen van het plan is er rekening mede gehouden, dat de nieuwe directe spoorweg Amsterdam — Den Haag via Schiphol wordt geleid. Ter plaatse van de luchthaven zal deze lijn ondergronds moeten worden. Men zal dan twee haltes op Schiphol krijgen, waarvan een onder het stationseiland. Het plan, dat nu zes banen heeft, kan in de verre toekomst zonder bezwaar uitgebreid worden met nog vier banen.

Het is niet in de eerste plaats ontworpen om bij goed zicht per baan 40 landingen of 40 starts per uur uit te voeren, doch het is hoofdzakelijk bedoeld om de landingscapaciteit bij slecht weer te vergroten door meer dan één baan voor de landing beschikbaar te stellen. Daaruit volgt, dat de luchthaven bij goed zicht een overcapaciteit heeft en deze kan nu gebruikt worden voor proefvluchten van Fokker, rondvluchten en instructievluchten.

Plannen.

Op de bijeenkomst waar de burgemeester iets vertelde van dit plan, heeft ook de heer Dellaert een uiteenzetting gegeven bij zestien kaarten met plannen van Schiphol. „We hebben er zestien gekozen, we hadden er ook een-en-zestig kunnen kiezen”, zei hij. De heer Dellaert, door de burgemeester betiteld als „s werelds oudste luchthavenmeester, sprak ook over de tijd van dertig jaar geleden, toen hij van Soesterberg naar Schiphol vloog. Soms was Schiphol niet te vinden, want er waren toen boerderijen die groter waren dan Schiphol.

Ja, dat was dertig jaar geleden. Hoe zal het over dertig jaar zijn? (Uit „Het Parool”).

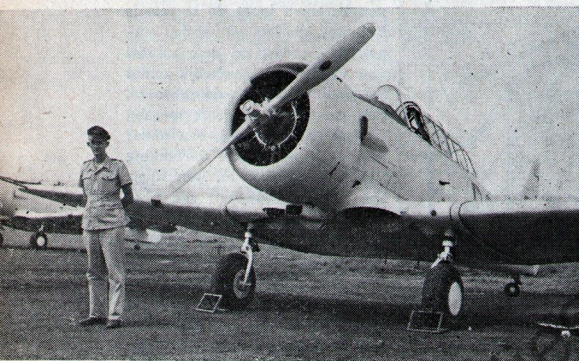
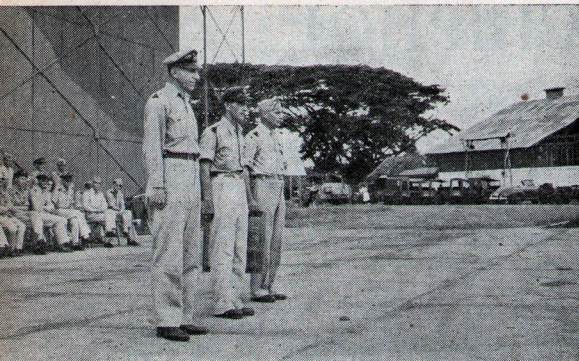


Foto boven: De 16de Vliegbasis Kali Djati kreeg een nieuwe commandant. Kapitein Outmans werd tot Chef Bewapenings Technische Dienst benoemd en opgevolgd door Ritmeester Rab. Van links naar rechts Ritmeester Rab, Kapitein Outmans en Kapitein (thans Majoor) Cox, commandant Opleidings Commando M.L.

Foto midden: Eigenlijk is een onderschrift overbodig. Voor niet-MLers de toelichting, dat dit Adjutant Bakker is. Commandant van

Foto beneden: het detachement van de 1ste Vliegtuig Reparatie Afdeling op Kali Djati. Voor geen klein (technisch) geruchtje vervaard!

UITREIKING KLEIN MILITAIR BREVET

Op Andir reikte de CML het Klein Militair Brevet uit aan:

Lt. Kol. W.M. Leyder, Cdt. Lucoja, aan de vliegerartsen OvG 1 Lay Moek Fo, OvG 1 J.G. van Steinfoorn, OvG 1 S. Buwalda, OvG 11 J.G. Grimm en aan Kap. A.F. Sijmons. 1ste Lt. W. Boom en 2de Lt. D. van Arkel.

In zijn toespraak wees Kol. van der Eem er o.a. op, dat deze officieren ondanks hun drukke werkzaamheden, tijd hadden gevonden zich voor dit brevet te bekwalamen en hij had een speciaal woord van hulde voor degenen die de 40 al waren gepasseerd, dr Lay Moek Fo en Overste Leyder, die zich thans de „nestor der Piper Cubbers” kan noemen. De kolonel wees nog op de voordelen, die in bepaalde functies (vliegerartsen, technische officieren) aan het bezitten van het K.M.B. verbonden zijn. Overste Leyder dankte de CML mede namens de andere gebrevetteerden voor het feit, dat deze de brevetten persoonlijk had willen uitreiken en bracht in het bijzonder dank aan de instructeurs.

H.B.S.-DIPLOMA.

2de Lt. Wnr. M.L. (KL) W.A.C. van Vroonhoven (20 Sqn), Owmr Art. H.A.L.M. Huyskes (Kant Statistiek), Owmr. Art. L. Ortelée (Welzijnsverz.), Wmr. Art. B. de Boer (H.O.) en Wmr. Art. P. Prins (Det HK-ML Andir) slaagden te Batavia voor het eindexamen 5-jarige H.B.S. Op de binnenplaats van het Hoofdkwartier werden ze in aanwezigheid van het HK-personeel toegesproken door de CML, die hun doorzettingsvermogen, ten voorbeeld stelde.

VLIEGERKRUIS

Het Vliegerkruis werd toegekend aan de Heer J. J. Mulder, in 1940 Res 2de Lt. Vlieger der Militaire Luchtvaart, thans als Regional and Divisional Operations Manager werkzaam bij de K. L. M. In de Meidagen van 1940 onderscheidde hij zich boven Schiphol en Rotterdam.

WACKETT VERONGELUKTE

Tijdens een oefenvlucht is in de morgen van 23 Maart nabij Kali Djati een Wackett van de Centrale Vliegschool neergestort. De instructeur, de S.M. vlg van Onsen, kwam hierbij om het leven, terwijl de leerlingvlieger, de 2de Lt. Brandt, zwaar werd gewond. Hij is naar Militair Hospitaal 1 te Batavia vervoerd.

Naar de oorzaak van het ongeval wordt een onderzoek ingesteld.

MONTEURS OPLEIDINGSSCHOOL

Van 129 geëxamineerde leerlingen van de Monteurs Opleidingsschool slaagden 123 man voor het eerste gedeelte van de uit vier delen bestaande cursus. Deze zeer gunstige uitslag was voor de CML aanleiding om leerlingen en instructeurs van M. O. S., Bew. O. S., Mat. O. S. en R. O. S. toe te spreken, waarbij hij zijn bewondering uitsprak voor „deze goede start” van de leerlingen der M. O. S. en deze op het hart drukte op dezelfde wijze door te gaan. „Julie zijn hard nodig,” aldus de kolonel. Hij feliciteerde zowel de geslaagden als kapitein Van den Akker en zijn instructeurs met het behaalde resultaat.

Ook twee geslaagden voor het diploma 5-jarige HBS werden geluk gewenst.

WEDSTRIJD MODEL-ZWEEFVLIEGTUIGEN

Welzijnsverzorging M.L. organiseert de 20ste Maart op Tjililitan een wedstrijd voor model-zweefvliegtuigen, waarbij te Batavia gelegende M.L.-ers hun kunnen op dit gebied zullen demonstren; 19 Maart worden de modellen ten toon gesteld in het Hoofdkwartier.

We verwachten een grote menigte toeschouwers op Tjililitan, Zondag de 20ste. Bussen vertrekken te 8.00 uur van het Hoofdkwartier naar het vliegveld. Route via Noordwijk en Kramat.



DE EED OP HET VAANDEL

De CML beëdigde Zaterdag 12 Februari op de 2de Vliegbasis Andir twaalf officieren: de luitenants E. de Roode, M. Baanstra, C. A. Volgers, P. E. Gallois, J. W. Reimus, E. C. Boshuis, H. J. G. Stieglis, E. H. Cohen, F. G. L. Muste, L. van Rijswijk en de onderluitenants J. N. van Diest en G. van Duren.

Tevens werd aan de Javaanse korporaal Saiman het Bronzen Kruis uitgereikt voor daden van bijzondere moed. Aan het défilé, dat na afloop plaats vond, namen drie Kittyhawks van het 120ste Squadron deel, terwijl een kapel van de „7 December Divisie” voor de muzikale omlijsting zorgde. De foto geeft een goed overzicht van de plechtigheid.

AANBEVOLEN ARTIKELEN

ORMAN, Lt. Col. Leonard M.

Navigation by Electronics Loran

Coast Artillery Journal 90-5 1947.09/10 blz. 25 2 blz 1 tek.

Beschrijft het nieuwe radio-systeem „Loran” (Longrange navigation system) voor de navigatie van vliegtuigen.

HOMER, Maj. Gen. J. L.

Guided Missiles and Future Warfare.

Military Review 27-8 1947. 11 blz. 13 7½ blz 8 foto's

Duidelijk artikel over het gebruik van geleide projectielen in de toekomstige oorlogsvoering.

BROWN, Lt. Cameron

First Aid for AW Training.

Coast Artillery Journal 86-6 1943. 11/12 blz 23 3 blz 4 foto's.

Beschrijft de „Director Trainer M 8”, een toestel om binnenshuis te oefenen in het vaststellen van afstand en richting van aanvallende vliegtuigen ten behoeve van de vuurleiding van luchtdoelmitrailleurs. (AW = automatic weapon).

ANONIEM

Enige wenken voor de jonge officier.

Militaire Spectator 116-9 1947.09 blz. 508 7 blz

Interessant artikel met raadgevingen voor pasbenoemde officieren.

BARJOT, Contre-Amiral P.

Les Episodes Décisifs de L'offensive Aérienne Alliée sur la Forteresse Europe.

Revue de Défense Nationale 2-6 1946.06 blz. 773 11 blz. 1 kaart

Bespreekt de strategische doelstellingen en de resultaten van het geallieerde luchtoffensief tegen Duitsland, vnl. na de conferentie van Casablanca in Januari 1943.

ANONIEM

Empire Air Navigation School

The Aeroplane 1828 1946.06.07 blz. 665 ¼ blz.

Aankondiging van de allernieuwste navigatiehulpmidde-len in de lucht, nl. „Pressure-Pattern Flying”, een verge-lijk tussen een radar- en een barometrische hoogtemeter, een „grid” navigatie, waarbij gebruik wordt gemaakt van

conische, orthomorphische projectie, welke laatste echter nog moeilijkheden oplevert.

PELUFFO, Commander J. A.

Advanced School of Air Warfare.

Military Review XXVI-1 1946.04 blz. 98 1½ blz.

In Argentinië is een Hogere Luchtvaartschool opgericht, welke moet zijn gevolgd om majoor te worden. Voorheen moest men de gewone hogere krijgsschool hebben gevolgd. Bespreekt de reden van oprichting, de functie en het karakter en de organisatie in grote trekken.

IN MEMORIAM

Op 24 Januari overleed te Makassar ten gevolge van een ziekte de Mlt. Sgt. Machine-monteur **J. L. M. JURIAAN**. Stbnr. 2993/A.

Op 1 Februari overleed te Bandung de Mlt. Sld. Ekl. 1.1 Mat. **E. KNEEFEL**, Stbnr. 12922.

Op 9 Februari werd tussen Gadut en Fort de Kock een jeep van de 6de batterij LuA. vanuit een hinderlaag beschoten. De Dpl. Sld. Art. K. L. A. L. **BAX**, Leg. no. 250818009, werd hierbij dodelijk getroffen. De Dpl. Opperwachmeester Art. K. L. **H. J. SCHREUDERS**, Leg. no. 251114114, liep zware verwondingen op, waaraan hij op 13 Februari in het hospitaal te Padang overleed.

Op 18 Februari kwam te Bandung de Eur. Sgt. Gewmkr. Art. **H. F. W. MEYER**, Stbnr. 91508, ten gevolge van een auto-ongeval om het leven.

Op 20 Februari overleed te Batavia ten gevolge van een ziekte de Kpl. A. D. Vple. M. L. E. O. **SCHOU**, Stbnr. 78342.

Op 23 Februari storte tijdens een oefenvlucht nabij Kali Djati een lesvliegtuig van het type Wackett neer. De Sgt. Maj. Vlg. M. L. F. H. v. **ONSELEN**, Stbnr. 94325 kwam hierbij om het leven.

ZIJ RUSTEN IN VREDE.



DE 13de VLIEGBASIS

PADANG

Deze dag begint met lawaai. Op hun hardst draaiende motoren trekken twee Medanse Mustangs over de fraaie betonnen startbaan van Padang naar een verkenningsopdracht tussen de tjotten. Nog meer lawaai. Langs de rand van het veld stelt een Mitchell van de P. V. A. haar Cyclones en onze trommelvliezen op de proef; uit de richting van het K.L.M.-gebouw klinkt het geraas van een Canadair. Doch boven dit teveel aan geluiden snerpt nog de sirene van de brandweer-jeep, op weg naar een loods, waar lome, zwarte rookwolken een teer-brandje verraden.

Deze dag begint ook met bedrijvigheid; van twee monteurs, die gulzige Piper Cubs laven met aardolieproducten, van ziekenverplegers, die jong en oud uit de kampong met zalf en smeerseltjes bestrijken, van cantinejongens, die infanteristen de limonade toeschuiven, die hen straks in de M.L.-Dakota richting Pakan Baru naar het zakje zal doen grissen.

Nog meer bedrijvigheid in de operations-room, waar Theo Anna Bernard opgeroepen wordt door Theo Anna Dirk via de 22-set, in base-ops en radiokamer met hun knor-Engels en morse-tikjes, bedrijvigheid van typistes en meteo-mensen, chauffeurs en brandweer-lieden.

Dit inferno van geluiden, vaart en ijver maakt het moeilijk te geloven, dat dit Padang is, de 13e Vliegbasis, hetzelfde veld, dat een dag tevoren nog lag te sluimeren in de middagzon, pronkend met haar witte start- en taxiebaan aan de voet van de groene bergruggen. Toen heerste er rust in de houten onderkomens — villa „De Ruige Beer” en „Het Overschotje” — toen bescheen de zon vruchteloos het kruis van uitgestorven straten en nam daarvoor wraak op soldaat Toon aan de slagboom, die alle hitte en afmatning van haar stralen op zich concentreerd voelde.

Maar 's ochtends is alles anders. Opgewonden glundert de P.V.A.-crew bij het ontcijferen van een telegram uit Palembang. Op hun waarneming van een zevental vreemde voertuigen is van dat veld uit op zeer succesvolle wijze actie genomen.

Basiscommandant, kapitein Van Aarem glundert ook! Niet als hij vertelt van de moeilijkheden van deze 2e klas basis, waar zelfs de uitrusting van een derde klas veld

nog niet op de inventaris voorkomt, niet als hij denkt aan de opvattingen, die de landmacht soms koestert over het gebruik van zijn luchtstrijdkrachten, noch als hij het heeft over „Batavia”.

Doch zijn basis schenkt hem volle tevredenheid.

BASISCOMMANDANT VERTELT

„Zij is klein, deze basis, maar erg gezellig omdat je iedereen kent. Er is hard gewerkt sedert de acties begonnen en dat door jongens die er toch al 2½ jaar hebben opzitten. We hebben talrijke gasten moeten herbergen — 122 squadron, P.V.A., Dakota's — maar nimmer zijn er klachten over de verzorging gehoord. Integendeel. Onze LuA-groep onder kapitein Haas vocht zich naar Fort de Kock, bezette het vliegveld Gadut, houdt dit in bedrijf en pakt nog zo nu en dan ter verlichting van de infanterie. Prachtig werk deden die jongens, evenals de Varwa-patrouille hier. Dit werk kostte niet slechts zweetdruppels maar helaas ook levens. Bob Jans en wachtmeester Hoek keerden niet terug. Er staat maar één kruis in Bondjol..... En de ouders van de vermiste vlieger kunnen het ergste maar niet geloven.

Er is door sommigen zo hard gewerkt dat ik boven (Gadut) een verlof-centrum heb ingericht, waar nu al een van mijn operations-officiëren nieuwe krachten opdoet. Ja, je moet zeker de fotograaf naar Gadut sturen, die jongens daar verdienen belangstelling. Morgenochtend gaat er een toestel.”

Kapitein Asjes glundert ook. Hij is zoëven geland na een geruchtmakende patrouille in de bergen, geland, nadat koppelgenoot Haije (een man met ongeneselijke hoogtevrees, die zich pas op twee, drie meter senang gaat voelen) langs de trillende knieschijven van enige grasmaaiers is gevlogen.

„Was het prettig, kapitein?” Toen glunderde deze L.S.K.-er, die er maar geen genoeg van kan krijgen, van die vliegerij. Onder de brug bij Culemborg behaalde hij het certificaat „Soesterberger”, in de Mei-dagen fopte hij Messerschmidts, maar nog had hij er geen genoeg van. Na de bevrijding Spitfires, nu in de M.L. Mustangs en zodoende de enige oud-Soesterberger, die zich na de bevrijding uit krijgsgevangenschap de vaardigheid op twee

moderne jagers aanmat. Maar nou is het dan toch wel genoeg, zou men denken. Maar nee, deze kapitein heeft alweer een onweerstaanbare flirtation met de Meteor aangeboden.....

De mess van Tabing doet soms denken aan een metropolis, waar lieden uit alle windstreken elkaar ontmoeten. Sumatra kun je er leren kennen uit de verhalen van kapitein Van Aarem uit de tijd dat hij rails-legger was bij de firma Hirohito. Een ander kan vertellen over Siam en Japan en luitenant Docters van Leeuwen over Engeland. Artillerist, vlieger, waarnemer, luitenant (wat al niet meer) Meerburg kent Bandung en K.D. als zijn eigen Leeuwarden. Hij onderwijst de moeilijkheden van het „sport“-vliegen van de Varwa hier bij Padang, waar de grondtroepen soms een actie uitstellen zonder het vliegveld te waarschuwen. En die Piper maar zoeken op het afgesproken uur. Daar komt nog bij dat de bergen hier volzitten met valwinden, die slechts met arglistige aviatische kunstgrepen te omzeilen zijn. Geen prettig vooruitzicht voor lt. Breeman, die juist van de Auster-patrouille in Surabaja naar Tabing is overgeplaatst en daar naast de vlakke nog de voordelen had van een sterke Gipsy-Major en de luchtvaartgezindheid van de mariniers.

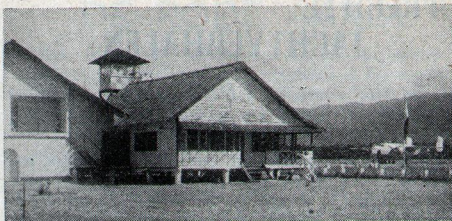
's Avond is er dansen in de A.M.V.J. van Padang: Overal zitten militairen rond kleine tafeltjes. Hier en daar zelfs met meisjes. Er is evenwel maar één grote kring, waar wel 25 mannen bij elkaar zitten, monteurs, vliegers, fotografen en officieren. Daar zit de M.L!

SOLDAAT SNEUVELT

„Morgenochtend gaat er een toestel naar Gadut, voor de fotograaf,” had kap. Van Aarem gezegd. Er gaat evenwel geen fotograaf naar Gadut.....

Een verslagen basiscommandant meldt die ochtend, dat 's nachts één van zijn mensen is gesneuveld en deze mare versombert op slag het aangezicht van geheel deze vriendelijke 13e vliegbasis.

De vorige avond reed een jeep van die kranige LNA-groep van Gadut van Fort de Kock terug naar het vliegveld, met kapitein Haas, opperwachtmeester Schreuders en drie soldaten, terug van een bioscoopje en een bezoek aan een gewonde kameraad in 't hospitaal. In het duister



Dienstgebouw op 13 V. B.

van de weg naar het vliegveld, waar deze langs een heuvelwand loopt was het gebeurd. De handgranaat, die in de jeep geworpen werd, had een vlijmscherp bliksemlicht veroorzaakt en schrik, pijn en verwarring. Er was geschreeuw geweest, bevelen werden gehoord en het ratelen van een lafhartig mitrailleurvuur. Kapitein Haas had onder zijn bestuurderszitplaats de benzine vlam zien vatten, twee man waren weggestrompeld om hulp te halen, opper Schreuders lag zwaar gewond en Arie Bax was op slag gedood.....

Voordat om twaalf uur de uitvaart zal beginnen is er opnieuw bedrijvigheid op Tabing, maar ditmaal niet met het élan van jeugdige werkers, doch op een wijze, die slaafs onverschillig zou lijken als je niets wist van de doffe verbetenheid van de mensen. Kransen zijn niet te koop in Padang. „Toch zul je bloemen hebben, Arie,” moeten zijn vrienden gedacht hebben, die onderweg uit tuinen, bossen en rimboe de bloemen en planten plukten van het land, waarvoor hun kameraad het leven liet. Stemmige, kleurrijke kransen van 13 V.B., 17 Varwa en 122 Squadron worden uit deze kelken, varens en bloemen geschikt door soldatenhanden, die teder deze laatste groot de kracht bijzetten van daadwerkelijke pietiet.

Rouw spreekt uit het decor, dat de tropendag deze uitvaart omhangt. Een zwarte donderwolk zendt z'n rukwinden vooruit, die de slippen van het rood-wit-blauw bevoeren. Zware palmtakken vallen krakend voor de voe-

(Vervolg op pag. 13)

Foto: Patrouille van het 122ste Squadron.



OPRECHTE JACHTVERHALEN

*De M.L. kan de tijger weer
recht in de ogen zien.*

De jacht is een liefleukoosd tijdverdrijf in Sumatra, ook voor M. L.-ers. Er wordt veel gejaagd en vele varkentjes en herten, die in onmetelijke woud-gebieden een onbezorgd bestaan leidden, zouden er met schrik van kunnen getuigen, als zij niet reeds waren ondergegaan in de vleespotten van Medan, Palembang of Padang.

Maar waar het jagersinstinct het felst bruist, waar de spanning ten top stijgt en de trophee de moeite het hoogst belooft met eer en pels, daar is men op de tijgerjacht. De sporen van het soepele dier, dat zich vorst noemt in de wouden van Sumatra brengen een geboren jager in een staat van vervoering, die de exaltatie van een Duitser, die het woord „heimat“ hoort tot een koele onbewogenheid maakt. De Militaire Luchtvaart telt meerdere beproefde tijgerjagers onder haar personeel. De namen van majoor Maurenbrecher en onderluitenant Van 't Hoff worden slechts fluisterend uitgesproken, waar tijgers de hun omringende gevaren bepraten. Toch heeft de M. L. tot nu toe gezegwen over haar ervaringen op de tijgerjacht, sinds die gebeurtenis, waarbij zij zo weinig eer inlegde, dat er welhaast over smaad gesproken kan worden.

Sedert die dag giing de M. L. gebukt onder eerverlies, die het haar onmogelijk maakte een tijger zonder blozen in de ogen te zien.

Wat was er gebeurd?

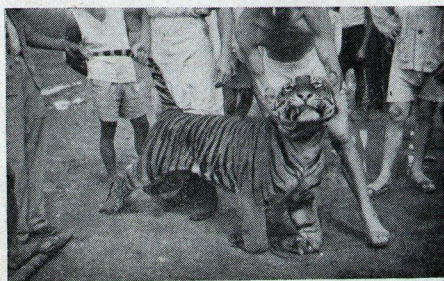
Een jong luitenant, zo uit Nederland snoof de sensatie van de jacht, de varkensjacht in het bijzonder. Zonder ervaring op dat gebied, maar met een grote dosis geestdrift en een fraai gepoetst jachtgeweer trok hij de bossen in, niet ver van Medan. Het werd een drijfjacht en de jachtgezellen moesten hem op een bepaald moment alleen laten met enkele goede raadgevingen:

„Als het gejoel van de drijvers te horen is, kun je de babi's uit het hoge gras verwachten, en dan schiet je er maar een paar!”

Toch een beetje opgewonden — „zwijnen, lange slag-tanden..... nooit zo'n held geweest op de schietbaan” — zocht hij vertroosting bij zijn shag-does. Geweer tegen die dikke boom, vloeitje pakken, plukje tabak, rollen, likken.....

„Hé, wat beweegt daar tussen de struiken?”

Daarna..... angst, alleen maar angst en ontzetting bij het zien van die oude-mannen-tronie met gestrekte snor, die daar op een meter of vijf de grashalmen van elkaar bracht. Blazend genoot het zwart-gele dier de



*De tijger
.....welgemeende bewondering.....*

zoete smaak, die het zien van een mens in naakte hulpeloosheid hem in de muil bracht. Verlamd werkten die groene ogen naast de platgeslagen bokkersneus op de bewegingen van de M. L.-er, zodat hij de verlossende greep naar het geweer tegen de boom niet vermocht te doen.

Deze tijger had iets van een diplomaat. Hij besefte de nadelen van een gewelddadig toeslaan, die hem zou verlagen tot een doodgewone slager en voorzorg het doorslaand succes van een grootmoedige aftocht, alsof dit „zijn partij” niet was. Hij zag zijn verhaal „Karel heeft een mens verschrikt!” al een legende worden, vele tijgergeneraties lang; hij zag zich genoemd in alle oerwouden van Sumatra, zijn naam de Straits Settlements overvippen om als een heidebrand voort te woekeren door Malakka, Siam, India, Pakistan tot waar in Tibet tijgers en sneeuw elkaar ontmoeten. Aldus geschiedde. Minachtend draaide het beest de gespieerde rug naar de jager en verdween in 't gewas. De luitenant vertelde later dat slechts twee mensen op de wereld beseft hebben hoezeer hij in angst gezeten had: hijzelf en de wasbaas!

Hoe het zij, vanaf die dag klonk er iets smalends in het gebrul van een tijger, die binnen gehoorafstand van een vliegbasis verscheen.

De Stuurkolom schreef nooit een woord over tijgers.....

..

We zijn bevrijd van de smaad! Sergeant C. H. G. Claassen van de Bewapeningsdienst op 12 V. B. Palembang heeft de M. L. gewroken. Het tijgerdom is het zwijgen opgelegd!

Men begrijpt, dat de schande slechts uitgewist kon worden door alleen maar een groentje op het gebied van de tijgerjacht. Mannen als Maurenbrecher en Van 't Hoff zijn bedreven tijger-jagers, missen dus de versnelde hartslag van de beginnelling. Hun overwinningen zijn sportieve prestaties, geen mens en dier schokkende gebeurtenissen. Claassen was een nieuweling. Had nimmer een tijger gezien, laat staan geschoten. Wel varkens en zo nu en dan een loslopend hertje, de keuken van Talang Betoetoe voor er wel bij. Hij had pas een nieuw jachtgeweer gekocht en trok er Zondag na Zondag op uit om het te beproeven.

Tot die Zondag kwam, waarop hij dezelfde rubbertuinen doorzocht, waarin hij een week tevoren zoveel varkens ontdekt had en waar herten moesten leven. Hij had een poos gepoesterd, afwachtend neergezeten, terwijl de helper die korte blafjes nabootste, die bij een hert dezelfde fletse emoties verwekken als wij gevoelen bij het zien van een rolprent met Rita Hayworth. Maar geen hert liet zich lokken. Noch was er een varken te bespeuren, zelfs niet op die plek, waar 't de vorige week gekrioeld had. Het was toch al opvallend vreemd in dit bos. Een onheilszwangere stilte heerste er; geen volgels tijlpten en geen klein wild tjoepde door het onkruid, waarmee de bevolkingsrubbertuinen zo rijkelijk begroeid zijn. De atmosfeer hield de adem in, bij wijze van spreken.



*Sergeant Claassen
.....razend snel handelen.....*

DE RODE AARDE

In die doodse rust viel daarom het plotseling bewegen van het struikgewas betrekkelijk gauw op. Een grote gele hond bewoog zich daar doorheen op een meter of 35 afstand. Een groot geel beest, een hond? Nee, maar..... „Madjan?” vroeg een benepen fluisterende Claasen aan de helper.

Grote verschrikte ogen gaven hem een duidelijk antwoord. De koele greep van het Winchester-geweer bleek aspirine-eigenschappen te bezitten; Claasen bleef tenminste doodkalm. Legde aan..... op de kop van het dier, die juist op dat ogenblik achter een boom schoof; razendsnel handelen; richten achter de voorpoten dan maar; vuur.....!

Het vervaarlijk gebrul van de tiger weergalmde door 't groen.

Met een ontzagverwekkende sprong, die boven iedere mensenkrui uitging verplaatste het roofdier zich minstens 20 meter, landde netjes in de dichte begroeiing en verbleef van dat moment onzichtbaar.

Voor de laatste maal fopte een tiger de M. L. Toen Claasen zich tien, twintig meter door het gewas geworsteld had, riep de helper hem terug: „Toean, U bent er al vlak langs gelopen!”

Daar lag het beest. Bijna drie meter lang. De onsympathieke glimlach op de snuit van iedere tiger sinds „Medan” was geweken voor een uitdrukking van welgemeende bewondering voor dit hartschot van een beginnening, dat hem geveld had.

Goed werk, Claasen en de M. L. is je dankbaar!!

Vervolg Padang

ten van de opgestelde peletons. Als de stoet zich stapvoets in beweging zet, richt een kletterende regen om dit gebeuren dat grijze waas op, waarachter het geheim van deze dood verborgen schijnt. Uitgestorven ligt het natte Padang. Hier en daar staat een militaire auto, waarvan de chauffeur zijn droge cabine verliet en groetend in de gietbui staat.

Wat staan ze op zo'n moment dicht naast elkaar Nederlandse militairen in Indonesië. Somber, troosteloos triest is deze gang van hospitaal naar kerkgebouw, waar een dominee zegt, dat er wegen en gedachten zijn, die van de onze verwijderd liggen op een afstand groter dan tussen hemel en aarde.

Als de vrienden de kist weer buiten dragen is de zon door de wolken gebroken, zodat alles helder wordt, alsof er zoëven een bevrijding heeft plaatsgevonden.....

Op het ereveld spreken bewegende commandanten; op het ereveld ronkt het en schieten de schaduwen van laagvliegende Mustangs over de grond. Op het ereveld klinken schoten van een vuurpeleton. Maar als het stil is ligt er een bloemenschat.

Terug op de basis informeert uur na uur de stem van Theo Anna Berhard naar de toestand van opper Schreuders. „Zou hij het halen, Gerard Anna Dirk?”

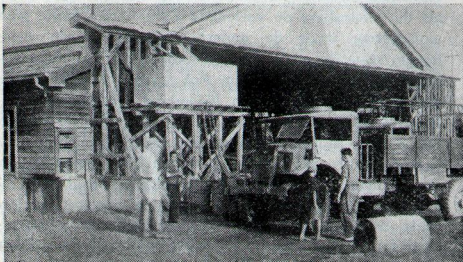
De rust, die wij op Padang verwachtten vonden we uiteindelijk op Palembang, de vliegbasis op de rode aarde. Daar, op die uitgestrektheid, begrensd door een wijd kampement aan de ene en een massief Fort Mitchell aan de andere zijde van het vliegveld bedrijft men (momenteel) de luchtvaart met grote regelmaat, orde en rust.

's Morgens is men rustig, doch gestaag bezig: op de bureaux, in de motorpool, terwijl het bij base-ops en op de toren zelfs nog wel eens spannen kan. De vijfde compagnie Luchtvaarttroepen staat al om zeven uur aangekomen voor compagniescommandant onderluitenant H. J. E. Schmitz. Een uitstekende indruk maakt deze eerste inheemse L. V. T.-compagnie en alles wijst er op, dat zij het plan heeft de voetsporen te drukken van haar onvolprezen voorgangers, de 4 Indië-compagnieën van de L. S. K. Reeds is de discipline bevredigend, reeds heeft de compagnie van zich doen spreken door de beveiliging van de buitenpost Koesambi, waar een geografische boring van de B. P. M. plaats vond. Deze post lag 60 kilometer van de basis verwijderd en was slechts na vijf uur varen in een Higgins-boot te bereiken. Het bleef rustig in die buurt, zolang de L. V. T. er de bewaking uitoefende.

's Avonds heerste er een genoeglijke stemming in de cantine van het kampement. Een bewegelijke „Dirk” had tussen het verkopen van limonadekaartjes door tijd genoeg om zijn instemming te betuigen met het leven op 12 V. B. Zeker, hij zou wel eens wat meer van het land willen zien, maar dat deed niets af aan Palembang. Hij stond met zijn opinie niet alleen. Hoe onwaarschijnlijk het ook moge klinken, we troffen iemand, die de afzondering, de hitte, de modder en het stof hier verkoos boven het stukje Europa, dat Bandoeng heet. Het was korporaal Pinxten van de motorpool, die het koele klimaat graag had vervuld voor het zelfstandige leven in deze garage en de geneugten van de jacht. Dam-tournooien, schaakwedstrijden en tafeltenniscompetities zijn de laatste weken aan de orde van de avond op Talang Betoetoe. Sgt. Herman van den Akker speelt hierbij een leidende rol, heeft met zijn R. K. vriendjes een amusementskring gevormd en laat daar momenteel de gehele basis van profiteren. Wij waren getuige van een tournoi op de 100 velden, die de avond voor menig luchtvaartman voorbij deed snellen. Dat luitenants en soldaten, sergeanten-majoor en korporaals de genoegens van damsteen en pingpongbal eerlijk en met elkaar deelden, was eens te meer een bewijs van de intieme sfeer op 12 V. B.

„Ga door hetzelfde te presteren als je totnogtoe gedaan hebt!” zei basiscommandant kapitein Van Weerden tijdens de uitreiking van de Eretekens voor Orde en Vrede; wel een bewijs dat hij tot op de huidige dag tevreden heeft kunnen zijn!

Foto links: De motorpool van 12 V.B. Rechts: De 5e Compagnie staat om 7 uur aangekomen.





BRUG over de OCEAAN

Vijftien uur en drie
kwartier boven zee.

Zondagochtend 30 Januari landde de „Franeke” op Kemajoran. V.l.n.r. de Heer Mulder, Div. Operations Manager K.L.M., gezagvoerder De Haas en de Heer de Bruyn, Directeur Interinsulair Bedrijf K.L.M.

„En als het ons inderdaad lukt — en daar twijfelt onder ons eigenlijk niemand aan — om deze route met een behoorlijke regelmaat te vliegen, dan is het een veel en oneindig veel grotere prestatie dan de route over de Atlantische Oceaan.”

Dit was het einde van het interview, dat we enkele dagen geleden hadden met de heer Mulder, Divisional Operations Manager van de K. L. M. in zijn nieuwe kantoor op Kemajoran. Intussen was deze regelmaat eigenlijk al een feit: twee maal per week een toestel vanuit Amsterdam, twee maal per week een toestel uit Batavia, de laatste malen met passagiers, waaronder zelfs de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon.

Op het „waarheen nu?” van eind December, toen door het verbod van India Pakistan c.s. de normale Amsterdam-Batavia-route niet meer gevlogen kon worden, had de K. L. M. slechts één antwoord: hoe dan ook, we blijven vliegen. Wat voor onze voorvaders gold als „navigare necesse est”, geldt voor ons evengoed: Avigare necesse est en onze jongens in Indonesië kunnen tenslotte niet van post verstoken blijven. Dat het alles even geduurd heeft voordat alles voor elkaar was, is begrijpelijk. Langs diplomatieke weg moesten eerst de nodige stappen gedaan worden om medewerking te krijgen van de Engelsen, technische voorbereidingen moesten getroffen worden, maar op 26 Januari j.l. was het zover dat de „Franeke” onder gezagvoerder De Haas met een uitgelezen crew uit Amsterdam kon starten. Dat hij eerst op Reunion landde en daar niet voldoende benzine vond, mag bekend geacht worden, evenals het feit dat hij op Reunion uitermate gastvrij ontvangen werd en het bed van de Gouverneur van het eiland aangeboden kreeg om te slapen.

Na de slaap werd doorgestart naar Mauritius en om 8.05 GMT ving de „sprong” naar Batavia aan. Zowel de meteo op Mauritius als op Kemajoran had een goed voorbereide forecast gemaakt en men wist dus wat voor weer te verwachten viel. Het weer was niet allergunstigst: buien, voortdurend bedekte lucht, waardoor astro-navigatie niet mogelijk was. De marine verleende echter medewerking, door de Tjerk Hiddes een eind uit zijn koers te laten opstomen om als radiobaken te dienen. Vijftien uur en drie kwartier zweefde de Franeke boven zee, en op Zondagochtend 30 Januari om 8 uur landde hij op Kemajoran. De bemanning was een beetje beduusd door de enthousiaste ontvangst, die haar ten deel viel, ze hadden toch een doodgewone trip gemaakt? Ja, een beetje lange trajecten, een beetje erg lang in het donker, maar wat mocht dat hinderen? Het was een normale vlucht ge-

weest, zoals iedere normale vlucht van Prestwick naar Gander, een traject dat ook altijd des nachts gevlogen werd.

Van de ervaring die de Haas en zijn voortreffelijke navigator Metz bij deze vlucht opgedaan hadden, werd onmiddellijk profijt getrokken en nog dezelfde week startte vanuit Amsterdam de tweede Constellation langs deze route.

Over de route zelf nog het volgende: vanzelfsprekend leveren de eerste trajecten: Amsterdam-Khartoum en Khartoum-Mauritius niet zoveel moeilijkheden op als het laatste. Boven de twee eersten wordt bijna voortdurend over land gevlogen en heeft men doorlopend contact met de vliegvelden en weerstations, die hier overal verspreid liggen. Maar de afstand tussen Mauritius en Batavia gaat hemelsbreed over 5300 km oceaan. Oceaan, waarin geen weerscheppen liggen, waarin slechts 2 eilanden liggen, die geen van beiden als uitwijkhaven kunnen dienen. Het eerste eiland, Rodriguez, gelegen op een afstand van 500 km van Mauritius, is uiterst heuvelachtig en van vulkanische oorsprong.

Een weerstation bevindt zich hier niet. Wel is er een op Diego Garcia, het zuidelijkste eiland van de Chagosgroep, maar een airstrip of landingsterrein is ook Diego Garcia niet rijk. Indien de luchtvaart boven de Indische Oceaan wat frequenter zou worden, was er zonder al te veel moeite een aan te leggen: Diego Garcia is een atol, met harde koraalbodem en overal vlak. Wel is het eiland tijdens de oorlog gebruikt als refuelling-punt voor water-vliegtuigen en in die tijd lag er een tankschip in de baai.

Cocos-eiland, eveneens een atol, kan thans niet gebruikt worden als tussenstop, daar de startbaan geheel overgroeid is en er geen grond-faciliteiten meer aanwezig zijn. Het ligt erg gunstig op deze route, een 1000 km ten zuiden van Java. Mogelijk dat Cocos weer in orde gemaakt wordt als de Australiërs de verlengde Zuid-Afrika route gaan exploiteren, maar de onderhandelingen tussen beide landen zijn nog niet zover gevorderd dat dit de eerste maanden het geval zal zijn. Het spreekt vanzelf dat de nieuwe KLM-route tussen Nederland en Indonesië belangrijk minder economisch is als de oude. De nuttige last, die de Constellation over deze afstand kan meenemen is slechts 4 ton, hetgeen betekent een 20-tal passagiers en een normale postzending. Uit Nederland zijn al herhaaldelijk geruchten gekomen betreffende nog een andere route, nl. over de Pacific en Noord-Amerika. Deze afstand is echter dubbel zo groot als de directe Amsterdam Batavia en het valt moeilijk te voorspellen of deze inderdaad ooit als alternatieve route gebruikt zal worden.



♦ Beechcraft bouwt een serie AT-11 „Kansan” navigatietrainers voor de Nederlandse regering! De Kansan is een tweemotorig toestel met glazen rompneus en biedt plaats aan drie of vier man bemanning. Twee Pratt and Whitney stermotoren geven het toestel een maximum snelheid van 344 km/h.

Ook voor China bouwt Beechcraft 20 van deze trainers.

♦ De karakteristieke cockpit-constructie van de viermotorige Douglas C-74 Globemaster, bestaande uit twee naast elkaar aangebrachte stroomlijn kappen, wordt thans door Douglas veranderd en alle Globemasters krijgen thans een normale cockpit.

♦ De West-Europese landen wapenen zich thans alle met straaljagers. België en Nederland met Gloster Meteors; Zweden, Noorwegen, Denemarken en Zwitserland met De Havilland Vampires en Frankrijk met Vickers-Supermarine Attackers. De Amerikaanse Shooting-Star en Thunderjet zijn thans ook voor export vrijgegeven. Deze straaljagers zullen in hoofdzaak in latijns Amerika in gebruik worden genomen.

♦ Het Zweedse tweemotorige verkeersvliegtuig SAAB „Scandia” heeft een demonstratie-tournee door Europa gemaakt, waarbij 11 landen werden bezocht en 452 vliegreizen gemaakt. De Zweedse S. A. S. heeft 10 van deze machines besteld. Het proto-type is reeds in dienst gesteld op de Europese routes voor het vervoer van vracht.

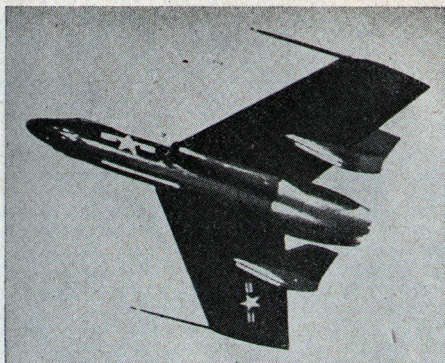
♦ De Havilland werkt aan een nieuwe jager ter vervanging van de bekende Mosquito. Het toestel krijgt twee straalmotoren, een pijlveugel en dubbele staartbomen. Intussen bevindt de Mosquito zich nog steeds in productie en wel bij Airtspeed, die de nieuwe Mark 38, een nachtjagerversie, nog volop bouwt.

♦ De Canadese Avro-fabriek bouwt een tweemotorige straal-nachtjager, aangeduid als de XC-100. Men hoopt het



Sinds November 1947 zijn ramjets, bevestigd aan de vleugeltippen van Lockheed F 80 „Shooting Star”, in de lucht getest. Het vliegtuig vliegt op zijn Allison-straalmotor naar 35000 voet. Dan wordt overgeschakeld op de ramjets, nadat de straalmotor is stopgezet.

Een ramjet berust op dezelfde principes als een straalmotor, met dit verschil, dat, waar men bij gewone straalmotoren gebruik maakt van compressors om de lucht voor de verbranding samen te persen, hier deze compressie wordt verkregen door de opstuwing van de lucht in het inlaatkanaal van de motor. Omdat deze opstuwing eerst bij grote snelheden een voldoende compressie geeft, is de ramjet eerst bij grote snelheden bruikbaar.



De eerste foto van de XF7U-1, een geheel nieuw type jachtvliegtuig, dat door Chance Vought voor de Amerikaanse vloot werd ontworpen. Het toestel wordt voortbewogen door twee Westinghouse J 34 straalmotoren.

toestel te kunnen leveren aan de Canadese, Amerikaanse en Engelse luchtmachten.

♦ Van de Convair-240, het moderne 40-persoons verkeersvliegtuig waarvan de KLM kortgeleden 12 stuks in dienst gesteld heeft, bedraagt de productie thans 28 stuks per maand.

♦ De 7e Bomb Wing van de 8e Amerikaanse Luchtmacht beschikt thans over 20 zesmotorige Convair B-36B bommenwerpers. Voor trainingsdoeleinden heeft zij enkele onbewapende B-36A's. De B-36B, waarvan de productie thans een toestel per dag zou bedragen (!), is bewapend met op afstand bediende 20-mm kanonnen, terwijl in de voorste bommenschacht een parasite-straaljager wordt meegevoerd. De bommenlast die het toestel kan vervoeren varieert van 720 honderd-ponders tot twee „Grand Slam” bommen van 42.000 pond elk. Boven de Golf van Mexico werden tijdens een oefening niet minder dan 72 duizend-ponders door één enkele B-36B afgeworpen!

In de staartkoepel bevindt zich, behalve een tweetal 20-mm kanonnen, óók een 37 mm kanon. Alle geschutskoepels zijn voorzien van twee 20-mm kanonnen en geheel intrekbaar. De bemanning telt totaal 15 koppelen. De B-36C, die met trekschroeven in plaats van met duw-schroeven zou worden uitgerust, wordt, voorlopig althans, niet gebouwd.

♦ Er zijn thans vier Amerikaanse helicopter-types die een luchtwaardigheidsbewijs van de Civil Aeronautics Administration hebben ontvangen. Het zijn de Bell-47B, De Sikorsky S-51 en S-52 en tenslotte de Hiller-360. De laatste is een driepersoons helicopter waarvan men grote verwachtingen koestert en die thans in serie wordt gebouwd. Het is een ontwerp van de 23-jarige Stanley Hiller, die reeds op zijn 19e jaar een geslaagde helicopter ontwierp en bouwde!

♦ De door de propellers in beroering gebrachte luchtstroom achter B-29's moet zo groot zijn, dat jachtvliegtuigen kans maken hierin te verongelukken. Een F-84 Thunderjet stortte neer tijdens een schijnaanval op een formatie B-29's toen het toestel in de slipstroom der propellers kwam. Hetzelfde gebeurde met een Shooting-Star. Men acht de slipstroom achter de zesmotorige B-36 zo groot, dat straaljagers haar van achter niet dicht genoeg kunnen naderen om haar serieus onder vuur te nemen!



TYPEN IN DE M.L. XXII

Majoor A. B. WOLFF

Staf Officier Luchtvaartzaken.

„There is something about a soldier,” zong men vijftien jaar geleden in Engeland. „Een soldaat heeft iets over zich.....” vertaalde Nederland. Ook het type in de M.L. no. XXII heeft iets over zich..... Wat eigenlijk? Bonkig en groot is zijn gestalte niet; er zijn geen knevels of lange haren, die op indrukwekkende wijze door machtige vingers kunnen worden doorploegd en er hangen geen fraaie, zwarte borstels van wenkbrauwen boven fonkelende kooltjes vuur. Persoonlijk ben ik van mening, dat het de stèm van majoor Wolff is, die zo velen in de afgelopen jaren het gevoel heeft gegeven van een opgejaagd hert. Een heldere, ietwat scherpe stem, die mehig M.L.-er op deed schrikken juist op het ogenblik dat hij een lakshheid beging en op heterdaad door majoor Wolff, die voor het opsoren van laksheden een speciale knobbel bezat, werd betrapt.....

Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid werd dit stemmetje gekweekt bij de kanonnen, waartoe de jonge Wolff Albert Barend zich in het jaar 1931 zo sterk voelde aangetrokken, dat hij zich als Artillerie-cadet in liet schrijven aan de KMA te Breda. Toen hij in 1935 als 2de luitenant het blaffen der berg-artillerie te Salatiga vermocht te overdonderen, achtte hij de tijd gekomen te onderzoeken of ook het gebrul van een bommenwerper door zijn stembanden kon worden bedwongen en tekende bij de Luchtvaart Afdeling als leerling vlieger, waarmee de artillerie, zonder dat misschien direct te beëffen, een zware aderlating onderging.

De luitenant Wolff, van nature begaafd met een scherp verstand, een helder inzicht in de problemen die hij op zijn weg ontmoette en, wat nog belangrijker is, in het op de juiste wijze oplossen daarvan, „deed het” in de militaire luchtvaart. Spoedig na zijn vliegeropleiding werd hij tot

commandant over een der afdelingen Glenn Martins van de 1ste Vliegtuiggroep op Tjililitan benoemd en in 1940 volgde zijn overplaatsing naar Malang, waar hij met het commando over een afdeling van de 3de Vliegtuiggroep werd belast. Strak trok de luitenant Wolff aan de teugels van zijn 3de Afdeling. Het is niet onwaarschijnlijk, dat nóg over de Malangse vliegweide de echo's weergalmen van de kleine reprimandes, die werden uitgedeeld, wanneer een vliegtuigmonteur weer eens had vergeten een lekbakje te bevestigen onder de olie druppelende uitlaatpijp van een Glenn. Geregeld trokken zijn patrouilles naar Kendari, Ambon, Tarakan en Bali, boven welk eiland sleepschijven energiek werden bewerkt. 's Nachts vloegen ze formatie boven de omgeving van Malang.....

Het ging rommelen in de verte. In Augustus 1941 werd de Afdeling overgeplaatst naar Batavia.

Het onweer barstte los en in de ochtend van de 8ste December dreunden 25 Glenn Martins boven de Java-zee op weg naar Singapore, waar de R.A.F. deze steun dringend nodig had. Begin 1942 keerde de Afdeling van luitenant Wolff terug naar Java en begeleidde convooien, totdat..... op een ongeluksdag twee patrouilles van zijn bommenwerpers, op weg voor een bezoek aan de Japanse vlootconcentraties in Straat Malakka, op het vliegveld Bandjemasin door Japanse Zero's in flarden werden geschoten. Het was een berooid stelletje, dat (ongedeerd) met Lodestars op Kali Djati keerde!

Kort daarna landden de gele horden op de Javaanse kust en was het ongefijfje spel gespeeld. In de nacht van 8 Maart sloeg de laatste Glenn zijn vermoeide vleugels uit boven de Archipel. Op weg naar een land, dat dank zij het verzet van Nederlands' leger en vloot, zich nog vrij kon noemen. Men landde in Broome na een spannende nacht.

Luitenant Wolff in Australië. De strijd moet worden voortgezet. In Amerika wordt M.L.-personeel opgeleid om op moderne toestellen de vijand tegemoet te vliegen. Luitenant Wolff wordt als Afdelings-commandant ingedeeld bij de R.N.M.F. te Fort Leavenworth, is in October 1942 Lockheed- en Beechcraft-instructeur te Jackson, later Hoofdinstrucentur B-25. In Maart 1944 keert hij terug naar Australië en volgt een cursus aan de RAAF War Staff School, welke hij met zeer goede uitslag beëindigt. Dan wordt hij tot Neth. A.F. Liaison Officier bij de staf van General Kenney benoemd en maakt in deze functie de landingen op Morotai en Leite mee, ziet de intocht in Manilla.

Het getij is voor de Jap verlopen en voorbereidselen worden gemaakt voor de terugkeer naar Indië. Majoor Wolff komt als ondercommandant van het 18de Squadron terug en reeds wenkt hem een andere functie: Ondercommandant der RAPWI. Enkele maanden later is hij Chef Staf van de nieuwe Bali Lombok Brigade, die troepen uit Siam, materialen uit Singapore vervoert en in Maart 1946 een landing op Bali tot een succesvol einde brengt.

En na deze jaren van rusteloze arbeid, jaren waarin hij zich onderscheidt door zijn werkelijkheidszin en zijn heldere, vooruitziende blik, legt de Militaire Luchtvaart weer beslag op hem en volgt zijn benoeming tot Staf Officier Luchtvaart-zaken in de nieuwe organisatie. Deze reorganisatie en de wederopbouw van de M.L., twee politionele acties, vorderen weer zijn ganse persoonlijkheid. Kort en bondig zijn de besprekingen die hij voert; snelle beslissingen vallen er achter dat grote bureau. Mensen komen met ideeën en vinden bij hem een gretig gehoor. Hij zet zijn schouders er méé achter en rust niet voordat ze werkelijkheid zijn geworden.

Majoor Wolff vertrekt naar Nederland. Tegen zijn zin legt hij de functie neer waarin hij op ging en waarvoor hij zich volledig gaf.

Zijn hoogste commandanten wezen hem een nieuwe taak. Het is zeker dat de Militaire Luchtvaart in dit land, hoewel voor het ogenblik zijn vertrek betreurend, wél vaart bij deze beslissing.

BEDRIJFS-ORGANISATIE

in de U.S.A.F.

(Slot)

De „Air Force Comptroller” legt het onderling verband tussen de gegevens, evenals de bedrijfsanalist in een handelsbedrijf, ten einde daarmede een basis te geven voor het nemen van beslissingen en voor het formuleren der richtlijnen. Voordat het kantoor „Air Force Comptroller” ongeveer twee jaar geleden bij de USAF werd opgericht, werden de werkzaamheden als hiervoren bedoeld, uitgevoerd door drie onafhankelijk van elkaar werkende kantoren: „Statistical Control, Program Monitoring en Budget and Fiscal”. Ieder dezer onderling onafhankelijke kantoren verrichtte essentiële werkzaamheden en verschaftte een gedeelte der inlichtingen, nodig voor een doeltreffende bedrijfsleiding. Thans zijn deze bronnen onder eenhoofdigde leiding gesteld, teneinde een grotere doelmatigheid te waarborgen.

Door het gebruik van statistische rapporten en het in aansluiting daarop analyseren der gegevens wordt een grondslag gelegd voor het opzetten en bewaken der basisplannen. Ieder basisplan moet worden omgezet in begrotingsramingen. Deze begrotingsramingen leiden uiteindelijk tot toewijzingen, die zich moeten weerspiegelen in zo nodig nader daarop afgestemde basisplannen. Deze onderling afhankelijke werkzaamheden zijn nu samengesmolten onder eenhoofdigde leiding, n.l. de „Comptroller” die de verantwoordelijkheid draagt in dit streven naar een doelmatig en een zo economisch mogelijk gebruik der beschikbaar gestelde middelen (sound business management in the Airforce).

Terwijl het Hoofdkwartier der Luchtsrijdkrachten zich wijdt aan de nadere uitwerking der uitvoeringsbepalingen naar aanleiding van deze werkzaamheden, hebben onderdeelcommandanten de mogelijkheid onafhankelijk hiervan het initiatief te nemen bij de toepassing dezer regels op het gebied van uitgavenbewaking en andere statistische gegevens, ten einde de doelmatigheid van hun eigen handelingen op een hoger niveau te brengen. De gestandaardiseerde en statistische rapporten en het nieuwe systeem van bedrijfscontrole stellen alle commando-niveaux in de gelegenheid gegevens te vergaren die kunnen worden benut in het analyseren der eerder genoemde tendenzen door de uitgave van hun eigen handelingen te vergelijken met soortgelijke handelingen bij de diverse andere onderdelen en daarbij zo nodig een verbetering in te voeren in de huidige en toekomstige toewijzing van hulpmiddelen, door de te verwachten relatieve uitgaven af te wegen tegen de relatieve graad van belangrijkheid. Aangezien de gegevens der uitgaven zich in de loop der jaren opeenstapelen en geanalyseerd worden, kunnen normen worden ontwikkeld, zowel voor het naar waarde schatten der geleverde prestaties, alsmede in het evalueren der principieel consequenties der genoemde beslissingen (command decisions).

Het toepassen dezer controle bij de onderdeelcommando's is niet afhankelijk van gedetailleerde instructies van het allerhoogste Hoofdkwartier. Zij worden nu reeds ontwikkeld en toegepast. Een liaison met de lage commando-niveaux zal worden onderhouden door een kantoor van de „Comptroller”. Indien nodig worden vergaderingen belegd. Zowel door de commando's als door de dienstlijnen van communicatie wordt de „Comptroller” op de hoogte gehouden inzake de ontwikkeling en nadere uitwerking van zijn systemen, waarbij bijzondere aandacht wordt geschonken aan de principes, die van algemene toepassing blijken te zijn. Het is te verwachten, dat terzake kundig personeel — specialisten in statistieken, personeelsadministratie, bedrijfsorganisatie, account-

tants — zal bijdragen aan de nadere uitwerking en het verder in toepassing brengen van dit systeem, waar zij ook zullen worden ingedeeld.

Terzake dienende maandverslagen worden in laagste instantie opgesteld op vliegbasis-niveau. De Basiscommandant persoonlijk is verantwoordelijk voor de juistheid en is gehouden iedere afwijking van vorige verslagen en tendenzen omstandig toe te lichten. Deze rapporten worden langs de hiërarchieke weg naar de hoger gelegen commando-niveaux opgestuurd. Op ieder commando-niveau wordt zij in het algemeen beeld toegepast, en geanalyseerd.

Het rapport bereikt uiteindelijk de „Comptroller” waar nadere analyses worden gemaakt en een verzamelrapport wordt opgestuurd voor de Chef Staf der Luchtmacht als een evaluatie der doelmatigheid van de onderdelen met betrekking tot de gemaakte kosten.

De tegengestelde stroom van uitgaven-analyse van de „Comptroller” naar de onderdeelcommandanten is in belangrijke mate gelijk, zo niet hoger dan de tevoren omschreven rapporten van onderdeelcommandanten naar het hoogste Hoofdkwartier. Deze analyses met hun uitleg geven gebieden aan waar een nader onderzoek op een bepaalde werkwijze gewenst is waarbij vrijwel automatisch de noodzakelijke handelingen op administratief gebied aan de onderdeelcommandanten worden gesuggereerd. Het in toepassing brengen van uit deze analyses voortvloeiende suggesties bij de uitvoerende diensten en commandanten is de feitelijke waarde van het bovenaangegeven systeem. Het vormt het fundament waarop een doelmatige leiding van de gehele luchtmacht moet zijn gegrondvest.

De vraag kan worden gesteld of dit systeem in toepassing kan worden gebracht, hoewel het bedienend personeel geen financiële winsten hieruit weet te trekken. Het is duidelijk, dat de luchtmacht niet erop uit is om geld te verdienen, met andere woorden geen handelsbedrijf is. Het product van de luchtmacht is nationale veiligheid en het dividend, van de belastingbetaler kan niet worden uitgedrukt in winsten of renten der kapitaalsbelegging. De salarissen van luchtmacht-personeel zijn geheel afhankelijk van de behaalde status en voor iedere functie zijn de kosten zeer beperkt, zoals ook algemeen bekend is. Militairen en in het algemeen gouvernementssambtenaren zijn bij het aangaan van een dienstverband er volledig van op de hoogte, dat hun inkomsten nimmer zullen leiden tot omvangrijke kapitaalsvorming. Het vorenomschreven systeem maakt het evenwel mogelijk om de individuele vaardigheid als bedrijfsleider naar waarde te schatten. Indien dit systeem deze vaardigheid een der factoren maakt bij bevorderingen, dan zal het tenminste op beperkte wijze een vervanging hebben bewerkstelligd in gouvernementdiensten van het winstmotief. Waar thans zulk een aansporing voor maximale doelmatigheid bestaat, is het de taak van dit systeem om de vaardigheid terzake van het personeel naar waarde te schatten.

Het nieuwe slagwoord in de luchtmacht is economie — gezonde economie die voortspruit uit een goede bedrijfsleiding. Een goede bedrijfsleiding in de luchtmacht zal in grote mate bijdragen tot het winnen van het vertrouwen van het publiek, hetgeen een noodzaak voor ons is. Heden ten dage legt goede bedrijfsvoering de nadruk op een doelmatige uitgavenbewaking. De luchtmacht formuleert zijn doel als „management control through cost control”.

DE VERPLEGINGSDIENST

ALS GASTHEER

De opdracht was eenvoudig: „onder de meest strikte geheimhouding voorbereidingen treffen voor de ontvangst van Transco en Jaco benevens een aantal andere groepen op het vliegveld Semarang, tot een totaal sterkte van rond 1000 man (en 4 vrouwen); het geheel zo mogelijk op het veld te legeren in tenten en zorg te dragen dat eten en drinken in voldoende mate en tijdig aanwezig is”.

De uitvoering was minder eenvoudig. Een tentenkamp opzetten vereist minstens twee voorwaarden waaraan voldaan moet worden: tenten en mensen om deze tenten op te zetten. Theoretisch waren er tenten genoeg, gedeeltelijk te Semarang gedeeltelijk op Andir. Echter..... de Semarang-tenten waren oud, incompleet en bestonden vaak slechts uit losse zeilen. Geschat op een capaciteit voor 400 man bleek deze de 50 man niet te halen. Dus was alle hoop gevestigd op Andir-tenten. Ter wille van de geheimhouding zouden deze echter zo laat mogelijk naar 6 V.B. worden overgebracht en toen het moment daartoe aangebroken was kon — mede met het oog op omvang en gewicht — geen vliegtuigrimte worden beschikbaar gesteld. Gevolg: verzending per trein. Tweede gevolg: grote angst onzerzijds dat de zending niet tijdig zou arriveren en de wagons „ergens” op een emplacement zouden worden afgehaakt en blijven staan. Na veel moeite en oneindig getelefoneer langs de lijn Batavia — Semarang werd bereikt dat de wagons op D-1 in de vroege ochtend op 6 V.B. konden worden gelost. Toen kwam een nieuwe tegenslag, de tenten bleken onvoldoende of in het geheel geen touwen te bezitten. Er resteerde nog een halve dag. Dank zij de grote hulp geboden door de B-Divisie en de plaatselijke verplegings-authoriteiten konden wij nog de hand leggen op een aantal goede Amerikaanse tenten als welkome en hoog nodige aanvulling.

Er was echter meer. De Europese tenten zijn niet berekend op het plaatsen van klamboe's, welke immers veel ruimte vereisen en waardoor de capaciteit der tenten aanmerkelijk lager ligt dan opgegeven wordt; het gevolg was dat veel meer tenten moesten worden opgezet dan een eenvoudig deelsommetje uitwees, nog ongerekend de behoeften aan werk-, materiaal-, brandweer-, recreatie-, Rode Kruis- en andere tenten.

Als gevolg van e.e.a. dienden 64 tenten te worden opgezet, echter wie moest dit doen? Geen enkel onderdeel kon ook maar iemand afstaan; weliswaar was door de C. Vpl. D. een werkploeg tot dit doel aangevraagd, doch nadat deze aangewezen was (ex-recruten van K.D.) kwam er een telegram dat zij „door transportmoeilijkheden niet tijdig konden arriveren”. Teneinde raad heb ik de hulp ingeroepen van het personeel van de Infanterie, hetwelk met de bewaking van de basis belast was. Ook een aantal koelies werd hieraan tewerk gesteld, doch deze werden op D-1 van het veld verwijderd en dienden dus het werk te staken.

Dat bij de aankomst der „gasten” het tentenkamp — ondanks al deze tegenslagen — uit de grond herrezen was is te danken aan het onvermoeide werken van de 2e Lt. Hermans en vooral ook aan deze jongens van het bewakingsdetachement. Het weer is ons hierbij gunstig gezind geweest, had het in deze dagen en nachten zwaar geregend dan had dit tentenkamp, zonder afvoergoten (hiervoor was vanzelfsprekend geen tijd), vermoedelijk veel weg gehad van een paaldorp ergens aan de Moesi.

Indien men denkt dat nu de legering dus opgelost was vergist men zich. In deze barakken en tenten behoorden veldbedden. Deze veldbedden te voren opslaan was onmogelijk bij gebrek aan personeel en dus diende ieder dit zelf te doen bij aankomst.

Vele van de — uit de magazijnen ontvangen — veldbedden (Semarang zowel als Batavia) bleken echter defect te zijn en o.a. geen dwarssteunen te hebben. Ongetwijfeld hebben velen dan ook minder comfortabel geslapen, hetgeen te betreuren valt, gezien de vermoeiende dagtaak, doch de verplegingsdienst stond hierbij machteloos.

Rest nog te vermelden dat geheel „Jaco” was ondergebracht in enkele, door de P.M.C., te onzer beschikking gestelde woningen in het rustoord „de Hangmat”. Of het helemaal een rustoord geweest is?

De keuken van het kampement (Hotel „Jansen”) heeft schitterend werk gedaan door met praktisch dezelfde bezetting, aangevuld met wat corvéers, te koken voor een sterkte van bijna 800 man, tegen ongeveer 170 man in normale tijden. De keuken van het 322 Sqdr. heeft ten behoeve van het Squadron doorgewerkt in het eigen kampement en verdient eveneens alle appreciatie. De kwaliteit van het eten was uitstekend, al zijn er vanzelfsprekend wel eens, vaak onjuiste, — meestal onbillijke — klachten naar voren gekomen. Deze keuken heeft op het gebied van thee- en koffie-bereiding gepresteerd om in de 4 dagen D t/m D + 3..... 17000 liter thee en koffie te maken. En nog was er niet genoeg; dat dit een groot deel van de vuren en ketels in beslag nam heeft niet kunnen veroorzaken dat het eten enige stagnatie van belang ondervond. Alle hulde aan Stg. kok Visser en zijn personeel.

Het aanbrengen van al deze thee en koffie naar de drinkplaatsen die allerwege op het veld, bij de Squadrons, werkruimten, e.d. waren opgericht en het steeds gevuld houden van de daar geplaatste gamellen was een opgave op zich zelf waarvan al de betrokken autochauffeurs zich uitstekend gekwetend hebben. Hierdoor konden op D dag de crews zonder onderbreking voorzien worden van koffie bij de toestellen.

Dat van 's morgens tot 's avonds (en 's nachts) om autovervoer geschreeuwd werd en hieraan in alle gevallen kon worden voldaan is in hoge mate de verdienste van de Sgt. Maj. Elberse — M.T.O.O. 6 V.B.

Behalve het eten-transport en het afhalen en distribueren van de enorme hoeveelheden thee en koffie, kwamen daarbij tevens nog het transport en de werkzaamheden noodzakelijk om de bezetting van Magoewo aan drinken te helpen, waartoe alles wat bruikbaar was aan „containers” uit de stad werd opgehaald, met water gevuld en afgeleverd. Op deze wijze werd 7 ton drinkwater voor Djokja ingevlogen.

Ik heb in het bovenstaande enkele namen genoemd doch moet hieraan toevoegen dat al het verplegingspersoneel zich volledig heeft ingezet. Dit geldt bovenal ook voor de verplegingsofficier van 6 V.B. de 2e Lt. Smits.

De verplegingsdienst als geheel heeft er een eer in gesteld te doen wat mogelijk was om — onder de gegeven moeilijke omstandigheden — de zaak zo goed mogelijk te doen functionneren en meent daarin volledig geslaagd te zijn.

VLIEGERS *u66r!*

Evenals in het vorige nummer een „Quiz.” Ter leeringhe ende vermaeck.

Vliegers:

1. Wanneer U boven Uw plaats van bestemming is aangekomen en door plaatselijke weersomstandigheden niet kunt landen, terwijl tevens Uw benzinevoorraad te klein is om naar een uitwijkhaven te vliegen, wat doet U dan?
2. Waartoe dienen de vleugeltips?
3. Indien U van het vliegveld Uwer bestemming te horen krijgt dat het zicht zodanig is, dat U een „blind approach” moet maken en U tijdens het laatste uur aanvliegens steeds drift naar links heeft gehad, op welk instrument kunt U dan niet zonder meer vertrouwen, alhoewel U het straks in de landing nodig zult hebben?
4. Wat geeft Uw cylinderkop-temperatuur aan?
5. U moet een landing maken op een vreemd vliegveld, waarvan U alleen de maximum toelaatbare gronddruk bekend is. Hoe bepaalt U of U veilig, zonder weg te zakken, op dit veld kunt landen?
6. Op welk minimum aan olie mag U een C-47 vliegen?
7. U weet, dat de totale duur van een vlucht van A naar B en terug groter is, zodra er wind staat. A naar B 400 km — geen wind — snelheid 200 km per uur — vliegtijd in totaal 4 uur. Wind 40 km per uur — vliegtijd in totaal 4.10 uur. Hoe zit dat eigenlijk?
8. Neem aan dat U twee vliegtuigen heeft, beide met een 1000 pk motor uitgerust. Toestel A heeft een max. snelheid van 250 km per uur, toestel B van 500 km per uur. Bij welk toestel is de trekkracht van de propeller het grootst? Of zijn beide gelijk?
9. U weet dat Lindberg lang niet de eerste was, die over de Atlantische Oceaan vloog. Waarom is deze vlucht dan zo beroemd?
10. In welk land experimenteerde men het eerst met straaltvoortstuwing, voor vliegtuigen en wanneer?

Antwoorden op pag. 20

CRICKETERS GEVRAAGD!

Enige cricket-enthousiasten, die op het ogenblik als militair in de Archipel verblijven, hebben het plan opgevat, in het komende seizoen — dat al niet ver meer van ons afligt — een M.L. cricket XI in het leven te roepen en hiermede wedstrijden tegen burgerverenigingen hier te lande te spelen.

Een poging hiertoe is reeds eerder gedaan, doch helaas zijn de plannen toen op niets uitgelopen. Ongetwijfeld zullen zich op het ogenblik wel meer crickets — en daarmede cricket-enthousiasten — onder de khaki-kleren verborgen houden, verlangend naar het moment, dat zij weer, in smetteloos wit gekleed, de vijandelijke bowlerij kunnen attacqueren.

Nu zal het verzorgen van die smetteloze kledij voor velen waarschijnlijk wel moeilijkheden met zich mee brengen. Dit zouden wij dan ook geenszins als vereiste willen stellen. Factoren als deze zijn van later — en geringe — zorg. Hoofdzak is, dat wij een elftal „keen” crickets op de been brengen. Ook min of meer aanwezige capaciteiten vallen hiernaast in het niet. Of U nu in het vijfde of in het eerste elftal van Uw vereniging speelde, het doet er niet toe, U bent allen even welkom.

Geeft U, zodra U dit bericht gelezen hebt, schriftelijk met vermelding van militair adres en cricketclub in Holland of Australië op aan:

Bureau Welfare, afd. Sport Hoofdkwartier M.L. Koningsplein N. 15 Batavia.

Ook eventuele wijzigingen in Uw adres na deze opgave, zouden wij gaarne ontvangen.

Stelt Uw beantwoording van deze oproep niet uit. Schrijft nu even Uw postblad.



Zoals reeds officieel bij schrijven C. M. L. is bekend gemaakt, zal op 19 April e.k. voor het eerst in de annalen van de Nederlandse- en Indonesische Militaire Luchtvaart een „Luchtmachtstafschool” worden geopend. Hoewel het in de bedoeling ligt t.z.t. deze school tezamen met de H. K. S. voor het Leger en de Marine Stafschool als één onderling nauw verbonden instelling te organiseren, is de Luchtmachtstafschool voorlopig afzonderlijk ondergebracht. De school beoogt uiteraard strategische- en tactische problemen van de moderne oorlog vanuit **luchtmacht**oogpunt te bestuderen en M.L.-officiëren op te leiden om met eenheden Lsk op de juiste en meest efficiënte wijze te kunnen werken; dit laatste uiteraard voor elke aan de Lsk te stellen taak, t.w. zelfstandige strategische opdrachten, luchtverdediging, steun aan grondtroepen en zeestrijdkrachten e.a.

De eerste cursus is als proef bedoeld, teneinde — uiteraard gebaseerd op buitenlandse ervaringen — tot een definitief schema en samenstelling van de lesstof te geraken. Deze cursus zal zes maanden duren, terwijl nog niet bekend is of hierna een vervolg-cursus zal worden vastgeknoopt. De duur van volgende opleidingen zal nader uit de opgedane ervaringen bij deze cursus worden vastgesteld. In elk geval is de aanvang van de tweede opleiding voorhands op 1 Jan. 1950 gesteld.

Reeds is bij legerorder voor de Lsk-K. L. en bij uitspraak Cgs voor de M. L. — K. N. I. L. bepaald, dat de M.L.-officiëren voortaan niet voor de normale H. K. S. in aanmerking komen doch voor hun hogere stafvorming van de luchtmachtstafschool gebruik zullen moeten maken. Het is te hopen, dat echter door wederzijdse detachering van leger- en luchtmacht-officiëren op elkaars stafscholen het onderling begrip nog vergroot zal worden.

Tenslotte wordt in dit verband nog verwezen naar de op deze plaats gestelde aantekeningen in de nrs. III 10 en III 11 van De Stuurkolom over het op het onderhavige gebied in het buitenland bestaande systeem.



De NIWA front-troep „Vrolijkheid van Noord tot Zuid”, bestaande uit „De twee Venlose Zingende Zusjes”, Ria Schmitz, Han Verne en Richard Schweitzer, traden op voor de M.L.-bezetting van de 19de Vliegbasis Magoewo. Theater: oude garage. Toneel: de reparatie-brug. Decor: een houtskool-tekening op de muur. De voorstelling oogstte veel succes.

SPORT-TOURNOOI

„We komen zo langzamerhand weer aan ons Paastournooi toe, maar horen en zien er niets van.” Dit is ongetwijfeld de gedachte bij een groot gedeelte van de M. L. sport-figures.

Indedaad is hierover ook nog niets bekend gemaakt. De bedoeling is om dit jaar met Pasen te trainen en uit te rusten voor het Sportfeest ter ere van het 35-jarig bestaan van ons Wapen. Twee sport-festijnen achter elkaar is te vermoeiend (voor de beurs) en om tijd, geld en raad te winnen is het de bedoeling, nogmaals de bedoeling, want er is nog niets zeker, om de sportieve bijeenkomst van de gehele M. L. te houden met het reeds genoemde Jubileum. Ook door het verminderde aantal KLM-vluchten hebben we onze tijd hard nodig, o.a. om de prijzen uit Holland op tijd hierheen te krijgen.

Dit alles geeft echter niet de minste aanleiding om op sportgebied te gaan slabakken en men neme in deze het voorbeeld van Padang ter harte en organiseer onderlinge wedstrijden, om, als het zover is, precies te weten wat een ieder presteert op elk gebied, zodat op korte termijn de diverse ploegen kunnen worden samengesteld.

Mochten nadere gegevens en feiten vrij komen, dan hoort iedere basis het via zijn Welzijnsverzorgings (c.q. Sport-) officier en in de Stuurkolom wordt het nogmaals herhaald.

Hieronder volgen enige bijdragen van enkele bases.

Uitslagen Athletiek-wedstrijden te Padang.

Zevenkamp:	Lt Blauw	18 pt
	Wmr Bergen Henegouwen	14 pt
	Lt van de Hazel	10 pt
100 meter:	Lt Blauw	12.08 sec
	Sold Patinaserang	12.09 sec
800 meter:	Lt Blauw	5.39 min
	Sold van de Wal	4.85 min
Hoogspringen:	Sold Samallo	1.60 meter
	Wmr Groothuis	
Discuswerpen:	Wmr Bergen Henegouwen	28.18 meter
	Kpl Kaat	24.25 meter
Speerwerpen:	Kap van Aarem	38 meter
	Sold Kamagi	35.15 meter
Kogelstoten:	Wmr Hoek	9.66 meter
	Kap van Aarem	9.36 meter

M. L. Bandung geeft het voorbeeld met voetballen:

M. L. 1 — SIDOLIG 12 — 0

Een kwartier over tijd begint de wedstrijd, daar spelers van beide elftallen nog eerst mee moeten helpen, kalklijnen, die op een veld aanwezig behoren te zijn, te trekken. Sidolig wint de toss.

Hendrikk, de ML-midvoor, die de plaats van Daniëls inneemt, brengt de bal aan het rollen en ML zal trachten

DE STUURKOLOM

MAANDBLAAD VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART

Vierde Jaargang No. 3

MAART 1949

Publicatie v/h Hoofdkwartier der Mil. Luchtvaart te Batavia

Algemene Directie:

HET COMMANDO DER MILITAIRE LUCHTVAART

REDACTEUR:

1ste Lt. S. D. SIPMA

Redactie-adres: Koningsplein W. No. 8, Telef. 558

ALLE AUTEURSRECHTEN VOORBEHOUDEN

revanche te nemen op hun laatste nederlaag. Het eerste kwartier van de wedstrijd is vol spannende momenten, want reeds in de eerste minuut staat de linksbuiten van Sidolig voor een open doel, maar zijn schot gaat hoog over. Direct komt Sidolig weer terug en tot twee maal toe kruipt het ML-doel door het bekende oog van de naald, als nogmaals de links-buiten, alleen voor het doel staande, over schiet en bij een volgende aanval Matita nog net voor de aanstormende Sidolig-midvoor weet uit te trappen. De ML-achterhoede lijkt wel een zeef; de Sidolig-voorhoede snijdt als koek door onze verdediging heen en de supporters van de ML op de tribune houden hun hartje vast, want elk moment wordt van de zijde van Sidolig een goal verwacht. Aan de andere kant zit de ML ook niet stil, een aantal spelers gaat tot de aanval over. Na een uittap van de Sidoligkeeper komen ze opnieuw, opzetten en een goede voorzet van links wordt door Köhler raketend over de lat gekopt. Na acht minuten spelen komt dan het eerste doelpunt voor de M. L., als Hendrikk een goed aangegeven bal van Korte in de rechter benedenhoek knalt. Met 1—0 leidt de ML!

Sidolig laat zich door deze onverwachte achterstand niet deprimeren en speelt met groot enthousiasme verder. Kansen om de gelijkmaker te scoren krijgen ze genoeg, want nog steeds wil het in de ML-achterhoede niet kloppen. Toch is het weer de ML, die na 30 minuten spelen de stand op 2—0 weet te brengen door een doelpunt van Köhler. Met deze stand fluit de scheidsrechter het einde van de eerste helft.

Zo veel spannende ogenblikken we vóór de rust te zien kregen, zo'n futloos spel is het daar ná geworden. Wat heen en weer getrap en weinig bal-contrôle, wat het spel niet ten beste kwam. Van Krevelen was de enige man die opviel en hij kan op een prima partij terug zien.

Ondanks de vele aanmoedigingen van de ML-supporters, waarbij vooral de dames de hoogste noot zongen, kwam er in de stand geen verandering meer.

Antwoorden: **VLIEGERS** voor!

- 1a. Vlieg zo laag mogelijk.
- b. Vlieg een zodanig lage aanwijzing snelheidsmeter, dat het vliegtuig nog behoorlijk te besturen is.
- c. Vlieg minimaal toelaatbaar toerental en zoveel inlaatdruk als nodig is om de onder b bedoelde snelheid te kunnen handhaven.
2. Er moet toch ééns een eind aan de vleugel komen?
3. De hoogtemeter. Op het Zuidelijk half rond betekent wind van rechts, dat U in de richting van een gebied van lagere luchtdruk vliegt. Uw hoogtemeter gaat dan te hoog aanwijzen.
4. De temperatuur van de cylinder met de hoogste warmtegraad.
5. Door de bandenspanning bij het beladen vliegtuig

te meten. Is deze spanning lager dan de toelaatbare gronddruk (in kg/cm) dan kunt U zonder gevaar voor wegzakken landen.

6. 18.6 liter.
7. Omdat U altijd de wind korter méé heeft dan tegen.
8. De propeller van toestel A moet een trekkracht leveren van ongeveer 800 kg. Bij toestel B bedraagt deze 420 kg.
9. Het was de eerste vlucht die normaal, volgens schema, verliep: New York — Parijs. De tweede bijzonderheid was dat Lindberg deze vlucht geheel alleen volbracht.
10. In Italië in het jaar 1921. Latere patenten op dit gebied staan op naam van Zweden (Rungstrom, 1930).