

1 MEI 1949



ML-ACTIVITEIT IN APRIL.

Nieuwe gezichtspunten bracht de maand April niet; het was een voortzetting van vroegere activiteiten, maar nu in kleinere omvang. De Militaire Luchtvaart is nog niet uitgesproken, maar zij heeft thans om zo te zeggen minder spreekbeurten van node om de huidige zuiveringsacties zo volledig mogelijk te doen slagen.

Plaatselijke en incidentele luchtsteun tegen guerilla's wordt uiteraard nog steeds verleend en zolang het „staakt het vuren” aan weerszijden van kracht is, maar de grenslijnen nog niet zijn vastgesteld, zal deze vorm van operationeel optreden voorlopig wel tot onze taak blijven behoren.

De Austers met hun arbeidsveld Java en de Piper Cubs met hun dito Sumatra voerden de gebruikelijke verkennings- en koeriersvluchten uit, een enkele maal in samenwerking met jagers en „strafers”, en vlogen nog enige malen voor transport.

De Mustangs, Kittyhawks, Spitfires en Mitchells verleenden de nodige luchtsteun en voerden enige zelfstandige opdrachten uit, niet direct boven het actiegebied.

De C-47's van de transportvloot zetten regelmatig koersen naar de afgelegen posten, waar voorraden moesten worden uitgeworpen. Ook werd meermalen gewondentransport verzorgd.

HET 35-JARIG JUBILEUM.

Op 30 Mei a.s. zal de Militaire Luchtvaart de dag herdenken, waarop het Wapen 35 jaar geleden als de „Proef Vlieg Afdeling” van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger werd opgericht.

Niet alleen in militair opzicht heeft de Militaire Luchtvaart in de voorbij gegane jaren een belangrijke rol gespeeld, doch ook voor de ontwikkeling van de burgerluchtvaart in deze landen zijn haar inspanningen van enorme betekenis geweest, en een grootscheepse viering van dit jubileum zou een voor de hand liggende afsluiting zijn van de periode welke achter ons ligt, ware het niet dat de omstandigheden zich niet lenen tot het vieren van groots opgezette festiviteiten. Waar echter de herdenking in verband met de te verwachten staatkundige ontwikkeling in Indonesië en de als gevolg daarvan te verwachten fusie met Legerluchtvaart Nederland waarschijnlijk de laatste viering van een lustrum zal zijn, heeft de C.M.L. als zijn wens te kennen gegeven, dat het 35-jarig bestaan van de Militaire Luchtvaart op alle bases op sobere wijze zal worden gevierd, met uitzondering van Andir, de bakermat van de M.L., waar deze gebeurtenis op grootsere wijze zal worden herdacht.

Op pag. 2 van dit nummer van De Stuurkolom volgt een kort overzicht van het programma dat van 22 Mei tot 30 Mei op de 2de Vliegbasis Andir zal worden aangeboden.

Vanzelfsprekend komen we in het volgende nummer terug op deze belangrijke dagen.

Van alle markten thuis: Piper Cubs.



NIEUWS VAN DE MAAND

DE VIERING VAN HET JUBILEUM

De festiviteiten op Andir nemen een aanvang op Zondag 22 Mei en zullen voortduren tot en met Maandag 30 Mei.

De vijf eerste dagen van de jubileum-week zullen in beslag worden genomen door een sport-tournoi, dat in grote lijnen is opgezet als het sport-tournoi, dat het vorige jaar Pasen in Batavia werd afgewerkt. Voor de belangrijkste bepalingen verwijzen we naar de sport-pagina in dit nummer van De Stuurkolom.

Op Zaterdag 28 Mei, 's ochtends te 8 uur vindt ter herdenking van de gevallen een plechtige kranslegging plaats door de CML. Om 9 uur wordt door de CML een luchtvaart-tentoonstelling geopend, die in de luchtvaart geïnteresseerden een beeld zal geven van wat er in de kraam van de Militaire Luchtvaart te pas komt. Gedachtig aan de tentoonstelling op Tjililitan op 4 en 5 September van het vorige jaar mag een grote belangstelling worden verwacht voor deze blik achter de schermen van een luchtmacht.

Op Zondag 29 Mei vinden om klokslag tien uur vlieg-demonstraties plaats. Tientallen vliegtuigen doen mee, de para-troepen verschijnen ten tonele, de naam van kapitein Winckel hebben we ergens zien staan, kortom we mogen aannemen dat ook de 29ste Mei de bewoners van Bandoeng en belangstellenden van buiten deze stad nog lang zal heugen. Ook de tentoonstelling is op deze dag geopend, terwijl zowel voor de troep als voor op Andir aanwezige officieren een maaltijd op het programma staat, die alvast als „veelbelovend” mag worden gekwalificeerd.

Maandag de 30ste is de dag waarop te 8 uur 's ochtends door C. Lucoja een Vlaggen Parade wordt gehouden: het ogenblik waarop de M.L. haar 35-jarig bestaan herdenkt. Om twaalf uur wordt de tentoonstelling officieel gesloten, terwijl om 8 uur 's avonds voor officieren, onder-officieren en manschappen „met hunne dames” een feest-avond wordt ingezet, gedurende welke de CML de prijzen zal uitreiken, die tijdens het sport-tournoi werden behaald.

Wat de overige M.L.-onderdelen betreft: Van Woensdag 25 Mei tot Zondag 29 Mei zullen sport- en volksfeesten worden gehouden; Zondag zal er evenals te Bandoeng gelegenheid zijn de tong te strelen, terwijl op Maandag 30 Mei het 35-jarig bestaan met een Vlaggen Parade wordt herdacht. Daarmee Zondagse dienst. Wij twijfelen er niet aan of ook op de bases zal het jubileum, zij het niet grootscheeps dan toch zeker in een opgewekte sfeer van sportiviteit en kameraadschap worden gevierd.



Sneeuw op Tjililitan? Nee: schuim, door brand- en gasbestrijders gespoten op een felle (namaak-) vliegtuig-brand, tijdens een oefening op 2 April j.l.

CONFERENTIE.

Ten einde het contact tussen de territoriale luchtvaart-commandanten en vliegbasiscommandanten enerzijds en functionarissen van het Hoofdkwartier M.L. anderzijds te verstevigen, wordt door de CML op 10, 11 en 12 Mei a.s. een conferentie belegd te Batavia. Dit contact zal er toe kunnen bijdragen op snelle wijze eventueel gerezen of te verwaaiten moeilijkheden tot een oplossing te brengen, waarbij een gezamenlijke bespreking de noodzakelijke eenheid van opvattingen kan bevorderen. Onderwerpen van uiteenlopende aard zullen worden behandeld.

„RCY” ALS „GOOD SHIP LOLLIPOP”.

Maandag 21 Maart des morgens om ruim zeven uur vertrok van Kemajoran de Dakota „RCY” naar Maospati, met aan boord vijf en twintig kisten versnaperingen, sport- en andere artikelen, twee Welzijnsverzorgings-functionarissen van Nr. 1 V.B. en een aardige stewardess. De derde passagier had niets met deze zending te maken en werd beschouwd als buitenstaander.

Het was de geschenkkending van de militairen van Nr. 1 V.B., met de daarop gelegerde onderdelen voor hun collega's op 20 V.B., waarvoor op Tjililitan niet minder dan ruim duizend gulden bijeen was gebracht. Zeven-entveertig verschillende artikelen zaten in de muurvast dichtgespijkerde kisten, variërende van sigaretten tot muskietenbommen en voetbalschoenen.

De aankomst op Maospati was, zoals verwacht kon worden bij een Nederlands onderdeel in het algemeen en bij een M.L.-basis in het bijzonder: duizend en één opmerkingen van het genre: „ha, daar is de hap” en „had-den jullie geen aardige meissies kunnen meebrengen?”, maar daarnaast duizend en twee handen om de kist uit te laden en de barang te vervoeren naar het kampement, waar ze een uurtje later dan ook keurig stond opgesteld.

Het verdelen van de artikelen had heel wat voeten in de aarde, er waren diverse dingen, die gemakkelijk aan de man konden worden uitgereikt, daarnaast echter bestond de zending uit vele cantingegoederen (cacao, limonade, kaas, katjang etc.) alsmede sportartikelen en spelen, die natuurlijk ten algemene nutte werden aangewend. De basis-commandant Kap. van Dijk en de Lt. Onnen-met-baard hebben een en ander echter met Salomons-achtige wijsheid weten op te lossen en ik geloof wel tot ieders tevredenheid.

Niet alleen dat de gestuurde artikelen in een grote behoefte voorzagen, daarnaast heeft de spontane geste van 1 V.B. en onderdelen een diepe indruk op de mensen van 20 V.B. gemaakt. Alhoewel de toestand vergeleken bij enkele maanden geleden, daar een stuk verbeterd is, is het geheel toch nog niet zo rooskleurig als men graag zou zien. De basis zelf is geheel rustig en de onmiddellijke omgeving ook, daarbuiten echter opereren nog een aantal TNI-benden, die het de jongens niet gemakkelijk maken. Tijdens mijn verblijf had nog een droevig incident plaats, een patrouille van 18 militairen liep bij het naar huis rijden in een hinderlaag, hetwelk een van de jongens, de korporaal Kleinheerenbrink, het leven kostte. Hij was het eerste slachtoffer op de basis en zijn verscheiden zette dan ook wel enigszins een domper op de algemene vreugde over de I V.B.-zending.

Al met al echter is deze „geschenkkending” een groot succes geworden en ze heeft de oud- I V.B.-ers op Maospati de overtuiging gegeven, dat zij niet vergeten zijn door hun vrienden op Tjililitan.

ML-ERS OP ZEE

Niet alleen dat de route, die de KLM tegenwoordig van Amsterdam naar Batavia vliegt over Mauritius, langer is dan de oude weg over India, zij is ook gevaarlijker. Over een afstand van 5200 kilometer hangen de Constellations boven zee, niets dan zee. En daarbij ontbreekt het radio-contact met de vele schepen, dat het vliegen op de even lange route van Prestwick in Schotland naar Gander op New Foundland zo vergemakkelijkte. Daarom is deze lange route gevaarlijk.

Maar in dat alles gaat nu verandering komen. Of, beter gezegd, daar is bij de verschijning van dit nummer al verandering in gekomen. Op 3 Mei is van Tandjong Priok uit de „Aer Mas” vertrokken, een oude Japanse tanker van 2800 ton. Dit schip is als weerschep gestationneerd in de Indische Oceaan, ruim zeshonderd mijl ten Zuiden van Ceylon. Het is uitgerust met alle mogelijke meteo-apparaten en een radio-uitrusting, die het in staat stellen de overkomende Connie's inlichtingen te geven voor de navigatie en Kemajoran op de hoogte te houden van de weersituatie boven de Indische Oceaan. Behalve enige KLM- en gouvernementsofficials, hebben zich ook twee ML-ers op de Aer Mas ingescheept. Dit zijn de eerste luitenant A. W. Wernas en sergeant A. J. Cuelenaere, de twee beste militaire leerlingen van de Meteo-opleidingschool te Bandoeng.

Drie maanden zal het weerschep heen en weer dobberen op 81° Oosterlengte en 13° Zuiderbreedte, peilend, metend en seinend. Drie maanden zullen de zestig man, die het bevolken niets zien dan zee en lucht. Niet eens de vliegtuigen, die zij helpen zullen zij zien, want die passeren 's nachts. Misschien zal het wel eens eentonig voor hen zijn. Maar zij weten, dat hun werk nodig is. Nodig en ook zeer belangrijk voor passagiers en post, bemanning en vliegtuig.

OFFICIEREN BEEDIGD.

In Bandoeng werden Dinsdag 26 April de volgende officieren beëdigd:

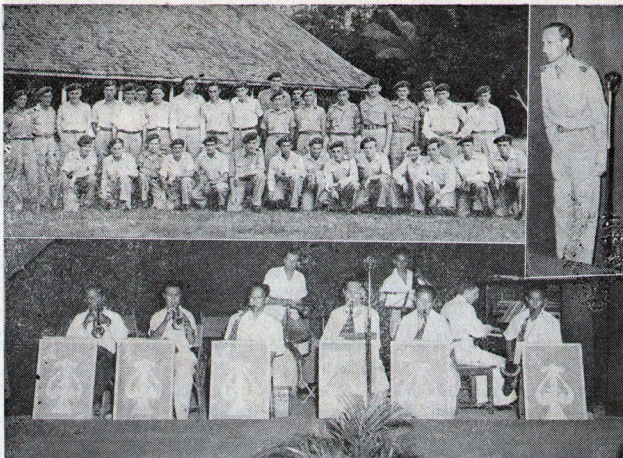
de luitenants: L.M. de Groot; C.H.M. Martens; W.J. Westenberg; K.J. Goedman en de onder-luitenants H.M. Gerrits; P.F. Langenberg; A.M. Collet en J. de Jong.

Op Kalidjati werden op Dinsdag 26 April beëdigd: de luitenants W.A.H. van Houtert; W. Scheenstra; F.D. Fokken; C.H.A. Frankenmolen en de onder-luitenants G.L.P. Glans; N. de Raat, D.T. de Bont.

IN MEMORIAM

Op 6 April 1949 is op Andir overleden de Adj. O.O. Cav. K.L. G. W. Heynen, leg. no. 060211000.

HIJ RUSTE IN VREDE.



Op 1 April vierde de 2de Cie Luchtvaarttroepen de derde verjaardag van het Commando Luchtvaarttroepen, in de cantine van Kramat Djati. Ondanks het feit dat het Commando nog jong is, heeft het zich al naam verworven in de kringen van hen, die nauw bij de Militaire Luchtvaart betrokken zijn. Dit werd ook zeer nadrukkelijk verteld door de CML, kolonel Van der Eem, die de 2de Compagnie toesprak en daarbij prijzende woorden sprak over de Luchtvaarttroepen. Ook majoor Van Rost, basiscommandant van Tjililitan, en kapitein Simons, commandant 2de Compagnie, voerden het woord tot de manschappen. Het on-officiële deel van de avond (sketches, muziek en dans) zal voor de LVT-ers een open goede herinnering blijven als het officiële. Bij de foto's: Rechts, kapitein Simons tijdens zijn toespraak. Links, het 1ste peleton van de 2de Cie en daaronder de Melody Makers, die een deel van het muzikale gedeelte van de avond voor hun rekening namen.

In Semarang op 28 April:

de luitenants J.H. Dirkse; H. v. Gorkum; J.H. Jordaan; G. Nijwenig; J.D. Otten; G.H. Oostendorp; H.W. Rauwerdink; A. v.d. Burg; G.N.A. le Poole; G.M.G. Noijons; J. J. Coehorst; H.L. Witmer en J.M.J. Smulders.

Op Vrijdag 29 April werden op het vliegveld Tjililitan de volgende officieren beëdigd:

de luitenants: J.K. Dekens; D. Oosterveld; O. Kuijk; E.S.B.T. Beelaerts van Blokland; G.N. Docters van Leeuwen; Th. Veen; A. Musters; W.B.F. Grevenstuk; A. van Strijp; A.F. Hilgers; L.J.J. van der Pas; A.H. Verest; B.G. Otten; L.M. Imandt en de onder-luitenants G.A.M. Goede en L.T. Cremers.

ONDERSCHIEDINGEN UITGEREIKT

Door de CML werd het Vliegerkruis uitgereikt aan Maj. vlg. R. Hofstede, Kap. vlg. F.G.B. Droste en de Heer J.J. Mulder.

De Bronzen Leeuw aan Sold. Mas Soegihadji (posthuum).

Het Bronzen Kruis aan S.M. F.G.G. Tromp.

Het Kruis van Verdienste aan Olt W.M. Kleevens, Soldt. tkl. S. Tauran; Sgt. tkl. Sono en Kpl. Pentury.

BUITENGEWOON BEVORDERD

De 1ste Lt. vlg. wnr. der Inf. F.R. Lettinga werd m.i.v. 9 Januari 1948 buitengewoon tot kapitein bevorderd. De toenmalige Lt. Lettinga nam van het tijdvak van 8 December 1941 tot 24 Januari 1942 als Commandant van een Afdeling bommenwerpers, daarbij zelf tevens optredende als eerste bestuurder, herhaalde malen vrijwillig en met succes deel aan gevaarvolle verkennings- en bombardementsoptochten boven Malakka.

DE M.L. IN DE GROTE OOST

Biak kan Constellations ontvangen!

Wat zou jij doen, luchtvaartman van Tjililitan, Medan of het hoofdkwartier, wanneer straks de basiscommandant mededeelt, dat je bent overgeplaatst naar Biak, Morotai of Koepang, een van die zeer verre bases, waar je alleen van weet, dat het er eenzaam is en dat je verstocken zult zijn van alles wat een stad in Indonesië tenminste nog te bieden heeft aan bioscopen, dancings, clubs en burgerkennissen? Wat doe je? Werp je je voor de voeten van de commandant, smekend om uitstel van deze executie? Vlieg je de brave man, die als een vader voor je geweest is naar de keel of grijp je berustend naar die oude verroeste F.N. om een kernachtig M.L.-gezegde in hoogst letterlijke vorm te beoefenen?

Ja waarlijk er bestaan van die mensen, die het als een onoverkomelijke ramp zouden beschouwen, als het „nach Ostland sollen Sie fahren“ op hen van toepassing werd gebracht. Speciaal voor hen, die het alles zo somber in zien in dit gebied van Indonesië, schrijven wij dit verhaal over een kort bezoek aan Makassar, Biak en Morotai, niet om hen er van te overtuigen, dat het er in tegenstelling tot hun opvattingen allemaal rozegeur of maneschijn is, doch dat er naast reden tot ontevredenheid ook genoeg aantrekkelijke facetten te bespeuren zijn in het leven van M.L.-ers in de Far East van de luchtmacht. Het hangt maar van het karakter af, hoe men er op reageert: een zwartkijker zal het allerminst bevallen in de Grote Oost, maar waar wel? Een meer blijmoedig luchtvaartsoldaat (en die zijn er nog!) vindt al spoedig in Oost-Indonesië, ofwel een taak, waar hij zich volledig aan geeft, of een of andere vorm van ontspanning, waardoor hij de vele uren, die de dienst hem loslaat, niet ongebruikt door de vingers laat glijpen. Maar kom, volg De Stuurkolom op zijn reis naar Makassar, waar men voor het eerst kennis maakt met de Grote Oost.

MAKASSAR!

Dicht bij het paleis van de president van de jonge staat Oost-Indonesië is het luchtvaartcommando gevestigd, dat de scepter zwaait, overal waar het militaire luchtvaart betreft in dit kolossale gebied. IVBBOING is de naam, die voluit wel duidelijker zal worden: Inspectie Vlieg Bases Borneo, Oost-Indonesië en Nieuw Guinea.

In een klein, of liever gezegd knus gebouwencomplex werken hier regionale officieren aan Luchtvaartzaken, Administratie, Verbindingen, Welzijn en Verpleging. IVBBOING is dus een hoofdkwartier, een schakel tussen Batavia en de verre buitenposten.

Er zijn moeilijkheden te overwinnen om de drie bases van IVBBOING van het nodige te voorzien. Organisatorische moeilijkheden (moet de kwartiermeester in Makassar hoge schoenen leveren, de M.L. of een instantie in Batavia?), vervoersmoeilijkheden (een aanvraag van een verplegingsofficier op Biak behoort binnen drie maanden gehonoreerd te zijn, maar het worden er soms wel zes), sportmoeilijkheden, huisvestingsproblemen. Dit alles ter oplossing aan de mensen in Makassar, die daarmee HK-ML in Batavia een aanzienlijke hoeveelheid werk uit handen nemen, en zelfs nog tijd overhouden voor eigen initiatief. Wachtheester Hendriks bijvoorbeeld, regionaal welzijnsverzorgingsofficier koopt van die kleine geschenken, die wij in de bewoonde wereld zelf kopen om onze familieleden te verrassen, maar die de mensen op Biak en Morotai nimmer konden verzenden als deze ROW er hen niet van voorzag. Hoewel het niet geheel verant-

woord is het belang van de verschillende diensten te gaan vergelijken, mogen we toch zeker wel enkele speciale woorden wijden aan Verbindingen, een dienst, die juist in dit uitgestrekte gebied een hoogst onmisbare taak verricht. Waar men op Java nog eens de telefoon voor kan grijpen, wordt in IVBBOING meteen een telegram en ook het luchtverkeer stelt hoge eisen aan draadloos contact. En waar zo'n morsetekentje niet in de aether is te brengen dan met een staf van technisch personeel, een ingewikkelde, maar hoogst fragiele apparatuur, juist opgestelde zendmasten, aggregaten en dit alles toch maar nooit op Biak of Morotai gekocht kan worden, zal het toch allerminst een peuleschil zijn geweest om tot een verbindingssnet te komen, zoals dat momenteel over de Grote Oost is geweven en dat er zijn mag. Maar genoeg over het werk in Makassar!

Er is een alleraardigst kampementje, waar de ML de genie zeer dankbaar voor is en waar behalve de kantoren van IVBBOING ook de ongeluilde medewerkers een tehuis hebben gevonden. Gezellige kleine kamertjes herbergen twee ML-ers, of ze nou sergeant zijn of soldaat en deze indeling schept een sfeer van intimiteit, nog verhoogd door een rijtje boeken op een plank, foto's aan de wanden en hier en daar een gezellig schemerlampje.

In de tuin, waar de bewoners van dit complex op ons zaten te wachten met een (uitsluitend voor deze gelegenheid) klokkende fles hoorden we van het leven van de ML in Makassar, een stad, die zo nu en dan nog wel eens wereldse allures aanneemt, waar bioscopen draaien, passars zijn, winkelstraten en militaire clubs. Dit alles maakt Makassar een wereldstad in vergelijking tot de rest van wat we zagen van deze inspectie. Ondanks het grote gebrek aan sportmateriaal wordt toch een zeer belangrijk deel van de tijd aan lichamelijke opvoeding gewijd. De ML speelt in de garnizoenscompetitie een aantrekkelijke partij voetbal en veertien man — een groot aantal voor zo'n kleine bezetting — trainen voor het NOC diploma.

Zolang voor het verkrijgen van dit vaardigheidsbewijs nog altijd een wandeling van 35 kilometer wordt vereist, blijven we een griezelige bewondering koesteren voor de dapperen, die dit waagstuk ondernemen. Niet alle ML-ers van Makassar wonen in het kampement. Bij de haven bevindt zich het doorvoermagazijn, waar de bewakers inwonen en op het vliegveld werken verder nog enkele meteorologen, die wij ook al niet in het kampement aantreffen.

BIAK

Op Biak was feest. Zo'n groot feest, dat het vrijwel onmogelijk was een juiste indruk te krijgen van het dagelijks leven op deze basis. Vandaar, dat we ons niet in de problemen zullen verdiepen, die onwillekeurig in gedachten komen bij het zien van dit kale geheel, waar behalve de ML, enkele N.S.B.-ers leven, een enkele burger en een hoop Papoea's. Maar het zal wel zo zijn als kapitein Staal opmerkte: in deze kleine gemeenschap hangt de stemming af van de onderlinge verhouding en waar deze volgens hem niets te wensen overlaat, zal het met de stemming ook wel gaan. Niets wees tenminste op het tegendeel.

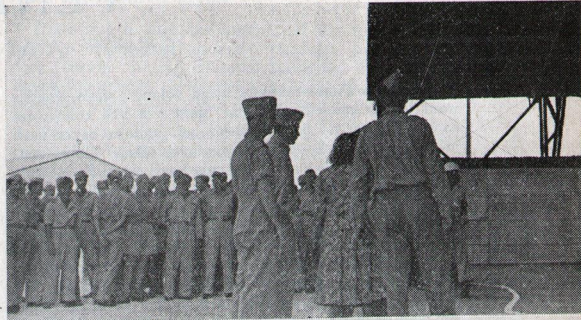
Het feest was ter gelegenheid van de opening van de nieuwe Boroekoestrip op Biak, die de Soridoestrip vervangt. Op een goede dag kwam het bericht, dat Biak

geschiedt moest zijn voor het ontvangen van Constellations en andere zware toestellen en het wonderlijke is, dat dit feest, deze opening ongeveer zes weken na dit bericht kon worden gevierd. Wat er precies in deze korte spanne tijds is uitgevoerd, kunnen we zelfs bij het aanschouwen van de gunstige resultaten nog slechts gissen, want zal ooit een bezoeker van Biak de, werkelijke moeilijkheden doorgronden, die hier bij ieder werk aan de dag treden? Wel weten we, dat luitenant Groeneveld nog niet zo lang geleden met weinig enthousiasme naar die verre basis is vertrokken en er nu met verdiende trots zijn nieuwe strip toonde. Hij moet ontzaglijk hard gewerkt hebben, zeggen zijn territoriaal- en basiscommandant, maar hij zegt weer, dat het de mensen van de motorpool, base-ops en nog vele andere diensten geweest zijn, dus wij weten niet meer, wie nu de meeste lof voor het snel tot stand komen van de nieuwe strip toegevaardigd moet worden. Hoe het ook zij, het is een gedenkwaardig stuk werk. De beste indruk gaf de rit, die 's nachts over de strip werd georganiseerd. terwijl de nachtverlichting was ontstoken.

In razende vaart stoven de jeeps over het geillumineerde pad met aan het einde, dat verbluffend lang op zich liet wachten, drie grote groene lampen. Dus dit was er ook nog bijgekomen. Niet alleen het schoonmaken en egaliseren van de strip, niet alleen het bouwen van een vliegveldrestaurant, een passagekantoor, en allerlei andere hokjes en bureautjes, maar ook nog deze nachtverlichting, met z'n kilometers draad, zijn honderden lampjes, z'n bakens en schijnwerpers. En dat alles in zes weken.

Is het wonder, dat twee stafofficieren van het hoofdkwartier in Batavia kwamen om deze opening bij te wonen; is het wonder, dat drie dagen lang allerlei feesten op Biak werden georganiseerd, is het wonder, dat op de dag van de officiële opening iets van oprechte bewondering klonk in de speeches van maj. Bettink en later van luit. kol. Gerharz? De feestelijke stemming werd ten eerste verhoogd door twee „march-bands” van de Papoea-bevolking, die niet minder dan twee muziekwerken op hun repertoire hadden staan en dus een vrij grote afwisseling in het programma konden brengen. Grote hilariteit verwekten de meer sportieve Papoea's bij hun landgenoten tijdens de nationale kampioenschappen tonnetje rollen en klimmen langs de gladde paal.

Niet alleen om de opening van de Boroeokog Strip bij te wonen, kwamen luit. kol. Gerharz en majoor Hofstede naar Biak, doch ook om eens degelijk te inspecteren, waar het op Biak en in andere plaatsen van de Grote Oost nog aan ontbrak en daartoe waren in Makassar ook de territoriaal genie-officier en kwartiermeester-generaal in de Mitchell gestapt. Zo vond bijvoorbeeld aan de vooravond van de zoëven beschreven plechtigheden een vergadering plaats, waar 'naast genoemde bezoekers alle diensthoofden van Biak het woord mochten voeren. Daar hoorden we de brandweerman zeggen, dat zijn voertuig nog slechts enkele weken te leven had, de verplegings-officier slaakte een noodkreet om spoedige aanvoer van militaire broeken, waar het magazijn volkomen van verstoken was en waaruit bleek, dat de beschaving op Biak nog steeds zeer hoog aangeschreven kan worden. Zo kreeg een ieder de kans zijn grieven te luchten, maar behalve over het kampement, het sportmateriaal en de verpleging viel het wat klachten betreft nogal mee. Bij zijn vertrek uit Biak hield overste Gerharz een toespraak tot de gehele basis-bezetting, waarin hij zijn tevredenheid over de verrichtingen op dit koraaleiland uitsprak en tevens de belofte in Batavia alles in het werk te zullen stellen om gerechtvaardigde verlangens van de Biakkers tot stand te brengen. Het donderend hoera'tje uit de mond van deze verre luchtvaartmannen was niet alleen een beloning voor de spreker, maar eveneens een bewijs, dat het hoofdkwartier een goede beurt had gemaakt met dit bezoek.



Boven: De officiële opening van de Boroeokogstrip. Mevrouw Rouvroy heeft juist het lint doorgeknipt.

Onder: De march-bands van de Papoea's tijdens het spelen van één der twee muziekwerken die ze op hun repertoire hadden staan.

MOROTAI

Het laatste bezoek van deze trip gold Morotai. Het moet voor gezagvoerder Franken een moeilijke keus zijn geweest op welke startbaan hij zijn Mitchell moest landen, want naast elkaar liggen hier vijf glanzende gele strepen een vlieger te verleiden om naar beneden te komen. Hij bleek een meester te zijn in het kiezen van een verleidelijker, want na een pijnloze landing draaiden we van de strip met nog een onafzienbaar gedeelte, dat ongebruikt voor ons lag. Machtig veld, dat Morotai. Het is een korte rit van het vliegveld naar het kampement, maar de verschillen zijn opmerkelijk.

Misschien een kilometer verwijderd van modern luchtverkeer, torens, vliegtuigen, officials en parkeerplaatsen plotseling een Zuidzeestrand, met primitief opgetrokken houten huizen, een spiegelgladde zee, die tegen de riffen ruist. Het is onmogelijk, dat men zich anders voelt, dan een Amerikaanse vakantie-ganger, die voet aan wal zet op Hawaii. Ieder ogenblik verwacht je gitaaraccorden en heup-wiegende meisjes met die aandoenlijk korte rieten rokjes. Maar inplaats van al dat snoepgoed lopen hier doodgewone ML-ers rond, met dezelfde ietwat onverschillige gelaatsuitdrukking als hun collega's op Padang, Kalidjati, Woensdrecht of Gilze Rijen. Ook hier zijn we weer te kort geweest, en moeten we weer blijven steken in het antwoord op de vraag hoe men de omstandigheden van dit Morotai met z'n houten huizen, zijn geringe ontspanning, z'n ontbrekende kampings om van steden maar niet te spreken, z'n geringe burgerij ondergaat en overleeft. Ook hier weer blijft arbeid een balsam (Vervolg op pag. 10).

PENFOEI

(BRIEF AAN INSIDERS)

Baroe's op Penfoei kijken altijd somber; geen wonder want het gehele eiland Timor biedt een vrij troosteloze aanblik en op de 5e Vliegbasis zelf valt er zeker geen prachtig natuurschoon te bewonderen. Maar wie al eens goed heeft rondgeuend en kennis heeft gemaakt met die gemoeidelijke oude, grijze luitenant van de meteo en met types als Jaap, de Rooie, Neus, Oom Loek, de Hr. Schröder, Appeljan en nog vele anderen, ja, diens gezicht klaart op. En als het ogenblik aanbreekt dat deze man moet vertrekken naar een andere basis, dan weet ik zeker dat Penfoei een warm plekje in zijn hart krijgt.

Ik wilde eigenlijk het licht laten vallen op enkele figuren van de basis en langs deze weg jullie allemaal nog eens doen laten weten, dat ik steeds met veel genoegen terugblik op m'n Koepangtijd.

Ik zie hem daar nog tippen, deze Appeljan, dagen lang achtereen gewikkeld in een strijd op leven en dood tegen de loslopende wilde paarden en karbouwen en dan nog het onder zijn leiding tot stand komen van de, uitgezonderd voor enkele karbouwen, onneembare penfoei-prikkellinie met als resultaat een grotere veiligheid van het vliegverkeer. Voor dit laatste is sgt. Neus hem ongelofelijk dankbaar. Neus is de radio omroeper van de basis en hij verzorgt behalve de binnenlandse uitzendingen voor K.L.M.-bemanningen tevens geregeld een aardig „join-circuit“ programma voor buitenlandse vliegtuigen. (De Portugezen krijgen een speciaal programma, daar zij uitsluitend uitzendingen in het Portugees waarderen; deze uitzendingen worden doorgaans zeer kort gehouden en bestaan veelal uit: Bon diaz senores the field is yours-good luck, waarna tot besluit of een lichtkogel of een seinlamp wordt gebruikt). Verder heeft de Neus veel op met de meteo en hij hoogacht deze tak van dienst zelfs, tenzij de meteo-officier een enkele maal een gesprek begint over „pomichône“, want dan doet Neus erg uit de hoogte omdat doortrekkende Italianen hem verze-keren hebben, dat hij het zonder al te veel moeite zal brengen tot een goede „pomichône“-figuur.

De meteo-officier is na de ziekenverpleger, de persoon die op de basis het meest geraadpleegd wordt en hierdoor geraakt hij dikwijls in een benarde positie waar hij zich overigens steeds weer uittrekt door te schermen met allerlei vreemde meteo-unie-regels, zoals de regel die zegt dat een meteoroloog lang niet altijd het weer hoeft te zien dat hij heeft voorspeld.

Hij is zeer populair op de basis, geniet voorrang bij het afleggen van rij-examens en vormt militairen.

De sergeant-majoor is een heel ander type; hij heeft een zachte aard en is om die reden zeer gezien bij de inheemse werkkrachten. Hij loopt per dag méér dan de meeste mensen elders in twee weken, dit laatste echter brengt zijn veelzijdige taak met zich mee. Zijn taak is het best te omschrijven als volgt: dit. da. dit-lekas tuig-zeg luit-hé Rooie- dit is Pieterje King- De majoor draagt soms een overall en zit 's ochtends voor dag en dauw op z'n platje als maar hopen dat de Bapo komt aflossen.

De Hr. Schröder werkt bij de meteo en is zeer bekend, zowel op als buiten de basis; zijn devies is: zegt het met bloemen. En van heinde en verre komen de mensen om

één van zijn ruikers te bemachtigen: hij is de persoon die een kaal stuk grond ontverde in een lushof. Als er vrije tijd overschiet geeft hij soms onderricht in seinen en ontvangen en beschikt daarbij doorgaans over méér doorzettingsvermogen dan zijn pupillen.

Dan is er nog de Rooie, wiens naam onafscheidelijk is verbonden aan het telefoonnet op Penfoei, daar hij eens de stommitieit uithaalde om een 30-aderige ondergrondse loodkabel op te sporen. Dit grapje kostte hem enkele maanden moordend werk, waarin hij ook nog anderen betrok. Hij vat een diepe genegenheid op voor de sergeant-majoor en mag klein van stuk genoemd worden. Als bijzonderheid kan nog worden vermeld dat hij er een

gewoonte van maakt, op feestavonden een Rottinese kaim te huren tegen een bedrag van f 50,— per avond.

Tot slot noem ik Oom Loek, die zeker verdient erelid van de M.L. te worden daar hij steeds zorg droeg dat het basispersoneel een goede gezondheid genoot, zelfs op ochtenden na nachtelijke-cantine-bijeenkomsten.

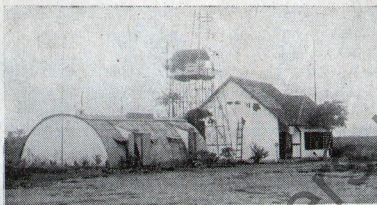
't Ziet er allemaal keurig uit op 5 V. B. en in de keuken klopt het ook wel, geen wonder, want het hele zaakje staat onder de Rooie z'n leiding met een stelletje medewerkers als Tinkie, Feddes, Heerkens, Poot, Moeke Frans, Jansen, Vos, enfin ga maar door. 't Begint al lekker vol te worden en in een hoekje bij elkaar drinkt de Bapo gewaagd een biertje. Jaap en de Rooie proberen gauw nog even van te voren alle dranken (met het oog op eventuele klachten) en dan arriveren de genodigden uit Koepang. Dra heerst er een prettige feeststemming in de cantine; hier en daar wordt er gesmiepseld, elders klinkt vrolijk gelach en vele paren zijn op de dansvloer. Ja, zo mocht ik het graag zien.

Nadat het feest afgelopen is en enkele kennissen terugggebracht zijn naar Koepang rijden ze samen terug naar het vliegveld.

„Zeg Jaap“, vraagt de Rooie, terwijl de gammele en enigste Jeep van de basis het traject Koepang-Penfoei al voor ruim driekwart heeft afgelegd en nog steeds op topsnelheid voortsuist, „zijn we Koepang al uit?“. „Neen Rooie, maar we zitten op de goeie weg, rij maar rustig door“, komt Jaap's tactische en kalmerende antwoord en hij ervaart weer eens dat de Rooie toch eigenlijk maar een bedroefd schijntje kan verdragen. Op Jaap's advies stoppen ze dan nog even en dan leggen ze „opgelucht“ de laatste kilometers af. Als de Rooie zachtjes de onderofficiers barak binnendreunt, vangt hij in het voorbijgaan heel even een glimp op van de Neus die zich op dit late uur van de nacht nog aan het verdiepen is in pomichône-lectuur. Nog doorboren enkele schrille kreten de nacht, wanneer Karang bewijst dat herders superieur zijn aan andere hondenrassen, maar dan wordt het toch stil op de basis.

Och, ik wist het van te voren, dat het me zou tegenvallen op m'n nieuwe standplaats, want er waren zoveel mensen en dingen op dat Timor waaraan ik was gaan hechten, maar ja, dat gaat wel weer over, en, als het me nu en dan wat hoog zit dan laat ik maar gauw een en ander de revue passeren en dan ben ik al weer bij dat ik dat allemaal heb mogen meemaken. Tot kijk.

IVLEE.



• Generaal H. S. VANDENBERG, Chef Staf van de Amerikaanse Luchtmacht, heeft een bezoek aan Engeland gebracht. Tijdens zijn verblijf in Londen werd hem en enige Amerikaanse Officieren door de Air Council een lunch aangeboden.

• De Curtiss Wright Corporation heeft bekend gemaakt dat zij een nieuwe vliegtuigmotor heeft geperfectionneerd, waardoor het mogelijk zal worden dat een met dergelijke motoren uitgeruste bommenwerper om de wereld zal kunnen vliegen zonder onderweg brandstof te moeten bijvullen.

De eerste motoren zouden halverwege dit jaar aan de marine worden afgeleverd, terwijl in totaal reeds voor \$ 30.000.000 orders voor de nieuwe motoren, „turbo-cyclone 18” geheten, zijn geplaatst.

• Door na-bestellingen van diverse luchtvaart-maatschappijen alsmede van de luchtmacht zal de Lockheed Constellation nog tot eind 1950 in productie blijven. Er worden thans twee Connies per maand door Lockheed gebouwd.

• 15 North-American F-86 straaljagers worden thans in Alaska probeerd op hun prestaties in het poolgebied. Evenzo geschiedt met een zesmotorige Convair B-36B bommenwerper.

• Standaard-jager van de Canadese luchtmacht wordt de North-American F-86 straaljager, die in Canada in licentie zal worden gebouwd. Ook de Canadese Avro C-100, een tweepersoons jager uitgerust met twee Rolls-Royce Avon turbo-jets, zal op grote schaal door de RCAF worden gebruikt.

• Het bekende Bell XS-1 raketvliegtuig is voor het eerst op eigen kracht gestart. Tot nog toe werd deze machine nl. altijd door een B-29 op grote hoogte gebracht en aldaar gelanceerd. De machine, die gevlogen werd door Charles Yeager, vestigde een on-officieel stijgsnelheids-record van meer dan 1300 voet per minuut.

• Een nieuwe Amerikaanse transportkist waarvan men grote verwachtingen koestert is de Chase YC-123, welke werd ontwikkeld tot de geheel metalen CG-20 „glider” van dezelfde fabrik. De met twee Pratt and Whitney R-2800 motoren uitgeruste YC-123 kan 67 soldaten met volle uitrusting vervoeren.

• In de Verenigde Staten werd onlangs voor het eerst in de geschiedenis een looping gevolgen door een helicopter! Het evenement werd uitgevoerd door een Piasecki.

• Een Fairchild C-82 Packet verongelukte onlangs kort na de start doordat het toestel in botsing kwam met een formatie van meer dan 1000 kleine vogels. De luchtinlaten geraakten verstopt met dode vogels waardoor de motoren oververwarmd werden en op 300 voet hoogte afstoe-gen. Het toestel zat vol paratroepers, die het toestel goed en wel konden verlaten. Drie leden der bemanning kwamen om.

• Enkele weken geleden werden luchtverdedigingsoefeningen in Schotland gehouden. Zware bommenwerpers en Hornets van de R.A.F., Amerikaanse Superfortresses en Sea Furies en Fireflies van het Australische vliegdek-schip „Sidney” namen onder meer aan de oefeningen deel. Op 40.000 voet had een luchtgevecht plaats tussen een Meteor en een Mosquito, terwijl de temperatuur op die hoogte 96 graden onder nul was.

• Het uit de tweemotorige De Havilland „Dove” ontwikkelde militair transporttoestel „Devon” wordt thans reeds voor 8 luchtmachten gebouwd en wel voor die van En-

geland, Nieuw-Zeeland, Zuid-Afrika, India, Zweden, Iraq, Argentinië en Egypte.

• Nederland is niet het enige land dat na de oorlog Spitfires in Engeland aankocht. Hetzelfde geschiedde nl. door België, Burma, Tsjecho-Slowakije, Denemarken, Egypte, Frankrijk, Griekenland, India, Italië, Noorwegen, Portugal, Zuid-Afrika, Zweden en Turkije.

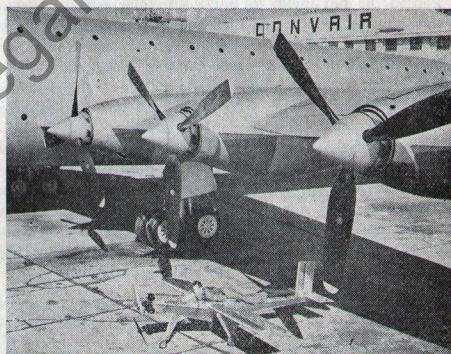
• Weer is tegen de Avro Tudor-IV een startverbod uitgevaardigd. Opnieuw is namelijk een dergelijk verkeers-vliegtuig met 20 personen aan boord boven zee vermist. Zoals bekend verdween vorig jaar een Tudor met 31 personen aan boord boven de Atlantische Oceaan. Intussen verkoopt BOAC vrijwel al haar Short Hythe vlieg-boten.

Twaalf van deze viermotorige 30-ton vliegtuigen werden vorig jaar gebruikt door de RAF op de Berlijnse luchtbrug totdat ijs in December het gebruik van de vliegboten onmogelijk maakte. Tussen Engeland en Australië heeft BOAC nog steeds de Hythe in gebruik, maar binnenkort zullen hier Constellations worden ingezet, en wel de machines die BOAC kortelings overnam van de Ierse Aer Lingus.

• Argentinië heeft een grote bestelling geplaatst op de Britse Percival Prentice driezits-trainer. Dit toestel wordt namelijk de standaard-trainer van de Argentijnse lucht-macht en naar verluidt zal de Prentice ook in Argentinië in licentie worden gebouwd.

• In Londen is bekend gemaakt, dat de Britten 180 Boeing B-29's willen opkopen uit Amerikaanse dumps.

• Cessna Aircraft leverde in 1948 in de States de meeste sportvliegtuigen af en wel 1631 stuks. Piper volgde hierop met een 200 stuks minder.



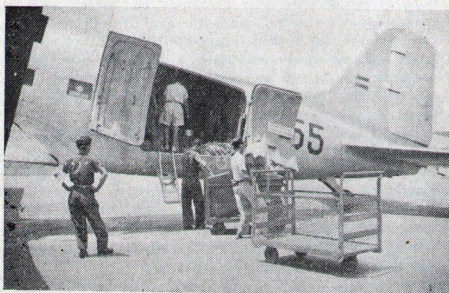
Onder de machtige vleugel van de XC-99, de vracht-uitvoering van de B-36 bommenwerper, staat, als een muis onder een olifant, het kleinste eenpersoons vlieg-tuig ter wereld, de „Wee Bee.” Het toestelletje werd ontworpen en gebouwd door drie employe's van de Con-solidated Vultee Aircraft Corporation (Convair), die de vliegtuigbouw als liefhebberij ook in hun vrije tijd beoefenen. Voor diegenen onder de lezers, die niet geloven dat de „Wee Bee” de kleinste van de twee vliegtuigen is, laten we hieronder een vergelijkingstabelletje volgen.

	XC-99	„Wee Bee”
Eigen gewicht	130 ton	163 kg
Motorvermogen	6 X 3000 pk	1 X 22 pk
Inhoud brandstoftanks	2116 gallons	2 gallons
Vleugellengte	69 meter	4½ meter

(De totale lengte van de „Wee Bee” is ruim een meter korter dan de middellijn van de propellers van de XC-99).

EEN MILITAIR LUCHTVAARTBEDRIJF

door Res. Maj. der Art. KL T. Block



Wanneer de vracht is ingeladen.....

De lof van het 20ste Squadron der Militaire Luchtvaart werd reeds meerdere malen in vele toonaarden bezongen, hetgeen uiteraard in elk opzicht verdiend mag worden genoemd. Wij mogen in deze regels Uw gewaardeerde aandacht vragen voor een onderdeel van de omvangrijke en belangrijke taak, welke dit uitermate nuttige Squadron vervult, hetwelk, in verband met de minder spectaculaire kanten die het biedt, tot nu toe minder onder de aandacht kwam. Wij doelen hier op het normale passagiers- en vrachtvervoer, dat met behulp van de Dakota's van het 20ste Squadron onder auspiciën van Coördinatie Militair Vervoer, regelmatig door de gehele archipel wordt tot stand gebracht. Dit werk moge dan om de hierboven genoemde reden minder de belangstelling van de buitenwereld hebben, het is uiteraard van groot gewicht en dit is dan ook de reden, dat er op deze plaats iets van wordt verteld. Volledigheidshalve dient hier eerst nog te worden vermeld, dat ook het 18de Squadron der M.L. een, zij het dan meer bescheiden, aandeel neemt in dit vervoer van passagiers en vracht, door van tijd tot tijd zijn Mitchells (B.-25) ter beschikking te stellen.

Om U enig idee te geven van de omvang, die de transportvliegerij van het 20ste Squadron heeft aangenomen een enkel cijfer:

In het jaar 1948 werden door de lucht verplaatst:

Passagiers : 63.710

Vracht : 1.850.000 K.G.

Geen wonder dan ook, dat deze „transportvliegerij” is uitgegroeid tot een luchtvaartmaatschappij in optima forma, een bedrijf, dat ware het opgezet tot het maken van winsten, naar alle waarschijnlijkheid gunstige bedrijfsresultaten zou boeken, een feit, dat zeker grote verbazing zou verwekken in kringen van het civiele bedrijfsleven.

SAMENWERKING.

De bedrijfsvoering van deze „luchtvaartmaatschappij” nu, berust in eerste instantie op de buitengewoon prettige en nauwe samenwerking tussen de Militaire Luchtvaart en de dienst Coördinatie Militair Vervoer van de Kwar-

tiermeester-Generaal. Zonder deze bijzonder goede verstandhouding ware de uitvoering van alles, wat nu onder dikwijls moeilijke omstandigheden geschiedt, niet mogelijk. Immers de M.L. moet de vliegtuigen ter beschikking stellen, waarmede de vluchten worden gemaakt en C.M.V. dient de passagiers en vrachten te verzamelen, die de vluchten nodig maken.

„Staakt” een van de partners het werk, dan kan de „maatschappij” nog slechts faillissement aanvragen.

Zoals het een goede maatschappij betaamt, staat ook aan het hoofd van het bedrijf, dat we momenteel in beschouwing nemen, een directie en die wordt hier gevormd door Commandant M.L. en Directeur C.M.V. Beide autoriteiten hebben de aan deze functie verbonden werkzaamheden verdeeld op een wijze, die volledig is aangepast aan de omstandigheden, t.w. aan het feit, dat zij in de eerste plaats resp. Commandant Militaire Luchtvaart en Directeur Coördinatie Militair Vervoer zijn. Dit betekent, dat (om wederom in de termen van de civiele luchtvaartmaatschappij te spreken): C.M.L. zijn speciale aandacht wijdt aan de Vliegdiens en de Technische Diensten.

De C.M.V. belast zich speciaal met de afdelingen Passage, Vrachtzaken, Handelszaken, Civiele Dienst, Administratieve- en Statistische Afdeling enz.

Uiteraard „overlappen” de werkzaamheden en belangen der verschillende afdelingen elkaar op velerlei terrein. Zo zal b.v. het vaststellen van lijnschema's een zaak



.....en de passagiers hun plaatsen hebben gevonden.....

zijn welke Vliegdiens, Passages en Vrachtzaken raakt, waardoor nauw overleg is geboden. Dit overleg wordt dan ook herhaaldelijk gepleegd.

Voor de uitvoering van zijn veelomvattende taak doet C.M.L. zich bijstaan in de eerste plaats door zijn Staf-officier Luchtvaartzaken en voorts door de Afdeling Operatiën van het Hoofdkwartier M.L., terwijl D.C.M.V. zich doet assisteren door de Afdeling Luchtvervoer van zijn Directoraat, aan welks hoofd een Assistent-Directeur Luchtvervoer staat.

LIJNDIENSTEN EN INCIDENTELE VLUCHTEN.

Voor het daadwerkelijk uitvoeren van de diensten der „Luchtvaartmaatschappij C.M.V./M.L.” nu, werd een uitermate eenvoudig en goedwerkend systeem ontworpen. De voor de vluchten benodigde vliegtuigen worden door C.M.V. van de M.L. „gecharterd”, d.w.z. op aanvraag van eerstgenoemde stelt laatstgenoemde de toestellen ter beschikking voor de nodig gebleken vluchten. Deze vluchten kunnen worden onderscheiden in: regelmatige lijndiensten, vastgelegd in schema's; incidentele vluchten, uitgevoerd wanneer de behoefte eraan zich voordoet en volgens routes, langs welke de vraag naar luchttransport zich beweegt. Beide groepen vluchten vragen momenteel per maand ongeveer 600 vliegreizen. Waar de vraag naar militair luchttransport vrij onregelmatig pleegt te zijn, zowel naar omvang als naar de richting, waarin zij zich beweegt, zijn de regelmatige lijnschema's ook vrij vaak aan veranderingen onderhevig, hetwelk de taak van de betrokken organisatoren niet eenvoudiger maakt.

Momenteel worden de volgende diensten regelmatig gevolgen:

- 2 × per week Batavia — Bandoeng — Kalidjati — Batavia — Bandoeng — Batavia (Bandoeng-C.M.V.)
- 2 × per maand Batavia — Soerabaja — Bandjermasin — Makassar — Kendari — Menado — Morotai — Ambon — Makassar — Soerabaja — Semarang — Bandoeng — Batavia. (Morotai-C.M.V.)
- 2 × per maand Batavia — Bandoeng — Semarang — Soerabaja — Makassar — Ambon — Biak — Morotai — Menado — Kendari — Makassar — Bandjermasin — Soerabaja — Batavia. (Biak-C.M.V.)
- 1 × per week Batavia — Palembang — Djambi — Medan v.v. (Medan-C.M.V.)
- 1 × per week Batavia — Padang — v.v. (Padang-C.M.V.)
- 1 × per week Batavia — Mandah — Palembang v.v. (Palembang-C.M.V. I)
- 1 × per week Tjililitan — Bandoeng — Palembang — Batavia (Palembang-C.M.V. II)
- 1 × per week Tjililitan — Bandoeng — Djambi — Palembang — Batavia (Djambi-C.M.V.).

GRONDDIENST.

Bij een goed georganiseerde luchtvaartmaatschappij behoort een perfect werkende gronddienst en op dit stuk werden aanvankelijk grote moeilijkheden ondervonden, wel in de eerste plaats door nijpend personeelsgebrek. Uiteraard was op dat speciale gebied geschoold personeel in het geheel niet voorhanden, terwijl zelfs de vereiste aantallen ongeschoolde krachten ontbraken, zodat naar andere middelen en wegen moest worden omgezien. Ook hier werd een gelukkige oplossing gevonden door het inschakelen van de K.L.M., welke maatschappij bereid bleek de volledige gronddiensten te verrichten voor de in C.M.V.-charter vliegende M.L.-Dakota's.

Deze diensten omvatten o.m. het beladen en ontladen der vliegtuigen, het vervaardigen der passagiers- en vrachtmanifesten, het maken der stuwingsplannen, het afhalen en thuisbrengen van passagiers etc. etc. Boven-

dien bleek het mogelijk met behulp van de Civiele Dienst der K.L.M. de passagiers van militaire transportvliegtuigen waar dit nuttig en nodig is te voorzien van accommodatie en verpleging tijdens de vluchten. Gevolg van een ander is, dat op het stuk van comfort van luchtreizigers, „C.M.V./M.L.” weinig meer onderdoet voor de grote „zustermaatschappij”. Op dit gebied wordt echter ook intern voortdurend hard gewerkt (binnenkort zullen b.v. de M.L.-Dakota's worden uitgerust met comfortabele zit- en rugkussens), zodat geconstateerd mag worden, dat het principe „de klant is koning” ook in het militaire luchttransportbedrijf gehuldigd wordt.

CLIENTELE.

Waaruit nu bestaat de „clientele”?

Natuurlijk in het algemeen uit het gehele militaire apparaat in deze archipel in al zijn vormen. Toch mogen wel enige „zeer goede klanten” voor het voetlicht worden gehaald, als daar zijn:

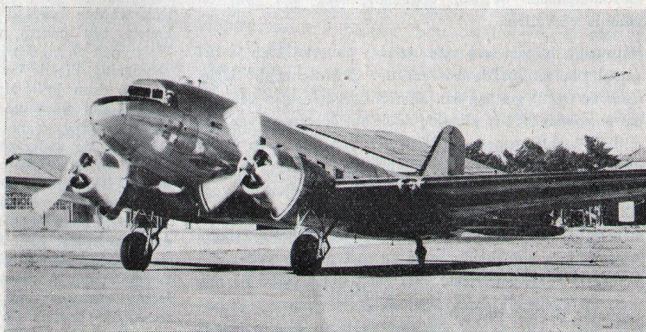
de Verplegings- en transportdienst, voor welke dienst regelmatig z.g. „groente-vluchten” worden verricht en welke Luchtverplegingscompagnie voortdurend toestellen „afneemt” voor het uitvoeren harer afwerpluchten; voorts de Vliegmedische Dienst, welke ook regelmatig machines „bestelt” voor op- en afvoer van patiënten en gewonden. En dan worden tenslotte ook voor diensten als Welzijnsverzorging, Leger Materieeldienst, Topografische Dienst etc. nog heel wat vrachtes vervoerd.

Daarnaast komt het ook voor, dat civiele instanties een beroep doen op „C.M.V./M.L.” Ook de burgerluchtvaartmaatschappij, de K.L.M. dus, verkeert soms in omstandigheden, dat zij op een bepaald ogenblik niet kan voldoen aan de haar voorgelegde vervoersaanvragen. En in dergelijke gevallen aarzelt (waar mogelijk) het militaire transport-apparaat niet, bij te springen.

Zo vervoerde „C.M.V./M.L.” het Radiophilharmonisch Orkest (met het gehele instrumentarium) door de lucht naar Palembang, alwaar het concerteerde; werd de Wali-Negara van Pasoendan vervoerd op een vlucht boven zijn Negara; werd het transport door de lucht van genodigden van de cultuur-onderneming „P. en T.-landen” ter gelegenheid van de feestelijke heropening van een harer ondernemingen mogelijk gemaakt en werd reeds enige malen personeel van de Stichting „Beheer en Liquidatie Basisgoederen” per door haar van „C.M.V./M.L.” gecharterd vliegtuig naar Hollandia gebracht.

Dit alles moge hier tevens worden vermeld als een klein bewijs van goede coördinatie tussen civiel- en militair luchtvervoer, hetwelk wel eens gememoreerd mag worden.

(Zie pag. 10).



.....dan zorgen vliegtuig en bemanning voor een veilige overtocht.

CHARTEREN VAN Vliegtuigen.

Reeds werd hiervoor aangestipt, dat speciaal het militaire passagiers- en/of vrachtaanbod als minder constant moet worden aangemerkt.

Het vertoont hoge toppen naast soms diepe dalen. De toppen zijn somtijds zo hoog, dat het ter beschikking van „C.M.V./M.L.” staand vliegend materiaal ontoereikend is. In dergelijke gevallen zijn dan speciale maatregelen geboden, welke over het algemeen bestaan uit het charteren van vliegtuigen van de K.L.M. of eventueel van de Marine Luchtvaartdienst. En zo vliegen er van tijd tot tijd K.L.M.-Dakota's of M.L.D.-Catalina's in C.M.V.-charter, terwijl het zelfs voorkomt, dat Skymasters of Constellations voor C.M.V. het luchtruim kiezen.

Gedurende het 1e kwartaal 1949 werden gecharterd:

- 1 D.C.4. van de K.L.M.
- 5 Skymasters van de K.L.M.
- 2 Constellations van de K.L.M.
- 9 C.-47 van de K.L.M.
- 3 Catalina's van de M.L.D.
- 3 C.-47 van de M.L.D.

Deze toestellen vlogen in totaal een afstand van $\pm$ 48.860 mijl en vervoerden 1.338 passagiers en 16.000 kg vracht.

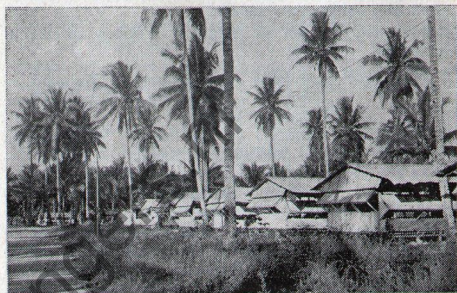
Wellicht kunt U zich voorstellen, dat aan de organisatie van het hierboven in vogelvlucht geschetste bedrijf en aan de uitvoering der veelvuldige en sterk afwijkende opdrachten een grote hoeveelheid arbeid verbonden is en dat een uiterste aan concentratie, ijver en plichtsbetrachting geëist moet worden van alle betrokkenen. Geconstateerd moet worden, dat aan deze eisen in zeer grote mate wordt voldaan. En in dit verband mogen dan met waardering genoemd worden de vliegtuigbemanningen van het 20ste Squadron der M.L., die met prijzenswaardige ijver hun moeilijke en zware taak als verkeersvliegers verrichten, de technische dienst van hetzelfde Squadron, welke dienst geen moeite te veel is om de toestellen voortdurend en onder alle omstandigheden bedrijfsklaar af te leveren en last but not least, het personeel van de boekingskantoren van C.M.V., alsmede de Luchttransport-officieren, die, door de gehele archipel verspreid, onder vaak moeilijke omstandigheden de hun opgelegde taak met ijver en ambitie vervullen.

Natuurlijk blijven nog vele wensen on vervuld en is het aantal plannen in de boezem der „maatschappij” legio, maar er wordt gestaag aan allerlei verbeteringen gewerkt om te komen tot het gestelde doel: het opbouwen van een militair luchttransport-apparaat, dat aan alle eisen welke de legerleiding eraan mag stellen, zal kunnen voldoen. En al is de tijd van Convoirs en Fairchild Packets voor „C.M.V./M.L.” nog niet aangebroken, U kunt toch, zonder al te grote bezwaren, ook nu al met de militaire Dakota reizen. Zij is niet minder vlug en niet minder veilig dan andere Dakota's en beslist veel voordeliger (voor de militair op dienstreis dan), want de eerste militaire passagier, die in de C.M.V.-boekingskantoren zijn passage-bijlet met klinkende munt moest betalen moet naar onze bescheiden mening nog onder de wapenen komen.

M.L. IN DE GROTE OOST

(Vervolg van pag. 5)

op de wonde van de eenzaamheid te zijn. De uren, die soldaat Meeuwse heeft zitten ploeteren aan zijn jeep-trailer heeft hij niet kunnen benutten voor zelfbeklag en gepieker. Tevens heeft hij de M.L. verrijkt met een alleraardigste uitvinding, nl. een brandweerwagen, gehaakt aan de ambulance-auto, die in geval van vliegtuigongelukken toch ook altijd onmiddellijk ter plaatse is. Bij gebrek aan een jeep monteerte hij zijn aluminium en blauwe flessen op een afgeschreven jeep-aanhangwagen, knutselde daar alle overige brandbestrijdingsmiddelen stevig en duurzaam aan vast en stond trots als een paauw in de houding naast zijn apparaatuur toen staf-officiëren deze langdurig van onder tot boven bekeken. Ook het radiostation verdient grote belangstelling, want wie zou daar in de rimboe in zo'n houten keet een zendercomplex verwachten, waar geheel dit West-



Het kampement van de mannen van 21 V.B.

Europa-grote gebied mee luchtbeveiligd wordt. Morotai is namelijk een A.T.C. (air traffic control), waar ieder vliegtuig, dat zich in de sector bevindt zich moet melden. En er vliegen nog heel wat kisten, als je dat zo hoort. Behalve de M.L. en de K.L.M. nog dikwijls Amerikanen en ongeregelde chartervliegtuigen.

Voor dit werk behoeft Morotai verschillende verbindingen en frequenties. Een directe verbinding met Manilla, Darwin en Makassar, point-to-point lijnen met Batavia en Medan, een homer straalt zijn hoogspanningsflitsen door de houten ruimte en dan zijn er nog de speciale golf lengten, waarop men met de toestellen converseert. ATC zijn brengt ook nog een gedegen meteorologische verantwoording met zich mee, die gedragen wordt door de tweede luitenants De Jong en Verdonk, die juist tijdens ons bezoek door majoor P. Betink werden beëdigd. „De stemming op de basis is de laatste tijd enorm verbeterd”, onthult luitenant Van Westrenen en hij schrijft dit onder meer toe aan de sportbeoefening, die de laatste tijd sterk is toegenomen.

„Wat doen jullie dan zo al?”

„Wij zijn verenigd in een SV-ML, waar men niet alleen voetbal, maar ook nog de schone kunst van de atletiek, de watersport, het tennissen en volleybal nastreeft. In de voetbalcompetitie komen we met twee elftallen uit tegen de ploegen van de jagers, het Boswezen, de Oliemannen en nog enkele andere formaties. Prachtige voetballers hebben we hier, uitblinkers als s.m. van der Ven in het doel. Maar hij heeft natuurlijk zijn lengte mee. Als grootste atleet hebben we hier Krijthe en onze zwemmatador is Martens. We hebben een prachtig zwembad in zee waar een beschermd rif ons behoed voor al te gulzige haaien. De M.L. is nu van plan een springplank te bouwen. We spelen veel badminton, tennis en zouden eigenlijk nog veel meer kunnen doen als het niet zo bedroevend slecht gesteld was met ons sportmateriaal.”

KANTOOR ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE

door Maj. vlg. wnr. G. H. Gijbels

De meest tot de niet ingewijden sprekende werkzaamheden van het Kantoor Administratieve Organisatie bestaan uit het samenstellen van de Organisatietafelen, waarop van elk onderdeel der M.L. is aangegeven het aantal en het soort personeel dat de verschillende bij dat onderdeel te vervullen functies dient te verrichten. Voorts tracht een Organisatietafel aan te geven op welk motortransportmaterieel een onderdeel recht heeft.

Alvorens een Organisatietafel kan worden samengesteld was het dus allereerst een vereiste vast te leggen, welke soorten personeel de Militaire Luchtvaart als geheel nodig heeft en deze soorten personeel met een naam, de stamboekmutatie, aan te duiden. Hiermede ontstonden de z.g. „formaties” der M.L., groepen van personeel dus, dat min of meer soortgelijke werkzaamheden verricht en uiteraard daarvoor ook een min of meer soortgelijke opleiding heeft gehad.

Kan men dus uit een Organisatietafel, meestal kortweg O.T. genoemd, lezen hoeveel personeel van elke formatie per onderdeel benodigd is, omgekeerd geeft een optelling van de O.T.'s van alle onderdelen een indruk hoe sterk elke formatie behoort te zijn. Formatiesgewijs kan dan tenslotte aan de hand van te verwachten verliezen door pensionering, demobilisatie, enz. bepaald worden hoeveel personeel geworven en in opleiding moet worden genomen.

Voor elke formatie wordt de minimum en maximum rang vastgesteld. Een leerlingvlieger, welke zijn Groot Militair Brevet haalt wordt daarmede automatisch sergeant, aangezien sergeant de minimum rang is, welke de formatie „vliegers” kent. Een „autobestuurder” daarentegen kan het niet verder brengen dan korporaal, wil hij sergeant worden, dan moet hij zich bekwalen voor een andere formatie.

Theoretisch zou een ieder, mits hij maar lang genoeg in dienst blijft de maximum rang in zijn formatie moeten kunnen bereiken.

Om echter de waarde welke aan een rang gehecht wordt hoog te houden, zijn echter langzamerhand voor de meeste formaties naast diensttijdeisen ook examen-eisen vastgesteld, waaraan voldaan moet worden. En tenslotte is daar dan nog de beperkende bepaling, dat in een formatie maar een bepaald gedeelte van het totaal een zekere rang mag hebben.

De rangen welke men op de Organisatietafelen aantreft geven dan ook slechts de maximum rang aan, welke eventueel in een bepaalde functie mag worden bekleed.

Voldoet iemand aan alle eisen voor een hogere rang dan de O.T. van zijn onderdeel aangeeft, dan moet hij om voor bevordering in aanmerking te komen, overgeplaatst worden naar een ander onderdeel, waar wel de hogere rang is uitgetrokken, e.e.a. om te voorkomen dat — om maar eens een uitgesproken voorbeeld te geven — bij een onderdeel op een bepaald ogenblik alleen Adjutanten O.O. aanwezig zouden zijn.

Aan de hand van de hierboven door het Kantoor Admin. Organisatie gegeven richtlijnen houdt de voor elke for-

matie aangewezen „formatiebewaker” een wakend oog op de onder zijn supervisie gestelde groep personeel.

Men zou kunnen denken dat indien eenmaal voor alle onderdelen de Organisatietafelen zijn vastgelegd en de richtlijnen voor de formatiebewaking zijn gegeven de taak van het Kantoor Admin. Org. op dit punt zou komen te vervallen. Niets is echter minder waar. Een organisatie is een levend ding, dat groeit en inkrimpt al naar de omstandigheden dat medebrengen; wijziging in omstandigheden en verandering van inzichten eisen even zo vele wijzigingen van organisatietafelen en het aantal puzzles dat moet worden opgelost om alle personeel in de juiste formatie in te passen vormt een dagtaak op zichzelf.

Een minder interessante kant van het werk vormt de administratieve zijde. Op het Kantoor Administratieve Organisatie is — en wordt nog steeds — uitgeoefend welke periodieke verslagen de onderdelen bij het HK-ML zullen moeten indienen en in welke vorm deze verslagen moeten worden gegoten om in een zo kort mogelijk bestek al datgene te omvatten, wat Stafofficieren, Dienst- en Kantoorhoofden dienen te weten.

Voorts dient nog vermeld te worden dat, zonder nu dadelijk een kantoor juridische zaken te willen zijn, het Kantoor Admin. Org. alle aangelegenheden behandelt, welke betrekking hebben op de Strafbevoegdheid bij de M.L.

Een ieder, die wel eens op een Hoofdkwartier gewerkt heeft, weet dat regelmatig aangelegenheden moeten worden afgedaan, welke niet in een bepaalde rubriek kunnen worden ondergebracht, en daarom bij voorkeur aan een „volgend kantoor” worden doorgegeven.

Met een beetje goede wil valt aan deze zaken altijd wel een organisatorisch kantje te bespeuren en een groot deel slaat diensgevolge in het bakje van H.A.O. neer. Maar och, waarvoor heb je tenslotte een Kantoor Administratieve Organisatie, als het niet is om onbegrijpelijke zaken in het gareel te organiseren.

EXAMENS DEP. V.E.M.

Het Departement voor Verkeer, Energie en Mijnwezen stelt op nader te bepalen data in Juni en Juli 1949 de gelegenheid open tot het afleggen van het examen voor Vliegbewijs B en het Bewijs van Geschiktheid als Navigator der 2e klasse aan boord van Verkeers- of Bedrijfsvliegtuigen, conform het bepaalde in de Verordening Toezicht Luchtvaart (Stbl. nr. 426—1936).

De aanvraag voor deelname aan bedoeld(e) examen(s) kan geschieden door indiening van een ingevuld en ondertekend formulier, dat ten Departemente (Molenvliet Oost 2 — Batavia) bij de Afdeling Burgerluchtvaart kosteloos verkrijgbaar is.

Het examengeld voor Vliegbewijs B bedraagt f 15.—; dat voor Navigator II: f 10.—.

De aanvraag voor deelname moet uiterlijk 31 Mei 1949 ingediend zijn. Aan de betrokkenen zal nadien een persoonlijk oproeping voor het examen worden toegezonden, onder vermelding van plaats en data.

* VliegBasis „Twenthe”

HERENHUIZEN EN MODERNE BOERDERIJEN.

Door het Directoraat Luchtstrijdkrachten werd ik in de gelegenheid gesteld bovengenoemde basis op 22 Februari jl. en volgende dagen te bezoeken en zodoende arriveerde ik dan in Enschede en toog op zoek naar de basis. In Den Haag deelde men mij mee, dat ik vooral geen bus moest nemen, alleen maar even de Deurninkstraat uitlopen; deze straat bleek meer dan 10 Km lang te zijn. Na een uur gelopen te hebben, behoorde ik volgens de regels van Bartjes reeds op het vliegveld te zijn, doch hoe ik ook rondkeek, er was nergens een vliegveld te zien, wel hoorde ik motoren proefdraaien. Ik ging rechts de weg af en liep door prachtige bossen mij af te vragen waar nu toch eigenlijk al de militairen gelegerd zouden zijn, want er was nog steeds geen kampement of iets van dien aard te zien en ik kreeg de indruk, dat ik in een keurig onderhouden park liep. Niets dan herenhuisen, aardige landhuisjes en moderne boerderijen maar..... nog geen kamp.

Plotseling werd ik opgeschrikt door een geluid alsof er een hevige donderslag plaats vond. 't Was eigenaardig maar het winterzonnetje scheen vrolijk (maar koud) en geen wolkje was aan de lucht. In Den Haag had men mij nogal het en en ander over security medegedeeld en dat men zo maar niet op de basis kon gaan mamperen, dus verwachtte ik een kamp te zien. Maar wie schetst mijn verbazing, toen bij een nadere beschouwing deze prachtige huisjes en modelboerderijen alle militairen gebouwen waren; dat de leuke fris opgeschilderde blinden stalen platen waren van 1 cm dikte; dat de muren een dikte hadden van bijna een meter, dit alles is geen visserslatijn. De prachtige eikenhouten deuren waren aan de achterzijde eveneens gepantserd, terwijl de plafondbelasting van deze lieflijke huisjes 1000 kg/m² is. In een woord, ik stond perplex en was tevens enthousiast, dit was het mooiste kamp dat ik ooit had gezien, en het inwendige verbaasde mij nog meer. Overal ruimte en licht, volop zon, een prachtige omgeving van bos en heide; warm en koud stromend water in de huizen, ja lezer het is geen hotelreclame, een prachtige eetzaal, een idem cantine in alle geval voor onze „Indonesische” ogen fantastisch mooi, niets deed denken aan de eentonigheid van het kampelementsleven. Alleen....., ik beklaag de Sergt. v.d. Week, die heeft zijn handen vol in een dergelijk kamp. Het is natuurlijk duidelijk, dat de Duitsers al dit moois gebouwd hebben uit tactische overwegingen, bovendien is 't gemakkelijk bouwen als 't niets kost. Maar de LSK maakt er thans een dankbaar en goed gebruik van.

Na mij gemeld te hebben bij de eerste officier (in „Indonesië” een Kapt. Adj.) de kapitein Bos, verkreeg ik de toestemming om overal en in alle afdelingen rond te kijken. Men was van mijn komst op de hoogte gesteld en ook nog langs deze weg betuig ik gaarne mijn dank aan lt. kol. vlg. wnr. Fideldij voor zijn welwillende medewerking om mij in Holland bij verschillende vliegbases te introduceren en in de gelegenheid te stellen de gang van zaken op de vliegbases te bestuderen.

Hier in Twenthe werd mij als geleide aangewezen de sgt. wnr. v. Nooy, die uitstekend van de gang van zaken op de hoogte was, daar hij reeds ruim twee jaar de gehele



Het verblijf van de Basis Brandweer op de Vliegbasis Twenthe. De overige gebouwen zijn op dezelfde wijze opgetrokken. Men lette op de stalen blinden!

opbouw had medegemaakt. Allereerst werd ik gebracht naar de mess-president der onderofficiers-mess de sgt. Franken Müller, die reeds een kamer voor mij had laten gereedmaken. Ook hier lagen de officieren en onderofficiërs in prachtige huizen zoals boven reeds omschreven.

De op de Basis Twenthe gelegerde officieren, onderofficiërs en manschappen mogen zich gelukkig prijzen in de Basis Commandant, de lt. kol. vlg. wnr. Zegers, voormalig commandant luchtvaarttroepen, een officier te bezitten wiens streven het is zijn ondergeschikten een zo prettig mogelijk verblijf te bieden, geen moeilijkheden schijnen hem daarvoor te groot te zijn. Hier wordt zorg besteed aan ieders legering van hoog tot laag. Dat een en ander door de mensen wordt gewaardeerd behoeft geen nader betoog.

Het is verder ook logisch dat op een dergelijke basis een frisse geest heerst en de liefde voor het vak wordt gekweekt.

Dit wil natuurlijk niet zeggen, dat er in het geheel geen dissonanten worden gehoord. Er zijn natuurlijk altijd elementen, die het nooit naar de zin gaat en moeten kankeren; dit is ook ons in Indonesië niet vreemd.

OPLEIDINGEN

Op de vliegbasis Twenthe zijn enkele opleidingen gevestigd o.a. een rijsschool, de voortgezette vliegeropleiding (type Oxford), Spitfires en de Gloster Meteor (straaljager). Voorts vinden wij er een uitstekend ingerichte valschermafdeling waar de in gebruik zijnde pajongs worden gecontroleerd, gedroogd en gevouwen en waarin tevens is ondergebracht het magazijn voor emergency-equipment; het geheel is voorzien van indirecte verlichting (neon), welke voor dit minitieuze werk bijzonder goed voldoet (geen schaduw).

Zoals reeds gezegd wordt in de voortgezette opleiding gebruik gemaakt van Spitfires, Oxfords en Meteor straalvliegtuigen. Wij zullen ons bepalen tot deze laatste, die in Indonesië nog niet bekend is. Het is natuurlijk duidelijk, dat in deze brief niet alle technische gegevens kunnen

worden vermeld, hier volgen dus enkele gegevens van deze symphonie in aluminium: Spanwijdte 40 ft., kruissnelheid varieert van 260 tot 380 zeemijl per uur; maximum kruissnelheid 420 zeemijl; topvermogen 510 zeemijl/p.u.; overtreksnelheid alles uit 50-130 zeemijl. gewicht 7000 kg. Brandstof 325 i.g. kerosine, er kan echter ook 70 octaan of hoger gebruikt worden met bijvoeging (men- gen) van een bepaald percentage olie.

De actieradius is afhankelijk van de hoogte waar op gevlogen wordt. Bijv. wordt er gevlogen op zeeniveau, dan 135 mijl, hierbij is dan inbegrepen de start (5 min) en een brandstofreserve in elke tank voor landen en taxiën van 40 i.g.; idem bij een hoogte van 40.000 ft. 285 zeemijl. Dit is dus een belangrijk verschil.

Het landen en starten van deze prachtige vliegtuigen veroorzaakt de donderbui, waar ik in het begin van sprak. Het is werkelijk een heerlijk gezicht deze pijlsnelle zilveren vogels het luchtruim te zien doorklieven.

OPERATIONS

Op mijn verdere tochten kwam ik natuurlijk ook door de Ops room, hier is de chefverkeersleider de lt. Roelfsema.

Men gebruikt in Holland over het algemeen de R.A.F.-procedure en voorts de ook ons bekende ICAO voorschriften. De Base-ops is ingericht nagenoeg gelijk aan de in Indonesië in gebruik zijnde methodes. Bij de hiergevolgde werkwijze viel mij op het gebruik 'der bij ons onbekende „Caravan“ (startwagen). De torenbedienaar (hier zijn dat officieren) leidt als normaal het binnenkomend of vertrekkende toestel doch het laatste woord is aan de startwagen (aldislamp). Deze startwagen staat met de toren door middel van een 19 set in verbinding en het is natuurlijk duidelijk dat dit een zeer grotere veiligheid waarborgt. Ik heb op verschillende velden de waarde hiervan ingezien. Het vliegveld heeft drie grote startbanen en kan nagenoeg in alle weersomstandigheden (winden) in gebruik blijven. De op 't ogenblik gangbare typen vliegtuigen, twee- of viermotorigen, kunnen worden ontvangen. Voorts doet het veld als uitwijkhaven van Schiphol dienst.

Op het veld bevond zich een mobiele Radarsectie (tijdelijk) en de commandant van deze afdeling was zo vriendelijk de gehele ingewikkelde apparatuur in bedrijf te doen stellen teneinde mij een klein inzicht te geven in de werking en de gevechtsmethoden in gebruik bij Radar. Het is u voldoende duidelijk hoe precies elk toestel gevolgd kan worden door het volgende: een toestel start en na enkele minuten wordt het toestel (een straaljager) opgeroepen en deelt men mede: „U vliegt op het ogenblik precies boven Emden, is dat juist?“ Ik ben zeer dankbaar voor dit voor mij zeer leerzame experiment, ik bracht hier enige uren zoek. In het bijzonder in Indonesië zal Radar volgens mij straks een zeer grote rol gaan spelen en zijn de mogelijkheden hiermee legio. Hier ligt een mooie en prachtige toekomst voor de jongeren.

BRANDWEER

Verder bracht ik nog een bezoek aan de basisbrandweer en de jongelui, die hier tevens gelegerd zijn houden zich bezig met sport en verbetering van hun verblijf, voorts zag ik bij hen aardige staaltjes van huisvuil. Zij zijn wel het eenzaamst gelegen van al het basispersoneel en noemen zich dan ook de „Verdoemenen“. Degenen die niet van een fiets zijn voorzien moeten inderdaad een heel eind lopen voor zij in de grote cantine of in de stad zijn. Hoewel de brandweer zeker niet de onbelangrijkste dienst op een vliegveld is bestaat er over het algemeen een geringschatting voor deze tak van dienst. Inderdaad is het juist dat men hen veelal beziet als luie slungels. Immers ze voeren de gehele dag niets uit. Maar juist

daarom moet men hen bewonderen, immers bestaat er een geestdodender werk dan het dag in dag uit te zitten wachten en ondanks dat wachten steeds paraat te blijven? Gelukkig kunnen zij slechts zeer zelden tonen wat zij waard zijn, doch indien zulks het geval mocht zijn, ben ik er van overtuigd dat zij, met alle gevaren daaraan verbonden, hun werk goed zullen verstaan, alleen hoop ik het nooit te zien. Ik geloof dat men in het algemeen met meer waardering op een vliegveld mak spreken over hun vak, want dat is het, een vak. Laten bijvoorbeeld overige M.L.-mensen niet vergeten, dat wanneer de brandweer er niet was, of indien het materieel defect is, een vliegveld wordt gesloten. Bovendien voor een goede geest en teamwork is het noodzakelijk, dat alles wat medewerkt aan de luchtvaart er van doordrongen is, dat zij een onmisbare schakel in het grote raderwerk „de luchtvaart“ vormen. In het algemeen wordt er nog te weinig bekendheid aan gegeven wat voor vele en toch niet minder belangrijke diensten de luchtvaart heeft.

Eerlijkheidshalve moet ik zeggen: de jongere vliegers en het vliegend personeel moeten ook eens wat meer begrip en collegialiteit tonen voor die medewerkers op de grond, zonder wiens aanwezigheid zij toch ook niets konden beginnen. Dit wanbegrip doet zich niet alleen in Holland voor, maar is ook bij ons in Indonesië welbekend.

VOEDING EN VERLOF

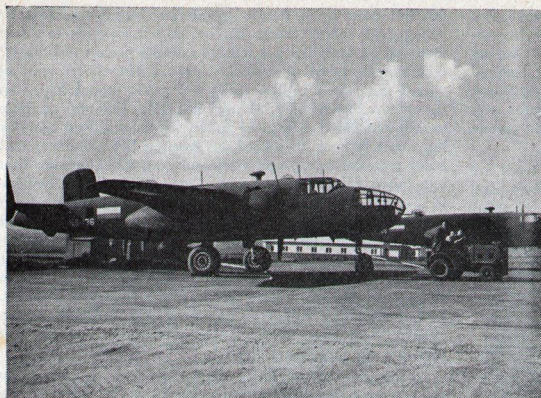
Bij mijn bezoek aan de eetzaal in het manschappenverblijf viel mij op de vlotte manier waarop het eten geregeld werd en de orde en regelmaat welke hier heerste, binnen een half uur tijd waren ruim 600 man van warm eten voorzien. De geest onder de militairen kan niet meer dan uitstekend genoemd worden, hoe kan het trouwens anders, de liefde gaat bij een soldaat voor een groot gedeelte door de maag en de voeding is af! Men krijgt op een dag meer dan ik met mijn tijdelijk burgerrantsoen (150 gr) per week. Voorts een prachtige verlofregeling: voor gehuwden en boedjangs één maal per maand 48 uur en treinkosten vrij. Twee maal per maand 36 uur en één maal per maand 24 uur, doch dan zelf de kosten betalen.

Bovendien krijgen de verlofgangers 4 vleesbonnen mee (dan zijn ze thuis dubbel welkom). U begrijpt wel: er blijft niet veel over na te kankeren en toch..... ja hoor, er zijn er ook hier die toch nog kankeren.

Voor wat het transport-materieel betreft bestaat ook hier op deze zeer uitgebreide basis een groot tekort en moet men zich daar nogal wat mee behelpen, maar zoals ik gezien heb is Holland nog steeds het land van fietsen en ieder schijnt er dan ook inderdaad één te bezitten. Verder bracht ik een bezoek aan de magazijnsdienst, de photosectie en de linktrain-afdeling, alle nog niet ten volle ontwikkeld, doch er wordt hard gewerkt om een en ander op hoog peil te krijgen. Na dit bezoek van enige dagen in Twenthe kan ik niet anders zeggen, dan dat er een bijzondere en frisse werkgeest onder deze grotendeels dienstplichtige militairen heerst. Bij mijn afscheid had ik het genoegen met de lt. kol. Zegers een prettig onderhoud te hebben, waarbij mij bleek dat deze hoofdofficier de gehele luchtvaart een warm hart toedraagt en ook zeer goed met de luchtvaart in Indonesië meeleeft. Bovendien begrijpt hij zeer veel van de moeilijkheden zijner ondergeschikten en doet voorzover in zijn vermogen ligt veel om aan hun verlangens tegemoet te komen. Nogmaals betuig ik langs deze weg mijn dank voor de aan mij betoonde gastvrijheid.

Hiermede neem ik afscheid van U en hoop de volgende maal iets over Gilze-Rijen, Schiphol en Ypenburg te kunnen vertellen.

J. Hoogeveen
S.M. ML-KNIL



De N5-136 op de Vliegbasis Canberra.

De ondergang

van de

N5 - 136

Het relaas van de
radio-telegrafist, die
de ramp overleefde.

Op de 7e October 1943 vertrok de Mitchell bommenwerper B-25 N5-136 van het 18e squadron voor een verkenningso opdracht van acht uren, de zg. „Giraffe", uit Batchelor, een vliegbasis in Noord-Australië. De bemanning bestond uit zes koppen.

In Drysdale bleven we overnachten en op de 8e October om 09.00 uur 's ochtends vertrokken we voor de reeds genoemde opdracht. Tegen 13.00 uur kregen we het eiland Soemba in zicht en er werd in de haven van Wainggapoe een vijandelijk schip waargenomen. We vlogen er op af op ongeveer 100 voet hoogte, maar nauwelijks waren we boven het doel of vier Japanse jagers (zero's) vlogen ons na. Onze bommen werden afgeworpen en een ieder was op zijn plaats om een gevecht te leveren. We stegen alsmair, en één der zero's vloog evenwijdig aan ons op een afstand van ongeveer 100 yards rechts van onze B-25 (3 o'clock). Dit werd volgens mij gedaan om ons af te leiden, opdat de andere drie zero's ons konden aanvallen, dus „vrij spel" zouden hebben. De luchtschutter in de topturret opende het vuur op de eerste zero, die evenwijdig aan ons vloog. Reeds bij de eerste vuurstoot zag ik de lichtspookogels in de romp slaan. Vlak daarop werd er een tweede vuurstoot gegeven en ook deze was niet mis, want de jager zwenkte af, verloor hoogte en vlak boven zee maakte hij een wending en stortte in het water. Dat was nummer één.

„One zero 12 o'clock" (recht vooruit) hoorde ik door de telefoon en kort daarop hevige vuren. Ik zat geknield achter de bodemturret en draaide automatisch mijn mitrailleurs op 6 o'clock (recht achteruit).

Net was ik daarmee klaar of ik zag door mijn vizierkijker de zero onder ons voorbij schieten. Twee lange stoten van mijn mitrailleurs en tot onze grote blijdschap zagen we hem in een „spin" naar beneden storten. Nummer twee was dat.

Met de twee anderen hadden we meer moeite, daar ze ons vrijwel tegelijkertijd aanvielen vanuit verschillende hoeken. Ogels vlogen om onze oren en kletterden tegen de pantserdeur op. De derde zero zag ik een poosje later met rook achter zich aan landwaarts vluchten.

Hoogstwaarschijnlijk heeft deze zijn basis nog kunnen bereiken.

Intussen was onze B-25 ook deerlijk gehavend, het hydraulisch systeem was buiten werking, zodat we niet meer konden schieten. De vierde zero had dus vrij spel. We waren allen gewond, de telefoon was buiten werking, het bekleedsel begon te branden en met behulp van een handblus-apparaat bluste ik het vuur. We waren hulpeloos; met onze revolvers schoten we op de zero, maar natuurlijk zonder resultaat. Ik verscheurde mijn radioboeken en gooide ze overboord om hem schrik aan te jagen, niets hielp.

De rechtermotor stond in brand en het rechter richtingsroer was er af geschoten. Toen nog een schot van de zero in onze romp (vlak boven de plaats van de telegrafist) en het was gedaan met onze B-25. Snel verloren we hoogte en er zat niets anders op dan een noodlanding op zee. Dadelijk zond ik SOS-seinen uit. „SOS B-25 136 attacked by zero's, crashlanding east of Soemba".

Ontvangen kon ik niet, daar mijn ontvanger ook buiten werking was, alleen de meters van mijn zender sloegen normaal uit, dus ik was zeker dat mijn seinen opgevangen werden (na de bevrijding in 1945 kwam ik te horen, dat Darwin en Batchelor mij inderdaad opgevangen hadden, echter heel zwak en slechts het eerste gedeelte van het bericht).

Toen we vlak boven water waren, hield ik op met seinen, greep de grote slinger, waarmee in tijd van nood het landingsgestel uitgedraaid kan worden, overhandigde die aan de luchtschutter en hiermee sloeg hij het glas van de bovenkoepel in gruzelementen. Toen greep ik naar een kussen en had nog net tijd om dit tussen mijn hoofd en de frequentie-meter te plaatsen, zodat hierdoor de schok werd opgevangen. De luchtschutter kwam met een razende vaart tegen me aan (in de crash), dus ik had voor hem weer als buffer gefungeerd. Het water stroomde binnen. Na drie vergeefse pogingen trok ik aan de handle, zodat het rubberbootje opgeblazen en wel op het water kwam. Intussen was het water in het vliegtuig tot mijn middel gerezen. De luchtschutter trok me vanuit de bo-

Dit is het sobere verhaal van de belevenissen van sergeant-majoor Van Burg, op 7 October 1943 radio-telegrafist aan boord van de Mitchell bommenwerper N5-136, die op die dag niet terugkeerde van een verkenningvlucht. Een schril beeld uit de oorlogsjaren, dat ons eens te meer in dankbaarheid terug doet denken aan de mannen, die voor onze vrijheid hun leven offerden.

venkoepel eruit, sprong in het water en greep de rubberboot. Vlak daarop zonk onze B-25.

De rest van de bemanning zat reeds in het bootje. Alleen de 1e bestuurder was nergens te bespeuren. Volgens de 2e bestuurder was hij tijdens de schok op het water met zijn hoofd ergens tegen aangekomen, waardoor een gat in zijn hoofd werd geslagen, met het gevolg dat hij op slag werd gedood.

Half in het water zaten we dus met z'n vijven in het rubberbootje, d.w.z. in een half bootje, want het bestond uit twee helften onafhankelijk van elkaar en een der helften was lek geschoten.

We waren allen gewond; de waarnemer was er het ergst aan toe. Deze had een schot dwars door zijn dijbeen, en bloedde hevig, verder had hij over zijn hele lichaam diepe snijwonden. Hij was tijdens de crash in de neus blijven zitten, met het gevolg dat hij door het glas heen geslingerd werd. Zijn kleding was van zijn lichaam weggerukt. De 2e bestuurder had gezwollen knieën en een diepe hoofdwond. De monteur diepe snijwonden aan beide voeten en een hoofdwond. De luchtschutter was het lichtst gewond, had slechts een kogelwond dwars door zijn kuit. Ikzelf had een schot door mijn linker elleboog en was lam aan die arm, een schampschot aan mijn linker knie, twee kogelwonden resp. in mijn linker kuit en rechter scheenbeen, verder kleine scherfjes over mijn hele lichaam, waarschijnlijk door een ontploffende granaat van de zero. In het schuitje was slechts één verband te bespeuren en deze kreeg de waarnemer, daar hij het hevigst bloedde. Het bloed dat we verloren trok de haaien aan, want vaak zagen we op een afstand van 1-2 meter van ons af één of meer haaienvinnen boven water verschijnen. Een geluk dat ze ons niet hadden aangevallen.

Intussen was de 4e zero nergens meer te bespeuren, denkkelijk had deze al zijn kruit verschoten en was naar zijn basis teruggekeerd. Hij had ons niet zien crashen, anders had hij ons zeker gemitrailleerd toen we op het water dreven.

Dit gebeurde dus de 8e October 1943 tussen 13.00 en 14.00 uur. De waarnemer was er erg aan toe. Hij zat half in het water tussen de luchtschutter en mij met

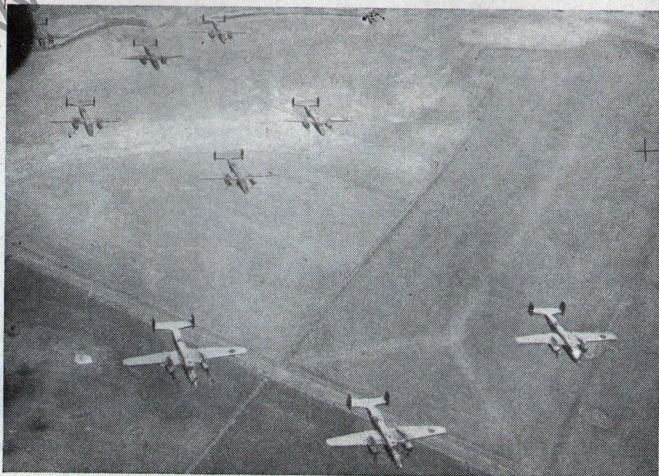
zijn hoofd op zijn knieën! Uren bleven we zo drijven en nergens was land te bespeuren. De wind waaide Noord, dus in ons nadeel, daar we wisten dat we dan op vijandelijk gebied zouden stranden. Tegen de avond kon de waarnemer het niet meer volhouden, hij keek me verward en hulpeloos aan en zei: „Ik ga dood”.

We probeerden hem nog op te wekken door hem wijs te maken, dat we zo dadelijk wel aan land zouden komen en dat een dokter hem dan wel zou fixen. Maar het hielp niet. Hij stierf met zijn hoofd op zijn knieën.

Niemand van ons kon de dood constateren, hij had schuim in zijn geopende mond, zijn ogen waren geopend, voelde koud aan, geen hart of polsslag en was stijf. Onderling bespraken we het geval en met goedkeuring van de 2de bestuurder, die nu de oudste was, besloten we het lijk voor ons eigen bestwil overboord te zetten, wat we ook deden onder een gebed. Het lichaam gleed voorover in het water, dadelijk kwamen de haaien erop af. Donkere regenwolken boven ons en aan de horizon de ondergaande zon..... Dat was het einde van de waarnemer.

Om onze krachten te sparen roeiden we niet, want we hadden slechts één plak chocolade en geen zoet water bij ons en ook hadden we nog steeds hoop dat we gered zouden worden door onze jongens! Die redding kwam echter niet. In de voor-avond van de 8e October kregen we een stormpje, waardoor ons bootje meermalen kapseisde. Hierbij verloren we een rubber-emmer en enkele kussens, die we aan boord hadden kunnen hijsen na de noodlanding. Dan druppelde het eens, maar een flinke stortbui, waar we zo haar hunkerden, bleef weg; water moesten we hebben, water, want we begonnen behoorlijk dorst te krijgen. En zo dreven we hulpeloos rond, zonder wapens, zonder voedsel, maar het ergst van alles: zonder water, vier dagen en vier nachten of 96 uur, als maar lomer wordend.

Op de derde dag kwam er een zeemeeuw op ons bootje zitten, een slag met de roeispaan en het was gedaan met het beest. We verslonden hem rauw en het smaakte verrukkelijk. Dat gaf ons weer moed! Echter nog steeds geen geen water. En we dobberden voort, doelloos.



Een formatie Mitchell bommenwerpers van het 18de Squadron, vliegend van Canberra naar Melbourne.

Bij het krieken van de dag, op de 12e October 1943, zagen we heel in de verte land. Wat een blijdschap! Het kon ons niets meer schelen of het bezet gebied was of niet, water moesten we hebben, water!!!"

Bij het zien van land begon de monteur hard-op te zingen en allerlei bewegingen te maken, met het gevolg dat ons bootje omver sloeg en met uiterste kracht kregen we het weer in de goede stand. Maar toen sprong hij overboord en we zagen hem landwaarts zwemmen. We roeiden hem na, maar konden hem niet achterhalen. De arme jongen was krankzinnig geworden bij het zien van land. Hem hebben we nooit meer teruggezien en....., het krioelde er van de haaien.

Nu waren we met z'n drieën. We roeiden landwaarts, maar de afstand viel niet mee. Ik had het einde van de roeispaan in mijn nek en peddelde zo met mijn rechterarm. De wind waaide landwaarts, als we door vermoeienis niet meer konden roeien staken we de 2 spanen in een lege rubberzak en dit apparaat fungeerde als zeil. Het hielp wel niet veel, maar toch kwamen we vooruit.

De avond viel, het was volle maan en nog hadden we de kust niet bereikt. Hoe dichters we bij de kust waren, hoe meer moeilijkheden we hadden met de branding. Ons bootje tolde en sloeg om de haverklap onderste boven. Het was voor ons een strijd op leven en dood. Maar aan alles komt een eind, ook aan de branding, want op een gegeven moment kwamen we in een soort baai terecht, waar het water spiegelglad was. Onze roeispanen waren we kwijt.

De maan scheen helder en de prachtigste zeetuinen lagen onder ons. We genoten werkelijk van dit tafereel.

Plotseling een grote vis, naar schatting vijf meter lang, vlak bij ons. We hielden ons doodstil, gelukkig verdween het monster weer.

In een der zakken van de boot vonden we een pistool met lichtpatronen. We schoten er een paar van af, maar niemand op de kust scheen het op te merken. We peddelden naar de kust en na een kleine branding overwonnen te hebben geraakten we op het vaste land. Wat een vreugde!!!

We probeerden op te staan, wat ons ook gelukte. Doch toen we op het strand waren, vielen we alle drie neer, we konden niet meer verder. Kruipende en slepende bewegingen we ons enkele meters voort en bleven op het strand liggen, waar het water ons niet meer bereiken kon. We hadden het land wel kunnen kussen van blijdschap. Donkere wolken boven ons en toen begon het te druppelen. We lagen op onze rug met open mond om de enkele druppeltjes zoet water op te nemen. Helaas, spoedig klaarde het weer op. Toen we wat uitgerust waren, trokken we het bootje landwaarts opdat het niet weggespoeld kon worden. Met mijn zakmesje sneden we de bodem eruit om een dak boven ons hoofd te hebben. Het deed ons pijn om ons bootje, dat ons gered had, te vernielen. Met de rubberlap liepen we het bos in, niet ver van het strand en bonden de lap tussen de struiken vast, spreidden wat gedroogd gras en onkruid op de grond en daar lagen we, de luchtschutter rechts van me en de 2de bestuurder links. We maakten plannen voor de volgende dag: zoet water en voedsel vinden, dan ergens een vissersprauwtje wegpakken en dan maar zuidwaarts, steeds zuidwaarts en Australië zien te bereiken. Oververmoeid vielen we in slaap.

(Slot volgt).



Een B-25 van de M.L. op de Noord-Australische vliegbasis Batchelor, van waaruit de meeste operationele opdrachten werden uitgevoerd.

TAM ING BIE

Worstelkampioen van Java als instructeur Brand- en Gasbestrijding

Het was met een zekere dosis schroom, dat ik korporaal Tam Ing Bie, instructeur aan de Brand- en Gasbestrijding Opleidings-school op Tjililitan, ter kennismaking de hand toestak. Ik had zijn verbluffende krachttouren gezien op de feestavond van het Troepencommando en was me er pijnlijk van bewust, dat deze korporaal, zo hij dit wenselijk achtte, mijn hand zou kunnen verfrommelen tot een bloed- en beenderloos velletje, tot een levenloos floddertje. Maar Tam Ing Bie koesterde gelukkig geen boosaardige gevoelens en bleek in de loop van het gesprek, dat op onze kennismaking volgde, zelfs een buitengewoon goedmoedig mens te zijn, die volgens eigen zeggen volstrekt niet van vechten houdt (wonderbaarlijke uitspraak voor een worstelkampioen) en evenmin voor pesten vatbaar is. Ook hier heeft Moeder Natuur weer een staaltje van wijs beleid te zien gegeven, want wanneer zij Tam met een opvliegend karakter had uitgerust, dan waren de gevolgen niet te overzien geweest.

Tam Ing Bie werd in den jare 1909 geboren en hoewel me dit niet werd vermeld, mogen we toch gerust aannemen, dat deze jonge Hercules reeds in de eerste dagen van zijn leven eetgerei in de vormen van alle letters van het alfabet heeft gebogen, kinderledikantjes tot vormloze kluwens ijzerband verknierd en ooms en tantes met de wurgingsdood bedreigd.

Op de lagere school wilde het niet erg met Tam. Dat wil zeggen: met de studie wilde het niet erg; met worstelen en vechten ging het des te beter.

Onderwijzers en medescholieren vielen onder zijn handen als rijpe halmen ter aarde. Uiteraard werden deze ontegenzeggelijk gunstige vechteresultaten niet naar waarde geschat en tot driemaal toe werd Tam, die het overigens goed bedoelde, van een opleidings-instituut verwijderd.

Een half jaar lang had hij worstellessen ontvangen van de gymnastiek-onderwijzer Van Soele, die daarmee de grondslag had gelegd voor een opleiding, die hem beter lag dan duffe, schoolse kennis: een opleiding tot worstelaar. In 1925 was het de toenmalige worstelkampioen van Java, de wachtmeester Tum Bel, die hem in training nam. Het resultaat was, dat Tam drie jaar later als een veelbelovend worstelaar in de ring kwam te staan en hoewel hij zijn eerste wedstrijd na twee minuten verloor (je moet wennen aan dat licht en die schreeuwende mensen) leed hij nadien nooit meer een nederlaag; al jaren lang is Tam Ing Bie de ongeslagen worstelkampioen van Java!

Pasar Malams waren de gelegenheden waar geld te verdienen viel. In alle steden op Java oogstte Tam bakers en medailles, echter niet alleen als worstelaar, ook als krachtpatser, jongleur, evenwichtskunstenaar en goochelaar heeft hij zijn mannetje steeds gestaan. Personen-auto's met acht inzittenden tuften over zijn borst en armen; hij wikkelde plaatijzer als zilverpapier rond zijn armen; secondanten sloegen bakstenen op zijn hoofd tot gruis, waarbij zijn gezicht zich plooidde tot een vriendelijke lach. Hij torstte een 200 kg zware steen met gemak op zijn brede borst; het geëerde publiek mocht deze steen met een hamer van 10 kg bewerken! Zware kettingen werden speels ontleed, spijkers van abnormale dikte en lengte ramde hij met de vuist in een



Tam, in vakkringen „Matador” genoemd, naast enkele van zijn talrijke tropheën.

centimeters dikke plank en trok ze er met zijn gebit weer uit, om ze daarna in stukjes te breken en voor de voeten van het verbaasde publiek te werpen.

„Doet zo'n Hudson met acht personen geen pijn?” vroeg ik Tam, die geduldig de belangrijkste evenementen uit zijn leven zat op te diepen. „Nee”, zei Tam, „je moet alleen even uitkijken wanneer hij je zal raken en dan pers je je samen en voel je er weinig van. Het wordt anders als die wagen op je lichaam stil blijft staan. Dat is niet goed.”

„Krijg je geen hoofdpijn van het stuk slaan van die bakstenen op je hoofd?” „Helemaal geen hoofdpijn,” zei Tam.

„Hoe deel je je dagen in. Houd je er een speciaal diët op na?” vroeg ik de korporaal, die van zijn oerkrachten zat te vertellen alsof het de gewoonste zaak van de wereld betrof.

Zijn levenswijze bleek zeer normaal te zijn. Normale voeding, (wel veel vruchten en per dag twee eieren) en iedere dag enkele uren training, waarvoor hij als sportinstructeur ruimschoots de gelegenheid heeft: 's ochtends vroeg sport met de jongens van de school en 's middags oefenen in krachttouren van uiteenlopende aard. Tam heeft bovendien zijn belangrijke plichten als vader van twee opgroeiende kinderen: een dochter van zes en een zoon van elf.

De Brand- en Gasbestrijding heeft in deze Tarzan een kundig en toegewijd instructeur gevonden. Het lijkt echter geen twijfel of Tam zou ook in de metaalbewerking een waardevolle kracht zijn geweest!

„Bush Pilots”

Er is een deel van de wereld, waar het enige middel van transport het vliegtuig is. Daar is het een kwestie van „vliegen of thuis blijven”. Dat is Alaska, de allernoorde-lijkste punt van Noord-Amerika. De wildernis in dat land, half in het Poolgebied, heet niet wildernis, maar „bush”, een vrijwel onvertaalbare term, die voor het eerst werd gebruikt tijdens de „gold-rush” van 1898. Het land was in die tijd nog zeer schaars bevolkt. Maar tegenwoordig gaat Alaska prat op 91.000 inwoners op zijn enorme territorium van 586.400 vierkante mijlen, lezen wij in „Colliers”. En dit onafzienbare territorium wordt doorkruist door 2827 mijlen slechte wegen en spoorwegen tot een totale lengte van..... 528 mijl.

Wat blijft er over voor de 91.000 Alaskanen dan het vervoer door de lucht? Eindeloze reizen per ski, hondenslee of (in de zomer) kano. En vandaar, dat Alaska, die kaste kent van nonchalante mensen, die „bush-pilots” worden genoemd. Sublieme vliegers, die altijd bereid zijn iedereen naar de plaats van zijn bestemming te brengen. Ook al is daar dan geen vliegveld. De gemiddelde bush-pilot heeft een groter variëteit van passagiers, dan welke taxi-chauffeur in een grote stad ook. 's Ochtends vliegt hij een hoopvol mens naar een afgelegen deel van het land, op zoek naar goud. 's Middags pikt hij ergens een vrouw op, die haar kind in één van de weinige hospitalen geboren wil laten worden. De volgende dag vervoert hij een kostbare koe naar een vruchtbare vallei.

Alaska is net zo afhankelijk van zijn bushpilots als Venetië van zijn gondoliers. Zij brengen hulp, zorgen voor vervoer en (zoals Jim Dodson) soms ook doen zij meer. Jim Dodson vloog zijn Stinson door een sneeuw-
bui heen met één hand en met de andere hand hielp hij bij de geboorte van een baby van zes pond, die pas in het hospitaal had mogen komen.

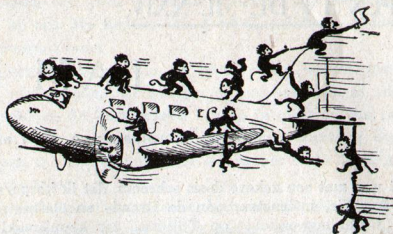
Het gevolg van deze afhankelijkheid is, dat de Alaskanen zich volkomen op het luchtvervoer hebben ingesteld. Alaska heeft 116 maal meer vliegtuigen per hoofd van de bevolking dan het continent van de Verenigde Staten. Het vliegtuig neemt eigenlijk bijna de plaats in van de auto in meer begaanbare delen van de wereld. Toen ruim een jaar geleden de Amerikaanse Civil Aeronautics Board een aantal bush-pilots een vliegverbod oplegde, was de opwindend groot. Op dramatische toon legde de vertegenwoordiger van Alaska in het Congres uit, dat dit de afgelegen nederzettingen in zijn territorium prijs zou geven aan epidemieën, dat de vrouwen voor bevallingen niet meer naar het hospitaal zouden kunnen gaan en dat vele gebieden volkomen geïsoleerd zouden worden.

De vliegvelden bij Juneau, Anchorage en Fairbanks behoren tot de meest gebruikte ter wereld. Een gemiddelde van tienduizend landingen en starts per jaar is normaal voor Merrill Field bij Anchorage, een plaatsje van 12.000 inwoners. En dat in een land, waar het ruim zeven maanden per jaar vriest en het slechtst denkbare vliegweer schering en inslag is.

De risico's voor de vliegers zijn daarom groot en dat komt duidelijk tot uiting in de prijzen, die zij vragen. Maar die 91.000 pioniers zijn zich bewust van de gevaren, die de bush-pilots lopen én van het feit, dat een paar uur vliegen altijd beter is, dan een tocht van enige weken door sneeuw en ijs.

De tijd zal komen, dat Alaska doorkruist wordt met bruikbare wegen en dan zal de regering van de bush-pilot tot een eind komen. Maar die tijd is nog ver af en de bush-pilot weet, dat hij ook voor de komende generatie nog de taxi-chauffeur van Alaska zal zijn. En hij vliegt door. Dag in, dag uit.

's Winters op ski's, 's zomers met drijvers en in de seizoenen daartussen op wielen.



Soms vind ik het toch wel erg jammer, dat ik tot een luchtmacht behoer en niet tot een luchtvaartmaatschappij. Vooral onlangs toen ik een transport van 82 apen per K.L.M. naar Holland zag vertrekken. Het waren 79 kleine (pest-) apjes en drie levensgrote orangs oetan. Het grote convoi was voor New-York, de drie orangs oetan vloegen „due Blijdorp”. Koel en zakelijk noemde de K.L.M. haar lading „400 kilo aap”.

De pestapjes waren voortdurend boos op elkaar, de orangs oetan sliepen. Ter verduidelijking van het laatste moge worden opgemerkt, dat de drie een gezin vormden. Een gelukkig gezin bovendien, aldus het commentaar van de handelaar. Maar zij werden pas goed gelukkig, toen zij werden opgesloten in de luxeuze W.C. van de Connie. Vader, die Hans heet, ontdekte een luikje en maakte het open. Tot zijn vreugde zag hij een hele bundel touwen; volijverig begon hij er aan te trekken. Pas toen de roeren van de „Batavia” vrolijk begonnen te klap-
peren, werd zijn euveldaad ontdekt. En het luikje dichtgeschroefd.

AGERDOS.

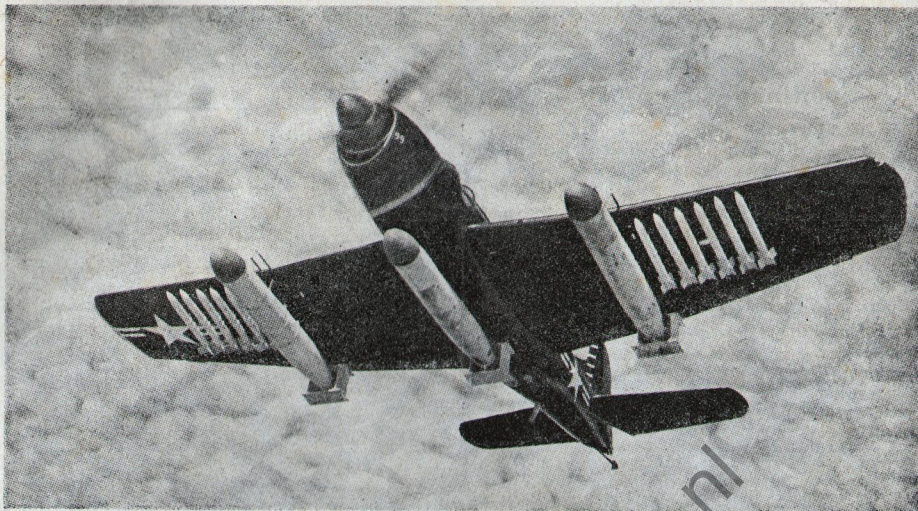
ICAO — NIEUWS

Teneinde verbetering te brengen in de luchttransport-economie, zijn bij de Luchtwaardigheids-Afdeling van de ICAO (momenteel te Montreal in vergadering bijeen) gestandaardiseerde ontwerpen in behandeling voor vier afzonderlijke categorieën luchtvaartuigen.

Over het algemeen is men de mening toegedaan, dat het onder speciale omstandigheden mogelijk is, de zeer zware eisen, welke momenteel aan transport-luchtvaartuigen worden gesteld te reduceren zonder daardoor afbreuk te doen aan de vliegveiligheid en het nuttig effect. Immers, een luchtvaartuig, dat speciaal geconstrueerd is om te worden gebruikt op betrekkelijk korte trajecten behoeft met een buiten werking zijnde motor niet in staat te zijn tot dezelfde prestaties als een luchtvaartuig dat gebruikt wordt op lange internationale routes over zee of bergachtig terrein. Door deze en andere bepaalde voor-
zieningen van de huidige luchtvaartuigsnormen te reduceren zouden de kosten, verbonden aan de constructie en het in bedrijf houden van luchtvaartuigen op korte routes aanmerkelijk worden teruggebracht.

De vier categorieën van transport-luchtvaartuigen zullen omvatten: drie voor het vervoer van passagiers en één voor vrachtvervoer. De te vliegen afstanden, het aantal beschikbare landingsterreinen op de route, de gewichten van luchtvaartuigen, al deze factoren spelen een belangrijke rol bij de vaststelling van de nieuwe normen.

Ook de problemen verbonden aan het verschil van luchttemperatuur in verschillende delen van de wereld zullen in studie genomen worden door de luchtwaardigheidsafdeling, zulks ditmaal in samenwerking met de afdeling operatiën van de ICAO. Wanneer de grondtemperatuur hoog is, zal de luchtdichtheid overeenkomstig laag zijn. Deze afname van luchtdichtheid is belangrijk van invloed op het klim — en laadvermogen van luchtvaartuigen en op de benodigde startbaanlengte.



Een imposante opname van de Martin AM-1 „Mauler”, ook „Able Mabel” genoemd, de grootste, snelste en zwaarst bewapende duik-torpedo bommenwerper voor vliegdek-operaties van de Amerikaanse Marine. Op bovenstaande foto draagt het toestel een 9000 pond wegende bewapening, bestaande uit drie torpedo's, 12 raketten en vier 20 mm-kanonnen. De motor is een Pratt and Whitney Wasp Major van 3250 PK; het vliegbereik bedraagt meer dan 2000 Mijl. 150 van deze vliegtuigen zijn in bestelling.

AANBEVOLEN ARTIKELEN

PARKER, Luit. Kol. David B.

What every officer should know about the atomic bomb
Coast Artillery Journal 90—1 1947 01/02 blz. 11, 9 blz. en
6 foto's

Artikel over de atoombomb (Gebruik, vervoer, invloed op
de tactiek, strategie en legerorganisatie).

ANONIEM

Flying Bombs launched from Aircraft

War Office Weekly Intelligence Review 56 1944.09.06
blz. 28, 1/2 blz.

Gebruik van bommenwerpers voor het lanceren van
vliegende bommen.

HARDEN, Luit. Kol. Luchtmacht R.J.

The use of allied air power in the war against Japan
Military Review 24.8 1946.11 blz. 106, 5/2 blz en 3 foto's
Beschrijft het gebruik van de geallieerde luchtmacht in
de oorlog tegen Japan

ELMHURST, Vice Air-marshal, Sir Thomas

The German Air Force and its Failure
Journal Royal United Service Institution 91-564 1946.11
blz. 503, 17/2 blz.

Interessant artikel over het falen van de Duitse Lucht-
macht in de Tweede Wereldoorlog.

KAUFFMAN, maj. George R.

Intelligence in Heavy Bombardment
Military Review 24-8 1946.11 blz. 20, 8 1/2 blz., 7 foto's
Geeft de principes aan, waarop de zware Amerikaanse
bombardementen in de Pacific waren gebaseerd.

RANSOM, Maj. H.H.

Medicine in the Sky
Official Service Journal of the USAAF, 29-4, 1946.05,
blz. 6, 2 1/2 blz. 2 foto's

Besprekt de opleiding van luchtvaartmedici en de taak
van medische specialisten bij de Amerikaanse luchtvaart.

VERZOEK

Alle katten der Militaire Luchtvaart, lijdend aan een
op zichzelf verheugende krankheid worden beleefd ver-
zocht hun werpsel niet langer te deponeren in de staar-
ten van bij dit wapen in gebruik zijnde vliegmachines.

Werkelijk, brave huisdieren, sergeant-majoor Dijkman
is erg geschrokken toen hij tijdens een vlucht in een Pi-
per Gub hoog in de lucht een aanhoudend gekrijs vernam
en hij snapte maar niet, dat hij na al die fortuinlijke
vluchten in het oorlogse 322 squadron en na twee politi-
onele acties nu in zo'n Piper kratje aan z'n einde moest
komen.

Natuurlijk was het een opluchting voor hem toen mon-
teurs bij hun onderzoek een nest van vijf jonge katten in
de staart aantroffen, maar je begrijpt zelf wel, beesten,
dat zulks niet langer getolereerd zal worden.

Een Piper Gub is geen kraaminrichting. Ook niet voor
katten.

Gegadigden voor een plaats als

TWEDE INVLEGIER

worden verzocht zich met beschrijving
van levensloop en vliegervaring te
richten tot de Afd. Personeelzaken
der N. V. Verenigde Nederlandse
Vliegtuigfabrieken Fokker i. o.

Papaverweg 31 — 33, A'dam — N.

Sporttoernooi op Andir

Van Zondag 22 tot Vrijdag 27 Mei wordt op Andir en in Bandoeng een sporttoernooi gehouden ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan van de Militaire Luchtvaart. Hieronder laten wij een overzicht volgen van de belangrijkste bepalingen van dit toernooi.

SPORTEN

- | | | |
|---------------|------------------|--|
| a. Voetbal | (2 maal 35 min.) | } Afvalstelsysteem; door elke groep één team uit te brengen. |
| b. Hockey | (2 maal 30 min.) | |
| c. Waterpolo | (2 maal 7½ min.) | |
| d. Athletiek: | | |

Hoogspringen

Verspringen

Kogelstoten

Speerwerpen

Discuswerpen

Twee deelnemers per groep; beste prestatie van drie pogingen.

100 m. hardlopen: Op tijd, in twee ploegen van 4; twee deelnemers per groep.

4 maal 100 m. estafette; 1 ploeg per groep

- e. Tennenissen: 4 singles Afvalstelsysteem; best of 15 games
2 singles max. Vijf deelnemers per groep.

- f. Zwemmen 100 m. vrije slag } Op tijd in twee ploegen
100 m. rugslag } van 4. Vijf deelnemers
100 m. schoolslag } per groep.

3 maal 50 m. wisselslag estafette (rug-school-vrij)

5 maal 50 m. vrije slag estafette

GROEPEN

De vier deelnemende groepen zijn:

- | | | |
|------------------------|---|----------------------------|
| I. Lucioja | — | Groep leider Lt. van Thiel |
| II. Lucosu | — | " Kapt. Deibel |
| III. OCo (KD en Andir) | — | " Kapt. Anemaet |
| IV. H.K. en IBOING | — | " Maj. Maurenbrecher |

Elke groep mag in totaal uit niet meer dan dertig deelnemers bestaan.

PUNTENTELING

Voetbal, hockey en waterpolo.

Naar gelang de eindvolgorde, welke door de teams wordt bereikt, krijgt iedere groep voor elk sportnummer een aantal punten en wel

nr. 1: 50 punten

nr. 2: 40 "

nr. 3: 30 "

nr. 4: 20 "

Verder wordt in de eindstand het doelgemiddelde van elke ploeg berekend door het aantal doelpunten „tegen“ te delen op het aantal „voor“. Thans wordt de volgorde van dit doelgemiddelde bepaald en wordt aan de nummers 1 tot en met 4 resp. toegekend: 35, 30, 25 en 20 punten. Het totaal van de behaalde punten in elk nummer telt voor de bepaling van het nummer in het eindklassement. Bij gelijk spel wordt voor voetbal en hockey 2 maal 7½ minuut verlengd, voor waterpolo 2 maal 1½ minuut. Is dan nog geen beslissing gevallen, dan zal deze voor voetballen worden bepaald door het nemen van strafschoppen door de vijf voorhoedespelers; bij hockey door doelschieten, eveneens door de vijf voorhoedespelers; bij waterpolo door doelschieten door de drie voorhoedespelers.

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

ATHLETIEK

Voor de nummers hoogspringen en verspringen, kogelstoten, speerwerpen en discuswerpen krijgt elke deelnemer (er zijn er totaal 8) voor elk sportnummer naar gelang zijn beste prestatie in drie pogingen een volgorde nummer van 1 tot en met 8. De nummers 1 tot en met 8 krijgen een aantal punten van 8 tot en met 1.

Voor het nummer 100 m. hardlopen krijgen de deelnemers hun volgorde nummer naar gelang de gemaakte tijden. Ook hierbij krijgen de nummers 1 tot en met 8 een aantal punten van 8 tot en met 1.

Bij 4 maal 100 m. estafette krijgen de nummers 1 tot en met 4 resp. 15, 11, 7 en 3 punten.

TENNISSEN

Als bij voetbal, hockey en waterpolo krijgen de nummers 1 tot en met 4 resp. 50, 40, 30 en 20 punten. Naar gelang het aantal in de eindstand behaalde games (voor) wordt wederom een volgorde bepaald en krijgen de nummers 1 tot en met 4 resp. 35, 30, 25 en 20 punten. Bij gelijke stand in een match, beslist het hoogste aantal gescoorde games in die match.

ZWEMMEN

Voor de nummers 100 m. vrije slag, 100 m. rugslag en 100 m. schoolslag krijgen de deelnemers naar gelang de gemaakte tijd een volgorde nummer van 1 tot en met 8, die resp. krijgen toegewezen 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 punten. Voor de beide estafette nummers krijgen de nummers 1 tot en met 4 resp. toegewezen 25, 20, 15 en 10 punten.

PRIJZEN

De hoofdprijs is natuurlijk de M.L.-wisselbeker, die thans nog in het bezit is van Lucosu en ook dit jaar weer bestemd is voor nummer 1 in het eindklassement.

Alle spelers van de winnende voetbal, hockey en waterpolo-ploegen krijgen persoonlijk een medaille. De eerste prijswinnaars bij de vier tennissingles krijgen elk een lauwtak. De double-spelers krijgen ieder een medaille. Voor de eerste prijswinnaars bij de atletiek zijn lauwtakken beschikbaar gesteld, behalve voor de estafette: daar worden vier medailles voor uitgereikt. Ook bij zwemmen zijn voor de persoonlijke nummers lauwtakken als prijs, bij de estafetten medailles.

De organisatoren van het toernooi tekenen hier nog bij aan, dat, als van de Deviezenraad toestemming wordt verkregen, ook voor alle nummers een tweede prijs beschikbaar zal worden gesteld. Het is echter goed, hier niet op te rekenen.