

1 JULI 1949



H. V. K. GAST VAN DE M.L.

De Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, Zijne Excellentie A. H. J. Lovink, heeft op Zaterdag, 18 Juni, als gast van de Militaire Luchtvaart, de vliegbases Kali Djati en Andir bezocht. De H. V. K. werd vergezeld door de waarnemend legercommandant, generaal majoor Buurman van Vreeden, en door de commandant der Militaire Luchtvaart, generaal majoor Van der Eem. Het gezelschap reisde in de Mitchell B-25 van de waarnemend legercommandant.

Voor nadere bijzonderheden verwijzen wij naar pagina 4.

HERDENKING 35 JAAR ML.

Van 27 Juni tot en met 4 Juli worden op de vliegbasis Andir de feestelijkheden t.g.v. het 35-jarig jubileum van de M.L., welke na het overlijden van Generaal Spoor werden opgeschort, voortgezet.

De luchtvaarttentoonstelling werd op 29 Juni officieel geopend. De officiële herdenking van de oprichtingsdatum der M.L. bij het Monument van de gevallen Kameraden vindt plaats op 2 Juli, waarbij door de C.M.L. een herdenkingsrede wordt uitgesproken, terwijl Zondag, 3 Juli de dag is van de vliegemonstraties.

Wij komen in het Augustusnummer op deze dagen terug.

MENSEN EN FUNCTIES.

Majoor vlieger R. Hofstede werd per 15 Juni eervol ontheven van de functie van Stafofficier Administratieve Zaken en op dezelfde datum benoemd tot Stafofficier Technische Zaken, welke functie was waargenomen door kapitein vlieger waarnemer P. van Buuren. Kapitein van Buuren werd belast met de functie van Assistent S.O.T.

Na eervol te zijn ontheven van de functie van Hoofd Administratieve Organisatie, werd majoor vlieger waarnemer G. H. Gijbels per 11 Juni tot Staf Officier Administratieve Zaken benoemd. Met de waarneming van de functie van Hoofd Administratieve Organisatie werd belast kapitein vlieger waarnemer L. Gosma.

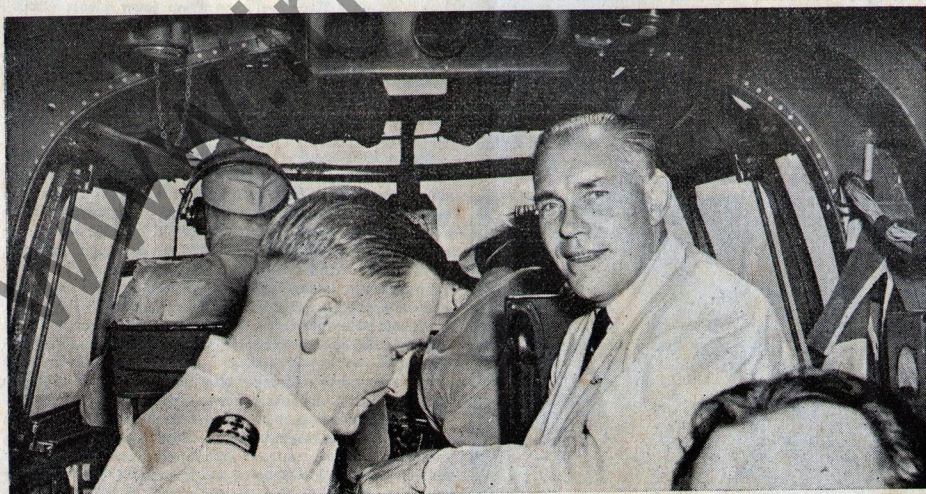
Majoor G. H. Theunissen werd per 30 Mei eervol ontheven van de functie van Commandant van Andir. Als zodanig werd aangewezen kapitein vlieger waarnemer J. P. Welter.

Majoor Ir. C. W. A. Oyens keerde uit Nederland terug en neemt binnenkort de functie van Chef Vliegtechnische Dienst over van kapitein W. A. Rietbergen, die met de waarneming van deze functie was belast. Kapitein Rietbergen wordt als „Toegevoegd Officier” ter beschikking gesteld van de C. Vl. T. D.

Majoor vlieger waarnemer W. M. van den Bosch werd eervol ontheven van de waarneming van het commando over 6 V.B. Semarang. Tot Commandant 6 V.B. werd benoemd kapitein E. J. van Kappen.

Tot Chef Meteo Dienst werd benoemd de 1ste luitenant T. B. de Ridder. Luitenant H. M. Galama vertrok naar Nederland voor demobilisatie.

De 1ste luitenant vlieger waarnemer H. A. A. Pijl werd tot Adjudant van de C.M.L. benoemd.



De H.V.K. en de Wnd. Legercommandant in de cockpit van de B-25, die hen naar Kali Djati en Andir bracht.

Batoewer
Luchtwaf

Herinneringen

aan GENERAAL SPOOR

door

1ste Lt. vlg. wnr. K. MERKELBACH

Het ligt allerminst in mijn bedoeling, te proberen wijlen de Generaal Spoor te schetsen als Generaal of als Legeraanvoerder, deze gedachte is verre van mij, want dat zullen de geschiedschrijvers ongetwijfeld beter kunnen doen, maar ik zal trachten U iets te vertellen omtrent mijn persoonlijke ervaringen, opgedaan tijdens de periode waarin ik als adjudant van Generaal Spoor mocht optreden. Een periode, welke niet alleen leerzaam en rijk was aan ervaringen, maar bovenal een periode, waarin ik Generaal Spoor mocht meemaken als mens, een mens met zulke hoogstaande principes, kwaliteiten en eigenschappen, dat deze periode eigenlijk werd, niet tot een diensttijd met een verhouding van meerdere tot mindere — van generaal tot kapitein — doch meer werd, — een samenwerking — en ik zou haast willen zeggen, een samenwerking tussen vader en zoon.

Ik moet dan beginnen met uit te leggen hoe het kwam dat de Legercommandant een ML-man en zelfs een vlieger tot adjudant had in de jaren '46, '47 en begin 1948. Toen Generaal Spoor eind Januari 1946 het Legercommando overnam, behoorde tot de inventaris, niet alleen het leger, een huis, wat auto's en een berg moeilijkheden, maar ook een vliegtuig plus bemanning, bestaande uit een vlieger, een monteur en een telegrafist, welke reeds in 1945 in Australië ter beschikking van de toenmalige Legercommandant Generaal Van Oyen gesteld waren. Aangezien ik de vlieger was en verder geen vaste indeling bij een squadron had werd ook ik stilzwijgend als inventarisstuk overgenomen. Aanvankelijk had generaal Spoor reeds een adjudant, nl. de kapitein Tahya, doch deze begon zich vrij spoedig, na daartoe aangezocht te zijn en toestemming verkregen te hebben van de Generaal, op politiek terrein te bewegen, waardoor een behoefte ontstond aan een persoon, die verschillende lopende zaken zou kunnen afdoen tijdens afwezigheid van de Kapitein-Adjudant. Begin Maart werd een grote oriëntatie-vlucht gemaakt naar Borneo, Makassar, Menado en Bali, welke zo gunstig verliep, dat de Generaal er de smaak van beet kreeg, toen zoveel mogelijk per vlieg-



Generaal Spoor in zijn Mitchell B-25.

tuig op inspectiereis wilde en een grote belangstelling aan de dag begon te leggen voor alles wat vloog. Natuurlijk was Generaal Spoor niet totaal onbekend met het vliegwezen. Hij had tijdens de oorlog, de Japanse bezetting van Ned.-Indië in Australië vertoeft en daar meermalen, weliswaar als buitenstaander, contact gehad met de Militaire Luchtvaart, maar zijn werkzaamheden als Directeur NEFIS boden hem geen gelegenheid de moeilijkheden waarmee de ML te kampen had grondig te leren kennen.

Toen in April 1946 de Malino-conferentie een aanvang nam en de Kapitein Tahya uitgenodigd werd deze conferentie bij te wonen als vertegenwoordiger van een speciale bevolkingsgroep, werd tijdens het avondeten even tussen neus en lippen gezegd: „Ja, ga jij maar naar Malino, dan gaat Kees wel „even“ op jouw plaats zitten”. Eerst had ik daar natuurlijk niet van terug, daar ik nog nooit een bureau-job had gehad en het nu uit was met het gemakkelijke en fijne leven als vlieger sadja maar ik moest er toch aan geloven en zo gebeurde het dan dat een ML-er „even“ als adjudant van de Legercommandant ging optreden. Dit „even“ werd echter langer dan twee jaar.

Medio 1946 begon voor mij dus het echte adjutantsleven. Eenvoudig was dit niet; er waren geen richtlijnen, de toestanden waren zodanig dat veel geïmproviseerd moest worden, het gehele leger werd georganiseerd, alles werd op een nieuwe leest geschoeid en dat terwijl de pellopers door de straten van Batavia liepen, mannen, vrouwen en kinderen in zorg-barende toestand nog in interneringskampen verbleven en de Engelse bezetting een vrij twijfelachtige bescherming bood.

U kunt zich wel voorstellen dat juist toen zeer veel van de Generaal geëist werd en het is dan ook in die periode geweest, dat ik voor het eerst getroffen werd door de rust en de beheersing welke van hem uitging, ook in de moeilijkste omstandigheden. Hij had ten allen tijde een vriendelijk woord of een aanmoediging, hij was zich een ieders aanwezigheid bewust, uitte zijn waardering, ongeacht persoon, rang of stand, maar wist op zijn tijd ook iemand, ongeacht wie, er ongenadig van langs te

De Generaal legt in de operationsroom op het vliegveld Valkenburg een persverklaring af.



geven. De eerste keer dat zich zo iets voor had gedaan was ik nogal wat huiverig om mij in de nabijheid van de Generaal te wagen, maar al spoedig bleek mij dat er niets te duchten viel, want ook hierin betoonde hij zich een groot mens. Zodra de persoon in kwestie zijn portie beet had was de zaak afgedaan, scheen Generaal Spoor het incident vergeten te zijn en zo kon het dan gebeuren, dat iemand, die vijf minuten geleden nog een schrobbering in ontvangst had genomen nu een pluimpje kon opstrijken en het onderhoud werd normaal voortgezet.

De Generaal Spoor ging graag op inspectie-reis, dat gaf hem de gelegenheid eens van zijn stoel weg te komen, zei hij altijd en bij voorkeur ging hij dan op weekeinden of feestdagen, want dat hield het werk niet zo op. De commandanten van de te inspecteren onderdelen hadden dan ook meer tijd voor hem beschikbaar. Het was altijd een genot om een rondgang langs de troep in het veld te maken en de reacties van de militairen te horen en te zien als zij hun Generaal daar maar zo doodgewoon, in een groen uniform, uit een jeep of pantserwagen zagen kruipen en recht op de keuken of het hospitaal aan zagen stevenen om eens uit te vissen hoe het met de verzorging van zijn mannen aan de demarkatie-lijn wel stond. Na een praatje met verschillende militairen, wat onveranderlijk eindigde met een grap, waarbij zich zijn ongelofelijk gevoel voor humor weer openbaarde, verdween de Generaal weer in de jeep, verbaasd en ongelovig, meestal met open mond, nagestaard door alle daar aanwezige militairen. Tijdens deze inspectie-reizen werd Generaal Spoor zo ontzettend veel gefotografeerd, dat het wel leek alsof iedereen in Nederland zijn kiektoestel ter beschikking van de militairen overzee had gesteld. Iedere KL-er was gewapend met een kiekkast.....

Het was in de tijd dat hier op Java de beroemde Highway sigaret reeds „veroverd” was, terwijl op Sumatra en de andere buitengewesten nog lustig Players gedampt werden, dat een soldaat in de buurt van Padang klaagde over zo weinig ontspanning. Ze hadden maar 3 X per week bioscoop en eens in de veertien dagen een cabaret-voorstelling. Daarbij kregen ze maar 50 Players per week plus 300 per maand en of de Generaal dat nou eigenlijk ook niet een beetje te weinig vond. Hierop vroeg Generaal Spoor waar de vragers in Nederland woonden en welke ontspanningsmogelijkheden daar waren. „Nou Generaal”, luidde het antwoord, „ik kom uit....., maar daar hebben we helemaal geen bioscoop”. „Dat is dan jammer joh”, antwoordde de Generaal, „dan moet je hier maar veel naar de bioscoop gaan, want als je terug bent zul je er de kans niet meer voor hebben en steek maar eens op”. Hierbij presenteerde de Generaal hem zijn koker gevuld met de op Java ingevoerde ration-sigaretten „Highway”. Een lekkere Amerikaan verwachtend greep de militair in kwestie gretig naar de hem geboden sigaret, het merk ontdekkend betrok zijn gezicht, maar onder grote hilariteit dwongen zijn kameraden hem de Highway op te steken.

Een andere knaap ontving net post toen de Generaal de barak op kwam. Een 25-tal brieven lagen op zijn tafel,

waarop de Generaal vroeg of dit zijn dagelijks quantum was en of het zo wel uit te houden was. „Nou Generaal”, antwoordde deze OVW-er, „het is eigenlijk maar niks gedaan”. Nou heb ik 30 brieven geschreven en krijg er maar 25 terug. Die postverbinding is maar slecht, de andere vijf hebben ze zeker weggemaakt of ze zitten ze bij de post-rijen zelf te lezen”. Later bleek dat deze jongeman het brieven schrijven min of meer op de manier van strafregels schrijven uitvoerde, nl. aan een grote tafel met tien vellen schrijfpapier voor zich en op ieder vel onder de aanhef: Beste Dientje, Beste Hilda of Beste Betje, schreef: Ik maak het goed, ik maak het goed, ik maak het goed enz., dan: Hoe gaat het met jou, hoe gaat het met jou, hoe gaat het met jou, enz.

Op een inspectie-tocht zag de Generaal alles en ging bij voorkeur daar naar toe waar men hem niet verwachtte en waar zijn komst niet aangekondigd was of wel zo kort van te voren, dat aan op orde brengen niet te denken viel.

Tijdens de verschillende vluchten in de jaren 1946 en



*Geén vermoedheid na een recordvlucht
Batavia-Amsterdam per B-25.*

1947 fungeerde de Generaal dikwijls als tweede bestuurder en op langere trajecten nam hij altijd graag het werk van „George” over. Dit leverde geen enkele moeilijkheid op zolang er maar wat remous was en concentratie nodig was om de kist recht te houden, doch zodra was het rustig weer en vloog de kist haast als vanzelf dan verslapt de aandacht, een of ander politiek dan wel militair probleem werd uitgedacht of tot een oplossing gebracht, zodat het toetstel over ging hangen en een min of meer krachtige rechtzetting nodig was om de aandacht er weer bij te halen.

Vele vluchten heb ik met de Generaal gemaakt, zowel binnen als buiten de Archipel; waarbij vluchten naar Nederland toen hij met spoed opgeroepen werd door de Nederlandse Regering. Het getuigde wel van een groot vertrouwen in de Militaire Luchtvaart dat hij beide vluchten naar Nederland door een B-25 liet uitvoeren, hoewel hele Skymasters te zijner beschikking werden gesteld. Nee, hij moest en zou met een militair toetstel in anderhalve dag in Nederland zijn en toen het gelukt was en men hem op Valkenburg feliciteerde lachte hij trots en zei: „Och, dit is ook te verwachten van MLJN luchtvaart”. Op de vraag van H.M. Koningin Wilhelmina of hij de terugreis wat kalmer aan zou willen doen antwoordde hij bevestigend en liet er op volgen: „Misschien wel in drie dagen”.

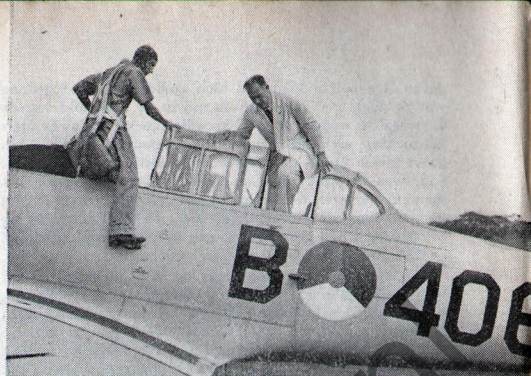
Ook voor de Militaire Luchtvaart is het overlijden van Generaal Spoor een groot verlies, want niet alleen dat hij ontvankelijk was voor luchtvaart-ideeën, hij streefde ook naar een eenheid in de luchtvaart, nl. de verwezenlijking van de Rijksluchtvaart als component van de Weermacht naast het Rijksleger en de Marine. Van primair belang vond hij echter, dat de man militair was of werd, alvorens later een gespecialiseerde opleiding te kunnen ontvangen.

De levenswijze van Generaal Spoor was een zeer sobere en bestond voornamelijk uit veel en hard werken.
(Vervolg op pag. 7).

De H. V. K. was gast van de Militaire Luchtvaart

Het was een bijzondere eer voor de Militaire Luchtvaart, Zaterdag, 18 Juni te mogen optreden als gastvrouw van de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon in Indonesië, Zijne Excellentie A. H. J. Lovink en de waarnemend legercommandant, generaal majoor D. C. Buurman van Vreedem. Samen met de commandant der Militaire Luchtvaart, generaal majoor C. W. van der Eem, vlogen de hoge gasten per B-25 naar Kali Djati en Andir.

Het eerste bezoek op de basis Kali Djati gold de Centrale Vliegsschool. De H. V. K. liet zijn ogen glijden over de Piper Cubs, de gele Wacketts en Harvards en zag de leerling-vliegers starten en rondcirkelen boven de beboste heuvels rond het vliegveld; hij stelde tientallen vragen en maakte gretig van de gelegenheid gebruik in een Harvard plaats te nemen, achter de rug van kapitein vlieger Anemaet, die hem 20 minuten lang „sight seeing Kali Djati” gaf. Ook andere opleidings-scholen zagen de forse gestalten van de H. V. K. verschijnen. We zagen Zijne Excellentie intensief luisteren naar een explicatie van sergeant majoor Stokvis over de link-trainer en hij zag het vliegveld aan de muur. De Hoge Vertegenwoordiger had veel instructeurs op deze dag. Zijn belangstelling was tot en met de laatste uitzetting ongeveinsd. Zijn stevige handdruk, zijn recht iemand in de ogen kijken, zijn opgewekte en prettige manier van vragen stellen, maakten dat ieder die met hem in aanraking kwam zich direct op zijn gemak voelde; dat men het prettig vond hem antwoord te geven op zijn vele vragen, die soms zo werden gesteld, dat je op een enkel voorhoofd zweetdruppels zag verschijnen bij het tevreden stellen van zijn weetgierigheid. Hij bezocht zelfs het zwembad van de basis, vroeg aan de bruin-verbrande



De H.V.K. en kapitein vlieger Anemaet verlaten de Harvard, waarin zij boven de omgeving van Kali Djati vlogen.

badmeester hoe hij aan dat heldere water kwam en luis-terde met een aandachtige trek op zijn gezicht naar de uitleg, die volgde.

Bij zijn afscheid van het opleidingscentrum Kali Djati, na het inspecteren van de crewacht, schudde hij majoor Cox en ritmeester Rab de hand en zei: „Uw mannen hebben hier iets heel moois opgebouwd. Wilt U ze dat uit mijn naam zeggen?”

Om tien uur schroefde de Mitchell zich in de richting van Andir.

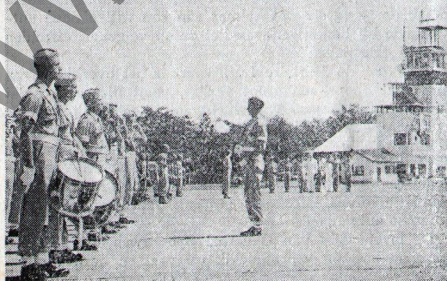
Vier glimmende Mustang jagers van het 120ste Squadron waren aan weerszijden naast het toestel komen vliegen, vleugel aan vleugel, en over de heuvels gleden de vijf schaduwen, een perfecte formatie.

Een kwartier later gleden deze schaduwen over Andir, waar een aantal autoriteiten, een erecompagnie en een militaire kapel zich opmaakten de eregasten te verwelkomen.

Het was op Andir (behalve de ongedwongen gesprek-toon) ook weer de scherpe belangstelling voor uiteenlopende technische zaken, die de indruk wekte, dat de vliegerij een grote bekoring uitoefent op de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon. Na meer dan anderhalf uur rondwandelen in de werkplaatsen van de Vliegtech-nische Dienst (waar de pas uit Nederland teruggekeerde majoor Oyens als rondleider fungeerde) en na een langdurig bezoek aan de Vliegmedische Dienst (waar dr. Ensing van de Hoge Vertegenwoordiger te horen kreeg dat hij zich bij hem nooit zou laten keuren, vanwege de onfeilbaarheid der medische apparatuur), verfriste in de officiersmess ijskoud bier vele, zeer dorstige kelen.

De Hoge Vertegenwoordiger vertelde, dat dit niet zijn eerste bezoek was aan Andir en Kali Djati. In 1932 had hij als artillerie-officier met de lt. Onincox boven Bandung gevlogen en later met de toenmalige kapitein Van Haselen Kali Djati bezocht.

Om twee uur landde de Mitchell weer op Kemajoran. De Hoge Vertegenwoordiger sprak tot generaal Van der Eem hartelijke woorden van waardering voor hetgeen de M.L. in enkele jaren tijds met geringe hulpmiddelen opbouwde op Andir en Kali Djati. Hij voegde er aan toe: „Ik waardeer dit niet alleen als Hoge Vertegenwoordiger, maar ook als kapitein der artillerie!”



Boven: De H.V.K. tijdens zijn bezoek aan de Centrale Vliegsschool te Kali Djati.

Onder: Vóór het vertrek van Andir speelde de Drumband van de 7 December Divisie het Wilhelmus.

VERZEKERING TEGEN VLIEGRISICO

Weet U, K. L.-militair, dat U verplicht bent U zelf tegen het risico van ongevallen op luchttreinen te verzekeren?

En weet U, dat Uw regering U geheel gratis verzekert?

Waarschijnlijk wist U het al, maar het is goed er op deze plaats nog even melding van te maken. Juist op deze plaats, want wie vliegt er meer dan de M.L.-man en daaronder schuilen toch vele K.L.-ers.

De verzekering geldt weliswaar niet in alle gevallen voor hen in het genot van brevet- of vliegtoelagen, maar daarnaast vliegt toch nog menig K.L.-er als passagier mede en hij kan en moet van deze kosteloze verzekering profiteren.

Wilt U er meer van weten? Vervoecht U zich bij de C. M. V. functionaris van Uw standplaats. Hij kan U alle gewenste inlichtingen geven, want de gehele uitvoering terzake ligt in handen van C. M. V.

Reeds kunnen wij U mededelen, dat alle formaliteiten, die van U worden verlangd, bestaan uit het plaatsen van een handtekening op een verzekerings-formulier. Dit formulier wordt U bij het boeken van Uw vluchtpassage door de C. M. V.-functionaris ter tekening voorgelegd.

Het voorafgaande betreft, zoals U wel begrepen zult hebben, de passagiers op de normale C. M. V.- en/of K. L.-luchtlijnen, waarbij dus passage geboekt wordt op de C. M. V.-kantoren, verspreid over de gehele archipel!

Daarnaast vliegen uiteraard nog vele M. L.-ers, behorende tot de K. L., voor speciale M. L.-doeleinden, als

passagier mede op Austers, Pipercubs, 2-zits P. 51 e.d. toestellen.

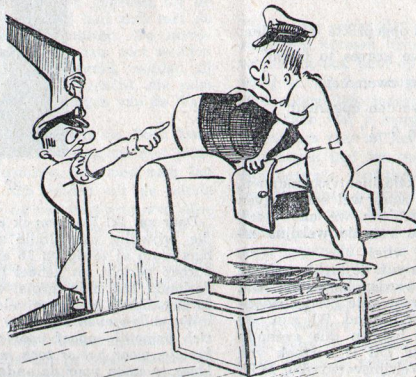
Waar deze vluchten dikwijls op zeer korte termijn worden bevolen en uitgevoerd, zal de gang naar de C.M.V.-Officier door tijdgebrek niet altijd mogelijk zijn. Aangezien ook deze passagiers gelegenheid moet worden gegeven zich te verzekeren zullen de Commandanten van M.L.-vliegbases voorzien worden van een aantal verzekerings-formulieren. Voor de rest zorgt wederom C. M. V., waarheen het getekende formulier dan wordt gebracht.

Op deze manier hopen wij ieder K.L.-er, die, om redenen van dienst, een vlucht maakt, te bereiken, teneinde hem te verzekeren.

En laat ons tenslotte nog mogen opmerken, dat het bovenstaande niet werd geschreven, omdat wij van oordeel zijn, dat het vliegen bijzondere risico's medebrengt. Verre van dat, de vliegerij wordt met de dag veiliger, de statistieken der ongevallen bewijzen het. Maar U verzekert zich toch ook tegen brand of inbraak? En hier zorgt Uw regering er voor, en kosteloos nog wel, dat U gedekt bent tegen een ongeval, dat altijd en ook bij andere vervoersmiddelen, kan plaats vinden.

En hoewel wij uiteraard ieders principieel bezwaren dienen te eerbiedigen (van deze categorie reizigers zal een verklaring op dit stuk worden geëist), wijzen wij U met nadruk op de noodzakelijkheid, dat

„IEDERE K. L.-MILITAIR OP DIENSTVLUCHT VERZEKERD DE LUCHT INGAAT”.



„Is U al verzekerd?”

GENERAAL BERENSCHOT-FONDS HERLEEFT

Kameraadschap en saamhorigheidsgevoel in de practijk.

In vergevorderd stadium zijn momenteel de voorbereidingen om nieuw leven te blazen in een stichting, welke ruim zeven jaar geleden in de Militaire Luchtvaart werd opgericht en door oorlogsomstandigheden nimmer tot grote bloei heeft kunnen komen. Het betreft hier het „Generaal Berenschot” fonds, dat op 16 Februari 1942 werd opgericht door generaal-majoor L. H. van Oyen en kapitein J. C. J. van Boxtel, met als doelstelling:

„Het verlenen van tijdelijke steun in bijzondere gevallen aan:

- a. nagelaten betrekkingen van personeel der Militaire Luchtvaart, dat ten gevolge van vliegongevallen het leven verloor, c.q. als vermist wordt beschouwd,
- b. personeel der Militaire Luchtvaart, dat ten gevolge van bij vliegongevallen bekomen verwondingen moest worden afgekeurd.

Binnenkort zal een nieuwe Raad van Beheer worden bijeengeroepen voor een eerste vergadering en van dat moment zal een waardig, vooroorlogs initiatief door de huidige generatie worden overgenomen ter verdere uitbouw van destijds in statuten neergelegde fundamenten van liefdadigheid en onderlinge verantwoordelijkheidszin in de ML.

Dan zullen wij, ML-ers in alle rang en stand, van alle militaire afstamming (LSK, KNIL en KL) samen moeten

werken aan een hecht bouwwerk, dat een asyl wil zijn voor allen, die tijdelijk beschutting zoeken tegen de slagen van het noodlot.

Tegenwerping.

Wanneer men de herrijzenis van het „Generaal Berenschot” fonds beschouwt uit een oogpunt van liefdadigheid alleen, dan vloeit daaruit automatisch de tegenwerping voort, dat het een regeringszaak is om de belangen te behartigen van degenen, die ten gevolge van een militair vliegongeluk om het leven zijn gekomen. Het is een redelijke opvatting het Rijk aansprakelijk te stellen voor hen, die het leven veil hebben voor het Rijk. Redelijk, maar al te verstandelijk, te koel! Daarom spraken wij ook van verantwoordelijkheidszin, waar meer gevoel bij ter sprake komt.

Want wie het leven kent, weet, dat de molens van het administratieve apparaat degelijk, maar zeer stroef malen. Wie wel eens heeft moeten aankloppen bij het Rijk weet dat hulp in bepaalde gevallen stellig wordt verleend, maar dan toch naar zeer algemene maatstaven en niet dan na vele, tijdrovende voorbereidingen en onderzoeken. Het moet toch iedere bewuste ML-er een doorn in het oog zijn te weten, dat de nabestaanden van ge-

(Vervolg op pag. 20).

ZIJ KWAMEN VOOR ONS

Welzijnsofficieren op Indonesische vliegvelden

Ergens op een kast wat opgepriktte folio's:
„Morgenavond film: „Five graves to Cairo”.
„Iedere Woensdagmiddag zwemmen!”
„Er zal een zangkoor worden opgericht!”
„De cantine is open van 9—1”.

Om die aankondigingen heen enkele luchtvaartmannen, die kennis nemen, critiek leveren, soms wel eens zeggen „daar moeten we heen” of „daar doen we aan mee”. Publicaties, één der uiterlijkheden van de welzijnsverzorging.

Dat men de zorg voor het welzijn van de luchtvaartmannen ernstig neemt, zal door weinigen worden betwijfeld. Dat er evenwel omstandigheden zijn, waar vele goede bedoelingen op te pletter slaan is minder bekend. Wij zijn nog geen zelfstandige luchtmacht, wij hebben dus evenmin een zelfstandige welzijnsverzorging! Dit is oorzaak van menigerlei ongezouten critiek op Welzijnsverzorging M.L., die daar juist niet op z'n plaats is. Het feit dat alle wel-fare-uitgaven voor het lopende dienstjaar met 50% zijn besnoeid is een maatregel voor het gehele leger in Indonesië. De M.L. kan dit alleen maar betreuren, verder kan zij er niets aan doen.

Waar mogelijkheden zijn, worden die wel degelijk aangegrepen. Met beide handen. Met geestdrift en originaliteit. Met een bezielend doel voor ogen!

„Kijk”, vertelde kapitein Van der Horst, hoofd Welzijnszorg Legerluchtmacht Nederland in de moderne koffiekamer van de Rotterdamse Diergaarde, waar destijds de grote luchtstrijdkrachten-tentoonstelling werd gehouden, „kijk, het gaat niet om een pakje sigaretten en een film, maar om de geest, die door de Welzijnszorg in de luchtmacht wordt tevoorschijn geroepen. Een geest, die een einde moet maken aan het negativisme in de L. S. K., aan de dienstplicht met de nadruk op „plicht”, en niet op „dienst”. Door hun prestaties op deze tentoonstelling hebben mijn welzijns-mannen metterdaad aangetoond — opwindende inspanningen van korporaals en soldaten, die heel Rotterdam afleurden naar prijzen voor de verloting — dat zij deze geest dóór hebben en het is nu slechts zaak deze geest uit te dragen door alle formaties van de luchtmacht. De oprichting van het Van Weerden Poelman fonds, waarin het gehele personeel bijdraagt tot het bijeenbrengen van gelden ter ondersteuning van kameraden of hun betrekkingen, die op enigerlei wijze in moeilijkheden zijn geraakt, is ook al z'n bewijs van die geest. EN WIJ HEBBEN GROTE PLANNEN VOOR HET OPLEIDEN VAN GESPECIALISEERDE WELZIJNS-FUNCTIONARISSEN VOOR DE VLEGVELDEN VAN DE M. L. IN INDOESIË.”

Dat was 1947.

Nu in 1949 zegt kapitein Robertus, chef Welzijnsverzorging M. L.:

„Ik kwam kort na die tentoonstelling in Nederland om door persoonlijk contact het idee van getrainde welzijns-verzorgers sneller te verwezenlijken. Want was voor Nederland het tijdstip aangebroken om de welzijnszorg op ideale basis te schoeien, wij waren — en zijn — nog in het stadium, dat wel degelijk de sigaret en de film nog in de onmiddellijke belangstelling staan van de soldaat en dus van de Welzijnsverzorging. Er moesten mensen komen, die geschikt en getraind waren voor daadwerkelijke ontspanning en verzorging van de luchtvaartman in de tropen. Geen mensen „afgekeurd voor alle diensten, dus dan maar welzijnsverzorging”.

Generaal Aler, aan wie ik deze plannen voorlegde, was onmiddellijk geestdriftig bereid z'n medewerking te verlenen, ook waar het personeel betrof. Hij moest evenwel één voorwaarde stellen. De welzijnsfunctionarissen, die wij naar Indonesië zouden uitzenden moesten..... vrijwilligers zijn!



22 vrijwillige welzijnsverzorgers.

Daar zat ik! Hoe zou ik ooit 22 man bij elkaar krijgen, die vrijwillig naar Indië zouden gaan? Ik bracht mijn maximum al terug op 16 en later op 12 en er werd een oproep gericht tot geheel het L. S. K.-personeel in Nederland. Tot mijn grote verbazing meldden zich ruim 60 gegadigden, waarvan velen met H.B.S. en Gymnasium”.

We willen even stilstaan bij die groep van 60 man, die zich vrijwillig op gaf voor twee jaar tropendienst in een functie, waar het er toch in de eerste plaats op aan komt klaar te staan voor de ander, waar veel critiek en weinig dankbaarheid in te oogsten valt, een functie, die allerminst een bliksemsnelle carrière belooft..... Er bestaat dus nog wel een categorie, die bereid is naar voren te treden uit de geleerden van een volk, van een luchtmacht, wanneer een beroep wordt gedaan op het hart.

Zij kwamen uit alle onderdelen van de Nederlandse luchtmacht. Er was een troepensergeant bij, een meteoroloog, verscheidene recruten, maar zij wilden allen hun baantjes opgeven, omdat zij zich bij uitstek geroepen voelden tot het welfare-werk.

De leiding van de luchtmacht begreep, dat geestdrift en vrije wil, hoe onontbeerlijk ook, onvoldoende zijn om een man maar meteen tot volmaakt welzijnsverzorgers te bestemmen. Oorzaak van een gedegen selectie, waar alle zestig gegadigden aan onderworpen werden en waar als primaire eis werd gesteld: jongelui met uitgesproken sociaal en sportief voelende karaktereigenschappen.

Twee-en-twintig man werden geplaatst op een cursus, gevestigd op de vliegbasis Twente, met het doel de leerling in de kortst mogelijke tijd te vormen tot een zelfstandig en geschikt welzijnsverzorgers voor een tweede- of derde klas basis in Indonesië. Het werd een unieke cursus, de eerste, die ooit op deze wijze door Nederlandse militairen werd doorlopen. Zij kregen voorlichting omtrent Indonesië, zij leerden het beheer voeren over cantines, er waren lessen in 't Maleis, ook meer praktische oefeningen als het organiseren (op papier) van grote sporttoernooien, verder werd hun de kunst onderwezen de kameraden aan de studie te zetten en hen er aan te houden, zij werden opgeleid voor het schrijven van korte artikelen en aankondigingen, voor dienstcorrespondentie en dit alles moest in enkele weken worden verwerkt. Na de les werden excursies georganiseerd naar de zoutwinningen in Boekelo en het prachtige stadhuis van Enschede. Zij leerden autorijden en er werd geruime tijd besteed aan militaire vorming. Na de cursus werd practijk opgedaan in de A. M. V. J. van Utrecht en op vliegeesten, die destijds in Holland werden gehouden ter gelegenheid van het 35-jarig jubileum van de L. S. K. Uiteindelijk werden 20 man aangewezen voor uitzending naar de tropen. Afscheid werd genomen van een gastvrij Twente, waar men alle mogelijke medewerking had genoten van basiscommandant i.k.-kol. Van der Werff, zoals men door de gehele L. M. N. spontaan was geruggesteund en niet minder door het Departement van Overzeese Gebiedsdelen. En de grote belangstelling tijdens de opleiding van — behalve de gehele Luchtmacht — ook de Minister van Oorlog en generaal Kruls bewees wel, dat men in Nederland scherp zou blijven uitzien naar de uiteindelijke verrichtingen van deze stootgroep van de luchtmachtwelzijnsverzorging.

De resultaten van het werk in Indonesië zijn reeds nu

zeer bevredigend te noemen. Nog afgezien van de twee cabaretprogramma's die de L. S. K.'ers gaven aan boord van het troepenschip, dat hen vervoerde hebben deze jongelui op talrijke vliegbases een goede vooruitgang bewerkstelligd op 't gebied van ontspanning en ontwikkeling. Daar komt nog bij, dat zij onder de meest moeilijke omstandigheden aan het werk zijn geslagen. Twee weken na aankomst in Batavia werd het sein gegeven tot de tweede acties, zodat niemand meer tijd had zich met de nieuwe welzijnsfunctionarissen te bemoeien. De administratieve cursus, die hen was beloofd kon niet worden gehouden en, aldus onvoldoende voorbereid, werden zij ogenblikkelijk ingezet in een troepenluchtmacht, die juist die dagen extra uitzag naar de verrijchting van de Welzijnsverzorging.

Zij werden verspreid over vele bases in de Oost. Daar begonnen zij hun aantrekkelijk, maar daarom niet minder moeilijk werk. Maar zij trokken ook mee naar het grote rendez-vous Semarang. Zij rolden uit de eerste toestellen die parkeerden voor de verkeersstoren van Maguwo en wie zal ooit vergeten, dat enkele dagen na de landing onder die toren al een cantine was met limonade en Escort sigaretten. Wie eerste Kerstdag in Djocjakarta was kon de gehele stad afzoeken zonder enige feestelijkheid of seer te vinden, maar 's avonds op het vliegveld was er een versierde hangar, waar gratis limonade werd geschonken en Players sigaretten werden gerookt.

Het is niet uitsluitend de actie-tijd geweest, waarin de prille weldarmanen zich onderscheidden. Het was de moeilijke tijd daarna, dat vooral op de kortelings bezette velden keurig werk is verzet. Wij denken aan Maospati, waar de cantine werd voorraad met artikelen, die door de cantinebeheerders werden gekocht en aangevoerd uit de bewoonde wereld, die zo gruwelijk veraf leek, als je reed met een truck over de verraderlijk rustige wegen, die ieder ogenblik een oorlogstoneel konden worden.

Maar het zijn niet slechts de spectaculaire verrichtingen die er het bewijs van zijn, dat men vaak geschoten heeft met voornoemd initiatief. Vele bases buiten de actiegebieden Java en Sumatra waren wel — zeer wel — bij de overplaatsing van een dier welzijnsfunctionarissen naar haar Bureau Welfare. Want waar men deze mensen heeft geplaatst, hebben zij een onmiskenbaar certificaat afgegeven van volkomen zelfstandigheid en geschiktheid voor hun taak, wat wel duidelijk blijkt uit het uitblijven van enigerlei klacht over deze luchtvaartmannen.

Kort geleden hield de leider van deze groep, de 2e luitenant Nico Steyn, die mee naar Indonesië kwam een opinieonderzoek onder zijn jongens, waaruit verschillende belangwekkende meningen naar voren zijn gekomen: Als voornaamste klacht uitte de welzijnsfunctionarissen het al te groot optimisme, waarmee zij werden losgelaten op de specifieke moeilijkheden van de tropenluchtmacht. Vele instructeurs hadden de Indische welfare beleefd in een tijd, toen alles veel vlottter te regelen was, het characteren van een vliegtuig, het engageren van een gezelschap, het aanschaffen van benodigdheden. De tegenwoordige omstandigheden, vol van beperkende bepalingen op allerlei gebied hebben de groep een geheel ander inzicht gegeven op de Welzijnsverzorging van de M. L. en hen voor vele moeilijkheden geplaatst. Voorts bleek uit deze enquête de grote bevrediging van het welzijns-werk op kleine bases. Daar, waar de welzijnsfunctionarissen zelf de gehele ontspanning en ontwikkeling in handen heeft, waar hij de bibliotheek inricht, de film draait, de sport organiseert, de studie bevordert, daar heeft hij het naar zijn zin. De verantwoordelijkheid op de schouders van zo'n jong onderofficier — de leeftijd ligt alle om en nabij de 20 — is zeker niet gering op zo'n afgelegen veld, maar de genoegdoening is daaraan evenredig.

De mannen op de grote vliegvelden zijn meer specialist; of voor sport, of voor administratie enz.

Duidelijk bleek evenwel uit deze doorsnee van meningen de blijvende geestdrift, waarmee alle welzijnsfunctionarissen hun werkzaamheden verrichten. Zij zijn over het algemeen tevreden in de M. L. en enkelen hebben beroepsdienst aangevraagd. Wat ons betreft, wij behoren tevreden over hen te zijn, zowel als over de initiatiefnemers van deze uitzending, die zeer zeker hebben bijgedragen tot het veraangenamen van het verblijf van velen luchtvaartmannen in de Militaire Luchtvaart.

Herinneringen aan

GENERAAL SPOOR

(Vervolg van pag. 3)

Hij maakte werktijden, welke een normaal mens nog geen week zou kunnen volhouden, doch hij deed dit al jaren, totdat het ook hem op de fatale dag van 23 Mei te veel werd en hij het werk neer moest leggen. Kunt U het zich voorstellen: iedere dag, week in week uit, Zon- en feestdagen van 's morgens acht tot 's middags twee, van 's middags vier tot zes uur en na de avondboterham nog van negen uur tot twee uur in de ochtend. Dit waren zijn normale werktijden, nog buiten beschouwing gelaten de talloze conferenties, cocktailparties en toespraken welke hij moest bijwonen of houden. Cocktailparties verfoede hij, daar ging altijd zoveel tijd in, wat later weer ingehaald moest worden en hij bleef dan ook altijd zo kort mogelijk. Slechts bij zeer hoge uitzondering wanneer het absoluut niet anders kon, dronk hij jenever of bier, maar wel dronk hij op zijn tijd graag een goed glas sherry of port. Vooral in de October-maand van het jaar 1946, toen de Engelse bezetting naar „Old home” terug ging, waren de parties niet van de lucht. Iedere scheiden- de opperofficier hield een receptie. Dit werd zelfs zo veel dat het iedere avond van de week prijs was en er op vele avonden zelfs twee of drie recepties gehouden werden. Een waar feestijn voor Bahianen, doch een beproeving voor de Generaal Spoor.

Een andere bijzonderheid, welke ik even de moeite van het vermelden waard vind, was het ongelofelijk gemak waarmee Generaal Spoor sprak. Hij had de gave van het woord en slechts zelden had hij een te houden toespraak op papier gezet tot groot ongerief van journalisten en verslaggevers die nu het gesproken woord letterlijk moesten trachten over te nemen. Natuurlijk kostte iedere toespraak wel enige voorbereiding doch deze geschiedde tijdens de rit naar de plaats der plechtigheid. Ik moest dan in de auto een minuut of vijf mijn mond houden. Ter plaatse aangekomen, het ogenblik van spreken aangebroken trad Generaal Spoor naar voren en een prachtig woord werd gesproken. Werkelijk een woord met inhoud, iets waar men wat aan had en waar men met belangstelling naar kon luisteren. Alleen bij radio-uitzendingen moest de tekst op papier gezet worden teneinde de lengte en tijdsduur te kunnen bepalen.

Boekdelen vol zijn te schrijven over de korte periode waarin Generaal Spoor Legercommandant heeft mogen zijn en een bibliotheek vol is te schrijven over zijn leven. Hopelijk gebeurt dit nog eens.

De bedoeling van mij was alleen U in korte trekken het een en ander te vertellen omtrent de laatste levensjaren van een groot Generaal, een eminent Legeraanvoerder en een goed mens. Vele episoden zijn niet aangevoerd: de moeilijkheden bij de reorganisatie van het leger in 1946, de gevechten geleverd op politiek terrein, de beslissingen te nemen tijdens de politieke acties, de demobilisatie, het vervoer, de aankoop, het verschijnen en optreden van de Commissie van Goede Diensten enz. enz.; dit alles en nog veel meer zweefde mij voor de geest, toen ik op de betreurenswaardige nacht van 26 op 27 Mei de erewacht betrok bij mijn Generaal en tijdens de ter aarde bestelling op 28 Mei.

Vrijwillig zou hij zijn post nooit verlaten hebben. Hij bleef, om samen met anderen ervan te maken wat er van te maken was en te redden wat er te redden viel. Velen met mij betreuren het grote verlies dat ons leger geleden heeft, het is onverwacht geweest, het is snel gegaan, het heeft zo moeten zijn.

Generaal Spoor, REQUIESCAT IN PACE.



♦ Tijdens de introductie van de Air Estimates heeft Mr Henderson de „Secretary of State for Air”, in het Lagerhuis medegedeeld, dat de sterkte van Fighter Command's straaljagers zal worden verdubbeld, door het aantal vliegtuigen per squadron met twee te vermenigvuldigen en dat dit proces tegen het midden van het volgende jaar verwezenlijkt zal zijn. Verder zijn aanzienlijke bestellingen voor een twee-motorige straal-bommenwerper met een snelheid van bijna 500 mijl per uur geplaatst, alsmede voor een twee-motorige straal-nachtjager met een snelheid die nagenoeg overeenkomt met die van de in gebruik zijnde straal-jachtvliegtuigen.

♦ De sterkte van de R.A.F. bedraagt thans volgens Mr Henderson, 126.000 beroepspersoneel en 102.000 National Service men. Van het beroepspersoneel waren in 1939 slechts 20.000 in dienst, terwijl dit jaar van het totaal ongeveer 80.000 de dienst zullen verlaten. Deze toestand laat de R.A.F. voor de komende jaren met een geweldig personeelsprobleem, dat nog vergroot wordt door de onevenwichtige verhouding tussen de dienstvakken en het tekort aan ervaren personeel over het algemeen.

♦ Mr Henderson deelde voorts in het Lagerhuis nog mede dat vier van de 20 R. Aux. A. F. Squadrons zijn heruitgerust met straal-jachtvliegtuigen, vier zullen gedurende de volgende 12 maanden worden heruitgerust, terwijl 7 squadrons nog dit jaar enkele Vampires voor opleidingsdoeleinden zullen krijgen. Bovendien zullen nog drie University Air Squadrons worden geformeerd.

♦ Burgers tussen 18 en 30 jaar, zonder ervaring in militaire dienst, kunnen thans bij de vrijwillige reserve der R.A.F. worden ingelijfd, indien zij 110 uren praktijk hebben als vlieger, navigator of boordtelegrafist en aan de opleidingseisen voldoen. Gebrevetteerde vliegers, navigators en boordtelegrafisten worden tot 38 jaar, of in speciale gevallen tot 41 jaar, aangenomen voor een opleiding als luchtvarende.

♦ Tussen 4 Juni en 27 Augustus zullen 13 van de 26 Fighter Control Units, twee weken in een zomerkamp doorbrengen. Men verwacht dat 750 mannen en 1300 vrouwen hieraan zullen deelnemen. De kampen worden te Felixstowe (Suffolk), Middle Wallop (Hants) en Coltishall (Norfolk) gehouden.

♦ In Mei is het eerste Staff College voor Officieren van de Australische Luchtmacht geopend. Het opleidingsprogramma is op het R.A.F. model gebaseerd.

♦ U.S.A.F. technici nemen proeven met het gebruik van straalmotoren om grondmist van startbanen te verdrijven. Hiertoef zijn de jets op vrachtauto's langs de startbanen geplaatst. Indien deze proeven succes hebben, zullen deze motoren als aanvulling of vervanging van FIDO worden gebruikt.

♦ De „Tiger Moth” zal in de R.A.F.V.R. worden vervangen door de „Chipmunk”. In verband hiermede en aangezien de particuliere vliegclubs te arm zijn, is de productie van de Fairy „Primer” gestaakt.

♦ Een nieuw Engels vliegtuig is de Hawker P-1052 eenpersoons straaljager, ontwikkeld uit de P-1040, waarvan het toestel zich onderscheidt door de sterk pijlvormige vleugel.

♦ De bekende Gyrodyne helicopter van Fairey, welke

zich voorbereide op een aanval op het internationale 100 km circuit record, is op 17 April j.l. helaas vergelukt, waarbij de beide inzittenden werden gedood. Dit is het eerste helicopter-ongeluk in Engeland!

♦ „Saber” is de naam van de North-American F-86 straaljager, die thans ook in Canada in licentie wordt gebouwd.

♦ In Amerika werd door raketten wederom een nieuw hoogterecord bereikt. Gebruik werd gemaakt van een zg. „moeder-en-dochter” raket, bestaande uit een Duitse V-2 en een Amerikaanse „WAC Corporal”. Op 24 Februari j.l. verliet de Corporal onze gehele atmosfeer en bereikte een hoogte van 400 kilometer en een snelheid van 9000 km/h. De Corporal was in de neus van de V-2 ingebouwd en werd op grote hoogte gelanceerd. Dit geschiedde radiografisch vanaf de grond. De V-2 werd op ongeveer 36 km afstand van de startplaats gevonden, maar de Corporal is nog steeds niet gevonden. De behaalde prestaties werden op instrumenten opgenomen.

♦ De Britse BOAC heeft de vier door SAS (Scandinavian Airlines System) bestelde Boeing Stratocruisers overgenomen, nu de Avro Tudors van de luchtroutes moeten verdwijnen.

♦ Voor het eerst sedert 1938 zal dit jaar in Engeland wederom een King's Cup Race worden gehouden. Deze luchttrace voor kleine sportvliegtuigen heeft zich altijd in een grote belangstelling mogen verheugen en het besluit van de Royal Aero Club deze race opnieuw in te stellen wordt dan ook allerwegen van harte toegejuicht.

♦ Op 10 April j.l. koos opnieuw een Britse luchtbus voor het eerst het luchtruim, nl. de Armstrong Whitworth Apollo. Dit toestel is uitgerust met vier Mamba turbo-propellers en kan 45 passagiers vervoeren. Bestellingen zijn nog niet binnen, een 2e prototype is onder constructie. Intussen startte in Frankrijk het 2e prototype van de geweldige Cormoran voor zijn eerste vlucht. Zoals bekend stortte het eerste proto-type tijdens zijn proefvlucht neer.

♦ De luchtmacht van Israël, welke de laatste tijd nogal van zich doet spreken, is volgens berichten uit Amerikaanse bron uitgerust met ongeveer 50 jagers waaronder Spitfires en Messerschmitts 109. Behalve enkele Dakota's en Norsemen moeten bij de transport-luchtmacht ook een Skymaster en een Constellation in dienst zijn.

VLIEGTUIG OP HOL

Op het militaire vliegveld van Fort-Lewis (Washington) heeft een zonderling ongeval plaats gehad.

Een tweedekker van het leger begon zich voort te bewegen, toen de piloot, luitenant Winters, die de schroef had aangedraaid, zich nog buiten het toestel bevond. Het vliegtuig startte, waarbij korporaal Keiser, die in het toestel had plaats genomen, uit de cockpit werd geslingerd.

Het vliegtuig trok spoedig op en vloog gedurende twee uren boven Tacoma. Hierbij verrichtte het allerlei acrobatische toeren op een hoogte van meer dan duizend meter. Daarna verdween het en men denkt dat het, nadat de benzinevoorraad was opgebruikt, te pletter is gevlogen tegen een der dunbevolkte heuvels in de omstreken van Fort-Lewis of in een rivier is terechtgekomen.

DE LUCHTVAART IN NEDERLAND

BELANGRIJKE REDE VAN DR PLESMAN.

„Het moderne vliegtuig vliegt met een snelheid van vierhonderd kilometer per uur. We gaan naar de dubbele snelheid daarvan. Over zes, zeven, misschien vijf jaar vliegen we met snelheden van achthonderd kilometer per uur. Dat betekent een veel snellere verplaatsing, door vliegtuigen met straalvoortstuwing. Het betekent ook een stap vooruit in de luchtvaart”, aldus een der uitspraken van dr A. Plesman, president-directeur van de K.L.M. op een kortelings gehouden vergadering van het departement 's Gravenhage van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel.

„Na de periode van de verkeersvliegtuigen met straalvoortstuwing komen we in het tijdperk van de vlieg-machines, die voortbewogen worden door motoren die haar kracht ontleen aan de atoom-energie. Het schijnt n.l. dat men de atoom-energie heeft kunnen aanwenden voor de voortbeweging van vliegtuigen. Ik heb berichten, dat het lichaam, dat belast is met de „research” op het gebied der atoom-energie belangrijk op z'n programma vooruit schijnt te zijn. Het schijnt verder, dat vliegen met toestellen, voortbewogen door atoom-energie binnen acht of tien jaar mogelijk is. Dat betekent, dat iedere afstand zonder tussenlanding kan worden afgelegd. Het betekent ook, dat we naar twee tijdperken toegean, waarin het er alleen om zal gaan, of we aangenamen of onaangenamen gevolgen van de ontwikkeling der luchtvaart zullen meemaken”, zo zeide dr. Plesman verder.

„Men kan van mij wel zeggen, dat ik objectief tegenover de luchtvaart sta. Daarom kan men van mij wel aannemen, dat er een kans is, dat we in een periode komen, waarin we naar de vernietiging gaan.

„Dat zal geschieden, wanneer we niet mee groeien met de technische machten, die de mensheid zelf heeft opgewekt en die zij beslist niet kan beheersen. We moeten meegaan en door overleg tot een oplossing komen”.

REORGANISATIE

„Teneinde zich te doen bijstaan in een taak, die op de duur voor één man te zwaar bleek, kreeg Minister Schokking een tweetal staatssecretarissen als assistent, één bij Marine, één bij Oorlog”, aldus de Haagse Post van 14 Mei. „Het zal in luchtvaartkringen teleurstelling hebben gewekt, dat dit tweetal geen drielst is geworden en de behartiging der specifieke luchtmachtaangelegenheden niet aan een afzonderlijke staatssecretaris werd toevertrouwd. Ook hier zullen praktische overwegingen, ontleend aan de nog bescheiden omvang van onze luchtmacht en het feit, dat twee staatssecretarissen bij een ministerie wat te veel van het goede werd gevonden, de doorslag hebben gegeven. We zijn er overigens van overtuigd, dat de nieuwe staatssecretaris van Oorlog, Mr Fockema Andeare, aan de belangen van de luchtmacht evenveel aandacht zal schenken als aan die van de landmacht.

De term „luchtmacht” gebruiken wij hier feitelijk ten onrechte, want de officiële benaming luidt nog steeds *le g e r*-luchtmacht, waarnaast dan de Marine-luchtdienst staat, terwijl in Indonesië buitendien nog de luchtstrijdkrachten van het KNIL aanwezig zijn. De lang gekoesterde wens van onze strijders der derde dimensie zich Koninklijke Luchtmacht te mogen noemen en volledige als derde krijgsmachtonderdeel te worden erkend, is tot dusver afgesprongen op het formele bezwaar, dat de Grondwet slechts een zee- en een landmacht kent. Het wil ons voorkomen, dat men op andere en belangrijker punten minder formalistisch is geweest. Dat de luchtmacht zich niettemin steeds weer emancipeert, blijkt me-

de uit de wijziging, die zich — gelijktijdig met de benoeming der beide staatssecretarissen — heeft voltrokken in de militaire defensieleiding te land en in de lucht. Terwijl men de wijziging in de politieke leiding mag beschouwen als een compromis op praktische gronden tussen het bestaande en het theoretische beste, is op militair terrein een radicale oplossing gekozen.....

Met ingang van 1 Mei j.l. werd een reorganisatie doorgevoerd van de hogere leiding der Koninklijke Landmacht met inbegrip van de Legerluchtmacht, waarbij de Chef van de Generale Staf en de Chef van de Luchtmachtstaf, ieder in zijn ressort, de hoogste bevelsbevoegdheid werd toegekend. De beide andere vorengenoemde functionarissen traden onder hun bevelen en kregen derhalve twee chefs, één voor wat betreft de materiële en personele verzorging van de grondstrijdkrachten en één voor wat betreft de luchtstrijdkrachten. In verband met de uitgebreide werkzaamheden van de Ch. G. S. die tevens voorzitter is van het door de drie Nederlandse stafchefs (Generale — d.i. legerstaf, Luchtmachtstaf en marinestaf), gevormde comité, dat de militair technische coördinatie van de drie krijgsmachtonderdelen verzorgt en door hem wordt vertegenwoordigd in het Chiefs van Staven comité der Westelijke Unie, is hij vrijgemaakt van de rechtstreekse leiding van de Generale Staf, welke werd opgedragen aan een Plaatsvervangend Ch. G. S. Bij de luchtmacht werd een dergelijke functionaris nog niet nodig geacht.

Op deze wijze is een meer gecentraliseerde hoogste bevelvoering verkregen, waardoor, naar mag worden verwacht, een krachtige leiding bij de opbouw van onze krijgsmacht te land en in de lucht zal uitgaan.

FOKKER'S JONGSTE: DE S-14.

Ter gelegenheid van de internationale luchtvaarten-toonstelling in Parijs, die van 19 April tot 15 Mei werd gehouden, heeft Fokker een en ander bekend gemaakt over zijn nieuwe S-14, waarvan, evenals van de S-13, een groot model op de Salon te zien was en waarvan het prototype naar verwachting wordt nog tegen het eind van dit jaar voor het eerst het luchtruim zal kiezen.

De S-14 is een straaltrainer, waarvan men grote verwachtingen koestert. Vooral, omdat het de eerste straaltrainer ter wereld is, die als zodanig is ontworpen. Het toestel is een „side-by-side” trainer, d.w.z. dat de beide zitplaatsen naast elkaar zijn aangebracht (beide zijn uitverpbaar!). Evenals bij de S-11 en S-12 (de eerste met een staart-, de laatste met een neuswiel, beide waren in levende lijve in Parijs tentoongesteld!) is een 3e zitplaats hiërarcher aangebracht voor een eventuele 2e leerling. In plaats hiervan kan ook een radio- of radarinstallatie worden aangebracht. De motor van de S-14 is een Rolls-Royce Derwent-V, hetzelfde type waarmee de Gloster Meteors zijn uitgerust. De luchtinlaat bevindt zich voor in de romp, de straalspij achter in de romp onder het kielvlak. Het landingsgestel bestaat uit een neuswiel, achterwaarts in de romp intrekbaar, en twee hoofdwielen, die naar binnen toe intrekbaar zijn en dan plat in de vleugelonderkant komen te liggen. Karakteristiek voor de S-14 die geheel van metaal is, zijn de kleine, ver naar achteren geplaatste vleugel, alsmede de beide duikremklappen aan weerszijden van de romp. Nadere gegevens zijn nog niet door Fokker vrijgegeven. We zien nadere berichten over dit veelbelovende Fokker-product met spanning tegemoet!

Een AMERIKAANSE kijk op de

hedendaagse oorlog

(door CALDWELL in „Aero Digest“)

In het afgelopen jaar is er in Amerika een nieuw begrip omtrent het voeren van oorlog naar voren gekomen. Het is nieuw, omdat wij voor de eerste keer in onze geschiedenis een oorlog in de lucht voorbereiden, waarbij de zee- en de landstrijdkrachten een ondersteunende rol spelen. Wij realiseren ons tegelijkertijd, dat de met ons verbonden landen in Europa de druk van de oorlog niet zo lang kunnen tegenhouden tot onze industrie het vereiste productiepeil heeft weten te bereiken.

Als de oorlog begint, moeten wij daarom onmiddellijk klaar staan teneinde handelend te kunnen optreden. Een Russisch leger kan binnen drie maanden of zelfs binnen drie weken na de opening der vijandelijkheden West-Europa onder de voet gelopen hebben. De kusten van Noord-Frankrijk, België en Holland kunnen dan gebruikt worden als lanceerplaatsen voor geleide projectielen, die zelfs over meer vernietigend vermogen en groter vliegbereik beschikken dan de Duitse V-2. Als dat zou gebeuren wordt Engeland het doelwit van een dusdanige hoeveelheid uiterst verwoestende projectielen, dat het daaraan ten onder zou gaan. Slechts door de vijand te verhinderen deze gebieden te veroveren is men in staat deze projectielenregen te voorkomen. Ieder ander middel zou falen.

Dit kan alleen gebeuren door een grondleger. Niet door de betrekkelijk klein en slecht uitgeruste Franse, Belgische en Hollandse legers, maar door sterke, volkomen gemechaniseerde expeditieaire legers van Engeland en de VS, ondersteund door krachtige tactische luchtmachten! Bovendien moet een deel van onze strategische luchtmachten aan zijn bestemming onttrokken worden voor het uitvoeren van zuiver tactische opdrachten, i.e. het vertragen en bemoeilijken van het oprukken van een vijandelijk leger door zijn verbindingslijnen te vernielen.

Vandaar dat, als de Russen een opmars aanvangen met de bedoeling deze lanceerterreinen te vermeesteren, ten einde Engeland door bombardementen in de kortst mogelijke tijd buiten gevecht te stellen, het nodig zal blijken te zijn, dat het nieuwe Amerikaanse begrip over luchtstrategie elastisch genoeg is om in een dergelijke eventualiteit te voorzien.

Het kwetsbare Alaska.

Bij het uitbreken van de oorlog moeten wij een tweede mogelijkheid onder de ogen zien: de Russen nemen bij verrassing onze luchtbases in Alaska en op de Aleoeten. Het bombarderen van deze bases zal zeer zeker onze operaties belemmeren, maar de Sovjets echter nog geen voordeel verschaffen bij het bombarderen van ons grondgebied, tenzij zij de bases zelf kunnen nemen. Als wij ons de verovering van Kreta nog eens voor ogen halen en wij denken bovendien aan onze huidige prestaties in de Berlijnse luchtbrug, dan behoeft men niet over de verbeelding van een luchtstrategie te beschikken om zich een luchtaanval van Siberië uit voor te stellen, welke uitgevoerd wordt door verscheidene honderden Russische bommenwerpers en jagers, vergezeld van een Russisch luchtlandingsleger van valschermlagers en zweefvliegtuigen. Tegen de zwakke krachten, die wij momenteel op Alaska gestationneerd hebben, zou een dergelijke operatie, mits van voldoende tekten, binnen enige uren succes hebben.

Het zou dus een gezonde politiek zijn om ons reeds nu op de grond en in de lucht voor te bereiden tegen aanvallen op onze vooruitgeschoven bases in Europa, Alaska of waar ter wereld deze zich ook moge bevinden.

Hoewel men met verdedigen alleen nog nooit een oorlog

heeft gewonnen, kan het nalaten van het nemen van de juiste verdedigingsmaatregelen tot dusdanige eigen verliezen en positieverbeteringen van de vijand leiden, dat men niet meer in staat is om de eigen strijdkrachten te concentreren voor een aanval.

In de slag om Engeland vocht de RAF verdedigend, maar stelde het land daardoor in staat later aanvallend op te treden. De verdediging en de aanval zijn beide even belangrijke delen van de oorlog. Een bokser, die alleen maar in de aanval wil zijn en door een knock-out tracht te overwinnen, kan door zijn tegenstander al tegen de vloer geslagen zijn voor hijzelf de beslissende stoot heeft kunnen toebrengen, tenzij hij zich heeft beschermd tegen de aanvallen van zijn tegenstander. Hij dient de verdediging en de aanval zodanig te combineren, dat juist in die verhouding de overwinning bevochten wordt. Luchtmacht en legers moeten een gelijke strategie toepassen.

De ziel van de aanval.

De zware bommenwerper is het aanvalswapen, waaromheen de gehele bouw van de luchtaanval is opgetrokken. Hij neemt als het ware bij een luchtmacht de plaats in, welke een slagschip vroeger in plaats te nemen bij de marine en welke het vliegkampschip heeft overgenomen bij onze moderne marineluchtafdiensten. Evenals het slagschip kan de zware bommenwerper de hevigste slagen toebrengen, maar evenals het slagschip en het vliegkampschip heeft hij de bescherming nodig van andere gevechtsonderdelen.

Luchtmachtautoriteiten schrijven gewoonlijk over strategische bombardementen, alsof de zware bommenwerper in staat zou zijn zich naar elke plaats binnen zijn actieradius te begeven zonder enige bescherming.

In een artikel voor de Forces Aériennes Françaises schrijft generaal C. Spaatz over de mogelijkheid voor onze luchtmacht om het kwetsbare Russische industriegebied te bereiken:

„Neem een globe en een passer, waarvan de afstand tussen de passerpunten 3500 km op deze globe aangeeft. Zet het ene been in Moskou en laat het andere naar het westen draaien, dan zullen Engeland en een deel van IJsland binnen deze cirkel vallen. Draai de passer naar het zuiden en een deel van Noord-Afrika wordt in een cirkel opgenomen. Doe vervolgens hetzelfde met Magnitogorsk (tussen Omsk en de Oeral) als middelpunt en draai de passer naar het Zuiden. Nu vallen Irak, Iran en Pakistan tot Karachi binnen de cirkel.

Met de Wolga-Ukraine als middelpunt zal het andere been door Engeland, Frankrijk en Noord-Afrika gaan. Van Bakoe in de Kaukasus zal men delen van India, Arabië, de Soedan en een deel van Europa bereiken. Bovendien is er in het Oosten van Siberië nog een snel groeiend industrieel centrum, benevens de transsiberische spoorweg met dubbel spoor. Deze twee objecten zouden met de B-29 van bases in Japan en China te bereiken zijn”.

Verder constateert de generaal, dat de actieradius van de B-29 door na-oorlogse verbeteringen meer dan 3500 km bedraagt. Hij maakt echter in het geheel geen gewag van begeleidende jagers.

Kolonel B. K. Holloway schrijft in de gezaghebbende Air University Quarterly Review als officiële RAF-mededeling:

„Het huidige begrip over jagerbescherming spruit voort uit belangrijk nieuw verwachtingen van de jagers in de eerstvolgende jaren. De eenpersoonsjager echter, die grote snelheid aan groot vliegbereik paart, hetgeen nodig is om

vijandelijke vliegtuigen het hoofd te kunnen bieden, heeft de grens van verbetering nagenoeg bereikt".

Hij bespreekt voorts de menselijke grens van vermoedelijkheid bij de jachtvlieger in de afgelopen oorlog en neemt aan, dat als wij niet in staat zijn bases te onderhouden binnen de 1600 km van onze toekomstige strategische doelen, de vermoedelijkheid van de vliegers van supersonische eenpersoonsjagers een probleem zal worden. Hij gelooft niet, dat één mens in staat is doelen op 3200 km van de basis te bereiken, als men onderweg gevechten zal hebben te leveren met vijandelijke vliegtuigen.

Teneinde het vliegbereik te vergroten beveelt hij ten slotte aan de jagers te slepen, in de lucht aan te vullen of in moedervliegtuigen te vervoeren. Kolonel Holloway zegt: „Het is waarschijnlijk, dat de eerstvolgende periode van supersonische snelheden een schitterende kans aan de strategische bommenwerper biedt. Tegen een dergelijke bommenwerper heeft een supersonische jager weinig kans. Bij deze geweldige snelheden kan een jager bezwaarlijk veel sneller zijn. De positie van de bommenwerper neemt dus in waarde toe. Wij moeten dan ook trachten onze bommenwerpers supersonisch te bouwen, willen zij in de toekomst niet de grootste belemmeringen ondervinden om hun doel te bereiken".

Verouderde bommenwerpers.

De bommenwerpers, die wij in ruime mate bezitten zijn die, welke uit de laatste oorlog zijn overgebleven. Zij zijn in de verste verte niet in staat om supersonische snelheden te bereiken. Daarentegen gaan de Russische jagers zowel als de onze snel die kant op. Met deze feiten voor ogen ziet het er naar uit, dat de berekeningen van de generaal Spaatz weinig waarde hebben. Voor het afleggen van een afstand van 3200 km heeft men een behoorlijke tijd nodig, gedurende welke talrijke jagers de bommenwerpers kunnen aanvallen.

Hoewel men in oorlogstijd altijd voor verrassingen komt te staan, is het toch niet waarschijnlijk dat Rusland een oorlog met een tegenbombardement zal riskeren zolang het zelf geen atoombommen heeft. Wij bezitten geen enkel gegeven om uit te maken of Rusland de atoombom al kan vervaardigen en zo ja, of het er dan al in voldoende mate over beschikt.

Wij kunnen verder met zekerheid zeggen dat bij het uitbreken van een eventuele oorlog, Rusland geen ogenblik zal aarzelen onze industrieën te bombarderen met atoombommen aan te vallen ook al mochten hun bommenwerpers niet terug kunnen keren. Hetzelfde geldt voor ons, ook wij zullen niet aarzelen de industrieën der Sovjetunie te

bombarderen. Alles hangt dus van de tijd en van Ruslands oordeel over de kans op succes af. Daar wij de atoombom echter al in voldoende hoeveelheden hebben, zal Rusland zich momenteel nog wel eens bedenken voor het tot een bombardement over gaat. Onze bommenwerpers immers, die nu in grote getale op het vaste land van Europa gestationneerd zijn, staan klaar om alles wat zij aan atoombommen bezitten op doelen in Rusland te werpen, ook al zouden de vliegtuigen niet kunnen terugkeren.

In recente artikelen van de hand van de hoogste RAF-autoriteiten is speciale aandacht besteed aan het bombardementsvliegtuig — aan het onze evengoed als aan de Russische versie van de B-29 — en aan zijn geschiktheid om de gewenste doelen te bereiken. De hoge verliezen aan onbeschermd bommenwerpers boven Duitsland in wereldoorlog no. 2 worden zelden gememoreerd, terwijl er steeds op gewezen wordt dat Japan door de B-29 werd uitgeschakeld. Men vergeet hierbij echter dat de Japanse luchtmacht toen bijna niet meer bestond. Als de B-29 Rusland morgen moest bombarderen, zou men ongetwijfeld talloze Russische jagers ontmoeten, zowel van het normale motortype als jetjagers. Zou er iemand bestaan, die gelooft dat de successen van de B-29 boven Japan ook boven Rusland bereikt zullen worden?

Laten wij aannemen dat er gunstige weersomstandigheden voor het uitvoeren van bombardementen aanwezig zijn (duisternis, bewolking) dan is het mogelijk, dat enige vliegtuigen hun doel bereiken en naar hun basis terug kunnen keren.

Mocht echter een bommenwerper uit wereldoorlog no. 2 moderne vijandelijke jagers tegenkomen, dan is hij daar geen partij voor. Men zal bij een ontmoeting slechts evenwicht in de krachtsverhouding krijgen als de bommenwerper door eigen jagers wordt beschermd. Velen geloven, dat de uitvinding van de atoombom zo revolutionair zal blijken te zijn, dat de eeuwenoude grondbeginselen van het oorlogvoeren er door omver geworpen zullen worden.

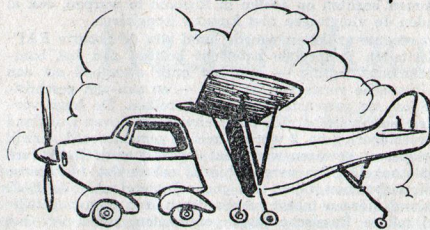
Zo heeft men vroeger ook allerwege gemeend (hoewel misschien niet van militaire zijde) dat de uitvinding van het vliegtuig het hoofdbeginsel van het oorlogvoeren zou veranderen, waardoor het hoofddoel van een militaire macht niet langer het verslaan van de vijandelijke strijdmacht zou zijn. Het hoofddoel van een luchtmacht is nog steeds het verkrijgen van luchtvermacht, ook al gaat zulks zoals in wereldoorlog no. 2 ten koste van het verlies van tientallen steden.

(Slot volgt).

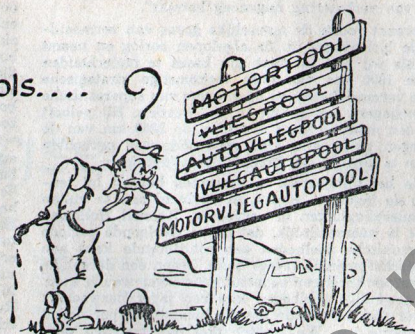
Een B-36 van de U.S.A.F. boven de wolken.



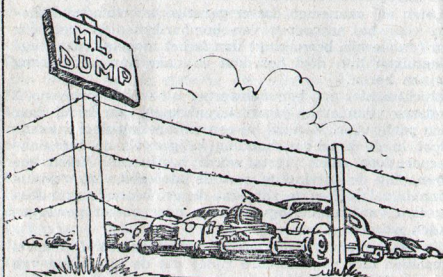
Men zegt..... dat alle M.L.-motorpools....



.....uitgerust worden met „vliegende auto's”.



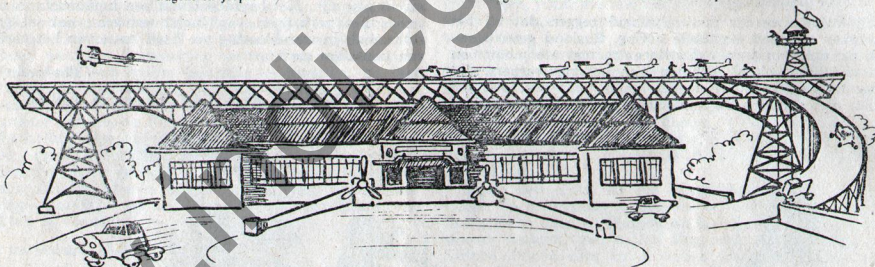
hetgeen vele moeilijkheden met zich zal meebrengen.....



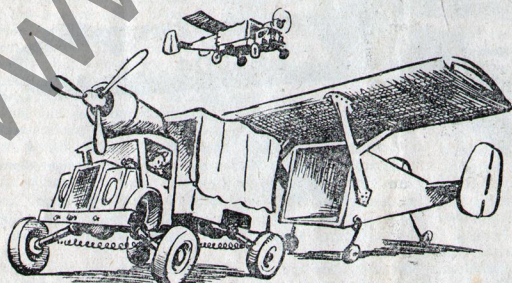
Ten eerste: Wat moet men beginnen met het overschot van luxe wagens en jeeps?



Ten tweede: Alle chauffeurs moeten een vliegeropleiding volgen en de M.T.O.'s worden toweroperator.



Ten derde: Het Hoofdkwartier moet een startbaan krijgen.



Ten vierde: Er zal moeten worden overwogen om de z.g. bussen te verbouwen tot vliegende drietonnets.



Ten vijfde: Ieder die dit allemaal gelooft, heeft evenals de tekenaar, last van een hersenkronkeling.

"Sokol"

demonstreerde op Kemajoran

Twee Zwitserse sportvliegers, dr. Rudolf Brunnschweiler (journalist) en Oscar Hegetschweiler (meubelmaker en bekend Zwitsers zweefvlieger) vliegen met een Tsjechisch sportvliegtuig van Zürich naar Melbourne. Het vliegtuig, een 3-persoons Sokol en geregistreerd HB-TAE, wordt daar afgeleverd aan een Australisch sportvlieger die het toestel heeft gekocht. Brunnschweiler blijft in Australië om daar een baan te zoeken; Hegetschweiler gaat nog enige tijd naar Zwitserland terug, maar trekt dan ook voorgoed naar Australië. Deze vlucht met de Sokol stond al lang te gebeuren, maar slecht weer boven de Alpen en het ziek worden van de man die oorspronkelijk, in de plaats van Hegetschweiler, de vlucht zou meemaken, brachten ongeveer 3 maanden vertraging in het spel, maar op 2 April j.l. werd dan toch van Dübendorf, het vliegveld van Zürich, gestart. Op de romp van het sierlijke sportkistje zagen we de namen geschilderd van de plaatsen waar het overal geweest is.

We lazzen daarop achtereenvolgens: Zürich, Locarno, Milaan, Rome, Brindisi, Athene, Izmir, Nicosia, Beyrouth, Dama, Aleppo, Bagdad, Dillaram, Bahrein, Sharjah, Jiwani, Karachi, Bombay, Bangalore, Vizagapatan, Calcutta, Cox's Bazar, Akyab, Rangoon, Bangkok, Penang en Singapore.

Dr. Brunnschweiler vertelde dat de vlucht tot dusverre naar wens verloopt, al zijn wel enkele moeilijkheden te overwinnen geweest. Zo moest in Perzië tijdens een hevige zandstorm een noodlanding worden gemaakt midden in de steppe nabij Dillaram. Tijdens de landing werden zij door soldaten onder vuur genomen, maar met medewerking van de vriendelijke bevolking kon de volgende dag weer vlot worden opgestegen. Op de route Bagdad — Karachi hadden de vliegers voortdurend met zandstormen te kampen. Soms moest erg hoog gevlogen worden om boven de zandstormen uit te komen en hierbij liep Hegetschweiler een zware verkoudheid op waarvan hij 7 kilo in gewicht afviel. In Cox's Bazar raakte de propeller stuk en moest 10 dagen worden gewacht tot een nieuwe prop uit Tsjechoslowakije was gearriveerd!

De langste etappe welke gemaakt werd was die van Singapore naar Batavia, welke zonder tussenlanding in 5 uur en 20 minuten gemaakt werd, een fraaie prestatie! Er werd hierbij een korte omweg gemaakt, om zo min mogelijk boven zee te vliegen. Want....., de zee is voor de Zwitser een grote onbekende. Hegetschweiler zag tussen Singapore en Sumatra voor het eerst van zijn leven de zee..... Tegen de komende vlucht Koepang-Darwin, over de om zijn haaien nogal gevreesde Timor-Zee, een vlucht welke naar schatting 3½ uur zal duren, zien de Zwitsers dan ook wel een beetje op.

Normaal kan de Sokol, behalve de beide naast elkaar zittende vliegers, die over dubbele besturing beschikken, één passagier achter in de cabine vervoeren en heeft dan een vliegbereik van 990 km. Op deze vlucht echter is in de cabine een extra benzine-tank ingebouwd, waardoor het vliegbereik verhoogd is tot 1450 km. Het brandstofverbruik van de Sokol is uiterst gering en bedraagt 11 liter op 100 km. De motor van het toestel is een Walter Minor van 105 pk en daarmee is de Sokol het zwakste vliegtuigje dat ooit een dergelijke vlucht van Europa naar Australië heeft gemaakt!

Op Kemajoran, waar de Zwitserse vliegers Vrijdagmiddag 17 Juni aankwamen gaf Dr. Brunnschweiler 19 Juni een demonstratie, waarvoor veel belangstelling bestond.



De Zwitsers en hun 105 pk „Sokol” op Kemajoran.

Majoor-vlieger S. de Mul, die de Sokol geruime tijd vloog, gaf zijn mening over het toestel kort geformuleerd als volgt weer: „Vrij stabiel, wel gevoelig, vrij snel, beetje lawaai, vliegt erg mooi, te gevoelig voor begin-opleiding, maar goed geschikt voor voortgezette vliegtraining”.

Ook wij vlogen een kwartier lang in de Sokol boven Priok en konden zo nader kennis maken met dit prachtige product van de Tsjechische vliegtuigindustrie. Het uitzicht is goed, de snelheid voor zo'n zwak gemotoriseerd kistje zeer hoog (nl. 212 km / h kruissnelheid) en de beenruimte, hoewel niet overvloedig, toch voldoende. Hoe stabiel de Sokol is demonstreerde de vlieger ons, door een tijdlang „los” te vliegen met beide handen van het volant af. De machine vloog in rechte lijn normaal verder.

Ook werd het „overtrekken” gedemonstreerd. Bij een snelheid van omstreeks 60 km duikt het toestel zachtjes met de neus naar beneden, van een plotseling wegklappen of een vallen in een spin geen sprake! Het landingsgestel wordt met de hand snel naar binnen gedraaid, waarbij de wielen achterwaarts in de vleugel optrekken. Het behoeft geen betoog dat de Sokol, die geheel van hout is, overal waar zij komt grote belangstelling trekt en overal worden dan ook door de Zwitsers demonstraties gegeven. 20 Juni vertrok de Sokol naar Surabaya en vandaar via Bali en Timor, naar Australië, het einddoel Melbourne tegemoet!

BEEDIGING.

Tijdens een korte plechtigheid legde te Makassar de 2de luitenant G. T. Cornelis, de officierseed af in handen van de Inspecteur VBOING, majoor P. J. Bettink.

DANKBETUIGINGEN.

Zowel mevrouw Jessurun als kolonel N. J. Gerharz hebben in een schrijven de C. M. L. en het gehele Wapen der Militaire Luchtvaart dank betuigd voor de talrijke bewijzen van deelneming bij het overlijden van hun verwanten.

De volgende ochtend, toen we wakker werden, stond de zon reeds hoog aan de hemel. Onze wonden zagen er vreselijk uit. Plotseling zagen we een Indonesiër op het strand lopen. Hij kreeg ons in de gaten, salueerde heel beleefd en zei: „Tjari ikan”. Ik vroeg hem in het Maleis of hij water had. „Tida ada”, was het antwoord. Klappers had hij wel, maar dan moest hij ze nog ophalen. Op mijn vraag of er Japanez soldaten op dit eiland zaten, antwoordde hij ontkennend. Een grote fout van ons: we lieten hem gaan om klappers te halen. En om de zaak nog erger te maken, vielen we weer in slaap.

Plotseling werd ik wakker door een gekrijs; ik keek om me heen en zag op een afstand van 10 of 15 yards een Japans soldaat, te herkennen aan zijn uniform en de gele ster op zijn hoofddeksel. Hij had zijn geweer in de aanslag. De luchtschutter was half opgericht en wuifde naar de Jap. Plotseling een knal, hij viel achterover en toen hij op zijn rug lag, zag ik, dat het bloed stroomde uit een diepe wond aan zijn mond. Hij was om slag gedood.

Nog een schot en ik zag de 2de bestuurder, die links van me lag, voorover wentelen; waar hij precies getroffen werd weet ik niet, maar ook hij bleef roerloos liggen. Een derde schot klonk, ik stond op en rende weg, het bos in, waar ik me achter een groot rotsblok verschool;

tijdens deze vlucht werd er nog eens op me geschoten. Ik gluurde van achter het rotsblok en zag de Japanner weer op een afstand van ongeveer tien yards van me af.

Meteen schoot hij op me, maar de kogel ketste op het rotsblok en vloog met een zingend geluid vlak langs mijn hoofd. Ik keek nogmaals naar hem — hij maakte geen aanstalten om nogmaals te schieten. Waarschijnlijk had hij slechts een houder van vijf patronen bij zich, want hij had in totaal vijf maal gevuld en hij laadde zijn wapen niet opnieuw. Hij kwam echter langzaam met gefixte bajonet in mijn richting, daarbij stootte hij afgrijpselijke geluiden uit. Ik kon het niet langer verdragen en kwam van achter het rotsblok te voorschijn met opgestoken armen. Met de kolf van zijn geweer sloeg hij me op mijn gewonde arm. Hij had een Indonesische jongen van een jaar of twaalf bij zich en deze overhandigde hem een touw. De Japanner beval me mij uit te kleden en toen ik in mijn naakje voor hem stond, bond hij me met de handen op mijn rug aan een boom vast, zó, dat ik me onmogelijk bewegen kon en haast geen adem kon halen. Mijn tong hing me uit de mond. Toen begon hij me met zijn bajonet te prikken. „Maoe mati, maoe mati”, schreeuwde hij me toe. Op dat moment was ik meer dood dan levend en ik sprak tot hem in het Maleis: „Als je me toch wilt afmaken, schiet dan een kogel door mijn hoofd, maar vermoord me niet op zo'n manier.” Op het-

zelfde ogenblik verscheen een Japans officier te paard en deze gaf de soldaat order om op te houden en me van de boom los te maken. Dat werd gedaan en ik was de officier dankbaar. Deze had een veldflits bij zich en ik vroeg hem om een slokje water, maar hij grinsde en wees naar de zee. „Daar heb je genoeg water, drink dat maar”.

Ik moest voor hen uitlopen, als een stuk vee werd ik gedreven tot groot vermaak van de Indonesiërs, die wij passeerden. Na een half uurtje, kwamen we bij een uitkijkpost, waar me een groene broek en een shirt werd toegesmeten. Ik vroeg hem om water en ik kreeg een glas met gloeiende thee, waardoor ik mijn mond brandde. Toen werd me een emmer met water voorgezet en ik dronk er zeker twaalf glazen van achter elkaar en nog had ik dorst, maar ik kon niets meer naar binnen krijgen. Ook werd me een bord rijst en soep voorgezet maar dat kon ik niet aanraken, ik had geen honger. Mijn

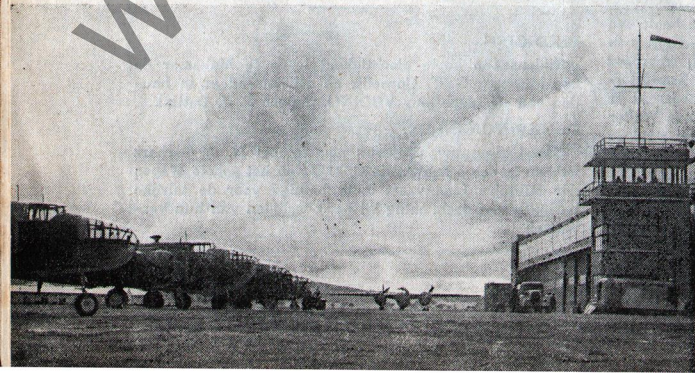
wonden werden behandeld en verbonden. Spoedig werd ik boven op een truck gezet en weg gereden; na een half uur kwamen we in een dorpje, waar ik weer wat water kreeg, want de dorst kwelde mij nog steeds. In een personenauto met Japanez officieren werd de reis voortgezet, tot we bij een Japans kampement kwamen. Daar

werd ik onder bewaking in een bamboehuisje van ongeveer 3 bij 2 meter opgesloten. Hierin stond een bamboebed met vijf dekens, een kussen en een klamboe. Ik mocht meteen slapen, wat ik ook deed. 's Avonds werd ik wakker geschud met een bajonet en een Japanner bracht me een presentierblad met een grote schaal er op met twee biefstukken en spiegeleieren, gebakken aardappelen, verse groenten, vruchten op water, twee flessen bier, een karton sigaretten en enkele dozen lucifers. Dat was niet gek en ik genoot van het eten. Ik werd verder met rust gelaten tot de volgende dag.

In de ochtend werd ik weer opgepord, maar toen stond er geen biefstuk voor me klaar, maar wel een hoopje droge rijst en een kom waterige soep met enkele blaadjes er in. Na dit maal moest ik voor de commandant, een eerste luitenant, verschijnen. Met behulp van een tolk begon toen de ondervraging. In het begin deed ik alsof ik over mijn zenuwen was, zeer moeilijk uit mijn woorden kon komen en erg stotterde. Hij vroeg me van waar ik kwam, wie onze commandant was, enz. Dat wist ik zogenaamd niet meer, ik kon me niets herinneren. Toen zei hij: „Waarom zeg je toch niet, dat je uit Batchelor komt.” Ik schrok en meteen schoof hij een foto van ons vliegveld Batchelor voor me. „Ja”, vertelde hij verder, „en jullie commandant is Zomer”. Ik kon nu niet meer ontkennen, beaamde. Verder werden er foto's van andere

vliegvelden in Noord-Australië voor me geschoven en foto's van op de grond staande B-25's. Verscheidene vragen werden me gesteld, waaronder de onnozelle, tenminste, voor zover ik dat kon nagaan, bijv. hoe de vrouwen in Australië waren, of er veel drank te krijgen was, maar ook over vliegvelden en vliegtuigen. Ik overdreef sterk, met te grote getallen en foutieve gegevens. Ik werd met de dood bedreigd als ik de waarheid niet vertel-

Mitchells op de Australische vliegbasis Canberra.



DE RAF-AANVAL OP „KLEYKAMP”

Uniek wapenfeit met succes bekroond

Ruim vijf jaar geleden verrichtte de RAF een uniek wapenfeit, waarover thans een aantal interessante bijzonderheden kunnen worden geopenbaard: de aanval op de „Kunstzaal Kleykamp” in Den Haag, waar de Duitse bezetters in het diepste geheim de verlamming van het Nederlandse ondergrondse verzet aan het voorbereiden waren. Inlichtingen bereikten Londen, dat de Duitsers een kaartsysteem aan het completeren waren, waardoor het onmogelijk zou worden verder nog van de bestaande valse persoonsbewijzen gebruik te maken. Dit zou natuurlijk de ondergrondse bedrijvigheid in hoge mate en voor lange tijd aan banden leggen. Dus kreeg de RAF opdracht dit kaartsysteem te vernietigen. De tijd van voorbereiding van de aanval kon slechts kort zijn, omdat het kaartsysteem na completering zou worden verspreid en niet meer kwetsbaar zou zijn.

Een paar weken lang werkten deskundigen van de RAF dag en nacht in koortsachtige activiteit aan een oplossing van allerlei problemen, die onoverkomelijk schenen. In tegenstelling tot wat men oppervlakkig zou denken is een kaartsysteem buitengewoon moeilijk te vernietigen. Gewone bommen zouden de kaarten slechts verstoren. Ze zouden dan weer kunnen worden samengelezen tussen de ruïnes en opnieuw gerangschikt. Verbranden is het enige doeltreffende middel. Maar een archief is bezwaarlijk te verbranden: opeengepakte bundels papier branden niet. Ook moest de RAF ervoor zorgen geen bommen te gebruiken, waardoor puin het archief zou bedekken, dat zo door een beschermende laag voor vuur zou worden gevrijwaard.

Nadat nauwkeurige inlichtingen waren verkregen over de dikte van de muren, het materiaal waarvan zij waren samengesteld, de plaatsing van ramen en deuren (voor tochtontwikkeling), de dikte van vloeren die moesten worden doorboord etc. werden speciale bommen geconstrueerd voor deze aanval. Deze bommen moesten met geringe snelheid op het doel vallen, omdat zij anders door de muren heen naar buiten zouden dringen of zich diep in de grond boren. Dat betekende laag vliegen voor de piloten. Maar de ontploffing van de bommen moest ook weer niet de laagvliegende machines door de luchtdruk der explosie aan stukken breken. „Timing” op

seconden nauwkeurig was noodzakelijk en speciale technische moeilijkheden voor de fijn afgestelde schokbuizen moesten worden overwonnen. Tenslotte bleek, dat er geen Britse brandbommen waren, die voor deze bepaalde taak geschikt waren.

Een nieuw soort Amerikaanse brandbommen, gevuld met olie en fosfor, werd geleend. Die pasten echter niet in het bommenruim van de Mosquito's, die zouden worden gebruikt. Daar werd ook weer een oplossing gevonden. De aanval werd bepaald op een uur van de dag dat aan het archief zou worden gewerkt, omdat dan de brandkasten en brandvrije kluisen zouden openstaan. De dag was 11 April 1944.

Zes piloten waren in het diepste geheim op hun taak voorbereid. Voor het eerst was een maquette in kleuren vervaardigd van het terrein, zodat de piloten zich volkomen vertrouwd konden maken met het beeld dat zij, boven het doel gekomen, zouden zien. De aanvoerder, Wing Commander R. N. Bateson (die later is gedecoreerd voor deze operatie) begon, met een collega in een andere Mosquito, de aanval, door een gat in het dak te slaan en zijn bommen te laten ontploffen in de archiefkamers. Na twee minuten, toen er geen gevaar meer was van de ontploffende bommen, vloog het tweede paar Mosquito's aan en liet brandbommen vallen, vermengd met tijdbommen om de brandweer op een afstand te houden.

Tenslotte kwam het derde paar, een Engelsman en een Nederlander. Ook zij hadden brandbommen en tijdbommen aan boord, maar de Nederlander (de luitenant R. S. Cohen van 613 Mosquito-squadron die later is gesneuveld) was ongelukkig; zijn afwerp-apparaat functioneerde niet en hij kon zijn bommen niet kwijt. Tweemaal cirkelde hij om het doel en tweemaal vloog hij in, doch het mechanisme bleef weigeren.

De Duitsers waren zo verrast, dat hun afweergeschut pas begon te vuren toen de aanval reeds was afgelopen. Een bom miste het doel en viel op de Alexander-kazerne. De andere bommen verrichtten hun taak: een zó groot deel van het archief ging in vlammen op, dat de Duitsers met dit werk moesten ophouden. De talloze valse persoonsbewijzen behielden hun waarde voor het ondergrondse leger van Nederland.

de, maar ik ging voort met mijn leugens. Vaak herhaalden ze dezelfde vragen, maar ze kregen ook dezelfde antwoorden te horen. De commandant scheen reuze in zijn schik te zijn met mijn antwoorden; als hij maar vellen vol kon schrijven, dan was alles goed bij hem.

Na tien dagen op Waingapu (dat kreeg ik van de Japansse wacht te horen) vertoefde te hebben, werd ik op een ochtend geblinddoekt, in een auto gezet en weg gereden. Niet lang daarna werd ik uit de wagen geleid en in een vliegtuig geduwd (nog steeds geblinddoekt). We stegen op en na een paar uur landden we weer om te tanken (waarschijnlijk Bali), waarna we startten en na verloop van tijd waren we weer aan de grond. Ik werd uit het vliegtuig geleid en weer in een auto gezet. Daar werd de doek van mijn ogen gehaald en ik herkende onmiddellijk de stad Surabaja. Ik werd bij de Kempeitai, in het voormalig gebouw van de Raad van Justitie, opgesloten in een cel van vier bij vier meter met twintig andere kerels van allerlei ras. Zij zagen er allen broodmager uit en mijn nieuws, dat de geallieerden reeds in Nieuw-Guinea zaten, gaf hen nieuwe moed. Ook daar werd ik tien dagen vastgehouden, steeds maar ondervraagd en steeds dezelfde vragen en ook weer dezelfde antwoorden van mijn zijde. Ik werd tijdens de ondervra-

ging helemaal niet gepijnigd; mijn medegevangenen werden dikwijls bont en blauw of bewusteloos de cel binnengedragen na een ondervraging van de Jap. Op een dag tijdens de ondervraging vroegen ze mij of ik nog wat wenste. „Ja”, zei ik, „ik ben hier op Java geboren en getogen en ik wens ook voor dit land te vechten. Laat me voor jullie spion spelen. Zend me terug naar Australië in een van jullie bommenwerpers, met een zender, wapens, voedsel en een parachute, dan zal ik voor jullie spionneren”. Maar de Jap trapt er niet in, hij lachte mij in mijn gezicht uit. Het was natuurlijk alleen een voorwendsel van mij om in Australië terug te komen.

Na tien dagen met éénmaal voeding per dag, werd ik gevangen gezet in een marinekamp aan de Van Gennepweg, waar ik nog minder eten kreeg, ook slaag met een base-ballstick, wanneer ik mijn behoefte moest doen. Na drie dagen werd ik voor dag en dauw per auto naar het vliegveld gereden en in een oude Hollandse Lockheed 12 gezet (ditmaal niet geblinddoekt) en we vlogen richting Noord. In Makassar werd getankt en toen ging het verder Noordwaarts, waar we op een vliegveld, ongeveer tien kilometer van Menado landden. We bleven er overnach-

(Vervolg op pag. 17)

GUUS HAGERS

1ste luitenant vlieger waarnemer

Hoe stelt U, Stuurkolom-lezer, zich voor dat men over een man als de 1ste luitenant vlieger waarnemer Hagers gegevens bemachtigt?

Wanneer U met de man-van-de-maand van deze keer geen persoonlijk contact onderhoudt, tien tegen een, dat U veronderstelt, dat hij gewillig gehoor heeft gegeven aan een uitnodiging van Stuurkolom-zijde, er even bij te gaan zitten, een sigaret op te steken en maar eens wat vlieger-verhalen op te dissen, hoe spannender, hoe beter.

Wie het gezicht op deze pagina al eens eerder zag, in Australië of op Biak of waar ook ter wereld, die voelt bij het lezen van de hierboven gestelde vraag al nattigheid en weet in ieder geval zeker, dat een interview met deze man het karakter moet hebben gedragen van een onderhoud met de Sphynx, daar ergens in het zand van Egypte.

We liepen hem deze keer tegen het lijf tijdens één zijner demobilisatierondzwervingen op het Hoofdkwartier. Met de vriendelijkheid, welke eens Reinaert de Vos ten toon spreide tegenover de Raaf met de kaas, traden we hem tegemoet en spraken enkele vriendelijke woorden, in de hoop dat, na het afvuren van ons verzoek om voor de eerstvolgende Stuurkolom man-van-de-maand te zijn, de sterke verhalen hem zouden ontglippen, zoals eens de kaas de ravenbek. De fabel herhaalde zich echter niet. Toen het hoge woord onze lippen had verlaten, staarde de vlieger ons aan alsof hij het in Biak hoorde donderen, draaide zich bliksem-snel om en zette het op een lopen, paniek zaaierend onder de dromerige ordonnansen, die de corridors van het luchtvaartthuis bewandelden. Hij verdween aan de horizon.

Nu hadden we het er gevoeliglijk bij kunnen laten. Maar er was door deze onverwachte gang van zaken een stemming van „ik krijg je tóch” ontstaan, en sluimerende Sherlock Holmes-instincten ontwaakten. Aan het operationeel ingrijpen van een vijfde colonne (op welke de Stuurkolomredactie in noodgevallen een beroep pleegt te doen) was het te danken, dat niet alleen een foto, doch bovendien enkele zeer waardevolle documenten konden worden buitgemaakt. Documenten, die in hun soberheid een beeld gaven van wat Hagers als vlieger presteerde.

Het is werkelijk niet gering geweest, wat deze man in de lucht te zien heeft gegeven sinds 1939, toen hij als jong onderwijzer-met-hoofdacte aan de vliegerij ging doen en via de Bataviase Sport Vliegclub bij de Militaire Luchtvaart belandde. Het zijn, afgezien nog van zijn aandeel in de luchtoorlog boven de Archipel in 1942, vooral de Australische jaren geweest, waarin hij, vooral als oorlogs-vlieger bij het 18de Squadron, zijn morele en fysieke kracht bewees. Hoewel hij zelf, wars van alle show, de laatste zou zijn ook maar met een enkel woord te reppen over de eindeloze uren dat hij in de naar zijn vrouw „Lineke” genoemde Mitchell boven zeeën en landen vloog, de „documenten” spreken in de bijzonderheden van 102 oorlogsvluchten duidelijke taal. Achter de vluchten staat het korter dan kort: 1 zero afgesch.; Schalk gear.; Grummels afgesch.; door 4 zero's aangev.; R. motor uitgesch.; 1 zero afgesch. en 300 M. op een motor; Oudraad afgesch.; droppen boven spionparty; nachttraid; skipbom-bing; door 9 jagers aangev. Het zou onverstandig zijn dóór te fantaseren over deze vluchten. Hagers en zijn vrienden weten alleen wat in die jaren beleefd en misschien geleden is; dit zijn „bijzonderheden”, die met hun wezen zijn vergroeid en voor een buitenstaander niet te begrijpen zijn.

Het zijn, behalve zijn bekwaamheid als vlieger, vooral ook zijn kwaliteiten als mens geweest, die hebben ge-

maakt dat hij een leger vrienden bezit. „Guus is een eigenaardige kerel”, zeggen ze, wanneer je naar zijn karakter polst. „Hij is vegetariër, rookt en drinkt niet, maar is toch voor elk lolletje te vinden”, leggen ze uit en dan komen de verhalen, een eindeloze reeks. Dikwijls wordt verteld, dat Hagers in Australië een hond bezat, een ruwharige foxterriër, die hem op zijn vluchten vergezelde en evenals de rest van de vliegtuigbemanning, van een degelijke, in de praktijk beproefde parachute was voorzien.



Er is een verhaal over particuliere droppings, door Hagers georganiseerd voor gedemobiliseerde Australische leden van het achttiende, van wie sommigen hun vooroorlogs bestaan hadden hervat op boerderijen, ver van de bewoonde wereld, in de eenzaamheid van de Australische jungle. Het spreekt vanzelf, dat deze eenzamen in den lande niet langer mochten profiteren van de Lucky Strikes van het leger. Hagers wél en hij zag er voldoende aanleiding in om op gezette tijden een vliegtuig te bemachtigen en zijn rantoenen over zijn gedemobiliseerde collega's te verdelen.

Toen het 18de Squadron terugkeerde naar de Archipel, was het Hagers, radio-amateur van de bovenste plank, die een beach-master onder zijn vliegtuig monteerde, boven de vrouwenkampen vliegend met een reusachtige stem naar Lineke informeerde en..... haar vond!

Vele zijn ook de verhalen, stammend uit de tijd dat hij op Biak instructie blind- en nachtvliegen gaf en geen moeite hem te veel was, het basispersoneel afleiding te bezorgen door ze onvermoeid te lessen op de Piper Cub en tochten te organiseren naar het eiland Owi.

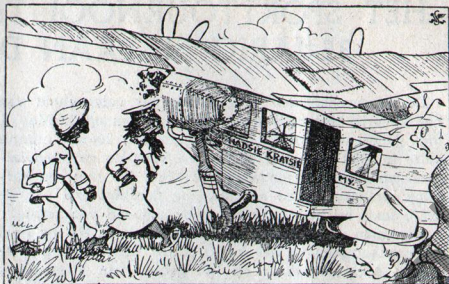
Met 4831 vliegers op zijn naam, twee keer onderscheiden met het vliegerkruis en sinds kort bezitter van het Para-brevet, is Guus Hagers met zijn vrouw naar Australië gegaan. De Militaire Luchtvaart heeft in deze man een kracht zien vertrekken, die zowel door zijn uitstekend werk als vlieger als door zijn gezonde levensopvatting gerekend mocht worden tot één van haar beste mensen.

VROLIJKE Vliegtocht

Ergens weggedoken tussen de Himalaya's ligt op 480 mijl van New Delhi, het plaatsje Srinagar; het wordt aangedaan door een van 's werelds jongste luchtvaartmaatschappijen, die echter 's werelds oudste vliegtuigen gebruikt. Orville en Wilbur Wright zouden ongetwijfeld ernstig gearzeld hebben, voor ze in het vliegtuig waren gestapt, dat ons naar Srinagar zou brengen; speciaal als ze geweten hadden, dat de route ons zou voeren door de Banihal Pas op 10.000 voet, met besneeuwde toppen aan beide zijden en in deze tijd van het jaar nog een extra hoeveelheid regen en mist.

Wij hadden de laatste twee maanden voortdurend in luxe Constellations van de Pan American gereisd, met bemanningen, die een jarenlange ervaring achter zich hadden. En daarom hadden we niet zo veel vertrouwen in deze lijn op Srinagar. De moed zakte ons vrijwel geheel in de schoenen, toen wij de mannen zagen, die dit vliegtuig (en ons) zouden moeten leiden. De gezagvoerder had een baard en een zeer nauw sluitend witte jas tot onder zijn knieën; daaronder sandalen. De tweede piloot droeg een tulband, maar geen schoenen.

Het was slecht weer, toen we naar de machine liepen, maar de jonge man, die de tickets inde, stelde ons volkomen gerust, toen hij zei: „Wij zullen hier allemaal bidden, dat U veilig mag aankomen”. Toen de deur al dicht was en we op het punt stonden om te vertrekken, kwam de gezagvoerder tot de ontdekking dat er nog geen telegrafist aan boord was. De deur ging weer open en de steward werd uitgezonden om een radioman te vinden. Hij kwam terug met een figuur met een purperen tulband, die vertelde, dat hij een radioman was. De gezagvoerder vroeg naar zijn papieren. De man zei, dat die in zijn hokkamer waren en dat het hem een uur zou kosten om



ze te halen. Deze discussie duurde twintig minuten: „zie ik er niet uit als een telegrafist?” zei de radioman telkens.

Tenslotte geloofde de eerste piloot hem en we startten. Toen we al een kwartier in de lucht waren, brandde het „No Smoking” licht nog steeds en ik vroeg de steward of de passagiers niet mochten roken. Zijn antwoord was zo geruststellend als een schop in het gezicht: „Meneer, één vonkje hier en het hele vliegtuig springt uit elkaar. Poeff!”

Na twee uur vliegen landden we bij Amritsar om te tanken. We wachtten drie uur op een weerbericht van de pas. Ik vroeg de piloot, of de pas werkelijk zo gevaarlijk was, als men beweerde. „Veel erger”, zei hij ernstig. En daarop, vriendelijk glimlachend: „U zult het wel zien. Erg nauw. Sterke wind. Eén foutje en we hebben het wel gehad”.

Later landden we op Srinagar. Het vliegveld had een fraaie landingsstrip, maar we landden op het gras. Ik vroeg de steward waarom we de strip niet gebruikten. „Die is voor de militairen”, zei hij. „Wij mogen hem niet gebruiken. Ze zeggen, dat we te slecht vliegen en de baan zullen verprutsen”.

U zult het misschien niet geloven, maar deze lijn heeft nog nooit een ongeluk gehad.....

De ondergang van de N 5-136

(Vervolg van pag. 15)

ten. Ik werd in een oude paardestal opgesloten, waar het verschrikkelijk stonk; toch viel ik in slaap. De volgende ochtend gingen we verder, nog steeds naar het Noorden en na een tussenlanding kwamen we in Manilla, waar ik ondergebracht werd bij de Japanse Marine. De Japanse commandant was een geschikte knaap; ik had er een goede slaapplek, allen waren even vriendelijk voor me en ook het eten was goed. Ja, ik kreeg zelfs sigaren en bier van de commandant.

De dag daarop, vervolgden wij onze reis, ook nu weer met een tussenlanding en we overnachtten dit keer op het eiland Formosa, waar ik ook niet slecht behandeld werd. De volgende dag de laatste etappe. Tegen de avond lag Tokio onder ons. Wat een prachtige, grote stad! Op het vliegveld werd ik ontvangen door een Japanse Marine Officier, die zeer vriendelijk voor me was. Ongeveer tien mijl ten Zuiden van Tokio werd ik in een kamp ondergebracht, het z.g. „geheime” kamp „Ofuna”, waar krijgsgevangenen, die pas gevangen waren genomen, werden ondergebracht voor nader onderzoek. In dit kamp bleef ik tot Februari 1944; wij aten drie maal per dag en hadden geen werk. Het kamp telde ongeveer negentig man, meest Amerikanen, enkele Australiërs, Engelsen, een Noor en een Chinees. Deze Chinees sprak en las de Japanse taal en wanneer we een Japanse krant konden bemachtigen, vertaalde hij het nieuws in het Maleis en

ik weer in het Engels, zodat we altijd de laatste berichten hadden, althans uit Japanse kranten. Eens werd ik ontboden bij enkele Japanse „heren” en deze begonnen tegen me in het Engels te spreken. Ze probeerden natuurlijk weer wat uit me te krijgen, maar ik zei: „Mij not spreken Engels” en bij het horen daarvan werd ik de deur uit geschopt.

Eind Februari werd ik met enkele Amerikanen westwaarts getransporteerd en na een dag treinreizen kwamen we in de fabrieksstad Ashio in een kamp, waar 250 Hollanders uit Indië gehuisvest waren, allen even vermagerd en verwaarloosd. Daar werd ik tewerkgesteld in een kopermijn met z.g. „licht werk” wegens mijn stijve arm. Met pikhouwelen en patjols moesten wij het zware erts bij elkaar schrapen en lorries vullen. In deze donkere mijnen, waar ik drie maal de dood ontsnapte, bleef ik zwoegen tot Augustus 1945, toen Japan was verslagen.

Per vliegtuig werden we door de Amerikanen van Tokio (dat toen grotendeels was vernield) naar Manilla gevoerd. Van Manilla werd ik door een vliegtuig van het 18de squadron naar Balikpapan gebracht en toen was ik terug bij mijn oude vrienden van het 18de squadron; ik wilde meteen weer vliegen, doch dit werd mij verboden. Later werd ik in Bundaberg in Australië geplaatst.

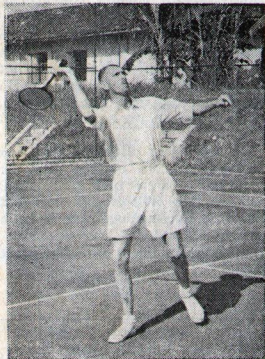
HET SPORTTOURNOOI TER GELEGENHEID VAN HET 35-JARIG BESTAAN DER M.L. TE BANDUNG

De sportwedstrijden te Bandung ter gelegenheid van het 35-jarig bestaan van de ML begonnen op 22 Mei j.l. toen generaal-majoor C. W. van der Eem, na een minuut stilte in acht genomen te hebben voor de gevallen kameraden van de verongelukte Mitchell 409, met een hartelijk welkomstwoord dit „intieme familiefeestje van de ML”, zoals hij het uitdrukte, voor geopend verklaarde.

Begonnen werd deze dag met atletiek en tijdens fraai weer bekampen in het kamp Andir ML-ers vanuit de gehele Archipel elkaar op het gebied van kogelstoten, verspringen, discuswerpen, hardlopen, speerwerpen, hoogspringen en estafette-lopen. De deelnemers waren ondergebracht in vier groepen, nl. HKML/Iboing, Lucoja, Lucosu en OCO (Opleidings-Commando).

Atletiek.

Het kogelstoten leverde een prachtige prestatie op voor Florentinus (Oco), die de kogel 12.87 m wist weg te stoten,



Toet (Lucosu) ziet hem komen.

Ook het hoogspringen werd wederom bemoelijkst door het drassige terrein. De eerste plaats werd bezet door Van der Glas (Lucoja) met 1.55 m.

Florentinus wist ook het discuswerpen te winnen: een worp van 38.55 meter.

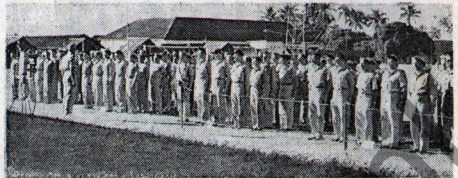
Een 4 maal 100 m estafette-loop besloot de atletiekwedstrijden en werd gewonnen door Lucosu.

De totale puntenstand was na afloop:

1. Lucosu	73½ punten	3. HKML	63½ punten
2. Oco	70 „	4. Lucoja	45 „

Hockey.

Op het uitstekende PMHC-terrein vond 's middags een hockey-wedstrijd plaats tussen Lucoja en HKML. Nadat de periode vóór rust met 1—1 gelijk spel was verlopen, kwam Lucoja sterk in de meerderheid en sleepte een 5—1 overwinning in de wacht. De partij tussen Lucosu en Oco was zeer spannend; tot kort vóór het einde maakte Lucosu de stand met 1—1 gelijk. Hierdoor moest de match 2 maal 7½ minuut verlengd worden, maar ook deze verlenging bracht geen verandering. Iedere voorhoede-speler moest toen eenmaal doelschieten om de beslissing te brengen. Oco maakte 1 van de 5, Lucosu bracht het niet verder dan één afgekeurde wegens „sticks”, zodat Oco als winnaar uit de bus kwam.



De deelnemers werden vóór de aanvang van het tournooi door majoor Maurenbrecher aan de C.M.L. gepresenteerd.

In de finale zullen nu dus Lucoja-Oco en Lucosu-HKML tegen elkaar uitkomen!

Zwemmen.

Het zwemprogramma, dat plaats vond in het zwembad „t Centrum”, begon met 50 m borstcrawl, waarbij Lucosu met 14 punten het hoogste aantal wist te behalen. Ook bij de 50 m schoolslag was Lucosu verreweg de sterkste en nam met goede vlinderslag zowel de 1e als de 2e plaats in. Stam van Oco won de 50 m rugslag met een fraaie demonstratie rugslag-zwemmen.

Toch kwam Oco niet op de 1e, maar op de 2e plaats. Dit omdat de 2e man niet verder kwam dan de 7e plaats en Lucoja door het bezetten van de 2e en 3e plaats een hoger punten-aantal behaalde. De 3 maal 50 m wisselslag werd wederom door Lucosu gewonnen, evenals de 5 maal 50 m borstcrawl.

Het totale, zwemklassement, uitgezonderd water-polo, werd:

1. Lucosu	91 punten	3. HKML	60 punten
2. Lucoja	61 „	4. Oco	60 „

Waterpolo.

Bij het water-polo (jammer dat de ene keeper in het ondiepe water kon staan!) kwamen als eerste Lucoja en Lucosu in het water en met weinig moeite wist Lucosu met 7—1 de overwinning te behalen. Ook bij de strijd HKML-Oco was een der partijen, nl. Oco, verre in de meerderheid en zij zegevierde met 6—2.

In de winnaarsronde, tussen Lucosu en Oco, versloeg Oco zijn tegenstander met 3—2 en de verliezersronde, tussen Lucoja en HKML, eindigde met een 3—3 gelijk spel, hoewel in de rust HKML met 3—0 achter stond! De wedstrijd werd met 2 maal 1½ minuut verlengd waarin Lucoja won door de stand op 4—3 te brengen.

De eindstand water-polo werd:

	gewonnen	doelpunten voor,	tegen,	punten
1. Oco	2	9	4	82½
2. Lucosu	1	9	4	72½
3. Lucoja	1	5	10	52½
4. HKML	0	5	10	42½

Tennis.

De tenniswedstrijden, gespeeld op de banen te Pasar Kalikim kenmerkten zich door weinig spanning; een gevolg van het feit dat de elkaar bestrijdende partijen verkeerd waren gekozen. Sterk speelde tegen zwak en zwak tegen sterk; een ongelukkig gekozen wedstrijdvorm die door Lucosu werd verkozen.

Op de beide banen werd tegelijkertijd gespeeld:

- Oco tegen Lucoja.
- HKML tegen Lucosu.

Coert (Oco) won met weinig moeite zijn le single met 14-1 en Bouwer won de 2e met 9-6 van zijn tegenstander Roememper. De 3e single bracht een overwinning voor Lucoja, die met 13-2 door Noordhoorn op zijn naam werd gebracht. De eerste dubbel was evenzo voor Oco met 10-5, de 2e voor Lucoja met 9-6. De totale partij was hierna voor Oco met 4 gewonnen tegen 2 verloren partijen.

We schreven reeds over de onaangename wedstrijd-tactiek van Lucosu. Croqué won daardoor zonder moeite de le single met 14-1, Knoop de 2e zelfs met 15-0..... De 3e en 4e werden gewonnen door Lucosu, resp. door Toet met 12-3 en Holthuis met 10-5. De eerste double werd wederom gemakkelijk gewonnen door HKML met 13-2, terwijl de 2e gewonnen werd door Lucosu met 9-6. HKML behaalde de eindoverwinning daar zij een gemiddelde had van 55 vóór met 35 tegen.

In de finale tussen HKML-Oco en Lucosu-Lucoja werden bij de verliezersronde de le en 2e single gewonnen door Lucoja, resp. door Van Meghen met 13-2 en Roememper met 11-4. De 3e werd door Toet (8-7) en de 4e door Holthuis (9-6) op naam van Lucosu gebracht. Ook de doubles werden gedeeld, de le Lucoja (12-3) en de 2e Lucosu (9-6). Het gemiddelde moest beslissen, waardoor Lucoja won met 50 games vóór en 40 tegen.

In de winnaarsronde tussen HKML en Oco werd de le single gewonnen door Croqué met 10-5. In de 2e verloor Bouwer van Knoop met 13-2, de 3e werd gewonnen door Jobb (Oco) met 19-6. De 4e single werd wederom gewonnen door HKML met 8-7. De doubles werden gedeeld, de le voor HKML (12-3) en de 2e voor Oco zodat HKML winnaar werd met 4 gewonnen en 2 verloren, 55 games vóór en 35 tegen.

De eindstand tennis luidde:

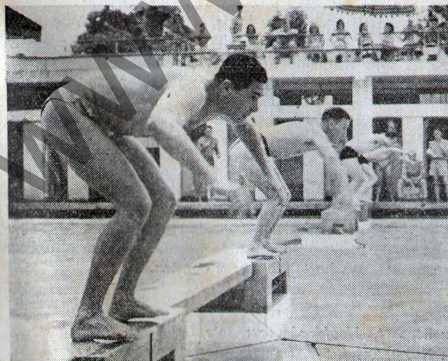
	gewonnen	games voor, tegen,	punten
1. HKML	2	110	70
2. Oco	1	88	92
3. Lucoja	1	87	93
4. Lucosu	0	75	105

Door het plotseling overlijden van de legertoommandant op 25 Mei moesten de wedstrijden worden gestaakt en uitgesteld.

De algemene stand was toen:

1. Oco	282½ punten	3. HKML	251 punten
2. Lucosu	277 „	4. Lucoja	213½ „

We hopen dat de finales voor hockey alsmede de voetbalwedstrijden in hun geheel speedig in Bandung voortgang zullen vinden en de uitslagen hiervan zien we met belangstelling tegemoet.



Spanning!

M.P.-M.L. 1-9 RUSTSTAND 1-3

Deze uitslag is wel de grootste verrassing die ons eerste elftal vriend en vijand bezorgd heeft in het thans afgelopen seizoen. En dit zeer zeker, na de zware nederlaag tegen Oliveo, dat hierdoor nog een kans kreeg, van de onderste plaats te komen. Deze overwinning van de ML is echter ruim voldoende, om ML voor de eerste klasse veilig te stellen.

Over de wedstrijd en de elftallen het volgende:

MP was zwak en vergeleken met het begin van het seizoen geen schaduw meer van zichzelf. Een enkele speler, zoals mid- en rechtshalf, rechtsbuiten, kwamen hier boven uit.

Bij ML was De Hertog niet op dreef en bleef ver achter bij zijn normale vorm. Ook doordat Beudel op een voor hem waarschijnlijk vreemde plaats, althans in dit systeem, speelde en vaak ver opdrong, ontstond hier wel eens een gat, hetwelk ook de oorzaak was van het enige MP-doelpunt dat ontstond door een lange throughpass in de open ruimte, waar Beudel nog niet terug was en een snelle rush van de MP linksbinnen, gevolgd door een goed schot.

Overigens heeft de achterhoede een goede partij gespeeld, waarbij Beets, die de zwaarste tegenstander had, desondanks uitblonk. De halflinie kon, door het zwakke spel van de tegenstander, eindelijk eens duidelijk laten zien, hoe een halflinie, in stopperspelsysteem dient te opereren. Hoof gespeelde zijn bekende solide partij. Stopper, zonder al te grote moeilijkheden en de kanthals trokken mee ten aanval of verdedigden naarmate het spelbeeld dit nodig maakte. Dat dit systeem niet zuiver verdedigend is, bleek wel duidelijk. Zodra de ML ten aanval trok zag men eerst de drie voorwaarts, vlak daarachter de binnenspelers en daarachter opstormende de kanthals, zodat, op het hoogtepunt van de aanval de voorhoede 7 man sterk was. Werd de aanval afgeslagen, dan trokken beide kanthals en de binnen-spelers terug en was de verdediging weer 5 man sterk. Het grote aantal doelpunten en de enkele goal van MP zijn uit deze goed uitgevoerde tactiek te verklaren. Dus is deze tactiek tegen een zwakke tegenstander goed tot zijn recht gekomen. Voor de toekomst dient ernaar gestreefd te worden ook een sterke tegenstander op deze wijze te bestrijden. Valk en Beudel speelden beiden, behoudens het reeds eerder vermelde, een uitstekende partij.

Wat betreft de voorhoede het volgende: Brom maakte 4 goals en bewees dus, zijn taak als mid-voor onder deze omstandigheden volledig aan te kunnen.

De Jong had pech met schieten, maakte desondanks 2 goals. Amende speelde een goede partij en zwoegde van het begin tot het eind. Met De Hertog wilde het deze keer niet vlotten. Vosse was als steeds goed, zette flink door en speelde goed samen. Zijn voorzetten waren goed getimed, zijn corners echter meestal achter, hetgeen jammer was, daar bij deze achterhoede een corner grote kans had in een doelpunt omgezet te worden.

Met deze wedstrijd is een van ML-zijde weinig geslaagde competitie beëindigd.

Hadden we, vooral in het begin van het seizoen, met niet zoveel veranderingen in bezetting der plaatsen te kampen gehad, wellicht was het resultaat beter geweest. Thans is de ploeg te laat tot stand gekomen om die kracht te kunnen ontwikkelen die zij, gezien de individuele spelkracht der spelers, zou kunnen bezitten. De elftalcommissie heeft nu, ook al omdat geen promotie-degradatie gespeeld hoeft te worden, de kans, tijdig voor het volgende seizoen de sterkst mogelijke elftallen samen te stellen en we hopen dat we dan niet tot de laatste competitiewedstrijd in angst en vreeze moeten zitten om af te wachten of we de gevreesde onderste plaats zullen kunnen ontsnappen.

GAAT DE

„STUURKOLOM“

VERDWIJNEN ?

Het antwoord is aan U!!

Getroffen door een besluit van hogerhand, waardoor alle zig „bataljons-blaadjes“ en onderdeelperiodieken het voortaan zonder subsidie zullen moeten stellen, is ook „De Stuurkolom“ gedoemd in haar huidige vorm te verdwijnen.

Hoewel er stellig over gediscussieerd zou kunnen worden of niet „De Stuurkolom“ als enig orgaan van een steeds meer een eigen weg bewandelende luchtmacht, naar aard en doel enigszins buiten de classificatie „bataljonsblaadjes“ is komen te staan, lijkt het ons beter van onze verbazing over deze maatregel niet openlijk te gewagen. Het is nu eenmaal niet gebruikelijk in de militaire pers de beslissingen, op wazige hoogte genomen, op de snijtafel der openbare kritiek te leggen, tevens willen wij allerminst de schijn wekken, dat alleen „De Stuurkolom“ en niet het verdwijnen van alle andere onderdeelorganen ons ter harte gaat. De gelden, welke op deze manier worden uitgespaard zullen ten koste gaan aan veel genoeglijke gezelligheid, dat door deze huiselijke krantjes werd gebracht aan onze landmacht-kameraden op eenzame en allesbehalve door lectuur overstroomde buitenposten.

Bepalen we ons tot „De Stuurkolom“, dan zien we het volgende beeld. Zonder geld kan een blad niet worden gereedgemaakt, bedrukt en geëxpedieerd en wanneer het Rijk meent deze bedragen niet te kunnen uittrekken, kunnen we het blad zieloos laten verdwijnen of — en hier komt het — we kunnen (luchtvaartmannen onder elkaar) een knipoog wisselen en dat bekende woordje uitspreken, dat de M.L. een faam bezorgde, n.l. „Doorzetten“!!

De redactie en administratie, de fotografen van de P.V.A. allen, die het blad als een hunner gezondste geestkinderen hebben beschouwd, hebben gefundeerde hoop dat zij hun alsdan gewijzigde taak voor de toekomst zullen weten op te brengen. Verder twijfelen wij er niet aan of vele zakenlieden — vooral in de luchtvaartbranche — zullen het nut inzien van advertenties in het enige Indonesische luchtvaartorgaan, dat ook in Nederland in

Bij de N.V. Rijwiellndustrie J A N C O te Batavia, bestaat gelegenheid tot plaatsing van een

BEDRIJFSLEIDER

Gegadigden moeten theoretisch en practisch op de hoogte zijn van de lastechniek. Bij voorkeur een kracht, die reeds in de rijwielfabrikage werkzaam is geweest.

Eigenhandig geschreven brieven met volledige inlichtingen omtrent opleiding, ervaring, verlangd salaris, enz. te richten aan:

N.V. RIJWIELINDUSTRIE J A N C O
POSTTROMMEL 24 — BATAVIA-CENTRUM

IN MEMORIAM

Op 18 Mei overleed ten gevolge van een ziekte te Batavia de Mlt. Sld. Tkl. M. L. Recruit Hamid Tenkoe Abdoel.

Op 20 Mei verdronk in het zwembad Tjihamlas te Bandung de sold. Iste klas LMN (ML-Braga) P. G. VAN PINKTEN, legernummer 281011670.

Op 21 Mei overleed in het Legerhospitaal te Batavia de Ldst. sergeant F. H. RAMBING, stamboeknummer 17162/A.

ZIJ RUSTEN IN VREDE.

alle belangrijke aviatische bureaux ter lezing ligt. De derde partij bent U, man en vrouw in de Militaire Luchtvaart. Is „De Stuurkolom“ zo diep geworteld in Uw belangstelling, dat zij in staat zou zijn een uiterst gering abonnementsgeld uit Uw soldij te zuigen? De tarieven, zoals zij voorlopig zijn gedacht bedragen:

Voor Officieren	f 6,— per jaar
voor Onderofficieren	f 5,— per jaar
voor Korporaals en Manschappen	f 3,— per jaar

Het zou erg prettig voor ons zijn, wanneer basiscom-mandanten reeds nu de reacties in het oog hielden, ten aanzien van een dergelijk ingrijpende verandering in de verspreiding van „De Stuurkolom“, en onze veronderstelling, dat de aanhangelijkheid aan het orgaan inderdaad bestaat, schriftelijk aan ons (Kantoor Voorlichting H.K.M.L.) zouden willen bevestigen. Let wel! Nog géén werkelijke abonnementsopgaven. Daartoe worden binnenkort de welzijnsfunctionarissen ingeschakeld. Het gaat nu nog slechts om een onderzoek naar de ambitie, na October „De Stuurkolom“ te willen bekostigen op straffe van totale verdwijning. Het antwoord is aan U!!!

GENERAAL BERENSCHOT-FONDS

(Vervolg van pag. 5).

vallen collega's of invalide kameraden, naast hun prille smarten bovendien nog het wegvallen van de inkomsten moeten dragen, inkomsten, die juist in de periode kort na een ongeval zo onontbeerlijk zijn. Hier springt het „Generaal Berenschot“ fonds in! Zij is het die de eerste moeilijkheden voor nabestaanden of slachtoffers overbrugd door het verstrekken van voorschotten dan wel schenkingen of uitkeringen van gelden of goederen.

Hoewel het dus op zichzelf te betreuren is dat stichtingen als de onderhavige in het leven moeten worden geroepen — we zouden het liever zonder luchtvaartongelukken stellen en zonder stroeve pensionneringen — zou het toch van een harteloos gebrek aan medeleven getuigen, als wij in de luchtmacht niet bereid waren in bepaalde omstandigheden een helpende hand uit te steken aan medewerkers, die zwaarder zijn getroffen dan wij. Van dit standpunt bekeken, zal niemand bezwaar kunnen hebben tegen het „Generaal Berenschot“ fonds en er bestaat bij de initiatiefnemers dan ook allerminst twijfel, of de grote ledenwervingsacties die over enige tijd in de luchtmacht staan te beginnen zullen allerwege in de ML een hartelijk succes oogsten.

„De Stuurkolom“, Maandblad voor de Militaire Luchtvaart.

Algemene Directie: Het Commando der Militaire Luchtvaart. Hoofdredacteur 1ste Lt. S. D. Sijma.

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

— Kolff —