



**35 JAAR M.I.L.**

1 JUNI 1949

SPECIALE UITGAVE STUURKOLOM





Generaal Majoor C.W. van der Eem



## VOORWOORD

Aangezien de tijd ontbrak om een groots opgezet gedenkboek uit te geven ter gelegenheid van de herdenking van het 35-jarig bestaan van de M.L. was het een goede gedachte van de redactie van de „Stuurkolom” om een extra nummer aan dit feit te wijden, te meer waar dit lustrum naar alle waarschijnlijkheid het laatste lustrum is, dat de M.L. in haar huidige organisatievorm zal vieren.

In de afgelopen 35 jaar heeft de M.L. veel ups, doch ook veel downs gekend. Thans maakt zij, evenals de andere weermachtsonderdelen, wederom een moeilijke tijd door. Materieel-aanvulling is praktisch uitgesloten, de personeelssituatie baart allerwegen grote zorgen, terwijl de zeer slechte economische en financiële omstandigheden tot de grootste soberheid nopen, zodat veel wat wenselijk moet worden geacht achterwege moet blijven.

Het is daarom goed een blik terug te werpen en te constateren dat dergelijke perioden reeds eerder zijn voorgekomen, doch steeds zijn overwonnen, dank zij het doorzettingsvermogen, het enthousiasme en de verknochtheid aan het luchtwapen van hen, die deel uitmaakten van de M.L.

Moge deze eenvoudige uitgave er toe bijdragen, dat allen die een taak bij de M.L. hebben te vervullen de kracht en het zelfvertrouwen kunnen vinden om de moeilijke tijd waarin wij thans verkeren en de vele moeilijkheden die nog voor ons liggen te overwinnen, zoals onze voorgangers het voor ons deden.

Dan kunnen wij vol vertrouwen de toekomst in gaan, „het licht tegemoet”.

*W. van de Com-*

Commandant Militaire Luchtvaart



# Militaire Luchtvaart

Vijfendertig jaar luchtvaart behelst meer dan één generatie. Van de figuren — groot en klein — die de eerste sprongjes van het overzeese luchtwapen hebben meeleefd is er in de M.L. practisch geen enkele overgebleven. Generaal Ter Poorten verblijft in Nederland; de grote pionier Hilgers is niet meer en van de eerste monteurs, helpers en al die andere wegbereiders van de Proefvliegtuigafdeling brengen zelfs inspannende naspeuringen niemand in de verleiding uit het grijze verleden te treden. Wij, die vandaag dit zevende lustrum van de Militaire Luchtvaart vieren staan derhalve los van onze prilste voorlopers, wij kennen hen niet, we zijn de meesten vergeten en omhagen slechts enkelen met een aureool van pionierschap. Wij zijn een nieuwe generatie!

••

„Doe wel en zie niet om!” Het is juist de jeugd, die een dergelijke uitroep met hoofdletters in haar blazen borduurt en waar luchtvaart en jeugd synoniem zullen blijven tot in lengte van dagen, is het welhaast een uitgemaakte zaak, dat ook deze generatie M.L. zich op de toekomst werpt, eerder dan zich te bezinnen op wat eens is geweest. Deze dadendrang, deze lust tot scheppen en verbeteren zal niemand de jeugd miszeggen, maar het zou een onvergeeflijke kortzichtigheid zijn, nimmer bij tijd en wijle terug te grijpen in de historie en de kennis te vermeerderen van de omstandigheden van „toen”, al ware het slechts om op die wijze de toestanden van het heden dieper te kunnen doorgronden.

Enige kennis van de luchtvaarthistorie is voor de algemeen ontwikkelde mens al even belangrijk als kunstgeschiedenis of de jaartallen, waarlangs het vaderland is op en neer gegleden. Luchtvaartgeschiedenis is voor de man in de Militaire Luchtvaart evenwel onontbeerlijk! Wij kunnen niet zonder Ter Poorten en Hilgers, Spandaw en Darlang! Wij hebben de plicht ons zo nu en dan de tijd voor te stellen, waarop iedere vlieger als een potentiële zelfmoordenaar gebrandmerkt werd, de tijd dat iemand, die het opnam voor het militaire nut van de vliegerij de mond werd gesnoerd met de technische imperfectie van het vervoermiddel zwaarder-dan-lucht.

„Als het een beetje waait, kun je niet de lucht in,” zei men dan.

Slechts het voor onze dagen helaas onbegrijpelijk doorzetten van een Ter Poorten tegen de klippen op; zijn vlieglessen nemen op eigen kosten; het zien doodvallen van de instructeur, even voor de volgende les; het meermalen verongelukken tijdens les- en oefenvluchten, bestond het deze tegenwerking uit de weg te ruimen. Wat zouden wij gedaan hebben als we één, twee keer waren neergestort met zulk een spandradenwerk en de massa ons inplaats van met te verwachten medelijden of bewondering bejegende op die hautaine wijze, waarop de mislukkeling te horen krijgt het cynisch: „Zie je nu wel, heb ik het je niet gezegd?” Wij zouden na zo'n trap na de vliegerij waarschijnlijk de rug hebben toegekeerd en waren „in de handel gegaan”. Zouden wij — als de toenmalige legercommandant, luitenant-generaal Michielssen — op een dergelijk hoge en verantwoordelijke post als passagier met de onverschrokken Ter Poorten de lucht zijn ingegaan om het leger, dat onder zijn bevelen

stond een bewijs van vertrouwen te geven in het nieuwe luchtwapen? Des te smartelijker de ongelukkige afloop van deze vlucht, toen het toestel afgleed en ter aarde stortte, waarbij luitenant Ter Poorten zwaar werd gewond en generaal Michielssen werd gedood. „Een, die gehoor gaf aan de roepstem van de plicht, om tot voorbeeld te strekken ter schraging van nog wankel vertrouwen.....”, zoals kapitein Van Haselen zegt in zijn Gedenboek 25 jaar M.L.

Wij behoren ook te gedenken de ondernemingszin van het grondpioneer in de eerste jaren na de oprichting van de Luchtvaartafdeling. De monteurs op Sukamiskin en Kalidjati, die in de periode tot 1920 zich vrijwel eigenhandig in een nieuwe en moeilijke materie hadden te bekwaamen en zonder de hulp van een bibliotheek vol handboeken de geheimen van motor en carrosserie maar moesten ontsluiten. Ook dit een tijd van koene vluchten, gewaagde proefnemingen en vele teleurstellingen, wanneer kortzichtige politici het luchtwapen de zo noodzakelijke gelden onthouden. Nimmer mogen wij vergeten de afkeer, de tegenwerking en het wantrouwen, dat men in de M.L. talloze jaren achtereen moest overwinnen en waaraan niet eerder dan in de laatste helft der dertiger jaren een einde werd gemaakt. Tegen deze verdrukking in — wellicht zelfs erdoor geïnspireerd — groeide een luchtwapen met een zeer uitzonderlijke geest, saamgeweven met oppervlakkige onverschilligheid, grote werklust, gezelligheid, noeste ijver en een bolsje op z'n tijd.

De jaren van 1920 tot 1935 zijn er om ons te leren hoe men met een magere begroting een weermachtsonderdeel kan mesten tot een, zij het niet vet, dan toch alleszins gezond en levensvatbaar wapen, zich ontplooiend, waar maar een mogelijkheid te vinden was. En die mogelijkheden waren legio:

In deze magere jaren werd de grondslag gelegd voor de talloze diensten, die in de tegenwoordige luchtmacht als volkomen onmisbaar worden beschouwd, maar die eens uit de grond werden gestampt tegen een moreel-vernietigende opvatting in, de opvatting, dat alleen het vliegen belangrijk was. We moeten bedenken, dat wat thans voor ons de moeite kost van het invullen van een telegramformulier, het wegseinen van de morsetekens het in orde houden van zenders en toestellen — kortom dat het vlotlopend bedrijf der verbindings van vandaag eens het zenuwlopend pionierswerk is geweest van een onderluitenant Leenhouders en een sergeant Linke, vechtend met de technische onvolmaaktheden en schijnbaar ondoordringelijke mysteriën van een YC4 installatie, waarmee een eerste, krakerige verbinding tussen Andir en Kalidjati werd onderhouden.

En ook later, als pioniers deskundigen zijn geworden en het ontdekken zich ontwikkelt tot ontdekken en consolideren van wat werd tot stand gebracht, als het zwaar-tepunt komt te liggen op deskundigheid ten behoeve van de voortschrijdende-techniek-toepassing en de opleidingen, dan opnieuw treden bij vrijwel elk van van die prille diensten — als valschermafdeling, bewapeningsdienst, fototechnische dienst om slechts enkele te noemen — figuren naar voren, wier voorbeeld qua werklust, plichtsbetrachting en vakkennis een niet te onderschatten waar-



de heeft voor het huidige personeel van de luchtmacht in Indonesië.

Als ten slotte omstreeks 1935 met het begrip, de opleving komt van de parlementaire belangstelling voor het luchtwapen, die een rigoureuze uitbouw ten gevolge heeft, dan is de M.L. paraat. Dan biedt zulk een grondslag, gelegd door pioniers en hardwerkende deskundigen aan de Vlieg-school, bijvoorbeeld, de mogelijkheid de vele vliegers voor Glens en Curtiss' snel tot bekwaame vaklui te scholen. Dan kan de verbindingdienst de communicatie-leemte opvullen, die ontstaat als vele nieuwe bases worden ingericht aan de periferie van het eilandrijk. Dan zijn er gronddiensten om deze velden te bemannen. Technische diensten staan overal gereed toestellen te controleren en te herstellen. Zo worden de jaren na 1935 hoogtijdagen in de geschiedenis van de M.L., waarin de de langverbeide uitbreiding met élan en vakmanschap wordt benut. Het wapen, van hoog tot laag doortrokken van een gemoedelijke „neem-er-nog-eentje" geest toont aan, dat het, als het uur van handelen slaat alle genoemens ondergeschikt weet te maken aan hetgeen dan het voornaamste wordt: de plicht, de opbouw van de luchtsrijdkrachten, de gevechtskracht in de lucht, de verdediging van het bedreigde grondgebied.

Daarom is het niet voldoende uit de helaas daaropvolgende oorlogsperiode uitsluitend de uitstekende daden van moed, beleid en trouw te memoreren van hen uit de M.L., die we juist in onze dagen zo verheugend veel in de rijen zien staan van degenen, die koninklijke onderscheidingen krijgen opgespeld. Natuurlijk zijn onze dragers van Militaire Willemsorde, Bronzen Leeuw, Vliegerkruis of welk ereken ook, de meest op de voorgrond tredende vechters geweest; of het nu boven Java was, in Glenn Martins of Brewsters, Hawks of Lodestars, of het nu de Singapore-strijd was of de manmoedige vluchten uit Australië, Biak of Merauke waarmee zij hun onderscheidingen verdienden, zij hebben stuk voor stuk de dood recht en afschuwelijk dichtbij in de ogen gezien. Zij zijn onze dapperen!

Er is nog een categorie. Dat zijn de mensen die tijdens de Japanse overval ergens onopgemerkt op de grond aan het werk waren tijdens bombardementen of in de weinig opwekkende afwachting daarvan. Daar zijn de mannen, die mitraillementen ondergingen, de ongelukkigen die in krijgsgewangenschap werden gevoerd en ongenoemd zullen blijven, in weerwil van het bittere en vaak dappere einde 't welk hun deel werd. Daar zijn de vliegtuigbemanningen die niet alleen alles doórleefden maar het goddank ook óverleefden. De geneeskrachtig tijd heeft hen de verschrikkingen uit gelaet en ziel gewist en een kalme bescheidenheid legt hen een slot op de mond. Toch behoren we hen te memoreren in onze les, die wij willen leren met het oog op de toekomst: de minder in het zoeklicht vallende monteur, chauffeur, klerk, boordtelegrafist of meteoroloog. Zij allen dienen ons een lichtend voorbeeld te zijn, als een instructiefilm zonder einde.....

Maar laten wij toch ook de aan de krijg voorafgaande vredesgeneratie niet vergeten. Zevenentwintig jaar lang waren opeenvolgende groepen luchtvaartmannen aan het werk geweest voor de wapenfeiten der veertig jaren. Hilgers en Ter Poorten waren de roekeloze Stoottroepen geweest bij de verovering van de vesting „Luchtvaart". Haarms en Wareman en alle andere radio- of vliegtuig- of motor- of wat ook voor technici waren de verbeterde zoekers naar de zwakke steen in 's vijands muren. Mannen als Van Haselen en andere betekenisvolle luchtvaart-onderwijzers zonden telkens weer verse, wel, geoffende troepen in 't veld. Vergeet niet zo'n eerste parachutesprong als van de tegenwoordige kapitein Oninx, noch het leger van onopvallenden op alle posten en in alle rangen, dat meehielp de wallen der luchtvaart te slechten. Naast onze herinnering een eersaalut aan de vele tientallen gevallen, die met hun leven de ver-

overing van de vredesluchtvaart tot een heldenfeit maakten. Zij stortten neer in wrakke tweedekkers als Glenn Martin TT's en TA's, met Avro's en De Havillands. Zij gaven hun leven tijdens proefvluchten in onderwetse Fokkers en in latere Curtiss Hawks, in zware Glenn Martin bommenwerpers. We gedenken hen als de meest koene strijders, die het zo begerenswaardige grondgebied van de luchtvaart voor ons lieten capituleren.

Wij gedenken de pioniers, de werkers aan op- en uitbouw, de gevallen in vredesstijl, de vechters der oorlogsjaren, de honderden, die voor Koningin en Vaderland in 't gevecht het leven lieten.....

Zij bevochten een Vaandel, getooid met de Militaire Willemsorde, zij bevochten mede de nederlaag van Japan en het herstel van Nederlandse soevereiniteit in deze gebieden, zij bevochten — wat wellicht het voornaamste is — nationaal en individueel zelfrespect. Slechts met deze gedachten kan de viering van het 35-jarig jubileum dieper zin verwerven.

✱

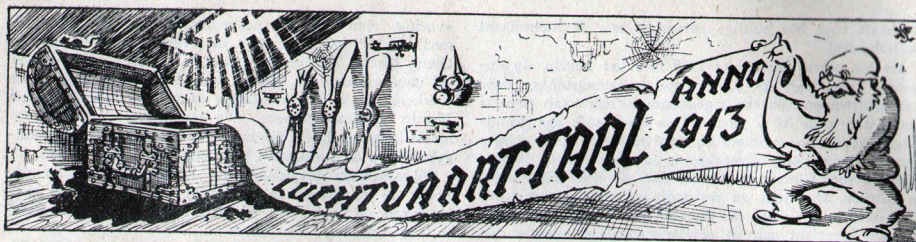
Wij zijn een nieuwe generatie! Met het oog op de toekomst gericht! Maar de geschiedenis laat ons niet met rust. Hetgeen wij hierboven schreven is niet een opwekking tot belangstellend opdiepen van oude, dode geschiedenis; het is het ontsteken van een fakkel! Bij het voorwaarts gaan kunnen de achter ons liggende 35 jaar niet achteloos opgeborgen worden in de archieven van het Koningsplein West 8. Wij dienen er van doordrenkt te zijn. Ook al zijn in de naoorlogse M.L. invloeden geslopen van ver buiten de grenzen van de landelijke luchtvaartontwikkeling. Wij denken aan de R.A.F.-geest, meegebracht door de vele vliegers van de Nederlandse luchtmacht bij Arva, Spitfires en M.L.-squads. Wij memoreren de Australische invloeden en die der Amerikanen, opgezogen tijdens lessen te Jackson en Fort Leavenworth; in weerwil van deze vreemde invloeden — die op zichzelf slechts tot heil en ondervinding voor de M.L. kunnen strekken — blijft de afkomst, het land en de geest er toch onomstootbaar borg voor, dat de toekomstige luchtmacht in deze landen de stempel blijft dragen van de oude, Indische M.L. Dit legt ons zware verplichtingen op. Wij dragen de erfenis van allen, die het grote werk eens zijn begonnen, er hun schouder hebben onder gezet, die het tot iets groots hebben gemaakt. Op ons rust de taak de fakkel over te nemen! Na deze 35 jaar komen nieuwe jaren. Vele? Weinig? Niemand weet het. Belangrijker is, wat wij van de ongewisse tijd, die voor ons ligt zullen maken. Wij hebben ons af te vragen of wij, luchtvaartmannen van 1949, de tevredenheid kunnen oogsten van hen die begonnen. Wat zijn hun eisen? Wat verwachten zij van ons? Zij hebben immer de vliegerij als ideaal gezien tot het bevorderen van 's lands veiligheid en verdediging. Zij hebben voor ogen gehad een zelfstandige luchtmacht, die het gegeven zou zijn in samenwerking met zee- en landstrijdkrachten een hecht bolwerk te vormen tegen alles wat welvaart, rust en orde in deze gebieden vermocht te verstoren. Ziehier onze taak. Wij hebben de plicht de fakkel voort te dragen, te torsen als het moet.

Maar zij hebben ons het middel, het gereedschap meegegeven, de weg gewezen. Zij reiken ons mede de brandstof, die de toorts haar helder licht deed stralen, overal waar zij voor duistere problemen kwamen te staan. In het tijdsgebeuren van 30 Mei 1914 tot 30 Mei 1949 liggen een oneindig aantal feiten, die wij vandaag ten voorbeeld kunnen houden aan het huidige personeel, dat eveneens voor moeilijkheden staat. Zij wisten het voorbeeld te geven!!

De waarde van dit zevende lustrum van de Militaire Luchtvaart in Indonesië is voor ons hierin gelegen, dat wij van onze vliegende voorlopers een fakkel meekrijgen met de gebiedende woorden:

„Zorgt, dat men later van U kunt zeggen, dat ge een VOORBEELD zijt geweest!"





Op deze pagina geven wij U een aantal citaten uit het blad „Luchtvaart”, een „geïllustreerd tijdschrift voor luchtvaart en aanverwante vakken” van het jaar 1913, die ongetwijfeld niet als humoristische bijdragen zijn geschreven, maar nu, 36 jaar later, naar onze smaak zeker bij deze categorie horen. Ter geruststelling mogen wij U verzekeren, dat „Luchtvaart” zich uitsluitend met luchtvaart en eigenlijk nooit met de „aanverwante vakken” bezig hield.

#### Vliegmenen.

„Koude is de voornaamste gewaarwording, waaraan vliegmenen blootgesteld zijn. Gewone kleederen, zelfs overjassen, blijken spoedig zeer doordringbaar voor den luchtstroom te zijn; de ongewone druk van de lucht op het gelaat, en in het bijzonder op de oogen, wordt reeds spoedig pijnlijk en heeft menigmaal eene ontsteking ten gevolge.

Het eerst heeft men zich dus te beschermen tegen koude; het blootstellen van gevoelige lichaamsdeelen moet vooral niet verwaarloosd worden. Dit worde niet te licht geteld, vooral niet door den bestuurder, want koude, die een weinig aanhoudt, veroorzaakt verdooving en de spieren weigeren dra hun dienst. De noodige voorzorgen moeten, zoowel bij warm als bij koud weder, genomen worden al wijst de thermometer op den beganen grond nog zoo hoog, want de snelle luchtverplaatsing veroorzaakt ook bij warm weer toch hevige koude”.

#### Kapot.

„Daar het enige bruikbare vliegtuig te Soesterberg, de door van Meel vervaardigde tweedekker, onlangs bij eene oefening gebroken is, bestaat er voor onze officieren-vliegeniers voorloopig geene gelegenheid hunne bekwaamheid in het vliegen te onderhouden. Zij zijn thans naar hunne garnizoenen teruggekeerd om den gewonen dienst te hervatten”.

#### Ijzeren gordijn.

„Rusland — Door den ministerraad is een besluit uitgevaardigd, waarbij het aan buitenlandsche vliegeniers is verboden om tusschen 14 Januari en 14 Juli 1913 over de Westgrens van Rusland te vliegen. Mochten zij op het daartoe bestemde sein niet landen, dan zullen krasse maatregelen worden genomen en zal er zelfs met scherp

Een Bulgaarse militaire vliegenier, gereed om met een passagier op te stijgen, ten einde een bom in Adrianopel te laten vallen.

op hen worden geschoten. Het sein zal overdag bestaan uit een roode vlag en 's nachts uit een rood licht.

Hoewel men van Rusland veel draconische maatregelen gepend is, is het ditmaal genomen besluit toch wel wat al te veel in strijd met de gewoonten, die er in alle beschaafde landen heerschen”.

#### Nieuw idee.

„De mogelijkheid om vanuit vliegtuigen projectielen te kunnen werpen met eene zoodanige trefkans, dat er uitkomsten kunnen worden verkregen, die enigszins geëvenredigd zijn aan de kosten, welke er aan besteed werden, zou voor militaire doeleinden van buitengewoon groot belang zijn. Waren de luchtverkeersmiddelen totnogtoe slechts bestemd voor het verkennen, het waarnemen en het onderhouden van verbinding, bij oplossing van het verpvaagsstuk zouden zij bovendien nog een machtig vernielingswerktuig gaan vormen”. (Hierbij een foto van het „machtig vernielingswerktuig” — Red. Stuurkolom).

#### Zo maar ineens.

„Onze vliegenier Sieb Koning, die evenals de meeste zijner collega's, zijne toevlucht in het buitenland heeft moeten zoeken, was op 25 Februari te Asnières aan het oefenen met een watervliegtuig. Opeens viel hij omlaag en werd ernstig gewond, terwijl zijn toestel geheel werd vernield. Hij is naar een ziekenhuis in de buurt overgebracht en wordt daar thans verpleegd”.

#### Overbodig.

„De Fransche hoogvlieger Perreyon steeg op 11 Maart jl. met een Blériot eendekker (160 paards-Gnôme) op het vliegveld Buc bij Versailles tot een hoogte van 5910, daarmee het wereld-hoogterecord van 5850 meter staande op de naam van Garros, slaande. Over de geheele vlucht deed hij slechts 1 uur en 17 min.

Deze stoutmoedige vlucht is wederom een voorbeeld van het nagenoeg ongelofelijke, wat sommige vliegeniers kunnen presteren. Er zal nu wel spoedig een ander komen, die nog hooger wil stijgen. Bepaald nodig lijkt ons dit echter niet”.

#### Fraai.

„.....De landing geschiedde fraai. Wel raakte een oogenblik het achterdeel van de machine in eene sloot, maar hulpvaardige handen hadden het toestel spoedig op het weiland gebracht. De heer J. Kennis, employé aan het gesticht Meerenberg, was de eerste, die de vliegenier kon verwelkomen, nadat de twaalfjarige Piet Houbolt zijn jeugdige bewondering voor den vliegman had geuit, door hem te helpen bij 't lossnijden van z'n riempjes”.

#### Ter kennissame van V.R.A.

„De nieuwe eischen voor legervliegtuigen — .....Het in elkaar zetten van het vliegtuig mag niet langer duren dan twee uren en het uit elkander nemen niet langer dan een uur; hoogstens vijf man mogen ervoor worden vereischt”.





# HILGERS

Toen Hilgers in Japanse gevangenschap overleed, verloor de M.L. een medewerker, die het grootste deel van zijn leven aan de opbouw van dit wapen had gewerkt en die van de eerste Glenn Martin hydroplane tot de latere massale vloot Glenn Martin bommenwerpers het Indische luchtwapen had geschraagd met z'n moed, vakkennis en liefde voor de vliegerij. Zo bescheiden als zijn dood was, zo bescheiden leefde hij de laatste jaren in de technische gemeenschap van Andir, slechts levend van zijn technische onderzoeken, z'n talrijke hobbies, herinneringen en zijn huisgezin. Alsof er nooit een tijd geweest was, dat de kranten de naam Hilgers in de vetste letters die toendertijd werden gebruikt op de voorpagina drukten, alsof niet die naam op de lippen van iedere Nederlander heeft gelegen, toen hij op 29 Juli 1910 als eerste Nederlander in een vliegmaschine de Brabantse hei veronder zich liet. Alsof hij niet de eerste Nederlander was, die een groots tournee door deze archipel organiseerde, waarmee hij een der grootste stuwers is geworden naar de oprichting van de M.L. Over deze tournee van de heer Hilgers willen wij het op deze bladzijde hebben, niet om z'n latere prestaties als instructeur en luchtvaartdeskundige te miniseren, doch om een betere indruk te geven van de grondslag, waarop de M.L. werd opgetrokken.

We lezen in het maandblad „Luchtvaart” van 4 Januari 1913:

„De vliegenier J. W. E. L. Hilgers vertrok den 28sten December j.l. per Norddeutsche Lloyd uit Antwerpen naar Oost-Indië tot het houden van vliegvertooningen aldaar. Hij is van plan naar Soerabaja te gaan en van daaruit Nederlandsch-Indië (Java, Sumatra en Celebes) te bereizen om daarna wellicht ook Britsch-Indië en Australië te bezoeken; eene tournee, die vermoedelijk anderhalf jaar zal duren.

De Heer Hilgers zal vliegen op Fokker-toestellen, waarvan er een voorzien is van een 100 paards Argusmotor en een ander van een 70 paards Renaultmotor, terwijl voor elk der vliegtuigen eene Eta-, eene Garuda- en eene Chauvière-schroef, speciaal voor de tropen bewerkt, is medegenomen. Voorts worden medegevoerd twee verplaatsbare tenten van de firma Gebrs. Cassel uit Frankfurt (14 x 14 x 4½ m.); welke zeer gemakkelijk in elkaar te zetten en uit elkaar te nemen zijn, dus zeer geschikt voor militair gebruik geacht moeten worden. Op de vliegtuigen zijn groote reservoirs gemonteerd, waardoor duurvuchten van 5 uren kunnen worden ondernomen. Goed uitgerust als hij is, wenschen wij den heer Hilgers veel succes toe.”

Van dit succes komt niet veel terecht, want Hilgers komt reeds bij zijn eerste demonstratie te vallen en vestigt daarmee opnieuw een record, namelijk van het eerste vliegtuig-ongeval in Nederlands-Indië.

De „Nieuwe Soerabay Courant” van 19 Februari 1913 deelt hierover het volgende mede:

„Hilgers is minstens 14 minuten in de lucht gebleven, heeft in eene wijde bocht over Toendjoengan, Plampitan, Baliwerti en Boeboetan heen gevlogen, is ten laatste van een hoogte van 600 m. weder gedaald tot ongeveer 100 m. en heeft op het terrein zelf een korten scherpen cirkel van ongeveer 100 m. middellijn beschreven, waarbij zijn



*De verzending der Fokker-aeroplanen van den vliegenier Hilgers naar Soerabaja.*

machine op gevaarlijke wijze overhelde, is toen weer opgestegen, om na een laatste vlucht over Geblongan en Plampitan weer naar het terrein terug te keeren.

Plots zagen de mensen echter, dat er iets aan de machine haperde; het toestel scheen een ondeelbaar oogenblik in de lucht te trillen alsof het op eene onzichtbare hinderpaal was gestuit, en met een gevoel van afgrijzen zag men het daarop, neus omlaag, boven kampong Baliwerti naar beneden storten.

Zonder bedenken rende iedereen, zelfs de dames, van het terrein af, niet zoozeer uit nieuwsgierigheid, doch onder de impulsie om hulp te verlenen aan den aviateur, dien men daar ergens onder de overblijfselen van zijn vernield toestel vermorzeld dacht. De foule, welke zich buiten het vliegterrein en op Boeboetan verdrong, was bepaald levensgevaarlijk. De mensen verdrongen elkaar om het eerst op de plaats des onheils te zijn. Kinderen en vrouwen vooral hadden het hard te verduren. Het gedrang werd nog verergerd toen de mécaniciens van Hilgers in een auto zich een weg door de menigte trachtten te banen om zoo spoedig mogelijk hulp te verlenen aan hun werkgever.

Iedereen was in de stellige veronderstelling, dat het met den jongen Hilgers gedaan was. De opluchting was dan ook groot, toen deze plotseling uit een der gangetjes van kampong Baliwerti opdook, lachende en ongedeerd. Een luid hoera ging op, Hilgers werd van alle kanten bestormd, iedereen moest hem de hand drukken om hem geluk te wenschen met zijne inderdaad wonderbaarlijke redding.

De aviateur maakte alle haast om weer naar het terrein terug te gaan, ten einde zijne moeder, zuster en andere familieleden, die ten prooi waren aan de vreeselijkste spanning, gerust te stellen.

Van den aviateur vernamen we, dat het ongeval te wijten is aan iets, waartegen geen enkele voorzorgsmaatregel is bestand en dat ten allen tijde elken aviateur kan overkomen, nl. aan het feit, dat op een gegeven oogenblik de motor weigert te „trekken”. Dit schijnt meer een gevolg te zijn van atmosferische invloeden dan wel een defect aan de machine.”

Dit staaltje vliegerij in het Java van 1913, dit voorbeeld van tegenslag waarmee de jonge Hilgers te kampen heeft gehad, moge op zichzelf reeds de bewondering en dankbaarheid verwekken, die de ML-er van vandaag deze ML-pionier nummer één behoort toe te dragen.



# VREEMDE VLUCHT

naar

## Kali Djati

Het was rustig in de cockpit van de B-25.

Ik zat wat te dommelen achter de zitplaatsen van de bestuurders. Soms maakte een remoustik me klaar wakker en herinnerde ik me, dat we op weg waren naar Kali Djati. En dan keek ik een moment naar buiten: onder het vliegtuig gleed het vredige landschap van Java. De witte ochtendzon legde lange schaduwen van boomgroepen en kleine kampongs over de groenende sawah's; smalle, bruine rivieren kronkelden in de richting van de zee, die in het Noorden als een lichtgrijs tapijt het land met de lucht verbond.

Vóór me zat de eerste bestuurder, die ik niet kende. Er was voor de start geen gelegenheid geweest kennis te maken. Zijn rug was breed en het vroeger zonlicht, dat door het plexi-glas naar binnen gleed, stroomde over zijn handen, die de stuurkolom omkleenden en zette het silhouet van zijn hoofd in een vreemde, lichtende omlijsting. Zijn gezicht had ik niet gezien. Steeds wanneer ik zijn trekken had gezocht, had hij zijn hoofd afgewend en in een andere richting gekeken. De rest van de bemanning kende ik goed.

Weer schrok ik op uit mijn dommel. Er was iets. Het was, alsof er in de cockpit op de een of andere manier een verandering had plaats gevonden; in elk geval was het deze keer geen remoustik geweest, die me had gewekt. Een korte blik naar de bemanning bracht geen oplossing; alle drie waren ze doodrustig. De motoren liepen regelmatig. En toen.... was het me plotseling duidelijk! De vertrouwde lucht van benzine en olie, dat zoetige luchtje, dat je in alle vliegtuigen aantreft en waarvan iemand, die luchtvaartbloed in de aderen heeft gaat houden, was verdwenen en had plaats gemaakt voor een duffe geur, zoals je die soms aantreft in oude huizen, in de kleine, donkere winkel van een antiquair in een oud, vergeten stadje. Toen ik door gebaren de aandacht van de monteur wilde trekken, zag ik dat door het plexi-glas nu een bleek, groenachtig schijnsel in de cockpit viel, wat aan alle dingen in het vliegtuig iets onwezenlijks gaf. Bijna onmerkbaar sloop een dunne nevel over de harde vormen van metalen buizen en stangen, over de knoppen van de radio-sets, over het dash-board, de bemanning....

Vanaf dat ogenblik kwamen de gebeurtenissen over me als in een bizarre droom, hoewel ik me er toch scherp van bewust was, dat er van zinsbegoocheling geen sprake kon zijn. Want regelmatig dreunden de motoren en duidelijk zag ik de blikken van de tweede bestuurder controlerend over de instrumenten gaan. Het was alsof we voortvlogen in een lang vervlogen tijd! Een zonderlinge beklemming ontnam me de kracht tot reageren. Het waren nu trouwens niet alleen de duffe geur en de spookachtige atmosfeer, die de gedachte aan voorbijgane dagen wekten! Naar buiten kijkend, knipogend tegen het vreemde, groene licht, bemerkte ik dat we niet langer alléén in de richting van Kali Djati vlogen. Bijna vleugelen aan vleugel naast onze Mitchell deinden drie vliegtuigen, tweedekkers, van een volkomen verouderd type. H-104, H-113, H-135, las ik in kolossale letters op de rompen, terwijl de Nederlandse kleuren geen twijfel overlieten omtrent de nationaliteit van deze machines. De vliegers zaten achter elkaar in openingen in de romp,

hun hoofden met onmogelijk grote valhelmen getooid.

Ze keken allen strak in onze richting en de krankzinnige loop der gebeurtenissen bereikte een hoogtepunt, toen de achterste man in de H-104 een pistool op ons richtte en naar beneden wees. Toen bleef de spookformatie achter.

Nu hadden we op deze zonderlinge uitdaging boven eigen grondgebied de drie toestelletjes met onze twaalf mitrailleurs uit het luchtruim kunnen blazen, doch de eerste bestuurder duwde de stuurkolom naar voren, remklappen en wielen remden de snelheid af en we cirkelden boven een klein, groen veld, waarop een aantal vrij primitieve gebouwen op de aanwezigheid van menselijke wezens wees. Ik keek op mijn horloge. De wijzers wezen 7.55 uur. Om 7.30 uur waren we opgestegen van Tjillilitan. Er was geen twijfel mogelijk. We maakten ons gereed voor een landing op Kali Djati in één van de eerste jaren van haar bestaan! Hevig benieuwd wachtte ik de verdere loop der gebeurtenissen af.

Geen der bestuurders had over de V.H.F. verbinding met de grond gehad: een logisch gevolg van deze overigens onlogische situatie! Laag vlogen we over de omringende bossen, over een door zes ossen voortgetrokken grasmaaimachine, en toen raakten de wielen de grond, die glad en drassig was door de regens van de afgelopen nacht.

De landing van onze machine verwerkte onder de vliegveldbezetting een enorme opwindung, zoals de komst van een deputatie Mars-bewoners op Moeder Aarde in onze dagen een paniek teweeg zou brengen. De hangars liepen leeg. Men stroomde van alle kanten toe en toen de motoren voor een der werkplaatsen werden afgezet, drongen opgewonden kreten door tot de veilige beslotenheid van de cockpit. Ik klapte de trap omlaag, klom naar buiten en stond in de warme zon, die al vrij hoog aan de hemel stond. Ver weg, gehuld in bleek-groene nevels, waren de bergen te zien, waarvan de vormen der beboste hellingen me vertrouwd voorkwamen dan ooit.

Op de eerste bestuurder na stond nu de gehele bemanning naast het toestel. Een groep grondpersoneel stond ons aan te gapen alsof we geen menselijke wezens waren; naar alle waarschijnlijkheid was hun verwondering evenredig aan de onze! De radio-telegrafist verbrak het ijs der verbazing, eenvoudig door te zeggen: „Zijn we soms niet welkom op Kali Djati?”

Men bejverde zich te verklaren dat dit wél het geval was, waarna we met vragen werden bestormd, vooral monteurs omstroomden het vliegtuig, sommigen knielden bij het neuwiel en keken hun ogen uit, anderen streelden de fonkelende propellers.

Gebruik makend van de steeds toenemende drukte gelukte het me een monteur apart te nemen en in een der werkplaatsen was het mijn beurt een spervuur van vragen te leggen: „Welke datum is het vandaag? Waar is de basiscommandant, ik moet hem dringend spreken! Wat zijn dat voor vliegtuigen bij die hangar?” Mijn slachtoffer was een rustige nuchtere kerel, die, nadat ik hem een Escort had aangeboden, een buitengewoon welbespraakt man bleek te zijn, genegen mijn brandende vragen te beantwoorden, zo goed als dat in zijn vermogen lag.



„Het is vandaag de 15de Januari”, was zijn antwoord op mijn eerste vraag. „In het jaar onzes Heren 1926.”

Mijn vermoeden was bevestigd!

„U vroeg waar de baas is” vervolgde hij. „Kapitein Stom is niet aanwezig. Die is vliegen.”

„Met wat voor toestel?” onderbrak ik nieuwsgierig.

„Als ik me niet vergis is hij er met een De Havilland vandoor. Er zijn vier kisten de lucht in gegaan, een half uur geleden. Heeft U ze onderweg niet ontmoet?” vroeg hij, met iets van onrust in zijn stem.

Ik zei hem, dat we drie tweedekkers hadden gezien.

„Dan is het toch waar”, mompelde hij.

Ik trok mijn wenkbrauwen op: „Wat is er gebeurd?”

„Er was zopas iemand, die beweerde dat de 106 een noodlanding heeft gemaakt bij Tjikampek.”

„Hoe weten jullie dat; ze hebben toch geen radio aan boord?”

„Radio? Daarvoor hebben we onze duiven toch?” vroeg hij, verbaasd over zo veel onwetendheid. „Een vliegenier, die een vlucht gaat maken neemt toch altijd een mandje met twee postduiven mee voor het geval er onderweg iets gebeurt?”

„Natuurlijk,” knikte ik peinzend en keek naar de Mitchell, die in zijn camouflagekleuren dof stond te glanzen in de zon, door een honderdtal nieuwsgierigen omstuwd. „Stil is het hier,” zei ik. „Jullie hebben zeker niet veel te doen. Op Tjillitan is het heel wat drukker”.

De monteur keek even uitgesproken nijdig. „Jullie hadden een paar dagen eerder moeten komen. Er zijn pas twee escadrilles De Havillands uit Andir wezen bommen gooien. Het barstte hier van de drukte. Toch waren het beste dagen!”

„Ga eens door?” vroeg ik. „Ik ben niet met jullie doen en laten op de hoogte.”

Hij schoof zijn kwartiermuts een eindje naar achteren en zei: „Eéns in de drie maanden komen gebrevetteerde vliegers uit Andir hier bommenwerpen. Dat betekent voor ons een grotere portie werk, er gaat nogal eens een onderstel onderuit en zo, maar dat is niet erg, we doen dat graag en aan de andere kant is het een heel aardige afleiding, omdat er op zo'n afgelegen post weinig te beleven valt. Misschien heeft U zopas uit de lucht dat witte kruis en die cirkel gezien, aan het eind van het veld? Dat is het oefenterrein. De bommen horen in het midden van het kruis terecht te komen, maar bij mijn weten is dat nog nooit gebeurd. Anders zou kapitein De Ruyter van Steveninck daar niet altijd zo rustig staan punten noteren. Voor de kampings in de omgeving van het veld betekent dat bombarderen feest, want voor het uitgraven van een oefenbom krijgen ze een gulden uitbetaald en wanneer U bedenkt dat er in een week ongeveer 100 stuks worden gegooid, dan kunt U begrijpen dat 's avonds in de kampong de bloemetjes buiten worden gezet. De bommen slaan vaak twee meter diep in de grond. Zodra nou een vliegtuig een bom heeft afgeworpen, dan rennen die kampong-mensen als de weerlicht naar de plek waar ze hem heb-

ben zien vallen. Wie het eerst aankomt, plant een gekleurd vlaggetje in de grond en maakt dat ie weg komt. Ieder heeft zijn eigen kleur vlaggetjes, zodat ie na afloop van de oefening weet: Hier staat een vlaggetje van mij, hier moet ik graven. Op het kampongfeest waar ik het over had, worden we grif allemaal uitgenodigd. Je krijgt meer bier dan je kunt verwerken en de saté kun je niet op! Verder wordt er ter ere van het bezoek van die vliegers uit Andir ook nog een „stamboel” gegeven, op het vliegveld. Op één avond worden drie opera's vertoond, waar de hele vliegveldd bezetting en wat er zo om het veld woont naar komt kijken. Twee avonden geleden heeft het gezelschap uit Poerwakarta, dat uit een man of 15 bestaat, de opera's „Hamlet”, „Tabeh Sobat Tabeh” en „Genoveva” opgevoerd „Genopipa” zeggen ze in de kampong). Het was prachtig mooi. Daar wordt nog wekenlang over nagepraat!”

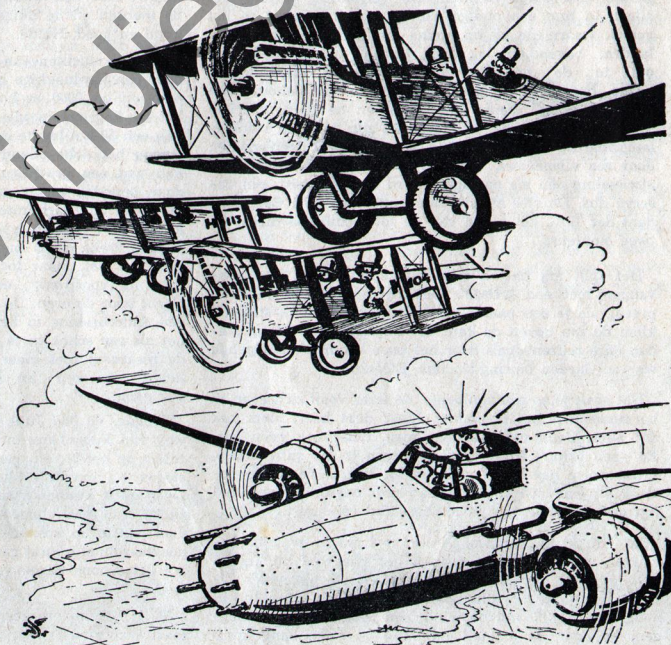
En hij grijnsde bij de herinnering aan dit kunstgebeuren. „Je had het over bommen gooien”, onderbrak ik zijn verhaal. „Zijn daar meteen schiet oefeningen aan verbonden, en wordt er nog aan nachtvliegen gedaan?”

„Aan schieten doen we niet,” onthulde hij, „dat is toekomstmuziek. Aan nachtvliegen hebben we ons niet gewaagd sinds het ongeluk dat kapitein Ten Zeldam en kapitein Posthumus verleden jaar is overkomen.”

„Wat voor ongeluk?”

„Het was als ik me goed herinner in September 1925 dat het plan geopperd werd, ook eens bij nacht de lucht in te gaan. Op 2 November om twaalf uur 's nachts zou het feest beginnen. Ik zeg „feest”, want als zodanig werd die eerste poging beschouwd. Er speelde een grammofoon op het veld en er was zelfs een aantal dames in het wit gekomen om te zien hoe reusachtig de oefening zou slagen. Persoonlijk had ik er niet veel mee op; het was alsof ik er een voor gevoel van had dat er iets verkeerd zou gaan. Ze gebruikten een Avro 56. In een halve cirkel had de Genie vier zoeklichten opgesteld om het veld te ver-

Vervolg op pag. 15







In het vóór de oorlog hier te lande verschijnende maandblad „Luchtvaart“, het orgaan van de Nederlands Indische Vereniging voor Luchtvaart, troffen we een verslag aan over de vlucht van vijf „De Havilland DH-9“ toestellen van Andir naar Pajakumbuh, waarvan de bemanningen de opdracht hadden de mogelijkheden na te gaan voor het leggen van een luchtweg van Batavia naar Sabang. Deze reportage werd in het jaar 1928 geschreven door de thans in Nederland woonachtige gepensioneerde kapitein vlieger waarnemer der M. L. C. C. Küpfer.

#### De tweede tocht naar Pajakumbuh!

Nauwelijks waren wij, verleden jaar, van onze grondverkenning, die vier maanden had geduurd, teruggekeerd of reeds stond een escadrille van de L.A. klaar om de verkregen gegevens tot praktische resultaten te maken. Eerst werd een vlucht naar Palembang en Muntok uitgevoerd, daarna een naar de Padangse Bovenlanden.

Met succes!

En de 31ste Mei (1928) togen wij dan wederom op weg. Vijf De Havilland vliegtuigen, waarvan er enkele ook de vorige reizen naar Sumatra en Atambua op Timor hadden meegemaakt. De belangstellende leek zal zich wellicht afvragen waarom wij voor de grotere tochten steeds deze prehistorische toestellen gebruiken, die slechts een geringe snelheid kunnen ontwikkelen en een beperkte actieradius bezitten. De verklaring schuilt niet alleen in hun eenvoudige, stevige constructie, of in het gemak waarmee zij op kleine landingsterreinen zijn te landen; bovendien lag het ditmaal in de bedoeling om in de nabijheid van Palembang luchtfotografische opnamen te gaan verrichten ten behoeve van de geologische dienst der BPM en de enige speciale foto-vliegtuigen die wij bezitten zijn juist de stabiele, langzame De Havillands. Aan de tocht werd deelgenomen door zes vliegers, waarvan er over iedere etappe bij afwisseling één als passagier werd medegevoerd, een reserve dus. De vier andere passagiers waren de Commandant der L.A., het hoofd van de fototechnische dienst en twee monteurs.

Het spijt mij dat ik mijn vliegverhaal niet kan aanvangen met een lyrische beschrijving. Het is altijd zo prettig als je een paar alinea's kunt vullen met: stralend klonk de zon boven de kam der Oosterbergen. Statig gleden onze reuzenvogels door het pure azuur of: Dreigende wolken-flarden omringden ons. Etcétera.

Dat geeft je zo een aanloopje, de lezer voelt zich even in harmonie met het oneindige. Maar deze keer, niets van dat alles. Geen wolken, geen mist, maar ook geen zon. En geen azuur. Alles was verborgen in de suffe, saaie, bruin-grijze nevel, die van tijd tot tijd in de droge periode als een 1500 m dikke laag over ons eiland gespreid ligt en het mooie van Java's bergland versluiert.

Na om zeven uur van Andir vertrokken te zijn, bereikten wij in drie uur vliegen het vliegveld bij Telokbetong, waar de benzine-voorraad werd bijgevoerd. De DH-9 heeft voor 5½ uur benzine aan boord, in welke tijd men, afhankelijk van de wind, een 5-600 km kan afleggen, en daar de afstand Bandung — Palembang langs

begaanbare wegen gemeten zo tegen de 600 km loopt, moesten we wel een tussen-terrein aandoen.

Wij blijven bij verkenningstochten boven de rimboe liefst in de nabijheid van een verkeersweg over de grond. Gebeurt er eens iets, moet een noodlanding worden gemaakt, welnu dan kan er tenminste op hulp worden gerekend. Het moet een onaangenaam gevoel zijn om, als je ergens wat wij noemen „aan het vloertje zit“, te weten dat je dagen ver van de bewoonde wereld bent, met een gebroken vliegtuig en mogelijk met een paar gebroken ledematen. Nee, wij kiezen het zekere voor het onzekere en volgen de grondweg, al is die soms ook wel een stevig kwartiertje om. Er kan natuurlijk van tijd tot tijd flink afgesneden worden, mits de weg maar min of meer binnen planeerbereik blijft.

Zo volgden wij, om even over elfen reeds van Telokbetong door een dreigend opzettende onweersbui verdreven, de spoorlijn naar Palembang vrijwel geheel, hier en daar een stukje rimboe van een 25 km overwippende. Ach maar: rimboe — wat weten die lui in de Lampongs van rimboe? Overal liggen daar in het bos uitgestrekte ladangs, waarop het een genoege moet zijn om bij motorpanne je toestel te breken. Nee, dan aan de moerassige oostkust, waar de enige redding te vinden kan zijn in een modder-kali met krokodillen.

Tegen drie uur wekten wij de Palembangers en al spoedig daarop zaten wij achter het beroemde vat bier. Palembang is véél veranderd sedert het vorige jaar. Een nieuwe soos, een nieuwe burgemeester, zo komen en gaan de mensen en de dingen, maar het vat bier blijft. Blijft koud en goed. Hulde.

De foto-vluchten van de twee volgende dagen leverden door een hardnekkige bewolking weinig resultaat op. Wij moesten op 2000 m hoogte over een strook Noord van het landingsterrein vliegen, een uitgestrekt moerasgebied van een 50 km lengte en juist toen ik ergens boven Pulau Rimau het delta-eiland van de Banju-Asin, zat te denken wat een prachtige plantsoenen ze wel uit dat bos daar beneden ons zouden kunnen maken, niesde mijn motor in zijn carburator. Kent U het gevoel dat je dan krijgt? Dat je hele leven in een flits aan je geestesoog voorbij trekt, zoals men pleegt te zeggen? Wel, zo erg was het niet, maar toch is het me liever als de motor eentonig voortronkt; een prettig geluid, al is het ook slecht voor de oren. De motor is de ziel van het vliegtuig, één onderbreking in het regelmatige gedaver en je voelt het als een schok in je diepste binnenste. Tenslotte bleek de niespartij niet meer dan een zeer tijdelijk verkoudheidje te zijn en de vlucht verliep zonder verdere storingen.

Zondag, de 3de Juni, vlogen wij door een stevige mist weg van Palembang om ons anderhalf uur later neer te zetten op het terrein van Lahat. En om kwart over twaalf stegen wij weer op, blij de koelte van de hogere luchtlagen op te kunnen zoeken. Dat is een van de aangename zijden van het vliegende tropenbestaan: dat je zonder veel moeite en kosten eens even een koude neus of een hoogte-zonnetje kunt gaan halen. Even over tweeën zagen wij het schone Sarolangun liggen, het eindpunt voor die dag.

Nu is Sarolangun geen wereldstad, ja het is zelfs helemaal geen stad en ternauwernood een dorp — de econo-



mische belangen der doesoebewoners zullen bij het luchtverkeer weinig baat vinden. Maar — het garnizoen ter plaatse heeft met man en macht aan een noodlandingsterrein gewerkt en zo was onze landing bedoeld als de inwijding van het nieuwe vliegveld.

Een keurig terrein en een keurige ontvangst. Middels blikjes en veel goede wil is zelfs in Djambi wat te bereiken.

De volgende dag stoomden wij door. Laaghangende wolken dwongen ons om soms niet meer dan 50 m boven de boomtoppen te vliegen. Oerwoud, als oerwoud. Met de kronkelende weg, de toekomstige heilweg van Boven-Djambi als leidraad onder ons. Een heerlijk tochtje.

Te Taluk-Kuali, het terrein nabij Muara Tebo, stapten wij even uit en om elf uur ging het voort. De Padangse Bovenlanden in. Om 1 uur stonden wij op het vliegveld Piobang, 15 km van Pajakumbuh af.

„Wat zijn jullie precies op tijd”, prezen verschillende Bovenlanders, die bij onze vorige tocht een paar uur in mist en regen hadden staan wachten op de vliegtuigen.

„Ja”, antwoordden wij, „zo zijn we. Als we er tenminste door kunnen”. En dat was waar, een jaar geleden was het werkelijk onmogelijk geweest om op het afgesproken tijdstip door de wolken heen te komen en wij moesten toen onverrichter zake naar Taluk-Kuali terugkeren, om 's middags de poging opnieuw te herhalen. Maar wij vergaten erbij te zeggen dat onze horloges nog op Mid-den-Java tijd gesteld waren en dat wij dus eigenlijk toch nog een half uurtje te laat waren. Je moet de mensen niet te wijs maken. Als bijvoorbeeld je passagier denkt dat je een „loop” gedraaid hebt, terwijl het een simpele scherpe bocht was, laat hem dan. We waren dus prachtig op tijd en er wachtte ons een lieve verrassing. Geen plechtige ontvangst, waarbij je, lichtelijk vermoeid of suf, maar in ieder geval: warm, in het brandende zonnetje zo'n rustig kwartiertje voor een speechend comité moet poseren, terwijl alles aan je dorst naar schaduw en iets ijskouds nee, dat bleef ons ditmaal bespaard. We vonden geen comité — trouwens de officiële opening van het vliegveld had reeds verleden jaar plaats gehad — maar wel een deputatie van drie jonge meisjes, wier aanblik ons, eenzame mannen, een hart onder de riem stak. Een vliegenier is als ieder ander. Hij beoefent een eenzelve beroep: in de lucht leeft hij in een orkaan van wind en geluid — zijn eigen woorden zijn hem 10 km ten achter voor hij ze uitgesproken heeft. Maar eenmaal buiten het gedaver en gebrul der honderden paarden voor hem, zoekt hij rust, gezelschap en genoeglijkheid; en wat is rustiger, gezelliger en genoglijker dan een jong meisje?

Toen gingen wij naar huis, naar het hotel in Fort de Kock. 's Avonds was er bal. Race-bal. Een keurig versierde sociëteitszaal, veel animo en — vijf jonge meisjes. Nu ken ik Fort de Kock zo'n beetje. Het Karbouwenagat, het meer van Manindjai, de Anei-kloof — mooi, erg mooi.

Maar j.m. nee, daar heeft Fort de Kock nooit in uitgemaakt. J.m. vormen geen plaatselijke attractie. Ik heb altijd de indruk gehad dat Fort de Kock het hield op het meer rotsachtige natuurschoon.

Wel, hoe het ook zij, het onverwachte gebeuren maakte een diepe indruk op onze koene piloten. Een onzer be-ruchteste vliegeniers vertoonde de griezeligste symptomen en wat erger is, hij vertoont ze nog.

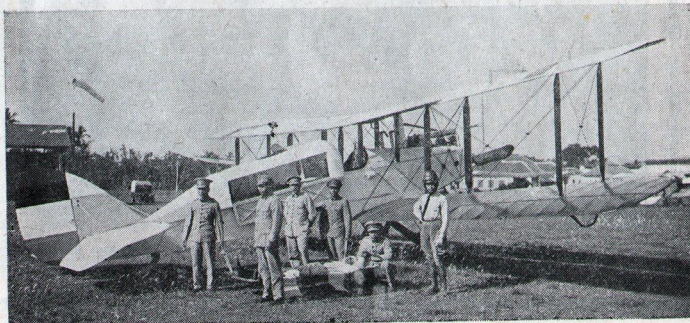
De volgende dagen waren gewijd aan passagiersvluchten. De j.m. deden natuurlijk mee. Zij hadden gezamenlijk slechts één verlangen en wel: ruw vliegen. Ruw en lang. Nu zijn de Havillands in hun soort deftige oude heren, die het liefst rustig in hun traag gangetje vliegen — maar voor een jong meisje doet zelfs een oud heertje wel eens iets buitenissigs en zo denderden de bezadigde vogels van tijd tot tijd door de Minangkabause lucht alsof ze Avrotjes en dergelijk sportief goed waren. Geheel in overeenstemming met mijn meer rustige aanleg kon ik enige uren besteden aan een verkenningstocht in Noordelijke richting. Over Lubuk Sikaping naar Pasir Pengarajan en over Pakan Baru terug. Een pracht van een rimboe.

De 7e keerden wij terug, met achterlating van twee vliegtuigen. Een der fototoestellen had een dergelijke kwaal geopenbaard, dat doorvliegen onmogelijk was en dat een andere motor met speed uit Andir moest worden opgezonden; het tweede toestel bleef hem gezelschap houden.

En nu zou ik hiermede mijn relaas gevoeglijk kunnen beëindigen — een terugweg levert meestal niet veel bijzonders op — ware het niet dat bij het vertrek uit Sarolangun een onzer drie vliegtuigen, de duizend-urige H-L03Fm een snak maakte tegen het bekende vloertje en daarmede een droevig einde maakte aan het eigen roemruchtige bestaan. Ik zat reeds in de lucht, toen mijn passagier heftig gebarend naar beneden wees en ja, daar lag het geval in de soep. Full speed er natuurlijk op af, en goddank, de bemanning klauterde reeds uit het vernielde vliegtuig. De motor had plotseling in de start gezegd: doe het nu zelf maar en zo had de bestuurder hem nog net op het kantie af over de bomen heen in een alang-alangveld weten te planten.

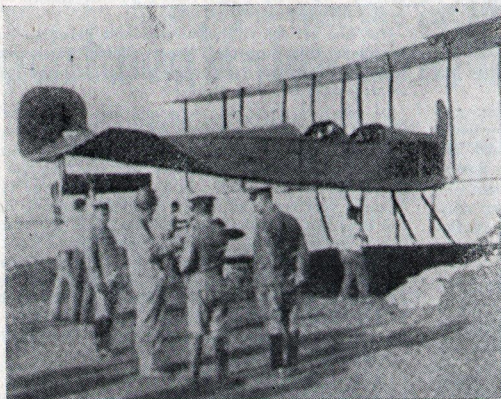
De 9e Juni, na een nacht in Teluk-Betung te hebben doorgebracht, bereikten wij met 2 vliegtuigen Bandung weer. Het was een tocht met daverende déveine geweest, maar een mooie tocht was het niettegenstaande alles. Bij pionierswerk moet men nu eenmaal niet op schrammen letten.

En nu de reeks van verkenningstochten eens wat pech heeft opgeleverd, de voortdurende veine is gebroken en wij dus volgens kansberekening weer een periode zonder tegenslagen mogen verwachten, nu kan de LA rustig werken aan dat kleine, maar uit een algemeen oogpunt zo belangrijke gedeelte van haar taak: het leggen van de luchtweg Batavia — Sabang!

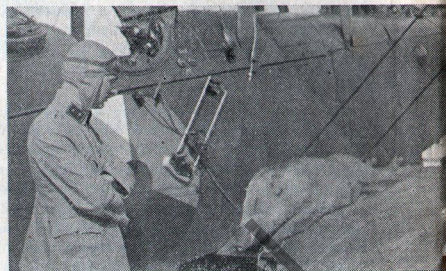


Een De Havilland DH-9, ingericht voor zieken-transport. Er is sindsdien iets veranderd.





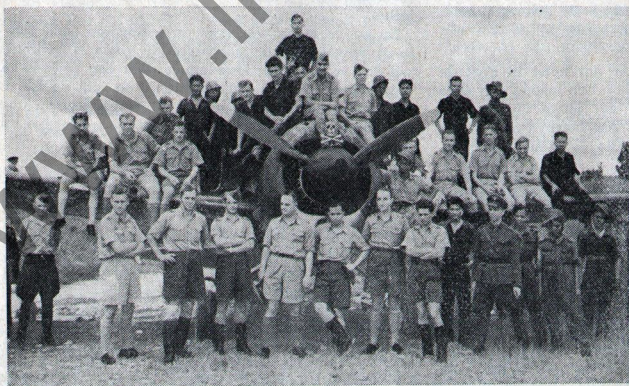
1914. Voorbereidingen voor een vlucht met een der eerste vliegtuigen die door de „Proef Vlieg Afdeling” in gebruik werden genomen : een Glenn Martin hydroplane.



1925. Lt. Kengen ver-voert een wild varken op de vleugel van een De Havilland. Een tip voor het 20ste Squadron?

Een Fokker C-X naast

Nog steeds beginnen de harten van vele M.L.-ers sneller te kloppen wanneer in hun omgeving het woord „Glenn” wordt gebezigd! Rechts: een Glenn Martin WH-3 op het vliegveld te Kendari.

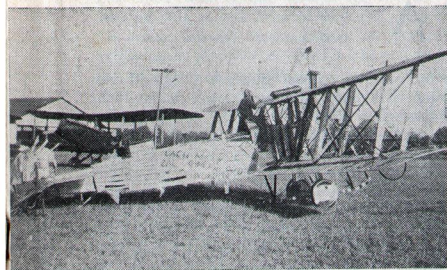


Jachtvliegers van de M.L. te Singapore in het jaar 1941, enkele weken na het uitbreken van de oorlog met Japan. Als achtergrond fungeert een Brewster.

Personeel van het 18de Squadron te Bache lor (Australië).



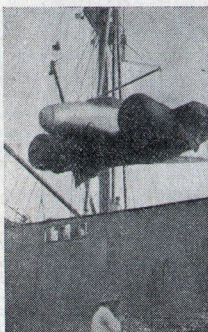




de startoren van Andir.



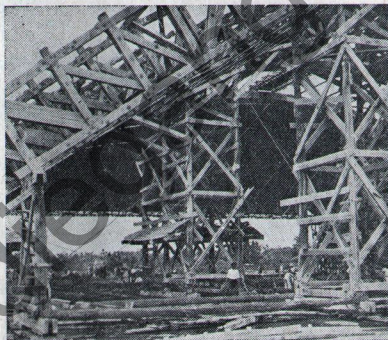
„Lach maar, je zult ook eens oud worden”. Een merkwaardige verschijning op het feest t.g.v. het 15 jarig bestaan der L. A. op Andir.



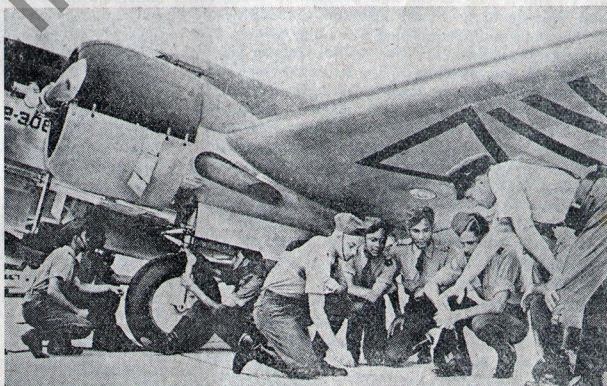
1939. Een gloed-nieuwe Lockheed wordt te Surabaya gedebarkeerd.



Met maj. Ilgen, C.M.L., als passagier en lt. De Senerpont Domis als bestuurder vloog in 1933 een De Havilland boven Tjimahi. De motor vertikte het, met als gevolg bovenstaande situatie, gefotografeerd door maj. Ilgen.



1938. Een betonnen hangar op de vliegbasis Andir in statu nascendi.



Mannen van de M.L. op de vliegschool te Jackson (U.S.A.). Instructie onder de vleugel van een Beechcraft.



## SENGORA

De 21e December ontving de commandant der jagerpatrouilles te Pakan Baru de opdracht om 4 Curtiss Hawks een bombardement te laten uitvoeren op het spoorwegknooppunt bij Sengora. Deze plaats ligt in het Siamese gedeelte van Malakka aan de Zuid-Chinese zee. Het landingsterrein van die naam is lange tijd voor de luchtverbinding van Nederland met Indië van belang geweest. Belangrijker nog is de stad als punt, waar de lange spoorlijn van Bangkok naar het Zuiden zich in tweeën vertakt; één lijn gaat verder langs de Oostkust van het Maleise schiereiland naar Kota Baru, de andere steekt Malakka over naar de westkust om, het beloop van de kust zo ongeveer volgende, ten slotte Singapore te bereiken.

Afgesproken werd, dat de 4 vliegtuigen diezelfde middag nog naar Medan zouden vertrekken; het vliegveld Pakan Baru lag al te ver zuidelijk om de jagers toe te staan, Sengora in één ruk te bereiken, hun aanval uit te voeren en weer terug te keren. De Hawk mocht in theorie bij een sterk verlaagde kruissnelheid al over een vliegbereik van 1600 km beschikken, terwijl de afstand Pakan Baru — Sengora „slechts“ 750 km (heen en terug dus 1500 km) bedraagt, alleen een dwaas zou er genoegen mee nemen, maar honderd theoretische kilometerijes over te hebben.

Zelfs de vlucht van Medan naar Sengora en terug, een 950 km over de brede Straat Malakka en door de Japanner bezet terrein, leverde nog wel enige gevaren voor eenmotorige vliegtuigen op. Wat te doen als er op die lange weg een storing optrad? De Britse liaison-officier op Pakan Baru gaf een goede raad. „Hier“, wees hij, „Ipoh“. Dat is een goed vliegveld, 120 km zuidoost van Penang, nogal diep in het binnenland. Maar: weest voorzichtig, de Japs zijn al tot dicht bij de plaats opgerukt“.

's Middags vertrokken de 4 Hawks onder leiding van de commandant naar Medan. De vliegtuigen die er op waren uitgerust om een aantal lichte bommen mede te voeren, droegen elk 2 honderdponders. Acht bommen van 50 kg, goed op de spoorlijn geplaatst, moesten zeker wel enige stremming van het verkeer opleveren, al zou het nooit veel en voor lange tijd kunnen zijn.

Het sein in verband met eventuele noodlandingen, ver namen de vliegers, zou rood-wit-rood zijn. Dat werd dagelijks veranderd. Een vliegtuig dat op een ander dan zijn eigen of een van te voren afgesproken vliegterrein moest landen schoot drie lichtkogels, rode of witte, af om kenbaar te maken dat hij tot de goede partij behoorde. Driemaal wit bijvoorbeeld of driemaal rood. Ditmaal luidde het consigne, uitgegeven door het commando in Singapore: rood-wit-rood. De „Letter of the day“ werd zulk een afgesproken sein genoemd.

's Morgens op het nog geheel duistere vliegveld van Medan. De mensen kennen hun instructies, de opdracht is eenvoudig genoeg, er valt niet veel meer over te praten. Het is hun eerste oorlogsvlucht. Dan heb je toch al weinig zin in een babbeltje, vooral om half vijf 's morgens. Eerst klaar zijn met de job; dan, bij terugkeer, als zij na een vlucht van uren weer veilige grond onder de voeten hebben, ja dan zullen de sluisen opengaan en de doorleefde avonturen in hortende zinnen een uitweg vinden...

Nu eerst de motoren laten proefdraaien. De seimpatronen, zes stuks, in de goede volgorde leggen in het bakje, twee rijen van drie. Klaar.

De commandant start het eerst. In het donker. Een lange aanloop, volbelast. Je ziet de vlammen van de uitlaat even op en neer bobbelen, sneller en sneller wegschieten, verflauwen tot een zwak lichtschijnsel. Dan is alles weg. Duisternis.

De anderen volgen, een voor een. Rumoor van vier dooreen joelende motoren.

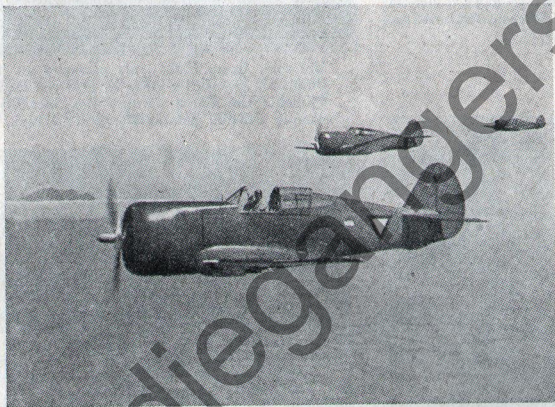
Het lawaai begint te verzwakken. Op eens een klap hoog in de lucht. Seconden later, een vuurstraal op de grond, een verschrikkelijke slag. Daarop nog een slag, doffer. Duisternis en stilte. Twee der jagers zijn bij het aansluiten op 300 m hoogte tegen elkaar gebotst. Beiden zijn naar beneden ge-

tuimeld; de een gaat met zijn bommen de lucht in, de ander wordt door de val vernield. De commandant en een onderofficier, de twee die zijn overgebleven, vliegen door. Over de zwarte zee, door de zwarte nacht. Maar in het oosten wordt het reeds licht, op deze hoogte ziet men de dageraad eerder dan op de grond.

De zon komt voor hen juist op, als zij de kust van het Maleise schiereiland bereiken, op de grens tussen de zuidelijke tong van Siam en Malakka. Intussen is het weer versomberd, dikke wolkenlagen dwingen hen om blindelings op de instrumenten te vliegen. Zij verliezen elkaar uit het oog.

Alleen de commandant bereikt het kruispunt bij Sengora. De wolken hangen te laag dan dat hij zijn bommen in duikvlucht kan afwerpen. Dat is jammer, want nu moet hij, horizontaal vliegende, de twee bommen bij de gis gooien. Lichtspoor kogels dwalen langs hem heen, hij wordt van de grond af onder vuur genomen. Een haastige blik, daar zitten de schurken. Met een zwaai zwiept hij op de vijandelijke mitrailleuropstelling neer, een paar seconden blaffen de mitrailleurs tegen elkaar in, met een ruk omhoog — en weg.

Hij ziet dat zijn bommen tegen de spoorweg, maar niet op de spoorlijn zijn ontploft. Neventreffers. En nu naar huis, naar Medan. Dwars over het schiereiland. Het geeft een vreemd gevoel, zo gelaten als het landschap van de



Een patrouille Curtiss Hawks.



## VREEMDE VLUCHT NAAR KALI DJATI

Vervolg van pag. 9

lucht uit gezien de vijandelijke bezetting ondergaat. Op de grond maakt het tropische oerwoud, de rimboe, de gedachten wakker aan plotselinge overval, aan hinderlaag en sluipmoord. Hier in de lucht, niets van dat alles. De zwaar beboste berghellingen, de dalen met de bruin kronkelende rivieren, de stille witte of grauwe lijnen van een enkele weg en zelfs de grijze lucht ademen vrede. Maar wij weten dat het een valse vreedzaamheid is. Daar schuilt overal gevaar, het loert naar ons op van onder het struikgewas, straks stormt het uit de lege lucht op ons toe.

De vlieger zoekt het maar liever hoger op, waar een jager trouwens ook thuis hoort. Hij bereikt de kust ongedeerd, zet dan koers naar Medan. Het is nog voor achten als hij uit zijn toestel klimt. Maar waar is de andere vlieger gebleven?

Hij wordt op dit ogenblik door een Britse patrouille uit zijn verbijzeld toestel gehaald en op een brancard gelegd. Zijn Hawk heeft de spoorweg een 100 kilometer ten z. van Sengora gebombardeerd. Een treffer is precies op de lijn terecht gekomen, de rails steken omhoog; de tweede bom heeft een seinhuisje getroffen. Mooi resultaat. Maar de sergeant heeft bij zijn omzwervingen in de wolken en de mist reeds te veel benzine gebruikt, hij kan Medan niet meer halen. Dan maar naar Ipoh, waarover de liaison-officier heeft gesproken.

Als hij boven het vliegveld aankomt ziet het er vrij griezelig uit. Eenzaam, dood. Een vernielde Brewster staat nog op het terrein, anders niets. Enfin, er blijft nu geen andere mogelijkheid meer over. Eerst het afgesproken signaal geven. Het seinpistool is vastgezet in een koker aan de rechterkant van de romp; het schiet schuin achterwaarts, te richten heb je niet, alleen te laden en af te vuren. Rood, wit, rood. Landen.

De Hawk komt netjes op de grond, rolt uit, staat reeds bijna stil.....

En daar breekt een wild gepaf los, kogels snerven door het vliegtuig. De bestuurder geeft vol gas, het toestel wipt van de grond. Maar het vuur achterhaalt hem. De benzine-leiding wordt stuk geschoten, een straat slaat de bestuurdersruimte binnen. De vlieger zet de kap open om lucht te krijgen, nu golft de benzine naar binnen. Hij voelt zich flauw worden van de dampen, poogt nog zijn sturtofmasker op te zetten..... tevergeefs. Bewusteloos stort hij neer in de rimboe.

Gelukkig vangen het struikgewas en de lianen de schok op. Als de Brits-Indische soldaten, die hem hebben neergeschoten, komen aansnellen is hij echter nog steeds buiten bewustzijn en zwaar verwond wordt hij naar een hospitaal vervoerd.

Ipoh is in de frontlijn komen te liggen; de Engelse vliegtuigen hebben het terrein reeds moeten verlaten en een troepje Brits-Indiërs is het enige dat voor de verdediging is achtergebleven. De mitrailleursschutters hebben het sein gezien, maar het was rood-wit en toen het hun onbekende vliegtuig met zijn oranje merkteken — dat, als je wat gegiteerd bent, verdacht veel op de rode Japanse zon lijkt — ging landen, het eenvoudig onder vuur genomen. Nu zijn zij echter de hulpvaardigheid zelve.

Later blijkt, dat in het seinpistool de geketste derde patroon is blijven zitten. En nog veel later vertrekt de vlieger uit het hospitaal als volledig herstelde. De 3e Februari neemt hij deel aan de strijd van zijn dan weer naar haar oude vliegveld Maospati op Java teruggekeerde afdeling. De strijd tegen de Jappen, die hun eerste aanval op Surabaja ondernemen.

(Uit: „Onze Vliegers in Indië” door C.C. Küper).

lichten en één zoeklicht, bediend door sergeant majoor Brouwer, zou het vliegtuig bijlichten terwijl het in de landing was. De vliegers droegen een soortement slabbetje, waarin lichtkogels waren opgeborgen. Het afschieten van een witte kogel zou betekenen „alles gaat best, doe maar zoals we hebben afgesproken”. Rood zou betekenen „ik heb motorpech” en groen „doe alle lichten uit, ik kan het zo wel zien” (het was een maanlichte nacht). Als eersten startten kapitein Hoeksema de Groot, onze hoogste baas, en kapitein Stom. Ze vlogen wat rond en schoten toen een witte lichtkogel af. De landing was veel te hard. Het landingsgestel was wat verzet, maar dat spanden we direct bij, een Avro kan een stootje hebben. Toen was de beurt aan kapitein Posthumus en kapitein Ten Zeldam, die een tijdlang Commandant van de Vlieg-school is geweest, ik weet niet of U hem kent; een op het eerste oog ruwe, onverschillige kerel, maar iemand die hart voor de leerlingen had. We hebben hier op Kali Djati veel aan hem te danken gehad. Nou, de start was goed. Ze draaiden een paar bochten en toen zagen we een witte lichtkogel in de lucht. Met volle motor kwamen ze landen. We hoorden een klap, geraas van de motor, en toen werd het stil. We vlogen er op af en zagen dat ze ongedeed waren, er viel een pak van ons hart. Ze waren onder een hoek van 45 graden tegen de grond gevlogen en dankten hun leven aan de roterende motor, die het vliegtuig als een ploeg over een afstand van 30 meter door de grond had getrokken en daarmee over de kop slaan voorkomen. Het vijfde zoeklicht bleek de bestuurder tijdens de landing te hebben verblind. U begrijpt dat de oefening daarmee afgelopen was.”

„Dat viel te begrijpen.

„Wat doen jullie in je vrije tijd,” viste ik verder.

„We jagen nogal eens op wilde zwijnen en panthers, daar krioelt het hier van. Verder wordt er af en toe een film vertoond. We hebben een maand of wat geleden botje bij botje gelegd en van een Chinees voor 300 gulden een projectie-apparaat gekocht. Je moet het met de hand draaien, maar het gaat best en de films die worden vertoond zijn goed. Cowboy-films. We lenen ze van de Directie van de P en T landen, die regeling hebben we nog aan kapitein Ten Zeldam te danken. Verder mogen we om toerbeurt mee, als er eens een vlucht naar Bandung wordt gemaakt, ook dat is een aardige afwisseling, je bent er eens een paar dagen uit.”

„Wat betalen jullie voor zo'n vlucht?” kon ik niet nalaten te vragen.

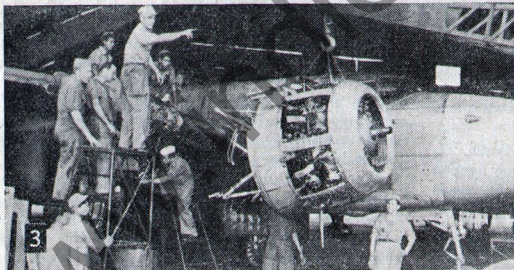
„We worden betaald!” zei tot mijn verbazing de monteur. „Als passagier krijg je per kwartier vliegen vijf gulden uitbetaald.”

Juist toen ik hem had gevraagd of er speciale typen op het veld te vinden waren (hier was een unieke gelegenheid om een sensationele afwisseling te brengen in de Stuurkolom-rubriek „Typen in de M.L.”) en hij begon was met een verhaal te vertellen over iemand, bijgenaamd Kees Sukkel, weerklonk in de verte het gonzen van vliegtuigen. „Daar zijn ze. Ik moet bij de landing zijn!” riep hij en rende weg.

In de hangaropening stond plotseling de forse gestalte van de eerste bestuurder. „We hebben nog geen kennis met elkaar gemaakt”, zei hij met een stem die klonk als het rommelen van de donder. „Mijn naam is Tijd. Vlieger-waarnemer Tijd. Soms vind ik het prettig mee te werken aan de samenstelling van een jubileumnummer. Wat je nu gezien hebt is voor pagina 8, 9 en 15 bedoeld. Het ga je goed”.

Hij was verdwenen. Het geronk van de naderende vliegtuigen ging over in machtige orgelmuziek.

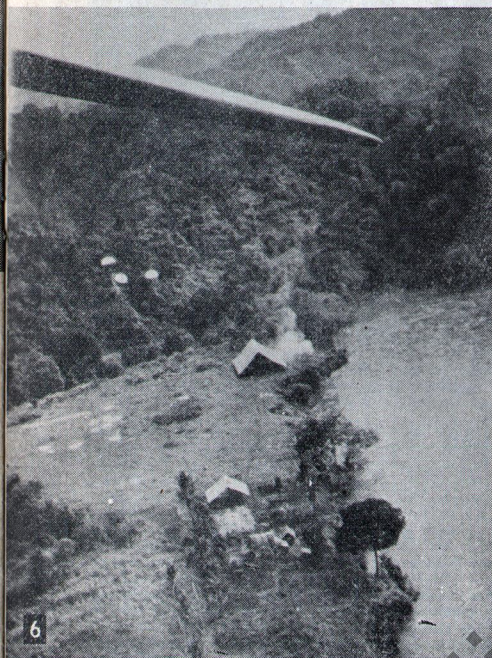




1. Als een glanzend brok aluminium vliegt een Mustang boven de Java Zee.
2. Herinnering aan 19 December 1948: het stationsgebouw en de startoren van Maguwo.
3. Drukte in de hangar van het 18de Squadron op Tjililitan.
4. Grondtroepen in Zuid-Sumatra maken contact met een Piper Cub van het 17de Squadron.
5. Medio December werden door brandstichting olie-opslagplaatsen bij Tjepu een prooi der vlammen.
6. Tot boven Midden-Borneo vlogen de CMV/ML Dakota's ten einde geïsoleerde eenheden van voorraden te voorzien.
7. De kruidenier is geweest.
8. Paarden- en ossenkracht op een vliegveld op Midden-Java.



deze dagen





VAN DE M.L.?



Hieruit een gemiddelde te trekken is onmogelijk. Als grootste gemene deler wellicht het volgende:

Bij de troep vormt de man het piece de milieu, terwijl bij de M.L. het vliegtuig en het vliegen als zodanig dienst doet. En dit feit zorgt er voor, dat er een immer durende interesse blijft bestaan, ondanks tegenslagen en teleurstellingen. Ik ben er van overtuigd, dat elk rechtgeaard vlieger zijn M.L.-gedachte concentreert in het „vliegtuig“ en dat is een goed ding, want dat maakt, dat bij de M.L. het enthousiasme altijd weer opduikt. En met dit vliegtuig als piece de milieu bokst de gemiddelde vlieger het voor elkaar om ondanks de onzekere tijden en eventuele teleurstellingen het motto „stick to it“ te kunnen handhaven. Owee als het vliegtuig hem ontvalt.

Met deze simpele filosofie als achtergrond kunt U nu begrijpen, dat in deze moeilijke tijd en onder deze moeilijke omstandigheden de M.L. voor mij beliclaamd wordt door het 18e squadron met al zijn wel en wee en dat ik tracht mij hierop te concentreren en dat mij de kans geeft teleurstellingen en tegenslagen voorlopig over het hoofd te zien. Aan het overnemen van schijnbaar onoverkomelijke moeilijkheden wen je vrij snel, als je je maar stevig in het hoofd prent, dat organisatorisch opgelegde verplichtingen vaak improvisatorisch moeten worden voldaan. Het 18e heeft nu dan ook als slagzin: Het onmogelijke wordt onmiddellijk voor U gedaan, wonderen duren iets langer!“

Bij mevrouw Mary Hoyer-Jollie kwamen we om een foto, die haar echtgenoot, kapitein vlieger-waarnemer P. Hoyer aan de Voorlichting had beloofd.

„Mag ik meteen even Uw mening omtrent de M.L. weten? Als vliegersvrouw heeft U toch wel zoveel met de luchtmacht te maken gehad, dat U er zich een oordeel over kunt vormen. Hoe lang bent U nu door Uw huwelijk met de M.L. verbonden?“

„Tien jaar geleden ben ik getrouwd en mijn man was vaandrig toen ik hem leerde kennen. Het trok mij wel erg aan dat hij vlieger was. Iedereen waarschuwde mij voor een man zo'n gevaarlijk beroep, maar ik stoorde mij er niet aan. Ik heb later ook nooit in angst gezeten voor hem. Ik wist dat hem niets zou gebeuren voor het zijn tijd was. Een van mijn twee kinderen is op Kalidjati geboren. Tijdens de oorlog zijn wij uit elkaar geraakt, want ik zat in het Merdeka-kamp in Malang en het duurde nog tot een jaar na de bevrijding, voor ik door de Engelsen werd weggehaald en in Semarang mijn man weer zag en de Nederlandse vlag.

Mag ik ook kwaad spreken van de M.L.?

Wij krijgen van het hoofdkwartier maar zo weinig rantsoenen bij anderen vergeleken en ik vind, dat de M.L. ook voor de vrouwen het transport en de legering moet verzorgen voor de feesten in Andir.

Maar vindt U mijn huis niet prachtig? Wij wonen samen met de familie Merkelbach. Ik heb hier veel kennissen op Polonia en laatst heb ik nog meegedaan met de revue op Kramat Djati. Ja, dat meisje, dat voor ieder nieuw programma onderdeel met het nummer over het toneel liep, dat was ik. Wij gaan ook vaak met de kinderen naar Sirnagalih. Een meters oord! Willem julie een glas Coca Cola?

Komt nog uit Blak. Dat drinken in de M.L. vind ik iets verschrikkelijks: mijn man probeert het telkens weer, maar hij kan er niet tegen; na twee of drie glaasjes heeft hij al te veel. Toch zou ik niet willen, dat hij bij een ander wapen was, want ik vind die M.L. erg gezellig, ook al mag ik dan alleen meevliegen als ik f 15,— gulden per uur betaal.“

U hebt geluk gehad op Vrijdag de dertiende van de afgelopen maand! Het had ook U kunnen gebeuren, dat onze verslaggever op U toe was gekomen, teneinde met zijn verraderlijke glimlach Uw vertrouwen te winnen om dan — juist als U hem een mieterse kerel gaat vinden — die venijnige vraag op U af te varen: Wat is Uw oordeel omtrent de M.L.?”

Op datzelfde moment, als de antwoorden, die U anders voor in de mond pleigen te liggen plotseling in het kuiltje schijnen te zijn verzonden, waardoor het piekeren Uw gelant vervormt tot een afzichtelijke grimas duikt de fotograaf op achter de rug van de scribent en legt U dwaas physionomie chemisch voor aan een smalend nageslacht. Maar U hebt geluk gehad, die ongeluksdag. In tegenstelling tot een aantal militairen en burgers, die wel ten prooi zijn gevallen aan de onlesbare weetgierigheid van één onzer voorlichters. Hij had het zich nu eenmaal in het hoofd geprent, dat in de jubileum-uitgave van de Stuurkolom, de massa, de dwarsdoorsnede van de Militaire Luchtaart in Batavia de kans moest worden geboden zich voor eens en altijd uit te spreken over de gevoelens, die haar beroeren, zodra de letters M.L. vallen in een gesprek. Wat denkt U van de M.L.?

„Opent Uw harten!“ schreeuwde hij in de oren van een squadnoncommandant, een chauffeur, een K.L.M.-directeur, een welfare-meisje, een radioregisseur, een vliegersvrouw en vele anderen en hetgeen hij te horen kreeg ligt hieronder verankerd in drukinkt van de firma Koff en papier van de L.A.D.:

Opschudding verwekten we bij één dier wilde stammen der M.L. die haar tenten opgeslagen hebben op het vliegpark Tjililitan. Het opperhoofd van het 18e squadron had tussen de krijgsondernemingen door tijd gevonden voor een rustig maal, waaraan ook de ondercommandant was gezeten. Maar het was al spoedig gedaan met de rust, want er onstonden felle onderlinge schermutselingen over de vraag wie de Stuurkolom te woord zou staan. Ten slotte sprak kapitein-vlieger-waarnemer Raul de Senerpont Domis, commandant van het 18e squadron, 41 jaar oud en verslaafd aan — zoals de foto laat zien — nasi goreng met water:

„U verrast ons in ons rusthalfuurtje. Dus U vindt het wel goed, dat we doorgaan met ons ontbijt. En heel graag ook de ondercommandant op de kiel, want hij is nog kaler op de kruin, dan ik. „Wat denkt U van de M.L.“ vraagt U mij. Erg moeilijk en erg persoonlijk! Ik kwam in 1932 bij de toenmalige L.A. en ik heb sinds die dag wel op 100 verschillende manieren over de M.L. gedacht. Als grootste gemene deler wellicht het volgende:



„Tien jaar geleden ben ik getrouwd en mijn man was vaandrig toen ik hem leerde kennen. Het trok mij wel erg aan dat hij vlieger was. Iedereen waarschuwde mij voor een man zo'n gevaarlijk beroep, maar ik stoorde mij er niet aan. Ik heb later ook nooit in angst gezeten voor hem. Ik wist dat hem niets zou gebeuren voor het zijn tijd was. Een van mijn twee kinderen is op Kalidjati geboren. Tijdens de oorlog zijn wij uit elkaar geraakt, want ik zat in het Merdeka-kamp in Malang en het duurde nog tot een jaar na de bevrijding, voor ik door de Engelsen werd weggehaald en in Semarang mijn man weer zag en de Nederlandse vlag.

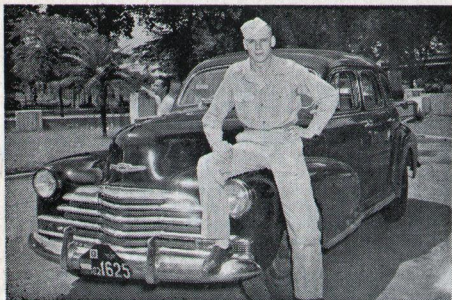
Mag ik ook kwaad spreken van de M.L.?

Wij krijgen van het hoofdkwartier maar zo weinig rantsoenen bij anderen vergeleken en ik vind, dat de M.L. ook voor de vrouwen het transport en de legering moet verzorgen voor de feesten in Andir.

Maar vindt U mijn huis niet prachtig? Wij wonen samen met de familie Merkelbach. Ik heb hier veel kennissen op Polonia en laatst heb ik nog meegedaan met de revue op Kramat Djati. Ja, dat meisje, dat voor ieder nieuw programma onderdeel met het nummer over het toneel liep, dat was ik. Wij gaan ook vaak met de kinderen naar Sirnagalih. Een meters oord! Willem julie een glas Coca Cola?

Komt nog uit Blak. Dat drinken in de M.L. vind ik iets verschrikkelijks: mijn man probeert het telkens weer, maar hij kan er niet tegen; na twee of drie glaasjes heeft hij al te veel. Toch zou ik niet willen, dat hij bij een ander wapen was, want ik vind die M.L. erg gezellig, ook al mag ik dan alleen meevliegen als ik f 15,— gulden per uur betaal.“





Mr H. Creutzberg, directeur van het Intercontinentaal Bedrijf der K.L.M. liet zich door de onverhoedse aanval van onze jongens welwillend overrompelen en liet zijn verantwoordelijke werkzaamheden even in de steek voor het volgende:

„Mijn visie op de M.L. is tweeledig. Ik kan over de M.L. praten als oud-M.L. er en als directeur van dit K.L.M.-bedrijf. Ja, ben zelf bij het wapen geweest. Voor de oorlog was ik sportvlieger en tegen de oorlog ben ik in dienst gegaan voor een opleiding tot boordschutter en tweede bestuurder. Tijdens de oorlog heb ik meegevlogen in het squadron van kapitein Domis. In Amerika was ik adjudant van generaal Van Oijen. Of ik spijt heb er niet meer bij te zijn? Ja zeker, soms wel! Het is nou eenmaal een gezellige club, die M.L. en ik heb er altijd een goede tijd gehad, vooral bij het 18de in Bachelor.

Nu, als K.L.M.-er ben ik het meest getroffen door de uitstekende samenwerking met de M.L. We doen dan ook alle moeite om deze samenwerking zo goed mogelijk te houden. Of eigenlijk is dit niet goed gezegd, want het kost helemaal geen moeite; ik wil alleen maar zeggen, hoezeer wij het op prijs stellen en dat dit zo moet blijven. Nee, ik zou geen hoogtepunten weten in deze samenwerking, het gaat steeds even vlot. Ik denk bijvoorbeeld aan de medewerking van de P.V.A. bij het filmen van de aankomst een onzer Constellations uit Mauritius. Een Mitchell wachtte het toestel boven zee op, vloog er mee op naar Batavia en de filmensen hadden gelegenheid te over prachtige opnamen te maken. Toen ik kortgeleden in Holland was heb ik ze daar in de bioscoop gezien. Dit alles als resultaat van een enkel telefoongesprek. Zo gaat het nou altijd als er iets gedaan moet worden. Even een seintje en het komt voor elkaar!”

Ook een burger moest zijn oordeel uitspreken over de M.L. Voor de studio van Radio Batavia vonden we de heer Henk Huisman uit Hilversum, radioregisseur bij K.R.O. en Strijdkrachtenprogramma en sinds kort bij dit programma in Indonesië.

„Ja, ik ben hier pas! In Holland wisten we wel, dat de M.L. bestond, maar hoe er precies gewerkt werd was ons niet bekend. Pas toen we hoorden van de acties, de landingen en de luchbrug begrepen we, dat er hard gewerkt moest zijn. Dat alles goed georganiseerd was bleek toen wel. Nu ik hier woon, ben ik er wel van overtuigd, dat de M.L. een belangrijke taak verricht in Indonesië en het meest valt mij op de gedegen kennis van de meeste luchtvaartmensen.

Iedereen schijnt zo'n beetje specialist te zijn. Laatst zat ik met een vaandrig vlieger te praten, juist toen een zwaar onweer kwam aandraven. Hij gaf mij een duidelijke kijk op de gevaren voor een vliegtuig, dat in zo'n wolk terecht komt. Nee, ik kan niet zeggen, dat er verschil in mentaliteit is tussen militaire vliegers in Nederland en in Indonesië.”



Majoor waarnemer H.F.J. Harksen is commandant van het Troepen-detachement H.K.M.L. en stond tussen de openslaande deuren van zijn kantoor uit te zien over de binnenplaats toen pers en foto op hem afkwamen. „Zo, komen jullie nu eens een verslag van mij maken? Het is maar goed, want niemand weet nog wat we hier doen. Maar het is misschien beter om maar niets te vertellen, want als ik eenmaal over deze winkel begin te praten heb je een Stuurkolom van 178 bladzijden nodig om het op te nemen. Ongunstige verhalen? Nee, zeker niet, zeer gunstige! O, wil je weten wat ik van de M.L. denk.

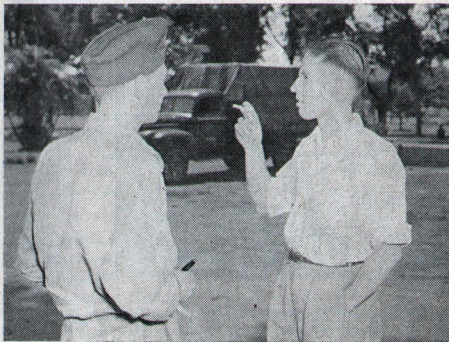
Een goed wapen, maar alleen voor gehuwden. Men heeft in die 35 jaar goede dingen gedaan. Het 35-jarig jubileum? Och, dat is meer een intiem feest voor de oue getrouwen; voor mij komt het grote feest pas als de zaak bijelkaar komt. Niettemin zijn we bereid het feest te doen zaker.”

Tijdens de rit van Polonia naar de stad kwam zelfs in onze auto het gesprek op de betekenis van de M.L. Chauffeur Piet Gouverneur liet zich het volgende ontvallen:

„Maar de M.L. is nog het beste wapen hier in Indië en ik ben verdomd blij, dat ik er bij ben. Overal ben ik geweest, in Kalidjati, Djocja, Semarang, Bandung en nu op het hoofdkwartier. Oorspronkelijk kom ik van de artillerie, maar ik zou niet graag terug willen.”



In Amerika was ik adjudant van generaal Van Oijen. Of ik spijt heb er niet meer bij te zijn? Ja zeker, soms wel! Het is nou eenmaal een gezellige club, die M.L. en ik heb er altijd een goede tijd gehad, vooral bij het 18de in Bachelor.







Een tweede vrouwelijk slachtoffer van deze vragen-reportage werkt op het Kantoor Welzijnsverzorging en werd verrast temidden van grote stapels week- en dagbladen. Wij stellen U voor (voor zover dat nodig is) aan Tineke Enthoven, kort voor haar vertrek naar Nederland.

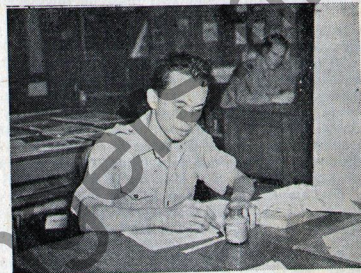
„Ik schrik me naar van die fotograaf! Ja, ik ga naar Holland, maar ik ben niet zo bar enthousiast. Het is de vraag of ik een behoorlijk baantje kan vinden; ook het vertrek valt me zwaar, want ik heb erg veel vrienden, die ik achterlaat.

Ook het werk vond ik ontzettend leuk, want ik vond het prettig de jongens van lectuur te voorzien. Ik heb eerst bij de M.T.D. gewerkt, maar dat was hopeeloos. Toen kwam ik bij de M.L. Dat wapen lag me. Het reizen en trekken zit me nu eenmaal in het bloed en het vliegen fascineert me. Daarom vind ik de M.L. zo'n prettig wapen, ook al is het me niet gelukt om veel te vliegen.

Dan heeft de M.L., dat gezellige gedoe onder elkaar, de saamhorigheid, die je merkt als je bijvoorbeeld in de Sportclub komt. De M.L. heeft daar altijd de meeste lol. Je merkt het ook aan de vrouwen, die door huwelijk of werk aan de M.L. zijn verbonden. Zo'n aparte sfeer hè! Ik geloof dat de meisjes erg graag met luchtvaartmensen uitgaan, want ze weten, dat de dan het meeste plezier hebben. Ze kunnen het met een gerust hart doen, want men weet zich over het algemeen te gedragen. Nee, ik ga eigenlijk met tegenzin weg. Misschien kom ik ook wel weer terug. Moet ik een pakje voor je mee nemen?”

Een van de trouwe medewerkers in de kraamkamer der Stuurkolommen is Moh. Jatim, ordonnans van kantoor Voorlichting, die met een filosofisch „iedereen heeft de plicht ergens te werken waar hij ervaring kan opdoen” zijn tevredenheid uit met zijn werkkring bij de M.L. op de volgende manier:

„Soedah satoe tahoen lebih saja memegang kewadjaban di kantor H.K.M.L. dengan kemaoean sendiri berikoet hati jang rang, dan tida merasa segan² saja memenoehi kewadjaban di kantor terseboet. Memang soedah moestinja saja menambahi pengalaman bekerdja di mana saja. Dengan kebetoelan saja mendapat pekerdja di kantor terseboet dengan gadjil jang tjoekoop dan ransoem mentjoekepi, berikoet pekerdjaan sedapan dengan kekoeatan saja. Memang barangkali, saja soedah didjandjikan dengan saja poenja orang toea, bahwa saja haroes menggantikan Bapa, bekerdja di kantor bagian militair. Dan saja mengharap moedah²-an, seopaja bisa mendjalankan kewadjaban seteroesnja, dalam sehat walafiat dan tida ada ganggoean apa-apa”.



Vervolgens de mening van een K.N.I.L.-administrateur, die op Personele Zaken van het Hoofdkwartier het wel en wee van luchtvaartmensen met zwarte driehoekjes bepaalt. Adjutant H.G.H. Beeren formuleerde zijn oordeel over de M.L. in de volgende woorden:

„We zaten met 150 man op Timor in de rotzooi, want het guerilla voeren tegen de Japanners valt niet mee op de duur. De eerste kennismaking met de oorlogse M.L. waren de toestellen van het 18de, die ons van Australië uit bevoorraadden.

U begrijpt wat het voor ons betekende, om daar je eigen drieleuke te zien. Dat was prachtig werk, evenals onze evacuatie, naar Australië. Daar ben ik bij de M.L. gekomen om Personeelszaken te organiseren en zo ging een vensdroom van mij in vervulling. Voor de oorlog zagen wij van de infanterie altijd tegen de M.L. op. De M.L. droeg een ander pakje en gedroeg zich daar ook naar. Alle stafschrijvers, die zoals ik bij de A.G. werden opgeleid vlasten op een detachering bij de M.L. Het was een hele toer P.Z. op te bouwen, want er waren van geen mens gegevens te vinden. In Australië heeft de M.L. prachtig werk gedaan; wij hadden er ons op Timor veel van voorgesteld, maar onze verwachtingen werden nog overtroffen. Werkelijk magnifiek. Opvallend was, dat zelfs de man in de straat, de gewone Aussie bewondering had voor de Dutchees. Vooral de Nederlandse luchtvaartman lag ontzettend goed bij de Australiërs. Er waren natuurlijk ook vele droeve dagen, wanneer de ene kist na de andere werd neergeschoten. Er is veel goed vliegersbloed vergoten in die



natuurlijk zijn verzoeken en wensen naar voren te brengen.

„Als zo'n monteur met een lange staat van dienst bij mij komt, weet ik dat zo'n man ook recht heeft op een waarderende behandeling. En dan de korpsgeest natuurlijk. Die vindt je nergens zo sterk als bij de M.L. Dat merk ik wel in het Patria-hotel, waar ik beheerder van ben. Daar zitten luchtmachtonderofficieren, van het K.N.I.L., de L.M.N. en de Artillerie, maar de onderlinge verhouding kon niet beter. Luchtvaart hè! Ik werk hier met plezier en zou de M.L. voor geen geld willen verlaten”.

„Neemt U mij ook maar in de Stuurkolom,” bood fotograaf Dunk aan, die er waarschijnlijk de smaak van te pakken heeft gekregen op deze reportage. „Als ik tenminste alles mag zeggen.” Goed, vertel jij als L.S.K.-er dan maar eens de verschillen, die je zijn opgevallen tussen L.M.N. en M.L.

„Nou als ik eerlijk mag zijn, zit ik liever bij de L.S.K. wanneer het kleding betreft. Ik moet vanavond de receptie van de generaal fotograferen in een kapot overhemd zonder knopen. De fourier heeft niks. Wat het werk, de fotodienst betreft zit ik liever bij de M.L., de P.V.A. Die is veel beter geoutilleerd. Het mooiste wat je in de M.L. kunt hebben is een verre reportage voor de Stuurkolom.”





# Mei de M.L. in de maand

Ook in dit nummer van „De Stuurkolom” vol historie en herinneringen willen wij U het nieuws van de laatste maand in de M.L. niet onthouden. Hieronder vier pagina's met foto's, nieuwtjes en mededelingen. En daarbij beginnen wij natuurlijk met het meest heuglijke bericht van de afgelopen maand, de

## Bevordering van de C.M.L.

Bij K.B. van 26 April 1949 werd de C.M.L., kolonel C.W. van der Eem bevorderd tot generaal-majoor. Zó vernamen wij voor het eerst dat belangrijke bericht, dat in minder dan geen tijd als een lopend vuurtje door alle rangen en gelederen van de M.L. liep. Algemeen heerste grote vreugde over dit heuglijke feit, dat de C.M.L. ruim een jaar na zijn benoeming in deze functie en zo kort voor het jubileum van de Militaire Luchtvaart tot deze hoge rang was benoemd. Hoewel „van huis uit” artillerist, is het hart van generaal van der Eem altijd uitgegaan naar de Militaire Luchtvaart. Nadat hij in 1920 als artillerist voor het KNIL naar Indië was vertrokken, behaalde



Gastheer en gastvrouw worden gecompimenteerd door de adjudant van de vlootvoogd, luitenant ter zee Van der Valk Bouman.

(Foto Unie Studio).

hij reeds in 1923 het waarnemersbrevet. En van die tijd af werd hij, met enkele onderbrekingen, regelmatig te werk gesteld bij de M.L.; wij zullen niet al de talrijke mutaties van de C.M.L. gedurende zijn militaire carrière volgen. Moge het genoeg zijn te vermelden, dat al sinds lange tijd het lot van de pasbenoemde generaal nauw verbonden is geweest aan dat van de Militaire Luchtvaart. Aan het einde van 1946 ging hij echter eerst definitief over naar de M.L. En reeds een maand later repatrieerde hij naar Holland, waar hij de functie bekleedde van Stafofficier Administratieve Zaken bij de Chef Luchtmachtstaf. Maar na anderhalf jaar riep de Indische M.L. al weer en de thans 51-jarige vertrok naar Batavia om het hoogste commando in de Militaire Luchtvaart op zich te nemen.

Ongeveer een week nadat deze nieuwe bevordering was bekend geworden, hield generaal-majoor Van der Eem een buitengewoon druk bezochte receptie in Hotel Transaëra aan het Koningsplein in Batavia. Tallozen hadden van deze gelegenheid gebruik gemaakt om aan hun genegenheid voor de persoon van de generaal en voor de M.L. uiting te geven. Onder de vele hoge gasten bevonden zich de Legercommandant, luitenant-generaal S. H. Spoor, de Commandant der Zeemacht in het Oosten vice-admiraal A. S. Pinke, de gouverneur van het federaal district Batavia, Raden Hilman Djajadiningrat en nog vele anderen uit hoge civiele en militaire kringen. Hierbij nog een foto van deze belangrijke gebeurtenis in het Bataviase leven.

Bericht van nog enige belangrijke benoemingen tot hoger rang bereikte ons uit

## Scheveningen

Zo werd de Chef Luchtmachtstaf, generaal-majoor C. Giebel bevorderd tot luitenant-generaal; kolonel Baretta, commandant Luchtmacht Nederland werd aangesteld tot generaal-majoor. Luitenant-kolonel J. van der Werff, sous-chef van de Luchtmachtstaf, luitenant-kolonel Zeezers, commandant van de basis Twenthe en luitenant-kolonel J. Visch, stafofficier opleidingen werden allen bevorderd tot kolonel.

En om dan nog even in Holland te blijven. Wij wilden Uw aandacht vestigen op de opening van de

## Luchtmachtstafschool.

De Luchtmachtstafschool, een belangrijke nieuwe fase in de ontwikkeling van de Nederlandse luchtmacht, werd op 20 April door de Minister van Oorlog, Zijne Excellentie Mr. W.F. Schokking geopend. Moge de in Den Haag gevestigde Luchtmachtstafschool aan het beoogde doel beantwoorden!

Van Nederland, dat gelukkige land met zijn steeds groeiende aantal gloednieuwe Meteor-straaljagers, zwenken wij in onze gedachten weer (via Mauritius) terug naar Indonesië, en wel via Kali Djati

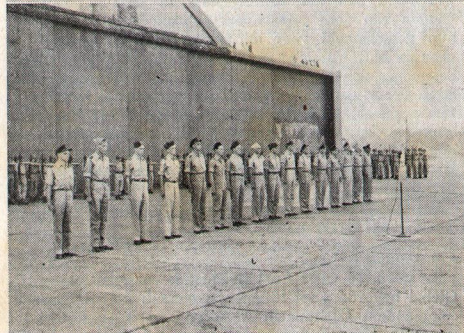
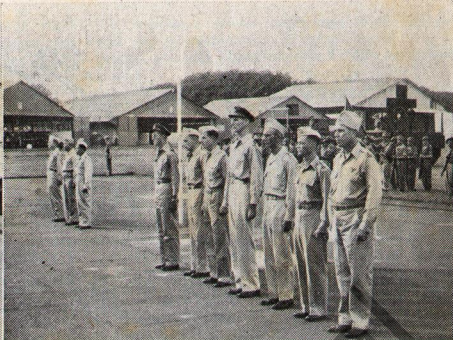
## Naar Makassar.

Zes Harvards en één Lockheed startten op 27 April van K.D. voor een vlucht via Surabaya, Den Pasar, Sumbawa Besar naar Makassar, om boven deze laatste plaats op Koninginnedag parade te vliegen. Onder leiding van kapt. vl. waarn. De Wolf als gezagvoerder van de Lockheed verliep deze tocht zeer voorspoedig. De tweede dag werd Makassar bereikt en na nog een kleine oefening was het eskader van de C.V.S. gereed om op de 30ste April de parade der grondtroepen in strakke formatie te openen. Na afloop van deze parade verdween de Lockheed uit de lucht en gaven de Harvards een half uurtje show ten beste, waar de inwoners van Makassar nog lang over zullen spreken. In de middag van de volgende dag streken de zeven kisten weer op Kali Djati neer.

## Onderscheidingen aan M.L.'ers uitgereikt.

Eerst in Medan, waar onder grote belangstelling van militaire en burgerlijke autoriteiten het „Bronzen





Een fotografische herinnering aan M.L.-plechtigheden te Bandung, Kali Djati, Batavia en Semarang, waarvan we in ons vorige nummer melding maakten.

Kruis" aan de sergeant-majoor-vlieger J. P. Adam werd uitgereikt. Bij deze plechtigheid waren onder anderen de territoriaal tevens troepencommandant van Noord-Sumatra, generaal-majoor P. Scholten en de plaatselijk commandant P.A.J. van Aarsen aanwezig. Voor het front van de opgestelde troepen reikte de commandant van het Luchtvaartcommando Sumatra, overste P.J.E. Janssens na het voorlezen van het Koninklijk Besluit het ereteken uit aan de gedecoreerde; in een korte toespraak memoreerde overste Janssens de verdiensten van sergeant-majoor Adams, die hij allen ten voorbeeld stelde. In de jaren 1940 en 1942 maakte Adams zich zeer verdienstelijk bij convooi-beschietingen en vrijwillig uitgevoerde bombardements-acties. Zelfs ramde hij eenmaal een Japans gevechtsvliegtuig.

Na deze plechtigheid werden drie officieren van de Luchtmacht Nederland beëdigd, namelijk de tweede luitenant-vlieger A.J.P. Wagemakers en de tweede luitenants F.J. Schert en H.L. Holthuis; tevens werd beëdigd de als zodanig benoemde onderluitenant J. Kampers. Luitenant-kolonel Janssens nam de eed af, waarna hij een korte toespraak hield. Het geheel werd besloten met een parade van M.L.-ers te Medan, welke werd afgenomen door generaal-majoor Scholten.

De Bronzen Leeuw werd toegekend aan de sergeant P.H. Kapulung van de Veiligheidsdienst op Kali Djati, op welke basis sergeant J. Sopakua de zilveren eremedaille van de Orde van Oranje Nassau met de zwaarden ontving. Voor de tweede maal werd het Vliegerkruis toegekend aan de kapitein-vlieger-waarnemer F.D. Broers, commandant van het 120ste squadron op Andir. Op Tjililitan werd de res. eerste luitenant W.J. Westbroek van het achttiende benoemd tot Ridder in de Orde van Nassau met de zwaarden. Bij hetzelfde squadron werd de

gouden ere-medaille van de Orde van Oranje Nassau met de zwaarden toegekend aan de onderluitenant H.E.M. van 't Erve.

En tenslotte publiceren wij hierbij nog vier foto's van beëdigingen, waar wij in ons vorig nummer reeds over schreven. De plechtigheden namelijk op Kali Djati, Andir, Semarang en Tjililitan. Ook de namen maakten wij reeds bekend; misschien herkent U op deze plaatjes nog bekenden (of Uzelf).

Er zijn vele mensen in de Militaire Luchtvaart, die met enthousiasme en toewijding hun werk doen, maar toch, daar ergens achter in hun hart wachten op die ene dag, dat zij de militaire dienst vaarwel zullen zeggen en terug gaan in het burgerleven. En dat die mensen zich ook terdege op de overgang naar het burgerpak voorbereiden, blijkt wel uit het volgende bericht over een

#### Fotografen-examen.

De Nederlandse Foto Vakschool examineerde van 25 tot 29 April te Bandung een aantal toekomstige beroeps-fotografen en fotohandelaars. Van de 64 kandidaten werden slechts elf man tot het examen toegelaten. Tot de vijf geslaagden behoorden: sergeant-majoor Van Affelen van Saensfoort, soldaat Michielen en soldaat Dunk, allen van de P.V.A. (hoe kan het ook anders!) en de leerling-vlieger soldaat Oostwegel.

Sommigen van die mannen, die niet in dienst blijven, zijn al naar huis teruggegaan. Met de „Volendam" en de „Johan van Oldebarneveldt" vertrokken de eerste contingenten sinds het opheffen van de demobilisatiestop

#### Naar Holland.

Met de Volendam vertrokken de mannen van de ARVA naar huis. Ruim 2½ jaar geleden waren ze van deze zelf-





de Volendam op deze zelfde kade gestapt. Nu gingen ze naar Holland, met de sporen van lange tijd artillerieverkenning op het bruinverbrande gezicht. Er zijn maar weinig plekes op Java, waar deze ARVA-mensen hun spiedende blik niet hebben laten rondgaan. Van alle Javaanse bases uit opereerden zij. In een kring stonden zij nu opgesteld rond het trapje, waarop de C.M.L. hen stond toe te spreken. „Ik weet zeker”, zei hij, „dat jullie anders terug gaan, dan je hier gekomen bent. Je hebt zelfstandigheid geleerd (straks een steun bij het zoeken naar een betrekking), je hebt een onverwoestbaar zelfvertrouwen aangekweekt en — wat het mooiste is — je hebt zelfrespect verworven door eigen bewonderenswaardige verrichtingen tijdens een tropendiensttijd vol teleurstellingen en tegenslagen. Ik dank je niet alleen voor de militaire prestaties, maar meer nog voor jullie goede kameradschap”. En twee weken later stond daar weer de C.M.L. om nu een andere groep van L.S.K.'ers uitgeleide te doen. Een meer gevarieerde groep van Spitfire-mensen, P.V.A.'ers, mannen van de ARVA, het Hoofdkwartier en het twintigste. Zij gingen met de Johan van Oldebarneveldt huiswaarts, de meesten van hen om terug te gaan in de burgermaatschappij. Het zal hen — en die burgermaatschappij — moeite kosten zich aan te passen. Maar net zo als ze zich er hier door geslagen hebben, zullen ze dat in het verre Holland ook wel weer doen.

#### Twee jaar verplegingsdienst

De Verplegingsdienst M.L. bestaat nu twee jaar. In die betrekkelijk korte tijd is hij uitgegroeid van servet tot tafellaken, van een experiment tot een omvangrijke dienst. Dat dit niet zonder moeilijkheden en ups en downs tot stand is gekomen, ligt voor de hand. En daar willen we U nu iets over vertellen. Want hoeven zijn er onder U, die een vastomlijnd begrip hebben van werk en streven van een verplegingsdienst?

Welnu, het best kan men deze dienst vergelijken met een hotel- of pensionbedrijf, dat er op uit is om zijn gasten 100% service te bieden. Neen, nu niet minachtend lachen, want dit is de wensdroom van ieder verplegings-officier. Zoals echter een hotel in oorlogstijd afhankelijk is van wat de distributie-dienst het toewijst, zo is ook de verplegingsdienst afhankelijk van hetgeen door de K.M.G. wordt toegewezen, aan de hand van wat men distributie-voorschriften zou kunnen noemen. Dat daarmee niet elke wens en behoefte kan worden vervuld ligt welhaast besloten in het woord „distributie”.

Zoals echter ook een hoteleigenaar of pensionhouder een dagelijkse strijd voert om grotere toewijzingen te krijgen, zo doet ook de verplegingsofficier dat. Zo goed als U hebt gelopen, aanvragen ingediend, gepraat, gevraagd en soms gedreigd om een schoenenbon te krijgen, zo doet ook de verplegingsofficier al wat in zijn vermogen ligt om een zo groot mogelijke service te bieden. Daarin natuurlijk bij-

gestaan door een staf van personeel van „gerant tot piccolo”, om in de hotelterminologie te blijven. Hoe omvangrijk deze dienst is moge blijken uit het feit, dat naast de zorg voor een zo goed mogelijke voeding en een zo comfortabel mogelijke legering, de verplegingsofficier bovendien de zorg heeft voor kleding en uitrusting, de kantoor-, schrijf- en tekenbehoeften van paperclips tot aan reken- en telmachines en ook het zo belangrijke motortransport. Dit laatste, de manège van de verplegingsdienst vormt een dusdanig omvangrijke taak, dat daarvoor een speciale „stalmeester”, de M.T.O. is ingeschakeld.

Twee jaar zijn voorbijgegaan, nog is de verplegingsdienst alle kinderziekten niet te boven, maar hij gaat vooruit, dank zij onvermoeid werken van hoog tot laag. Moge deze dienst spoedig zijn arbeid beloofd zien door het bereiken van zijn ideaal: 100% service!

Het zal ons allen ten goede komen.

#### Herbegravenis vaandrig Scheffer

Enige weken geleden is op het ereveld „Tijlilitan” het stoffelijk overschot herbegraven van de in krijgsgevangenschap overleden vaandrig-vlieger-waarnemer J. F. Scheffer, M.W.O. Vaandrig Scheffer onderscheidde zich in de strijd van de Indische vliegers tegen de Japanse luchtmacht, door herhaalde malen deel te nemen aan luchtgevechten tegen overmachtige formaties vijandelijke vliegtuigen. Tal van vrienden en een militair geleide volgden de baar naar de begraafplaats, waarbij vier ridders M.W.O. der M.L. als slippendragers fungeerden. Aan het graf werd achtereenvolgens het woord gevoerd door kapitein-veldprediker G. Duitemeyer, door luitenant-kolonel J. W. Gerharz, de de C.M.L. vertegenwoordigde en door kapitein-vlieger-waarnemer A. G. Deibel, M.W.O. Voor een muzikale omlijsting zorgde de stafmuziek van het KNIL.

Het laatste bericht van deze maand betreft de sport. Wij kunnen U deze maand vertellen over

#### Triomfen op het voetbalveld

De wisselbeker stond op het spel. De wisselbeker van de Militaire Luchtvaart, die indertijd is uitgelooft als een herinnering aan het toekennen van de Militaire Willemsorde aan M.L. Tweemaal reeds hadden onze voetballers, geselecteerd uit alle voetballende vliegbases-bewoners de jaarlijkse wedstrijd tegen het elftal van het Garnizoen Batavia reeds verloren. Hadden de onzen ook dit keer verloren, dan was de beker definitief uit M.L.-handen gegaan. Maar dat gebeurde niet. In de wedstrijd, die onder belangstelling in het Bataviase Deca Park werd gespeeld behaalden de luchtvaartmannen een volkomen verdiende 2—1 overwinning. Nadat Hendricks in de eerste helft uit een strafschop de stand op 1—0 voor de M.L. had gebracht, maakte De Jong er een kwartiertje na rust 2—0 van. Kort voor het einde wisten te Batavianen nog tegen te scoren, doch de luchtvaartzege werd niet meer in gevaar gebracht.



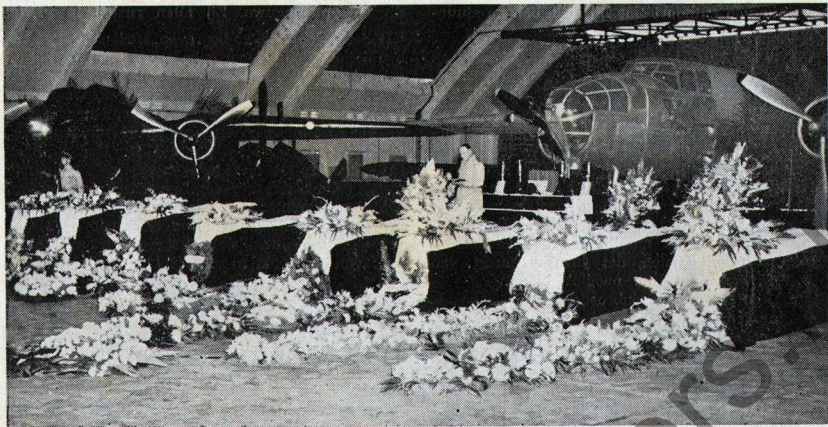


De afgevaardigden van het volk werden op hun plaats gezet en de afgevaardigden van het volk werden op hun plaats gezet.

[illegible]

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





## Een ramp trof de M.L.

De Militaire Luchtvaart werd in rouw gedompeld door de ontzettende ramp, die zich voltrok toen Zaterdagmiddag 14 Mei 1949 om half vijf een B-25 van het 18de squadron bij Kroja neerstortte.

In deze bijlage gedenken wij de acht inzittenden van dit vliegtuig, welke bij dit noodlottig ongeval het leven lieten. Wij gedenken luitenant-kolonel R. E. Jessurun, Ridder 4e klasse der M.W.O., staf-officier technische zaken. Met overste Jessurun verliezen wij een van de strijdvaardigste wapenbroeders, een man die zich telkenmale op de voorgrond stelde wanneer gevaren dreigden. Vele zijn de verhalen, die omtrent zijn moed en onverschrokkenheid de ronde doen. Hij trad in 1940 toe tot de M.L. en bevocht de invallende Japanners in 1942 als waarnemer bij de 1ste afdeling van de 1ste vliegtuiggroep op Andir. Na er in geslaagd te zijn uit te wijken naar Australië werd overste Jessurun bij het 18e squadron geplaatst en uit deze tijden dateren zijn grote heldendaden als waarnemer en als aanvoerder van grote geallieerde vliegtuigskaders, waaronder die der 13e Amerikaanse luchtmacht. Maar ook na de oorlog gaf overste Jessurun alle kracht en alle vakmanschap aan de M.L. en de hoogste technische verantwoordelijkheid in deze luchtmacht had bij geen ander in beter handen kunnen zijn. Met een onverwoestbare vitaliteit was hij steeds daar te vinden, waar het hardst moest worden gewerkt en wij herinneren ons overste Jessurun, helpend bij het uitladen van jeeps op het vliegveld Maguwo, kort na de Nederlandse bezetting, we zien hem op Sumatra in een opgewonden situatie dodelijk kalm vele problemen oplossen en wij denken tenslotte aan overste Jessurun als de populaire figuur, die ondanks de hoge vlucht van zijn militaire loopbaan nimmer zijn oude vrienden vergat en daarmee blijvend een kameraadschappelijke verhouding wist te handhaven. Deze man is de Militaire Luchtvaart nu ontvallen en al moge het gemis in de korte spanne tijds van twee dagen nog niet ten volle tot ons zijn doorgedrongen, reeds staat vast dat zijn leidinggevende en tegelijkertijd beminlijke persoonlijkheid nimmer uit de herin-

nering van de M.L. zal kunnen worden geschrapt. Hij ruste in vrede.

Wij gedenken luitenant kolonel J. W. Gerharz. Wij gedenken overste Gerharz als een der bekwaamste, maar tevens als een der vriendelijkste officieren van de M.L. Ook het publiek kent hem, want hij was een van de medewerkers aan het radioprogramma van de M.L. onder titel „Luchtvaart-praat“ dat regelmatig werd uitgezonden en waarin hij een der geestdriftigste deelnemers was. In 1937 kwam hij bij de M.L. als commandant van het radiodetachement op Andir en aan deze dienst van radio en verbindings heeft hij zijn hart verpand gehad. Veel heeft overste Gerharz tot stand gebracht, zoals de oprichting van een radio/telegrafisten school, talloze radiozenders en bakens en de nieuwste radiosnuffen in de militaire vliegtuigen. Het laat geen twijfel, dat er in die tijd veel is gevergd van het personeel van overste Gerharz, maar het werd gevraagd op de prettige en goedmoedelijke manier, die deze officier eigen was. En het meeste vergde hij altijd nog van zichzelf. In de loop der jaren ontwikkelde zich de schrandere genie-officier tot een all-round luchtvaartman, vandaar dat, toen in Maart van dit jaar de zo veelomvattende post van staf-officier luchtvaart-zaken vrij kwam, niemand beter dan overste Gerharz in deze functie kon worden aangesteld. De afgelopen twee maanden hebben bewezen, dat de vliegdiens bij hem in goede handen is geweest. Generaal van der Eem mist in hem zijn rechterhand; het hoofdkwartier verliest een tweede vriend, een man die leiding wist te geven op een onvergetelijk prettige wijze; de M.L. verliest een vak-kundig dienaar, aan wie zij onmeetlijke dank verschuldigd is.

Wij gedenken de eerste luitenant vlieger waarnemer der M.L. W. J. van der Plaats, gezagvoerder van het verongelukte toestel. Luitenant van der Plaats stond bekend, niet alleen als een uitstekend militair, maar eveneens als een zeer bekwaam vlieger. Kort voor de actieperiode trad hij toe tot het achttiende squadron en het is bekend met welk



een vuur van enthousiasme hij sindsdien de stuurknuppel heeft gehanteerd.

Wij gedenken sergeant-majoor radiotelegrafist H. F. van der Heide, sergeant boordmecano H. C. Bartelings en soldaat monteur G. E. Durand. Het zijn deze mensen geweest, die deel uitmaakten van de bemanning van de Mitchell 409, een bemanning die er om bekend stond haar taak te verstaan. Wij weten weinig van de loopbaan van deze drie militairen, maar wel weten we dat zij stuk voor stuk hebben klaar gestaan, als hen werd gevraagd te vliegen, wij weten dat zij hun gehele wezen hebben ingezet om door de moeilijke brevetexamens te komen, en wij weten, dat hun vrienden van het 18de squadron hun noodlot betreuren, zo erg als wapenbroeders dit maar kunnen.

Wij gedenken kapitein A.F.M.J. Smeets, compagniescommandant van de 1e compagnie Luchtvaarttroepen. In Februari 1941 vertrok kapitein Smeets uit bezet Nederland om in Juni 1942, een eendeloze openvolgving van moeilijkheden en gevaren ten

dingen op Maguwo. Zij allen rusten in vrede!

Hedenmiddag zijn ze begraven. Hedenmiddag hebben dominee en pastoor gebeden gezegd en wij, hun achterblijvende kameraden hebben staan staren naar die acht rood-wit-blauw vlaggen, waaronder hun lichamen lagen opgebaard, in een hangar van het 18e met op de achtergrond glimmende Mitchells, zoals de 409 er één geweest is. Hedenmiddag hebben wij in een stoet gelopen achter de befloerste trom, achter de langzaam marcherende troepen, achter acht, onder bloemen bedolven kisten. Een stoet van honderden meters lang, een stoet van vrienden, verwanten, wapenbroeders en autoriteiten trok van vliegveld naar ereveld. Wij hebben het



Boven: De stoet op weg naar het ereveld „Tjililitan”.



Links: Tijdens de plechtigheid op de begraafplaats spreekt generaal Van der Eem een laatste afscheidswoord.

spijt, in Engeland aan te komen, waar hij als ervaren officier met open armen werd ontvangen. Met de „Prinses Irenebrigade” bevocht hij de bevrijding van het vaderland, waarna hij het jonge Commando Luchtvaarttroepen meehielp oprichten, om er ten slotte mee naar Indonesië te vertrekken. De tropendiensttijd is geen gemakkelijke periode in het leven van kapitein Smeets geweest, want verschillende malaria-aanvallen knaagden aan zijn vitaliteit en hij was dermate gevoelig, dat hij de zorgen van zijn compagnie tot zijn eigen zorgen maakte. Van hem gaat het verhaal, dat hij elke nacht wakker lag, gedurende de tijd dat zijn patrouilles op stap waren. De buitengewone verrichtingen van de eerste compagnie als basisbewaking van Maguwo zijn goeddeels te danken aan de leiding van deze officier.

Wij gedenken dienstplichtig soldaat Piet den Hertog van de Verbindingsdienst, die nog maar sinds 15 April 1948 in militaire dienst werkzaam was, maar zich in die korte tijd een geestdriftig luchtvaartman betoonde en persoonlijk uit zijn administratieve baan verzocht te worden overgeplaatst naar een meer vooruitgeschoven functie.

Hij deed goed werk aan de telefoonverbin-

afscheid gehoord, dat Generaal van der Eem zijn mannen toeriep, wij hebben de woorden van troost en bewondering gehoord van de legercommandant, Generaal Spoor, we hebben vooraanstaande burgers en autoriteiten een laatste groet zien brengen. Maar het ware gemis, de echte droefheid voelden we pas bij het Wilhelmus, dat zacht over de dodenakker klonk, toen eerst konden we iets, een klein gedeelte maar, bevatten van de smart en het ongeluk van de nabestaanden. En naast het verlies van de verwanten, naast het grote gemis voor de Militaire Luchtvaart, voelden we acht vrienden van ons scheiden, acht man, waar we iets aan gehad hebben in de luchtmacht.

Maar in de laatste strofen van het Wilhelmus, toen vier Mustangs laag over de groeve dreunden, kregen we weer het besef terug, dat kapitein de Senerpont Domis, Cdt van het 18de squadron, ons heeft meegegeven in zijn rede, toen hij zei tot zijn gevallen mannen van het squadron: „Jullie namen staan op de lange erelijst van gesneuvelden van het 18de; als jullie die anderen daarboven ontmoet, roep hen dan een tot ziens van ons toe en geef hen onze belofte: „Wij vliegen door”.