

Allen

Gezware!

Nederlandse Strijdkrachten in Indonesië

WAPENBROEDERS

4e Jaargang
23 JUNI '49
Nummer 12



In dit nummer :

Afscheid

2-10 R.I.

Zo moet het worden

NAAST DE STREEP

Uiteraard zitten wij ook achter ons bureau wel eens te piekeren zouden die jongens nou iets opsteken voor straks uit hun militaire bezigheden?

De lijntrekkers van professie geven daar het antwoord op.

Waar deze jongens wellicht in de burgermaatschappij beleefd gezegd zouden hebben „Pardon, maar ik ben bakker van beroep (of boekhouder of scheerder van Fransche poedels)” hebben zij hier geleerd om als een raar nieuw karwei wordt opgedragen niet a priori aan te nemen dat ze het niet aankunnen. Zij hebben geleerd de mouwen op te stropen en aan den slag te gaan.

Dat is winst voor de toekomst niet zozeer en niet alleen in technische vaardigheid maar in zelfvertrouwen.

En na lang wachten — wij blijven maar draaien in 't teken van afscheid nemende onderdelen — deze keer is het 2-10 RI dat na vele omzwervingen en veel narigheid en vol herinneringen huistoe gaat. En wat blijken woorden dan strikt onvoldoende wanneer het er om gaat te beschrijven wat er omgaat in mensen, die hier niet alleen vier jaren van hun tijd, maar vier jaren van hun hart gegeven hebben.

Afscheid nemen valt niet mee, ook niet voor de achterblijvers.

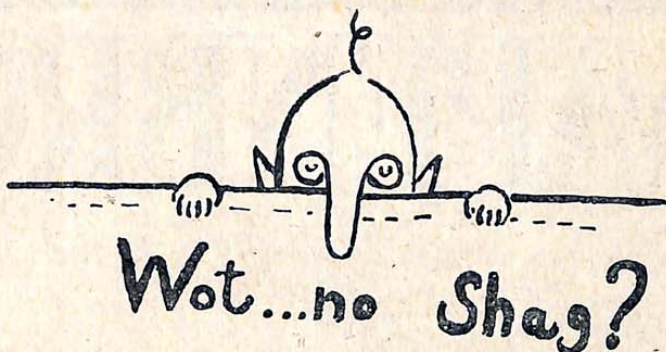
DE VOORPLAAT



De voorplaat van deze week toont een beeld uit Palembang. Het doet overigens weinig terzake waar precies de foto genomen is. Wat er wel op aankomt is, dat zij een geest ademt van vredige rust, van een atmo-

sfeer, waarin de mensen naar eigen zin en eigen gebruik hun leven kunnen leiden, waarin zij bewust van hun veiligheid kunnen werken en rusten. Deze foto vertelt ons zo goed dat ooit in woorden werd vastgelegd, waarom wij hier zijn: om orde en rust te herstellen en te zorgen dat een ieder in Indonesië kan genieten van de primaire menselijke rechten: de vrouwenvoerder in Palembang, de planter op de Puntjak, de lurah in zijn desa.

Wapenbroeders



Wel het is weer zover.

Niet, dat we er niet op voorbereid waren, integendeel.

Toen wij het zelf lazen zeiden we het al: „Minder sigaretten..... shag inplaats er van..... dat geeft post..... bergen post met nare opmerkingen.....”.

En of het klopte.

A schrijft dat het een schande is.

B schrijft waarom dat nou weer.

C schrijft van die shag klopt ook niets.

D schrijft vertel U nog eens in „Wapenbroeders” iets aardigs over niet hamsteren van shag, ik hou van dwaze verhalen.

En zo kunnen wij doorgaan met ontvangen brieven aan te halen.

Het is natuurlijk onprettig en dat woord is niet voldoende om aan te geven hoe onprettig het wel is. De sigaret is zo'n onafscheidelijk deel van ons leven geworden, dat het gemis er van heel zwaar is.

Dat zij, die sigaretten, niet verstrekt konden worden ligt niet aan de Dienst Welzijnsverzorging. Waar fabrieken ophouden te draaien, door welke oorzaak ook, moet Welzijnsverzorging ophouden met verstrekken.

Dat die Dienst dan probeert een substituut artikel te vinden en meent shag te kunnen verstrekken, is een bewijs van goede wil, dat toch wel geapprecieerd mag worden.

En wanneer dan de verstrekking van de shag ook in het honderd loopt, ja, dan blijft er voor Welzijnsverzorging niet veel anders over dan in stille verbijs-tering te gaan zitten piekeren hoe zij deze klap nu weer kan opvangen.

En nu zou het heel plezierig zijn, als de jongens, buiten van het standpunt uitgingen, dat de Dienst Welzijnsverzorging ook door wapenbroeders gedreven wordt. Dat daar ook mensen werken, die in het Leger hun taak zo goed mogelijk proberen uit te voeren.

Dat ook zij er prijs op stellen hun Dienst een goed figuur te laten slaan, dat ook daar een corpsgeest en kameraadschap heerst zo goed als dat bij enig bataljon buiten het geval is.

Waarom zouden wij bij dergelijke teleurstellingen nu direct het ergste gaan denken — en schrijven of zeggen — dat ze het er bij hebben laten liggen, dat ze het weer helemaal verkeerd hebben aangepakt en wat voor nare insinuaties en beschuldigingen meer.

Het is in het verleden vaker gebeurd dat er teleurstellingen waren, doordat de Dienst Welzijnsverzorging bepaalde voornemens niet kon ten uitvoer brengen, bepaalde toezeggingen niet gestand kon doen.

Telkens bleek, dat wanneer men de Dienst Welzijnsverzorging de gelegenheid gaf uiteen te zetten hoe de zaak in elkaar zat er degelijke redenen, onvermijdbare en onvoorziene oorzaken waren, die spaken in het wiel staken.

Daarom lijkt het ons, dat de jammerkreten van de teleurgestelden buiten voorbarig zijn. Misschien onjuist, dat kunnen wij niet beoordelen zolang de Dienst Welzijnsverzorging nog geen gelegenheid heeft gehad zich te verdedigen, voorbarig zeker want zolang de oorzaken niet bekend zijn is het onjuist een oordeel uit te spreken.

En laten dan ontevredenheid en teleurstelling geen reden zijn om de geest van kameraadschap en saamhorigheid, die alle delen van de Strijdkrachten aan elkaar moet binden verloren te laten gaan.

Laten wij wachten op wat de Dienst Welzijnsverzorging heeft te zeggen.



We ontvingen een paar brieven.....

Waargenomen !

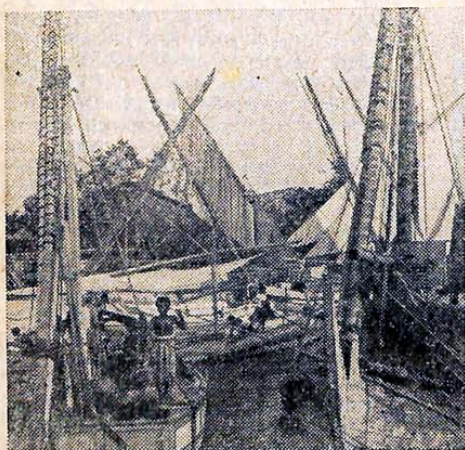
3



Kort na zijn aankomst in Indonesië legde de nieuwe Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, Dr. A. H. J. Lovink te BATAVIA een krans op het graf van Generaal S. H. Spoor.



Het 9e Eskadron Vechtwagens herdacht te BANDUNG de doden, die tijdens de acties gevallen zijn. Kader en manschappen aangetreden voor het Depôt Pantserstroepen.



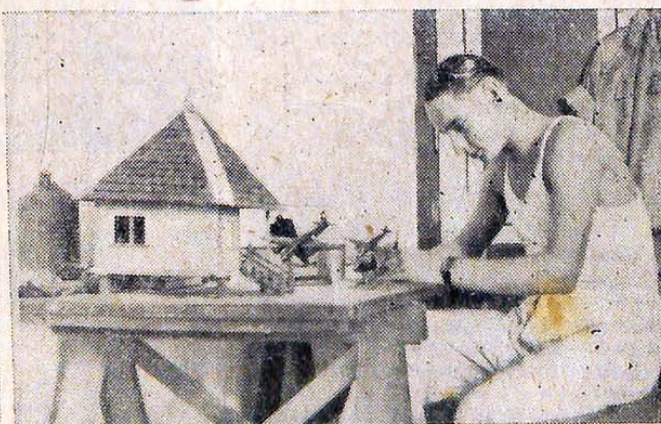
SURABAJA is een stapelplaats voor ondernemingsproducten uit de Oosthoek. Hier komen de prauwen uit Madura, Celebes en Borneo.



De B.O.S.-stations nemen in het leger een belangrijke plaats in. Hier ziet men Korp. v. Deuveren (Zeist) niet onder, maar boven de olie. Tezamen met twee assistenten zorgt hij, dat in MADIUN motoren aan het draaien blijven.



Onlangs werd het commando over het Korps Legergenietroepen overgedragen van de Lt. Kol. D. H. Dekkers op Lt. Kol. W. K. Seyn. Generaal-Majoor Huebeler inspecteert de aangetreden troepen.



Ontspanningsmogelijkheden op de buitenposten zijn niet altijd even groot, maar een handig knutselaar weet er heel wat van te maken, zoals Sold. G. Zuidervliet hier metterdaad toont.

Hallo, droge moesson!

DE dakpannen kwamen naar binnen gekletterd van een zware regenval, die, hoe kan het anders, uit de lucht viel. Didalam stonden wij ons — vervuld van heldhaftige plannen — gereed te maken voor een tochtje naar ergens in de buurt; waar: zo deelde men ons opgewekt mede, de vorige dag twee wagens op een mijn waren gelopen en waar nu: volgens een binnengekomen bericht, een coupure gegraven was, enige tonnen stenen op de weg gesmeten en 'n bruggetje in de lucht gevlogen schenen te zijn.

Of de Genie dit spul even kon komen dichten, ruimen en herstellen. Bij ja, waarom niet?

Dat het regende schenen de afzenders van het bericht niet te weten en de Genie scheen het niet te deren; want ze gingen. Niet dat wij bang zijn voor wat nattigheid. We mochten de lezers reeds vertellen over dat machtige zwembad in Tjimahi en wij durven ook gerust in de stromende regen van het Majestic-theater in Bandung naar de Oranje-club te lopen, wat een dikke vijftig meter is. En dat vinden wij een behoorlijke prestatie. Maar toch: dit was anders, zelfs iets verder. Het verschil in afstand bedroeg een kleine tachtig kilometer en afgezien van de regen, afgezien van wat men onderweg als soldaat zoal tegen pleegt te komen, wij houden niet van die grote ritten.

Zaten we in een modderige laadbak naast een luit. De aanvoerder van het geval. „Hij zat ook achterop in de regen”, zo vertelde hij. „omdat naast de chauffeur van de eerste wagen een man zat met een verband om z'n been dat niet nat mocht worden, in de tweede wagen zat een gebroken arm, die nooit thuis wilde blijven en in de derde wagen”, legde die man o zo geduldig uit: „in de derde wagen zaten geen ruiten in”.

Buitengewoon opgewekt iemand.

Terwijl de regen plensde, de auto in iedere bocht een schuiver maakte, terwijl iedereen door het mooie weer schagrijnig voor zich uit zat te kijken, vertelde hij een enorm verhaal, dat hier op neer kwam: dat hij al drie maanden in Indonesië was voor ze hem thuis gemist hadden. Ze waren met z'n veertien: zo loog die man. „Moeder had wel 's bezorgd haar kroost nageteld: Vader meerdere malen hoofdschuddend over z'n bril getuurd, maar ongelogen het had.....”

Nog vijf minuten: dachten we in een soort van laatste verrukking: nog vijf minuten op deze ellendige, ouwe, smerige rotzak en dan zijn we dood. Heerlijk dood. Dan weten we nergens meer van. Dan is alles voorbij.

Of de hemel medelijden met ons kreeg. De regen hield op en een sprankje zon deed zestig monden open en de stoom uit onze kleren vliegen. Rustig dampten we uit en toen waren we er bij. Bij de stenen.

Duizenden kallisten midden op de weg. Van veertig kilo en van een hal ons zwaar. En maar hijsen en scheuren om die bonken op de auto's te krijgen. Wij, bescheiden als altijd, namen die van een half ons. De kneusjes, resp. met een arm en op een been werkend namen de middelmaat en de rest de rest. Alles onder het zingen van een danklied aan het adres van die lui die de stenen zo mooi voor ons klaargelegd hadden, omdat we voor het dichten van de vijftig



Een van die bruggetjes, om effe te fiksken.....

meter verderop gelegen coupure niet naar stenen in een of andere kali behoefden te gaan vissen. Nee: die zaak klopte wel. Na drie vrachttjes waren wij en de stenen op en de coupure dicht.

„En nou”, zei die opgewekte luit, „gaan we dat bruggetje, tien km verder op nog effe fiksken”. Maar er was niets aan te fiksken. Het bruggetje was vijftien meter lang geweest en was finaal tot prak gescheurd. Een behoorlijke zware bom had de dekliggers honderd meter

ver weg geslingerd, de dekplaten tot kachelhout versplinterd en het overige als oud vuil her en derwaarts verspreid.

„Dat mogen we nou straks allemaal zelf betalen aan belasting”, zei een optimist, waarna alles en iedereen aan het rekenen sloeg, wat zo'n bruggetje ongeveer per hoofd aan belasting zou kunnen kosten.

Toen nog — eveneens effe — materiaal gehaald uit een dump aan de andere kant van de wereld, waarmee men de brug de volgende dag zou vernieuwen en dan zeulden we, met onze gedachten nog steeds bij de belasting op huis aan.

Waar de boot aan was.

Het repatriëringsplan was door de radio uitgezonden, woordelijk genoteerd door de seiners, doorgegeven aan het bureau, daar keurig in hoofdletters uitgetypt en nu hing het op alle deuren van het kampement te pronken. Of er ook commentaar was? Dat ging wel, ja.

In October was dan de „7 December” aan de beurt. „Zijn ze g..... helemaal bes.....”, sprak zacht voor zich heen 'n man, die 20 Augustus 1946 op de boot gestapt was. Hij had een kind van twee jaar, dat hij nog nooit had gezien en de gedachte, dat er nu weer zoveel maanden moesten verstrijken voor hij dat kind zou zien lachen en spelen maakte hem dol. Een ander gaf hem de beste raad van de wereld door te zeggen: „Geef jezelf drie maanden om aan het idee te wennen en dan is je tijd haast daar. Waarop nr. 3 met verachtig voor alle wetten der logica zel. „Hadden ze nu maar een paar maanden gewacht met dat schema bekend te maken dan had het niet zo lang geleken.

Uitingen van een groot moreel-leed, dat iedere soldaat hier in Indonesië te drazen heeft. Daar kun je op vloeken, schelden en tieren maar te veranderen valt er niets!

Wij zijn heel ernstig ditmaal voor ons doen. De lezer is dat niet van ons gewend. Maar ook wij willen naar huis en daarom *blijven* wij even ernstig bij het neerschrijven van een troostrijke gedachte die ons overviel. Deze: Ellendig waren de onzekere maanden die achter ons liegen.

Alle berichten bleken geruchten, alle vermoedens gissingen.

De optimisten spraken steeds over: de volgende week. De pessimisten van: het volgende jaar, maar allemaal hebben we gedacht: „Wanneer weten we het zeker. Wanneer?”

Nu is het zover. Nu *weten* we het zeker. En we hebben één gedachte, die elke soldaat, die dat drie of vier jaar gemist heeft blij maakt: Kerstmis 1949 viëren we thuis!

En elke soldaat, die dat feest jarenlang achtereen in het veld of in een cantine gevierd heeft, weet wat dat zeggen wil.

Hij alleen!

Wij weten dat ook.

En met een stille, bescheiden lach, denkend aan veelkleurige ballen in een echte Kerstboom, aan een gezellige huiskamer met een rood gloeiende haard, zijn we de volgende ochtend op een auto geklommen en hebben we de rels naar Bandung aanvaard.

N. A. J. Koevoets.

Verbindingsmensen zijn lijntrekkers van professie

HET is een schraal geluid, zo'n kinderachtig telefoonbelletje van het testtoestel in de open lucht. Op drie plaatsen waren de lijnen langs de spoorlijn van Pandeglang naar Rangkasbetung al met meer of minder succes geprobeerd. Ergens moest een lek in de lijn zitten. Nu waren de twee wagens van de lijnploeg voor een klein stationnetje gereden en de Nijmeegse sergeant Houkes had voor de derde keer de drie posten door het testtoestel opgeroepen. Een Indonesische P.T.T.-man was in de paal geklimmen en had de draden bevestigd. „Vink, gooi je muil eens los”, werd er gevraagd aan de militaire centrale in Rangkas. Vink, 10 km verder, zette een keel op en het resultaat was bevredigend. Pandeglang, aan de andere kant en ook 10 km weg, deed hetzelfde, ook met succes. De derde lijn was toen aan de beurt. Ekster, achter een toestel, nog geen 200 meter van de testplaats verwijderd, was bijna onhoorbaar.

Het was de veldkabel van de spoorweg naar de militaire post, die storing gaf. De P.T.T.-lijnwerkers werd gezegd het veldkabeltje neer te halen en de chauffeurs Thomas uit Bergen en Jan Reinders uit Eindhoven reden hun wagen het uitgestorven en met gras begroeide stationspleintje af. Bij Ekster zouden ze wachten tot de P.T.T.-ers klaar waren.

's Morgens waren we vertrokken om 8 uur uit Pandeglang. Twee drie-kwart-tonners. In de voorste stond een radio-set, waardoor steeds verbinding werd onderhouden met de radio van de verschillende posten. Kees Batenburg oftewel Schar uit Rotterdam was de bediener van dit toestel. Hij had een sputterende koptelefoon om zijn hals hangen en een microfoon in de hand. „Hallo Pieter, Otto, Adriaan, wat is mijn sterkte?” Op geregelde tijden geeft Schar de positie door. De radio is een vorm van bewaking. Zeven mensen zijn het maar, die met de lijnploeg uittrekken en die eenzaam in het uitgestrekte terrein aan het werk gaan. Hoewel de veiligheid in dit gebied steeds groeit zijn er toch nog rondzwervende benden, die zich ook bezig houden met het vernielen van de telefoonlijnen.

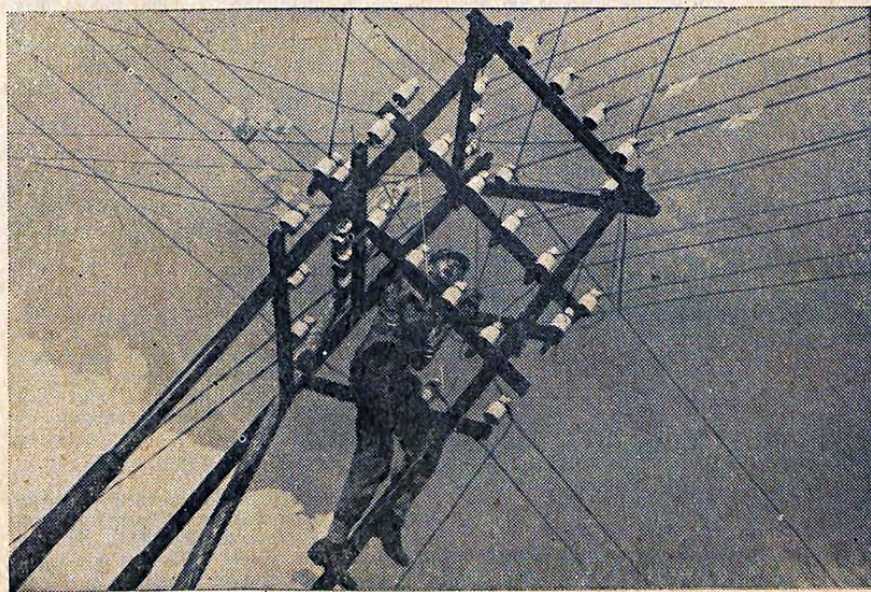
De draden worden doorgeknipt, de isolatoren kapotgeslagen, terwijl soms de palen door karbouwen zijn kromgetrokken. Thijs Swartjes, eigenlijk magazijnbediende van het verbindingspeloton, maar nu meestekkend als branschutter, vertelt hoe de ploeg in het begin, de 20 km lange spoorlijn heeft langs gelopen, toen nog zonder het P.T.T.-personeel.

Zo om de twee, drie weken moeten de lijnen opnieuw worden nagegaan.

Ook deze morgen waren we begonnen met een eind de lijn langs te lopen. De chauffeur Schar en de branschutter Schouw uit Alkmaar, bleven bij de wagens achter. De anderen stelden zich aan het hoofd van

de colonne op, de achterhoede werd gevormd door het P.T.T.-personeel met draadtangen en de banden waarmee ze zich aan de palen kunnen haken. Het bleek dat we maar een paar km hoefden te lopen voor het eerste lek gevonden was.

P.T.T.-ers klommen in de palen, draaiden de rollen koperdraad af en begonnen tussen de palen de lijnen te leggen. Houkes en de kpl. De Raad uit Rotterdam,



Zo'n lijntrekker in Zuid-Sumatra: Joris Barel.

gingen de lijn wat verder langs om te kijken of er verder niets aan mankeerde. Niet altijd had het peloton de luxe gekend van Indonesisch personeel, dat de reparaties kon verrichten. Met trots vertellen ze nu hoe zij het net in Sukabumi en omgeving indertijd in wanorde hadden aangetroffen. Toen ze 9 maanden later de stad verlieten hadden ze het in goede staat aan de P.T.T. kunnen overdragen.

„En dit werk was ons volkomen vreemd”, vertellen de lijntrekkers. Bij de opleiding in Nederland hadden ze geleerd met een radio om te gaan, ook een veldkabel te leggen en veldcentrales te bedienen, maar een burger-telefoonnet steit heel andere eisen. Het is permanent en degelijker dan de provisorische legerlijnen. Daarom is het ook dankbaarder werk, hoewel moeilijker. Geen van de jongens was P.T.T.-man geweest. Ze hadden door schade en schande wijs moeten worden in dit bedrijf. Het was bovendien gevaarlijk werk geweest, want hoe vaak hadden ze geen lijnen door een onrustig terrein moeten leggen. Drie van hun makkers hadden ze er bij verloren in de afgelopen twee-en-een-half jaar.

Het is al een heel werk om een nieuwe lijn aan te leggen. Maar dan is men er nog niet af. Geregeld moeten de lijnen weer gecontroleerd worden. Soms worden de lijnen overwoekerd door groen.

De lijnploeg is dan ook even bedreven geworden in het werk met kapmes als met de draadtang. Er hoeft maar een tak langs de draden te hangen en de lijn is gestoord. De lange afstanden tussen de centrales bemoeilijken de controle. In het vorige gebied kwam het geregeld voor, dat een lijn gelegd moest worden over ravijnen van een 500 meter. Het vlakke Bantamse land heeft die moeilijkheden gelukkig niet. Maar de natuur is hier even welig. Afgehaakt groen is na een maand weer aangegroeid. Het is in een nieuw gebied altijd weer een hele

puzzel hoe de lijnen nu eigenlijk lopen. De eschema's zijn vaak zoek of gebrekkig.

Maar de lijnploeg heeft in de afgelopen jaren voor heel wat puzzles gestaan en heeft ervaring gekregen in het oplossen daarvan. Technische moeilijkheden, onveiligheid, de zon en de warmte ten spijt.

's Avonds, terug in Pandeglang werden we opgebeld uit Rangkasbetung. Een afstand van 20 km. Er was daar gewoon aan het toestel gedraaid, op de gewoone hadden soldaten stekkers in contacten gestoken en de lijn bracht ons gesprek over. Dat is heus geen technisch snuffje. Het gebeurt dagelijks miljoenen keren. En het is erg gemakkelijk. Maar je moet de lijnploeg horen vertellen en aan het werk zien om te weten wat er eigenlijk aan vastzit. Dank zij de tocht van deze morgen kwam het gesprek glashelder over. Na een paar weken zal het gesprek minder duidelijk zijn en dan zijn er weer een paar van die tochten nodig. Spoorwegmensen, electriciens, landbouwers doen dit in hun groene kloffie. Ze doen volwaardig P.T.T.-werk en hebben er plezier in. Ze doen opbouwend werk en zien er direct het resultaat van.

6 Afscheid nemen valt niet mee

Bij het vertrek van 2-10 R. I.

IN het drabbige water van de haven Priok ligt een boot naar bakboord overhellend aan de kade.

Ze leunt tegen de kademuur alsof ze vermoeid en versuft wordt door de hitte van de tropen-middagzon, die onbarmhartig brandt op het grijze schip, „De Waterman”.

Vanmorgen zijn ze aan boord gegaan, de mannen van 2-10 R.I. Niet bedeesd of onwennig, maar resoluut.

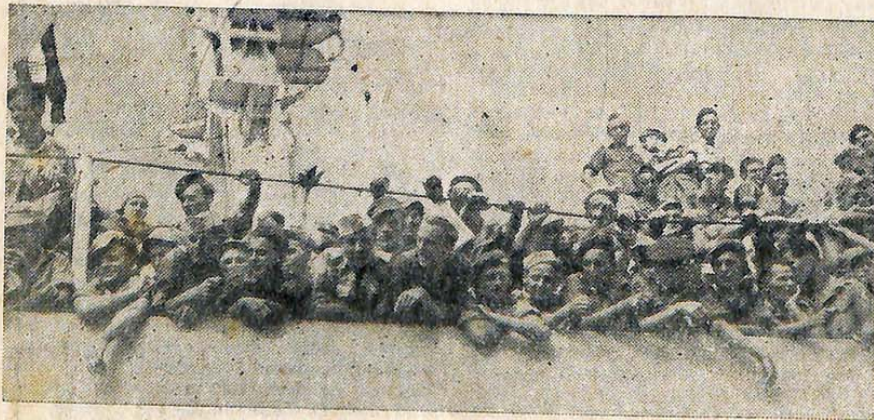
De plunjezak op de rug, sommigen met een koffer in de hand, de valreep op, het dek over, het ruim in. Daar hebben ze hun boeltje neergegoid, uniform losgeknoopt en even uitgeblazen. Toen zijn ze weer aan dek gegaan.

Naarmate de uren verstreken werd de railing aan de kade-zijde dichter bevolkt. Helemaal bezet. Er vormden zich twee, drie rijen, rekkende halsen. Ze klommen op verhogingen, zelfs in de mast. En of de kapitein het nou goed vond of niet, de 2-10'ers moesten de kade zien.

De kade, waarop honderden naar boven keken naar de railing, waar soldaten stonden, die huiswaarts keren. Het telkens terugkerende gebeuren voor het vertrek van een troepenschip naar het Vaderland. „Hé, Jan! Zie je me?” „Ja!” „Goeie reis en schrijf gauw, hoor! Niet vergeten. 't Beste en hou je maar haaks!”

Kerel heb ik jou niet eerder ontmoet? Kennen we elkaar niet uit de bezetting, toen jij en ik bij de Binnenlandse Strijdkrachten diende? Wat heb je hier allemaal meegemaakt?

„Zo gauw mogelijk meldde ik me na de bevrijding als Oorlogsvrijwilliger. Ze stopten me in Eefde in een kazerne, waar ik kennis maakte met veel Twentenaren. Een heleboel jongens bij ons uit de buurt. We kregen in dat dorp een of andere opleiding, dat ze „tropenopleiding” noemden. Hoopjes poes-pas, waar we in Indonesië niks aan hadden. Ze hebben daar in Nederland geen flauw benul, wat een sawahtrapper allemaal moet kennen. Goeie of slechte opleiding.



27 Mei 1949: 2-10 vaart thuis.

Wapenbroeders

dienst niet meer dan genoeg? Waren er geen nieuwe troepen, die ons zouden kunnen aflossen?

Op 18 December 1948 begon de 2e politieke actie. Toen begrepen we waarom we moesten blijven.

Zo verstreken de eerste maanden van het nieuwe jaar. We bleven in Oost-Java, in het Pasuruanse, zuiverden het gebied van achtergebleven extremisten.

Totdat we op een morgen, voor het appél aangetreden, hoorden dat we naar huis zouden gaan. Het was welletjes en het zou nu werkelijk doorgaan.....

En het is doorgegaan. We kunnen het bijna niet geloven. Het dringt niet tot ons door, dat we nu op een boot zitten, die ons naar Nederland zal brengen. Drie jaren van huis. Straks zijn we thuis. „Thuis”, wat is dit eigenlijk? Bij vrouw en kind, ons meisje. Weer in een burgerpak te mogen lopen. Vier jaar geleden verwisselden we dit voor het khaki en later voor het veldgroen met de vechtpet. Thuis te zijn. Wat een droom!.....

Jammer voor die kerels, die niet aan boord kunnen zijn. Zij bleven achter. Sommigen liggen al jaren op Kembang-Kuning, het ereveld bij Surabaya. Ook op andere plaatsen hebben we ze begraven. De laatste verloren we een paar maanden geleden. Vier en twintig kameraden; vier en twintig witte kruizen meer — Dirk Willekes, Schoenmakertje, onze Dominee; Jan, de oude B.S.'er, Antoon Visser. Het valt niet mee om ze achter te laten.

Toen we afscheid namen van hen hebben we beloofd in Nederland naar hun geliefden te gaan. Vertellen, wat ze hier hebben gedaan, totdat een vijandelijke kogel of een ongeluk een einde aan hun leven maakten. Het is het enige wat we voor ze kunnen doen.”

2-10 R.I. deed haar plicht. Haar geschiedenis is een eenvoudig verhaal van data, overplaatsingen, acties en gesneuvelden. Ze brachten rust en vrede voor ontelbaar velen.

Hen wacht een nieuwe taak in het Vaderland. Er zal weer gevochten moeten worden, maar nu zonder een vuurwapen in de hand. En zij zullen slagen, want ze zijn niet voor een kleintje vervaard.

Drie jaar op de buitenposten op Java leerde hen, behalve kankeren, ook nog iets anders. Dat zullen zij straks het Nederlandse volk laten zien. Aanpakken! Zich redden uit de moeilijkste situaties!

Een boot lag aan de kade in Priok. Nu vaart ze op zee. Op de boeg staat in oranje-keurige letters geschreven „Waterman”.

De laatste tonen van het Wilhelmus zijn reeds lang weggestorven, maar 't is net of het nog naklinkt in de oren van de honderden opvarenden.

Langs de railing staat een 2-10'er in gedachten verzonken te turen naar het langzaam kleiner wordende stukje Java.

De geschiedenis van zijn Bataljon, dat zijn eigen geschiedenis is, gaat door zijn gedachten. Een paar onvergetelijke jaren. „Verdorie, afscheid nemen valt toch niet mee!”

Scheiden is een weinig sterven, sterven voor wien men bemint; in ieder uur en op iedere plaats laat men iets van zichzelf achter.

Edmond Harancourt

Ik ken de Mijnen

Wij vragen inlichtingen omtrent

7

Toen ik indertijd van huis weging gaf mijn Moeder mij een klein bruin boekje mee. „Vergeet vooral niet om er af en toe eens in te lezen”, zei ze nog, maar toen was het al verdwenen in mijn, van allerhande dingen uitpuillende plunjezak. Daarin is het gebeven. Want al zijn er ontelbare Moeders, die aan evenzovele soldaten zo'n boekje hebben meegegeven, je maakt in de regel minder reclame met „Het Evangelie van O. H. Jezus Christus” dan met de foto van je meisje. En zo vond ik het verhaal van Christus' leven, gekreukeld en gescheurd, terug op de bodem van mijn plunjezak, toen ik oude brieven bijeen zat te zoeken.

Wat doe je? Je bladert eens en je ogen glijden langs regels, die zich samen-voegen tot de wondere geschiedenis, waarmee je al van kind-af-aan vertrouwd bent. Zo vertrouwd, dat je meent dat dit verhaal je niets nieuws meer te vertellen heeft. Tot je eensklaps blijft hangen aan één woord, één regel..... Over een afstand van tweeduizend jaar heen klinkt je op eens een persoonlijk geluid in de oren, 'n stem, die de eeuwen doorsnijdt als een zwaard, 'n woord dat alleen voor jou bestemd is en bewaard bleef tot dit ogenblik.

Zo dat gezegde van Christus in de parabel van de Goede Herder: *Ik ken de mijnen*.....

Welk is het geheim dat aan deze vier woorden hun goddelijke rust, hun onschokbare zekerheid geeft? Heeft Christus toen geweten, dat wij, hier, er soms zo krankzinnig naar kunnen verlangen om *gekend* te worden, begrepen en vertrouwd?

Je loopt je patrouille, je zit achter het stuur. Je sjouwt en zwoegt door de dagen heen, die weken, maanden, jaren worden. Je hebt je kameraden en soms kort of lang een goede vriend. Maar wat

nog? Wat weten wij van elkaar, van elks verlangen, angsten en zorgen. Soms ben je alleen, niet even, niet toevallig, maar dagen achterelkaar. Je ontvangt brieven van thuis, van de vrouw die je boven alles lief is. Maar 14.000 kilometer is een te grote afstand om te overbruggen met geschreven woorden. Zij in Holland, jij hier, ieder een eigen leven met eigen gedachten en eigen zorgen.

Wie vraagt zich niet af, of hij straks in staat zal zijn de scheiding van deze jaren te niet te doen?

En door dit onzekere leven, waarin de vragen zich opstapelen tot onneembare hindernissen, klinkt dat oude woord: *Ik ken de mijnen*. Christus kent ons, God kent ons..... Zijn Liefde, zijn aandacht omhult ons als een mantel. Voor ons heeft Hij geleden en is Hij gestorven. Voor ons is Hij als Overwinnaar uit de dood opgestaan.

Hij is ons in alles gelijk geworden, behalve in de zonde. Opdat wij Hem zouden kennen, niet alleen als Koning der Koningen, Schepper van al wat is, maar ook als vriend en broeder. Christus, onze Broeder! Zijn Leven was zwaarder dan het onze. Zijn Kruis overtreft de last die wij op onze schouders dragen. Hij is ons voorgedaan opdat wij zouden volgen.

Hij is de enige die ons kent. Onze zonden en onze zwakheid, maar ook ons verlangen naar het geluk en onze angst om de eenzaamheid.

Ik ken de mijnen en de mijnen kennen mij. Dit laatste is ons antwoord.

Het antwoord dat ons gelukkig maakt, omdat het de enige uitweg is. De uitweg naar God. De uitweg naar de eeuwigheid, waar de vragen van ons hart hun antwoord vinden.

Miles.



E. H. D. (Dick) ANDRIESSE
KMA nr. 32, geboren 16 September 1921. Omstreeks 4 Maart 1942 bij het oversteken van een rivier in het Subangse achtergebleven bij een militair, die niet kon zwemmen. Daarna vermist.
Informaties te richten aan Redactie „Wapenbroeders”, R. Kerkweg 4, Batavia.

TROEPREPORTERS! AANTREDEN!

- | | |
|---|--------|
| Sgt. A. J. Snelleman, Voorlichting M.L. H.K.-Militaire Luchtvaart, Batavia. | ½ slof |
| Sgt. L. J. M. Tak, M.L. 2 V.B. Andir, Vpk. Bandung. | ½ „ |
| Sld. ekl. J. Kruyer, 260707172 30 Hp. V.A. Vpk. | 1 „ |
| Jgr. M. N. Baert, 251120048, 2-3- Gardereg. Jagers, „C” Div. 1 | „ |
| Sld. ekl. N. A. J. Koevoets, Staf Bat. Genie „C” Div. Vpk. Bandung. | 2 „ |
| Sgt. maj. J. van Loo, Staf 1 Mit. Bat. „C” Div. | 1 „ |
| Man. mil. sld. J. Wenas, Terr. en Pl. Genie, Surabaja. | 1 „ |
| Sgt. maj. J. B. Dekker, 4-3 Reg. Stoottroepen, „C” Divisie. | ½ „ |
| Sld. J. ten Hagen, Verz. pel. „B”, 2e Inf. Br. Gr. „C” Divisie. | ½ „ |
| Sld. J. Kleyn, 5e Hp. V.A. | 1 „ |
| Sgt. H. van der Schee, 251115080, L.T.D. 650 1 V.B. Tjililitan | 1 „ |
| Kpl. J. Wammes, Ost. Cie. Pl. Pel, 3 Gardereg. Jagers, „C” Div. | ½ „ |
| Huz. ekl. F. van Vinkensteijn, 5e Esk. Paw. Vpk. Padang. | ½ „ |
| Sld. P. Mulder, 5-1 R.I. Padang. | 1 „ |
| Sld. H. J. Seip, 260806213, 6e Genie Veldcie., Surabaja. | 1 „ |

(Wordt vervolgd op pag. 16):

Ereveld Djocja

Op Maandag 6 Juni is de Gravendienst in Indonesië begonnen met het overbrengen van de stoffelijke overschotten van militairen, die begraven zijn op het ereveld te Djocja, naar Semarang, waar zij worden herbegraven. De overbrenging van de vijf en zeventig stoffelijke overschotten zou tien dagen in beslag nemen. Zij worden de dag van aankomst meteen op het ereveld te Semarang herbegraven. Waar hier sprake is van een herbe-grafenis, geschiedde deze zonder enige officiële plechtigheid. Het ligt wel in de bedoeling een algemene plechtigheid te doen plaats hebben, wanneer allen zijn overgebracht.

Wapenbroeders

DUITSE TANKS IN ACTIE

Het is altijd gevaarlijk om niets van zijn vijanden te willen leren. Het Amerikaanse tijdschrift „Armored Cavalry Journal“, laat daarom ook de Duitse Generaal, Heinz Guderian, in zijn kolommen aan het woord. In verkorte vorm laten wij hier zijn betoog volgen:

BIJ overwinning of nederlaag wordt in eerste instantie naar de leiding gekeken. De Duitse overwinningen in 1940 zijn voor een groot deel aan de leiding van het Duitse Pantserwapen te danken. Deze leiding was volgens het oude cavalerie-principe, altijd voorop. De chef moet in ieder geval vóór zijn reserve uit zijn, anders zal hij geen leiding kunnen geven. Ook moet hij deze persoonlijk geven en kan daarbij niet vertegenwoordigd worden. Daarom moet zijn staf in twee echelons gesplitst zijn. Een zeer klein en uiterst mobiel voorste echelon, waar de commandant zelf is, uitgerust met de best mogelijke verbindingsmiddelen. En een achterwaarts echelon om de bevelen naar achteren en naar de flanken over te brengen.

Het belangrijkste communicatiemiddel is de radio. Bijna alle gevechtsberichten in Frankrijk werden radiografisch gegeven.

Ik wil hiermee niet zeggen, dat er ook niet van de telefoon gebruik gemaakt werd, maar radiografische verbindingsmiddelen en radio-telefonie blijven ook in de toekomst de voorkeur verdienen.

Organisatie

De Duitsers waren de eersten om het idee van grote pantserseenheden in praktijk te brengen.

In 1940 bestond de organisatie van een Divisie uit vier gepantserde bataljons, twee geweerbataljons en een bataljon motorrijders.

In 1941 bracht Hitler het aantal pantserbataljons terug tot twee of drie. De motorrijders voldeden niet in Rusland en werden samengevoegd met de verkenningsbataljons. Het terugbrengen van het aantal pantserbataljons was betreutswaardig, want het hoofdwapen van de pantserdivisie is en blijft de tank. Met minder tanks vermindert de stootkracht van de pantserdivisie zeer spoedig. Ons grote succes in het Westen in 1940 was grotendeels afhankelijk van de concentratie van al onze tanks in één sterke divisie.

Het juiste evenwicht

Behalve aan de kwestie van gemotoriseerde Infanterie, moet eveneens aandacht besteed worden aan de noodzaak om andere hulpwapens zodanig te versterken, dat zij de tanks behoorlijk kunnen ondersteunen. In de eerste plaats denk ik dan aan gepantserde artillerie.

Na de Poolse veldtocht werd de artillerie versterkt. En tegen het einde van de oorlog werd de zware batterij tot zes stukken opgevoerd om in verband met verliezen toch voldoende geschut in actie te kunnen brengen.

Tot het einde van de oorlog konden de pantserdivisies met negen batterijen toe. Dit zal ook in de toekomst een voldoende aantal blijken te zijn, wanneer de pantserdivisies respectievelijk drie tot vier tank- en geweerbataljons hebben.



Generaal Heinz Guderian,
 Chef van het Duitse Pantserwapen in
 Wereldoorlog II.

De gepantserde verkenningsbataljons bestonden oorspronkelijk uit twee gepantserde verkenningscompagnieën, een compagnie motorrijders en een compagnie met zware wapenen. De compagnieën motorrijders werden tijdens de Russische veldtocht opgeheven. De aan de pantserseenheden toegevoegde Pioniers bleken uitermate verdienstelijk werk te verrichten. Alle pantser- en geweerbataljons hadden een peloton pioniers toegevoegd, afgescheiden van het Pioniersbataljon, dat bij de divisie was ingedeeld.

Snelheid van beweging

Een beslissende factor, die tot grote successen leidde was onze snelheid van beweging. Na de doorbraak bij Sedan in 1940 legde mijn gepantserde legergroep in één dag 165 km af. Door het snelle uitbuiten van onze initiële successen konden de Russen geen effectieve weerstand bij de Dnjepr-linie meer bieden en viel Smolensk in onze handen.

Snelheid of bewapening?

Wat verdient voorkeur, snelheid of bewapening? Het ene sluit het andere niet uit. Want de Duitse „Tiger“-tanks waren zwaar bewapend en gepantserd maar konden 70 km p.u. lopen. Doch het waren zulke waardevolle vechtmachines, dat zij niet voor secundaire opdrachten ingezet behoorden te worden. Wanneer daarom snelheid een allesoverheersende factor is, kan men veel lichtere voertuigen gebruiken, b.v. gepantserde verkenningswagens.

In de toekomst zullen daarom lichtgepantserde verkenningsseenheden gebruikt worden in combinatie met de zware gevechtstanks. Rupsbanden zullen steeds meer de voorkeur boven gewone tractie-wielen gaan genieten, wegens de betere terreinmogelijkheden van de eerste.

Derde demensie

Toen de geallieerden in 1944 een definitief overwicht in de lucht hadden verkregen, werden onze bewegingen voortdurend moeilijker. Ook had dit natuurlijk grote invloed op de aanvoer van versterkingen en de nodige aanvullingen. Wij waren noodzaak om in grote diepten en met grote tussenruimten op te marcheren, hetgeen een te grote spreiding van eenheden op het gevechtsveld veroorzaakte.

Wat het luchtdoelgeschut betreft, was het zo, dat iedere Pantserdivisie de beschikking over een luchtdoel-artilleriebataljon had. Behalve enkele lichte machinegeweren, hadden de tankeenheden geen eigen luchtverdediging. Deze verdediging was aanvankelijk voldoende, zolang wij niet de uitgesproken zwakste partij in de lucht waren. Vanaf 1943 werd de luchtverdediging onvoldoende. In de toekomst zal het wenselijk zijn om luchtdoeltanks te bouwen en alle gemotoriseerde eenheden met voldoende luchtdoelmitrailleurs uit te rusten om het personeel tegen mitrilleren uit de lucht te beschermen.

Samenwerking

De noodzaak van samenwerking tussen lucht- en pantserwapen is zo in het oog lopend, dat vele militairen in diverse landen zich hiermede hebben beziggehouden. Ook in Duitsland, maar door het feit, dat Duitsland geen Generale Staf van het Pantserwapen bezat, had dit niet veel resultaat. Toen de oorlog eenmaal aan de gang was, was er een grotere drang tot samenwerking merkbaar.

Zodoende was het mij mogelijk om voor de veldtocht in het Westen in 1940 in contact te treden met de luchtmachtcommandant in mijn sector om een gemeenschappelijk actieplan te ontwerpen voor de aanval op de Maginot-linie bij Sedan. Het resultaat beantwoordde geheel aan de verwachtingen. Eenzelfde succesvolle samenwerking werd bereikt gedurende het eerste deel van de Russische Veldtocht. De vitale luchtsteun voor de gepantserde eenheden begon tekort te schieten met de achteruitgang van de sterkte van het Duitse Luchtwapen.

Het zal nodig zijn om in de toekomst rekening te houden met sterk veranderde omstandigheden.

Wegens hun enorme snelheid is het de vraag, of straalvliegtuigen gedurende enige tijd boven het tankslagveld zullen kunnen verblijven. Het gebruik van de atoombom op pantsertroepen zal sterk afhankelijk van de vraag zijn, of de atoombom op het slagveld geworpen al dan niet eigen troepen in gevaar brengt. Persberichten wijzen er op, dat zulks inderdaad het geval is. Alles verandert!

uit: Armored Cavalry Journal.



Munitie in Eindhovens kanaal

Nog steeds worden in ons land overblijfselen van de laatste oorlog gevonden en geregeld leest men in de dagbladen over ongevallen, veroorzaakt door tot dusver onontdekt gebleven munitie. Zo werden tijdens baggerwerkzaamheden in het Eindhovens kanaal in enkele dagen ruim 30 granaten van verschillend kaliber opgegraven. Daar aan dit baggerwerk voor de betrokken personen veel levensgevaar is verbonden en ook de kans op zeer belangrijke materiële schade niet onwaarschijnlijk geacht moet worden, heeft men besloten een deel van het Eindhovens kanaal, ter lengte van 4 km, droog te leggen, om daardoor de munitie systematisch op te kunnen ruimen. Men ziet hier manschappen van de Hulpverleningsdienst bezig met het zuiveren van het kanaal.

Gouden Koets trekt door het land

Vele mensen, die de Gouden Koets nog nooit hebben gezien en dit graag zouden willen, krijgen thans de gelegenheid om dit kostbare en historische rijtuig te bewonderen. H. M. de Koningin heeft n.l. toestemming gegeven om de gouden koets in een varende tentoonstelling door Nederland te laten trekken. De baten van deze varende tentoonstelling komen ten goede aan het Nationale Koningin Julianafonds.

De gouden koets wordt in Den Haag aan boord van de „Kempenaar” geladen; Middelburg was de eerste plaats waar de tentoonstelling gehouden werd.

Eerste vliegtuig voor Amsterdam-Paramaribo lijn

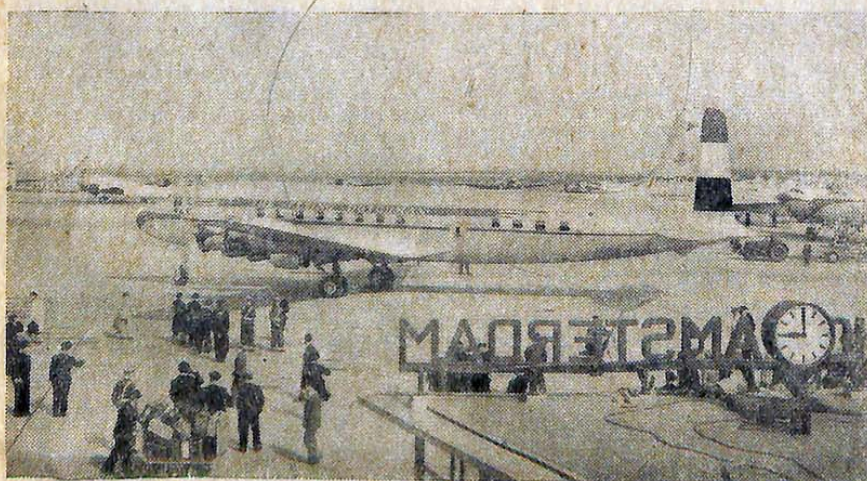
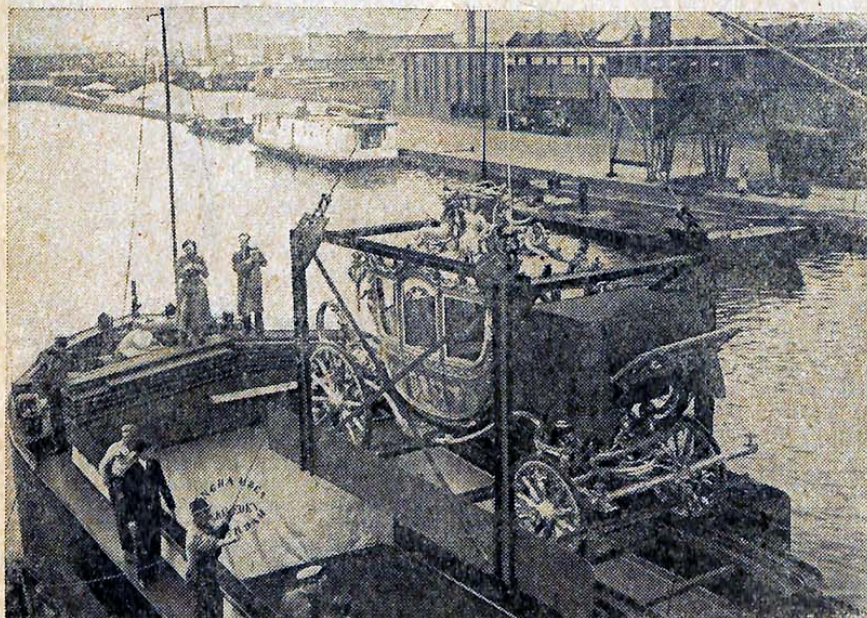
De KLM heeft haar internationale luchtwegennet uitgebreid met de lijn Amsterdam-Paramaribo. Het eerste vliegtuig op deze luchtlijn vertrok de 20ste Mei, des morgens om 9 uur. Het was de D.C. 6, „Prinses Wilhelmina”.

Deze nieuwe lijndienst op Paramaribo, die van Amsterdam via Madrid, Lissabon, Dakar, Paramaribo-Caracas naar Curaçao loopt, zal eenmaal per week worden onderhouden.

Onder de passagiers, die met de „Wilhelmina” vertrokken bevonden zich de gezant van Venezuela, dr. A.A.A. Rutgers en de bekende schrijver Albert Helman.

De K.L.M. heeft weer een nieuwe transatlantische lijn geopend en wel van Amsterdam via Glasgow, Gander, Montreal in Canada en Havanna op Cuba naar Curaçao. Deze nieuwe dienst zal tweemaal per week met Constellations worden gevlogen en betekent opnieuw een uitbreiding van het intensieve luchtverkeer, dat de KLM reeds over de Atlantische Oceaan onderhoudt. New York, Curaçao en Zuid Amerika (Recife, Rio de Janeiro, Montevideo en Buenos Aires) worden reeds geruime tijd en frequent door de KLM-vliegtuigen aangedaan.

Thans zal ook Montreal, de grootste stad van Canada en Havanna, de hoofdstad van Cuba, het grootste eiland in de Carabische Zee, opgenomen worden in het transatlantisch luchtnet van de K.L.M., dat daardoor een lengte van bijna 50.000 km verkrijgt, terwijl het gehele K.L.M.-luchtnet hierdoor ruim 120.000 km lang wordt.



Bruidstranen en Olifantsoren

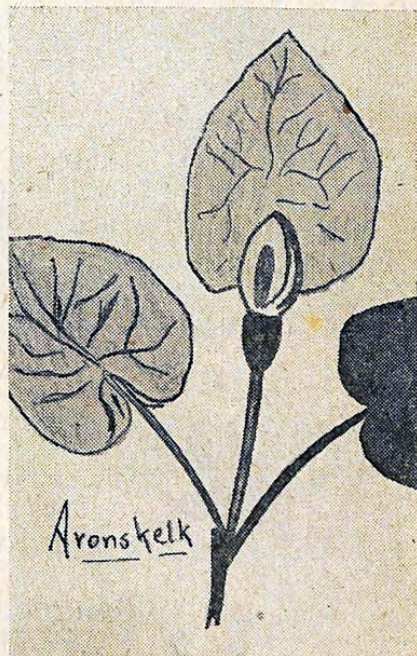
ALS de laatste ijle nevelslierten 's morgens nog tussen de klappertuinen hangen, het kikkerconcert begint te verstommen en de kalongs loom wiekend hun slaapbomen weer opzoeken, is het de beste tijd van de dag om de camera of kijker om te hangen en de rimbu in te trekken. Scherper nog dan in Nederland schijnen de dieren en de planten van de tropen te reageren op het verschil tussen licht en donker, of warm en koud (dag en nacht dus eigenlijk). Een ieder, die wel eens 's nachts in de rimbu is geweest — en dat zal zo ondertussen met de meesten van ons wel het geval zijn — weet welk een hels kabaal het er dan kan zijn. Later valt dat niet zo erg meer op, maar vooral in de eerste tijd, die we in de tropen doorbrengen is het grote verschil met een Hollandse nacht duidelijk merkbaar: alles kraakt, piept, zoemt of sist hier en honderden nachtdieren lopen, vliegen of kruipen overal rond. Bij het eerste ochtendkrieken verandert dit. De geluiden van de nacht verstommen en de waas van geheimzinnigheid maakt plaats voor een geheel andere sfeer.

Hoewel in minder sterke mate dan de dieren, zijn ook de planten gevoelig voor de verschillen in licht en temperatuur. Er zijn b.v. planten, die tegen de avond hun bloemen openen, de gehele nacht doorbloeien en 's morgens hun kelken weer sluiten. Anderen bloeien ook in de morgenuren nog door en sluiten eerst 's middags, als de zon te fel wordt, hun bloemen geheel of gedeeltelijk, terwijl weer anderen de hele dag door bloeien en eerst sluiten als het donker begint te

worden. Vooral witte bloemen schijnen erg gevoelig voor licht te zijn. Een van de mooiste, algemeen in 't wild voorkomende tropenplanten, die we, willen we haar in haar volle luister aantreffen, beslist in de ochtenduren moeten opzoeken, is wel de Reuzenlelie (*Crinum asiaticum*) oftewel „Bruidstranen” zoals de bevolking van Zuid-Borneo haar noemt. Men zal deze plant ongetwijfeld wel eens tegengekomen zijn: mooie, grote, witte bloemen op een vingerdikke en ca. 1 m. hoge, bruinrode bloemstengel, die overal langs kali's en sloten op zandige gronden veelvuldig voorkomen. Dat ze desondanks vaak niet de bekendheid geniet, waarop ze — gezien haar verschijning — zeker aanspraak maakt, is m.i. voor het grootste deel te wijten aan het feit, dat de Reuzenlelie haar bloemen sluit zodra de zon goed en wel boven de horizon staat en ze weer opent wanneer de avond valt. Slechts enkele planten, die op zwaar beschaduwde plaatsen staan, blijven een deel van de dag doorbloeien, maar in de middag geven deze enkelingen er toch de brui aan.

Wie de plant echter eenmaal goed bekeken heeft zal haar ook zonder bloemen overal dadelijk herkennen aan haar bijzondere forse, lancetvormige bladeren, die soms meer dan twee meter lang worden. De bewoners van Zuid-Borneo kennen de Reuzenlelie een boze kracht toe. Zij zou, zo zegt men, het geluk van jonge mensen verstoren, die in het huis wonen recht tegenover haar groeiplaats. Vandaar dat men de plant doorgaans met de naam „Bruidstranen” aanduidt en men er met zorg op toeziet, dat er zich geen Reuzenlelie wortelt recht tegenover een woning.

Een heel andere plant — die we trouwens van vroeger al kennen — uit de Hollandse broeikas van etalages van bloemenwinkels is de hier te lande vrij algemeen in 't wild voorkomende Aronskelk (*Caladium Lindenmannii*). De Aronskelk schijnt het niet zo nauw met licht en donker te nemen als de Reuzenlelie, daarvoor heeft zij trouwens ook donkere bloemen. Op de heetste uren van de dag kun je hier en daar op beschaduwde plekjes wel bloeiende exemplaren aantreffen. De Aronskelk valt betrekkelijk gauw op door haar merkwaardig gevormde „bloem” en haar vaak rood-wit-groen gevlekte, of gespikkelde bladeren. Door hun typische bouw hebben alle Aronskelken iets apart en iets aantrekkelijks. Wat hun bloeiwijze en hun bloemen betreft geeft die aparte bouw nogal eens aanleiding tot misverstanden. De eigenlijke bloem van de Aronskelk is niets anders dan het onooglijk bruinzwarte kolfje dat zich in het midden van het witte, ronde scherm bevindt. En dan mogen we eigenlijk nog niet eens spreken van „de bloem” want dat kolfje is een verzameling van honderden kleine, primitief gevormde bloempjes, die dicht op elkaar gepropt



staan ingeplant op de kern van het bloemkolfje. Het mooie wit- of crème-achtig gekleurde scherm waarin de bloemen zijn gevat maakt zelf geen deel uit van de bloem. Het is slechts een soort schutblad. Behalve de beschuttende taak speelt het ook een belangrijke rol bij het bloeiproces van de Aronskelk door de anders zo onopvallende, bruinzwarte bloempjes duidelijk te doen afsteken tegen zijn wit, waardoor tal van insecten tot de plant getrokken worden en dat is nu eenmaal noodzakelijk voor de bestuiving van de plant.

Een grote Aronskelk, die we weliswaar wat minder dan de vorige, maar toch ook nog vrij regelmatig op beschaduwde plaatsen kunnen aantreffen is het Olifants-Oor (*Anthurium crystallinum*). De bloeikolf is bij deze plant oranje-geel van kleur en aanmerkelijk groter. Het schutblad heeft hier ongeveer dezelfde kleur als de bloeikolf, maar is naar verhouding weer veel kleiner dan bij de vorige soort en is meer langwerpig van vorm. De grote, fluweelachtige en dof groene bladeren die de plant wel de naam Olifantsoor bezorgd zullen hebben, zijn niet gespikkeld of gevlekt, zoals die van andere Aronskelken, maar hebben een net van witte nerven over hun oppervlak. Indonesië is rijk aan planten, zo rijk, dat je er boekdelen over vol zou kunnen schrijven. Maar voor een ieder, die zelf wil zien en beleven is het ook hier — en misschien nog in grotere mate dan in Nederland — noodzakelijk om er op uit te trekken: langs de waterkant en door de rimboe het mooie tegemoet.

G.



De geschiedenis herleeft... op gramofoonplaten

HET was D-Day. Van het B.B.C.-gebouw in Londen uit richtte zich Edward Murrow tot de troepen op de slagvelden en op de zeeën. Hij las de volgende verklaring voor:

„Strijdkrachten te land, ter zee en in de lucht, behorende tot de Allied Expeditionary Force: U staat op het punt een grote kruistocht te beginnen, die gedurende vele maanden werd voorbereid. De gebeden van de vrijheidsliebende volkeren vergezellen U.

Na de uitzending wendde Murrow zich tot de radio-technicus: „Vreemd..... vroeger was men gewoon geschiedenis te schrijven. Tegenwoordig wordt er geschiedenis gesproken“. „De geschiedenis van deze oorlog wordt op een nieuwe manier vastgelegd. We hebben ervaren fotografen, die de mensen laten zien, hoe de oorlog er uit ziet. Men heeft zelfs beroemde schilders uitgestuurd om afbeeldingen te maken van onze leiders. Maar de klanken van de oorlog worden niet geregeld vastgelegd. Er worden belangrijke redevoeringen gehouden, er zijn historische uitzendingen. Maar niets van deze „hoorbare“ geschiedenis wordt bewaard. Ik zou een dezer dagen een „geschiedenis voor het oor“ willen schrijven, zodat het mensdom in de toekomst een volledig verslag bezit van de stemmen en de geluiden dezer oorlogsjaren.....“.

Dertien jaar in drie kwartier

Murrow begon met de uitvoering van zijn plannen en zij beginnen nu vruchten af te werpen. Zijn geschiedenis wordt uitgegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van een nieuw middel—gramofoonplaten—en het is het resultaat van twee jaar arbeid. Uit oude uitzendingen, totaal 500 uur in beslag nemend, hebben Murrow en een medewerker een gramofoonplaten-album samengesteld onder de titel „I Can Hear It Now“, dat in 45 mi-



Edward Murrow, de Amerikaanse radio-commentator en vice-president van CBS interviewt Sir Stafford Cripps, de Engelse Minister van Financiën.

nuten afgedraaid kan worden. In dit album wordt de gesproken geschiedenis van 13 veelbewogen jaren door de mensen, die dit tijdperk gedenkwaardig maakten, in hoogst eigen persoon verteld. Een en ander is in logisch verband gebracht door een knappe verbindende tekst van Murrow.

Het verhaal begint met de eerste rede van Roosevelt in 1933 en eindigt met de Japanse capitulatie en de aanvang van het „Atoomtijdperk“. We horen de stemmen van Chamberlain, Hitler, Mussolini, Churchill. Men hoort de stem van Stalin tijdens een herdenking en Truman houdt zijn eerste redevoering tot het Congres. Eisenhower kondigt de invasie in Frankrijk aan en Generaal MacArthur aanvaardt de capitulatie der Japanners.

Ideaal verslaggever

Murrow is de ideale verslaggever. Hij sprak tijdens de oorlog met mensen op straat, in schuilkelders en in winkels. Voor hem heeft naast het woord ook het geluid kleur en betekenis. Luisteraars in de Ver. Staten volgden zijn oorlogsverslagen, die hij via de B.B.C. de lucht inzond.

Zij hoorden werkelijk de mensen in Londen naar de schuilkelders rennen, terwijl de sirene loeide, omdat Murrow zijn microfoon op het trottoir legde om de voetstappen op te kunnen vangen. En, in plaats van het Engelse bezuinigingsprogramma in officiële taal uiteen te zetten, liet hij een Londense taxi-chauffeur de zaak in diens eigen woorden vertellen.

Reeds toen had hij een veelbewogen

loopbaan achter de rug. In 1935, toen Hitlers ster rijzende was, werd Murrow hoofd van het Amerikaanse Columbia Radio Station (C.B.S.). Toen de Duitsers Oostenrijk binnenmarcheerden zat Murrow een heel eind weg, nl. Warschau. Geen nood. Hij charterde een toestel voor 23 personen en vloog daarmee als enig passagier naar Wenen, waar hij net op tijd aan kwam om een beschrijving te geven van de Duitse troepen, die in de ganzen-pas de stad binnentrokken.

Van dat tijdstip af behandelde hij met zijn vriend Shirer de belangrijkste feiten van het jaar—de Anschluss, München, de Blitz boven Londen. Men noemde hem de meest bezette man in Londen—want behalve zijn uitzendingen, was hij ook nog vertegenwoordiger van de C.B.S. in Europa.

De veldtocht in Afrika, de bevrijding van Frankrijk, de gevechten op het vasteland, VE-dag—dit alles maakte Murrow voor de luisteraars, die zich op 5000 km afstand bevonden, tot werkelijkheid.

Na de oorlog keerde Murrow naar Amerika terug. Hij is nu vice-president van de CBS, maar heeft zijn oude liefde nog niet laten varen. Geregeld verzorgt hij uitzendingen als radio-reporter en nieuws-commentator en duizenden over de gehele Ver. Staten luisteren naar hem. Naar Edward R. Murrow, de man, die wist wat 't geluid betekende en die voor 't eerst een stuk geschiedenis via gramofoonplaten tot ons heeft gebracht.

(naar Edith Behrens in „The Christian Science Monitor“).



Murrow, te midden van zijn medewerkers, bezig met het samenstellen van zijn geschiedenis op gramofoonplaten „I Can Hear It Now“.

CARROUSEL

WIE NIET EEN LOOPJE MET ZICHZELF KAN NEMEN,
IS NIET VAN HET BESTE SLAG.

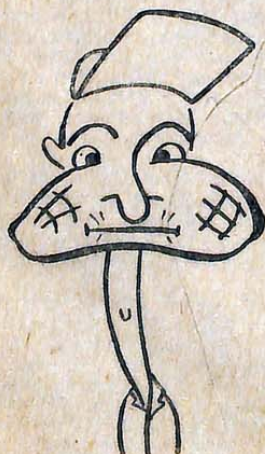
Goethe.



Kijk, liefste, zo deed de baboe het altijd.....

Set, maj. B. Dekker
4-8 Rgt. Stoottroepen . „C“ Div.

(Wapenbroeders)



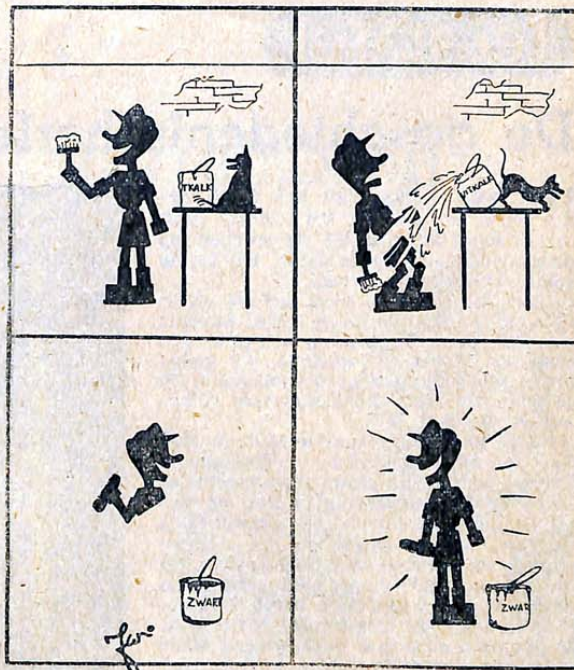
Ik kan twee handgranaten in mijn
mond steken.

Kpl. R. Holkes
Verz. Pel. B. 2 Inf. Br. Gr.

(Wapenbroeders)



Kpl. W. Hoesels
2de Hv. V.a.



J. ten Hagen
Verz. Pel. B. 2 Inf. Br. Gr.

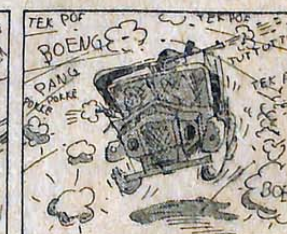
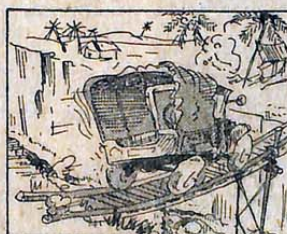
(Wapenbroeders)

Prefabricated

Het jong getrouwde paar ontving voor de eerste maal vrienden in hun „prefabricated“ woning. Plotseling hield een van de gasten op met praten en begon aandachtig te luisteren naar een zacht-knerpend geluid, dat in de kamer doordrong. „Heremetijd“, zei hij, „je wilt me toch niet vertellen dat je nu al muizen hebt“. „Welnee“, zei de jonge huisvrouw, „dat zijn de burens, die beschuit zitten te eten“.

Schilderwerk

Twee journalisten huurden een huis, op voorwaarde dat de huisbaas het opnieuw in de verf zou zetten. Toen het de krantenmensen bleek dat er van deze belofte weinig terecht kwam, vroegen zij de huisbaas of ze het huis voor eigen rekening mochten laten schilderen. Hetgeen natuurlijk werd goedgevonden. Een week later zegden zij de huur op en verhuisden. Toen de huisbaas kwam kijken zag hij, dat zijn hele huis van binnen en van buiten zwart geverfd was.....



(Wapenbroeders)

Groet van Opa



Elke morgen voor wij aan het werk tijgen op de bureaux in de stad, worden wij verkwikt door de groeten die via de radio ons uit Nederland bereiken. Die groeten zijn wel niet voor ons bestemd, maar zij geven ons toch het gevoel van voldaanheid, dat men heeft wanneer men goede berichten ontvangt van een kennis. Wij beschouwen ons nl. als te horen bij die grote familie van Nederlanders, die vanuit het vaderland met ons meeleven en die derhalve ook onze volledige sympathie hebben.

Als dan de stem van de PCJ-omroeper ons de verloofde van sid. ekl. Jansen van de Verb. Afd. aankondigt, dan leven wij intens mee, want het had net zo goed onze eigen verloofde kunnen zijn, nietwaar? Wel lachen wij vol leedvermaak, als Annie veronderstelt dat Jan z'n tijd nu wel aardig op zal schieten, omdat hij al een heel jaar van huis is, maar daar moet U niet te veel waarde aan hechten. Dat zijn enkel onze overspannen zenuwen.

Diverse vaders bassen een welgemeend: „hou je maar taai jongen,” en zenuwachtige moeders verzekeren voor de zoveelste maal dat thuis toch heus alles nog goed is, wat wij dan ook wel willen geloven.

Vanmorgen stapten wij juist in onze Zaterdagse broek (d.i. de broek na een halve week dagelijkse en trouwe dienst) en hoorden met belangstelling een fikse klapzoen van Truus voor Kees van de M.L. door de lucht trillen, toen een diep dreunend geluid uit het toestel ons de intelligente opmerking deed ontvallen: „Wat zou dat nou voor storing wezen?”

Ons slapie, die zich geregeld laat opschrijven voor ziekenrapport en daardoor onze vraagbaak is geworden, wanneer zich stoornissen bij ons voordoen, keek ons minachtend aan bij zoveel in-stomme onwetendheid en zei:

„Storing? Hoe kom je daar bij! Dat is Opa, die een aanval van asthma heeft”.

**

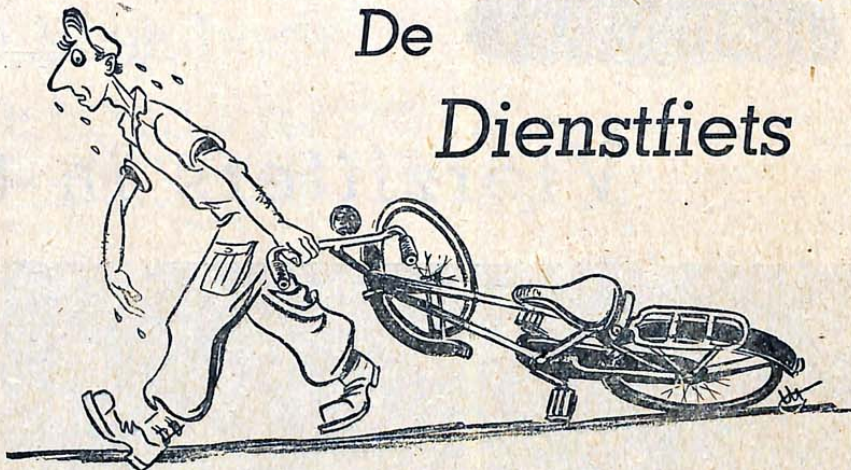


Psst..... Heb jij nou al bijzonderheden? Ja, de Ramblers gaan naar Artis!

Sid. ekl. W. Landman
Verb. Afd. 4-11 R.S.

(Wapenbroeders)

De Dienstfiets



WE hebben ons altijd gelukkig geprezen een feilloos gevoel te hebben voor die bijzondere stemmingen van hen, die wij zo dagelijks om ons heen hebben.

Gisteren bv. ook weer. Het zal zo een uur of negen geweest zijn, toen — overigens heel gewoontjes — de telefoon geluiden liet horen waar wij altoos met feilloze zekerheid uit af weten te leiden, dat iemand ons wenst te spreken.

De baas, die, zoals het trouwens hoort, het dichtst bij het bellende onding zit, nam de hoorn op, riep: „Hallo met mij” en begon een gesprek, waar wij niets van snaptten. Ook dit was nog niets bijzonders want eigenlijk bestaat er niets stommers, dan iemand, die „ja” en „nee” tegen een stuk bakeliet staat te knikken. Maar toen begon het vreemde, want meestal gaf de baas, na het beëindigen van zo'n gesprek, een aantal zinnetjes ten beste, waaruit wij onmiddellijk een idee kregen aangaande persoon en geestestoestand van hem of haar, die zo juist had afgebeeld. Ditmaal zei de baas niets. Hij keek even op met iets van een olijke twinkeling in zijn ogen en maakte aanstalten er met onze „pick-up” vandoor te gaan.

„Zeker weer een pluim van de kolonel gekregen”, dachten wij gemelijk, maar toch hadden wij geen zekerheid.

Even later — nu ja — het had werkelijk niet zo lang geduurd, reed hij weer voor en wat wij toen zagen, sloeg ons met stomme verbazing. Achter in de laadbak van de wagen pronkten zeven fietsen; nieuw zo op het eerste gezicht. „Zwarte handel” dachten wij eerst, maar dat was onmogelijk, omdat de baas van zichzelf al rijk is.

De baas stapte uit en kwam binnen met iets van een veldheer over zich.

„Dienstfietsen”, zei hij trots, „vorig jaar net aangevraagd”.

„O”, vonden wij slechts, „Dienstfietsen”.

„Ja”, zei de baas op zijn beurt, „dienstfietsen voor elk één”.

„Voor elk één”, schrokken we, want daarmee vervloeg onze hoop.

„Ja natuurlijk”, vond de baas, „als we iets doen, doen we het goed”.

„Enfin”, dachten we toen gelaten, „zo is het noodlot en gingen helpen afladen.”

„Het zijn uitstekende karretjes”, wist de baas, „als je de banden oppompt en

zo, loopt-ie als een dinges.....”

Manus, onze collega, stond als steeds vooraan en het onvermijdelijke gevolg was, dat Manus de eerste keus had. Snel en met een kennersblik monsterde hij de stalen rossinanten. „Die nieuwe” zei de egoïst, „de tweede van links”.

Na enig gewring kwam de „nieuwe” te voorschijn en geheel verzoend stapte Manus ons kantoor binnen. Wij keken zuur en kozen ook, maar dat is geen leuk verhaal.

Even later stonden alle karretjes op een rijtje tegen de muur. Manus was weg om een pomp te halen in de garage. Toen hij terugkwam was de baas weer in gesprek (per telefoon) en na verloop van tijd hoorden we hem zeggen: „Goed, ik zal wel even iemand sturen, dag meneer”.

„Ik ga wel even”, zei Manus direct luchtigjes en begon te pompen.

„Het is vlakbij Manus”, zei de baas dankbaar, „als je het doen wilt”.

En Manus pompen. Er gebeurde echter niets, de achterband bleef even plat als ze was. „Het zal wel aan de ventiel liggen”, wist één van ons technisch en inderdaad bleek aan dit onmisbare ding geen slangetje te zitten.

Manus keek hulpeloos.

„Zeg, lui, kan ik misschien even zo'n dingetje van jullie lenen”, opperde hij hoopvol.

„Natuurlijk, Manus, als wij het straks maar weer terug krijgen” antwoordden wij toegeefflijk, want wij zijn de rotsten niet.

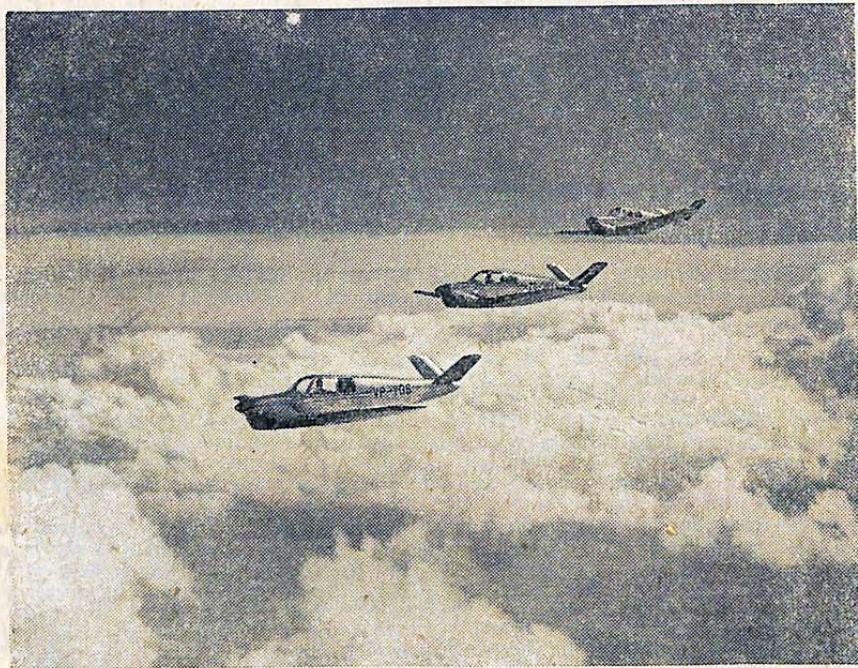
Enfin na enig zoeken vonden wij zo'n compleet dingetje en Manus begon 't aan het achterwiel te monteren. De voorband bleek gelukkig (voor Manus) geen gebreken te hebben en het duurde niet lang of Manus zei: „Nou lui, tot strakjes”. Nauwelijks een halve minuut later kwam hij terug met iets onder zijn arm.

„Verrek”, schrokken wij, „ben je nou alweer terug?” „Nee”, zei Manus gewoontjes, „die kettingkast viel er net af en toen dacht ik, ik zal maar even terug gaan”. „Niet gek gedacht, Manus”, prezen wij, „anders had je de hele weg moeten lopen”. Manus keek achterdochtig, omdat hij dacht, dat wij de boel een beetje zaten op te lichten.

(Wordt vervolgd op pag. 18):

Wapenbroeders

Vierzitters in trek



Drie Beechcraft Bonanza's boven de wolken.

HET vierpersoons sportvliegtuig is momenteel in de Verenigde Staten een zeer gewild type en van de 6969 sporttoestellen die in 1948 in de States werden gebouwd waren meer dan de helft (nl. 3565 stuks) van het vierzitters-type. Het is wel merkwaardig, dat het aantal gebouwde vierzitters elk jaar hand over hand toeneemt, terwijl eveneens elk jaar een toename valt te constateren van het aantal zakenlieden en boeren die zich een eigen vliegtuig voor hun zaken of bedrijf aanschaffen. Het vierpersoons toestel biedt voor deze mensen inderdaad meer mogelijkheden dan het tweepersoons en de hogere prijs weegt heus wel op tegen de voordelen welke de vierzitter biedt boven de tweezitter. Zo werden in December in Amerika slechts 62 tweezitters verkocht tegen 148 vierzitters.

Het meest verkochte sporttoestel in 1948 was de vierpersoons Stinson Voyager, waarvan er 850 de fabriek verlieten (801 werden gebouwd door Stinson en 49 door Piper, die sedert December de bouwrechten voor dit toestel van Stinson overnam!).

Cessna leverde weliswaar de meeste vierzitters, nl. 912 in getal, maar deze waren van diverse typen (140, 170 en 195). Na Cessna en Stinson volgde Beechcraft, die 678 Bonanza's verkocht, het bekende V-staart toestel dat onlangs

een record op zijn naam wist te brengen door non-stop te vliegen van Honolulu (Hawaii) naar Oakland (Californië), een afstand van 2406 mijl.

De Bonanza was voor deze vlucht uitgerust met benzine-tanks onder de vleugeltippen. Op de Bonanza volgde de Ryan Navion met 483 verkochte exemplaren. Een mooie machine, die Navion! Oorspronkelijk werd dit toestel ontworpen en gebouwd door North-American, die de bouwrechten echter verkocht aan Ryan die de Navion aanzienlijk verbeterde. Ook de Amerikaanse luchtmacht heeft 153 van deze machines (de L-17 genaamd) in gebruik genomen voor communicatie-doeleinden. De overige in 1948 in Amerika gebouwde vierzitters waren van de volgende typen: Aeronca (306), Piper (192), Luscombe (71), Bellanca (49) en Republic (24).

Over het algemeen genomen ging de productie van sportvliegtuigen in 1948 sterk achteruit en de 6969 verkochte machines vormden slechts 44,9% van de in 1947 en slechts 20,9% van de in 1946 verkochte sporttoestellen.

Een nieuwe vierzitter van Piper verscheen onlangs op de markt, de Clipper, die voor 2995 dollar te koop is en de goedkoopste vierzitter van het ogenblik is. Behalve deze Clipper bouwt Piper (die in 1948 de meeste tweezitters verkocht en wel 1092 Cubs!) nog een twee-

tal andere vierzitters, nl. de Family Cruiser en de Stinson Voyager.

Een Cessna 170 was kortgeleden te zien op Kalibanteng, het vliegveld van Semarang. Dit toestel, geregistreerd VR-HEI, is eigendom van de Chinees Oei Tjong Ie uit Hongkong, die er in April mee naar Semarang vloog om zakelijke besprekingen met zijn aldaar wonende broer te voeren.

Deze Chinees, die in Singapore zo lang zijn neus weg nog even een tweemotorige Airspeed Consul van de Malayan Airways overnam en deze door zijn privé-vlieger, de Australiër Ken Begg naar Semarang liet overvliegen, had plannen om in Shanghai een vliegclub op te richten. Hij kocht daartoe in Amerika drie Cessna's, waarvan hij er echter twee aan Chinese zakenlieden heeft verkocht, want door de onzekere toestand in Shanghai kon van zijn plannen niets komen.

Hij heeft nu zelfs plannen in Semarang een vliegclub te gaan oprichten!

Zijn broer in Semarang, Oei Tjong Bing, leert van Ken Begg vliegen en als hij zijn vliegbrevet behaald heeft zal ook hij waarschijnlijk een Amerikaans sportvliegtuig, waarschijnlijk een Beechcraft Bonanza of Ryan Navion, aanschaffen. Tot slot zij vermeld, dat in Februari j.l. een Stinson Voyager in Batavia arriveerde, die werd aangekocht door de Standard-Vacuum Petroleum Maatschappij. Op dit toestel, de PK-SVC „Borneo“, hopen we in de toekomst nog eens nader terug te komen.

H.H.



Van de Ryan Avion werden vorig jaar 483 stuks verkocht.

Vliegers der „bush-bush“



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

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

die haar kind in één van de weinige hospitalen geboren wil laten worden. De volgende dag vervoert hij een kostbare koe naar een vruchtbare vallei.

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

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

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

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

De tijd zal komen, dat Alaska doorkruist wordt met bruikbare wegen en dan zal de regering van de bush-pilots tot een eind komen. Maar die tijd is nog ver af en de bush-pilot weet, dat hij ook voor de komende generatie nog de taxi-chauffeur van Alaska zal zijn. En hij vliegt door. Dag in, dag uit. 's Winters op ski's, 's morgens met drijvers en in de seizoenen daartussen op wielen. Want dat is de enige mogelijkheid voor die bewoners van Amerika's hoogste Noorden.

Vliegtuigmoederschap „Tarawa“

De East River opvarend passeert het vliegtuigmoederschap de „Tarawa“ de Brooklyn Bridge, op haar weg naar de scheepswerf der Navy in Brooklyn, New-York City. Op de achtergrond ziet U enige wolkenkrabbers van Manhattan, een van de vijf districten der stad. De 27.000 ton metende „Tarawa“, zusterschip van de Essex, Yorktown, Shangri-La en Princeton, werd genoemd naar de grote zeeslag in de Pacific, gedurende de laatste wereldoorlog. Wanneer de „carrier“ volgeladen is, heeft zij een waterverplaatsing van 34.000 ton. Het schip is zodanig uitgerust, dat de nieuwste soorten straalvliegtuigen er kunnen landen en opstijgen. Verder zijn de nieuwste installaties voor bommen en raketten aanwezig.

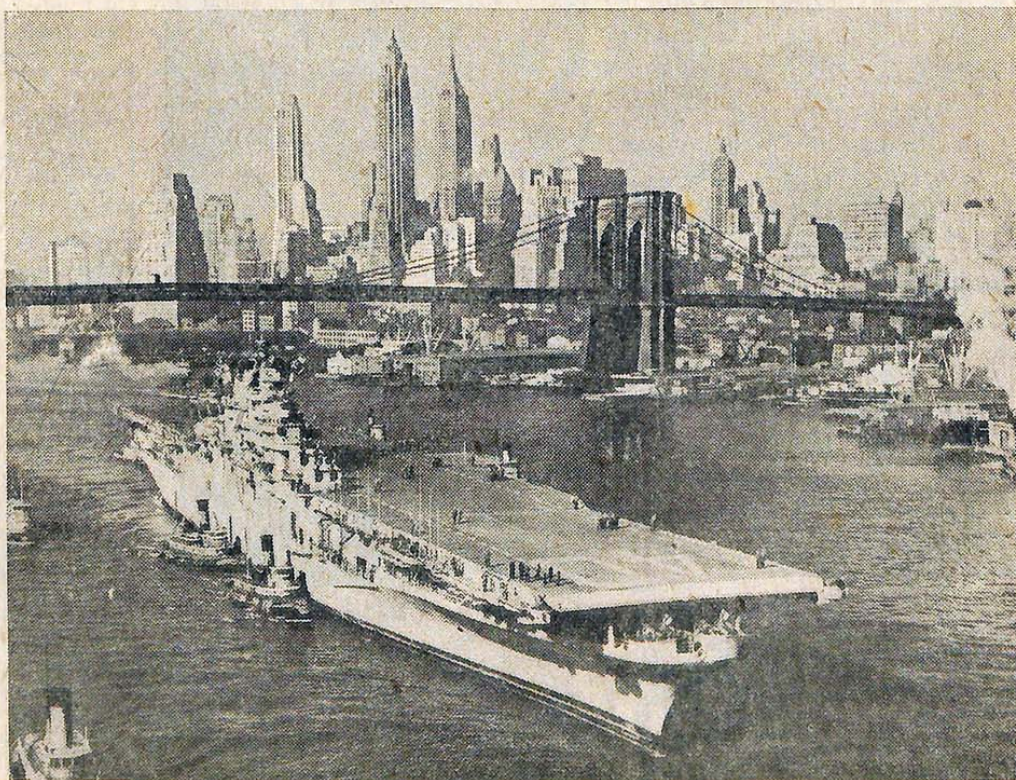


Foto UNR

Wapenbroeders

cantine

Olifanten steunen de NIWIN

(van onze correspondent in Nederland)

„Bring the good old bugle, boys” klinkt het uit de grote geluidswagen, die langzaam door een der straten van den Haag rijdt, „we'll sing another song”. De jongens en meisjes die naast de wagen lopen hebben weinig tijd om naar de muziek te luisteren, want nauwelijks is de plaat half afgedraaid, of ze nemen de diverse huisbellen al onderhanden. En als mijnheer of mevrouw, aangelokt door de muziek, komt kijken wat er aan de hand is, vindt hij of zij aan de deur een medewerkster van de NIWIN.

Zo halen de leden van de NIWIN-Brig. in den Haag dan ook ruim vierhonderd gulden per avond op. En dat betekent, dat de inwoners van de Residentie per avond het geld voor een rimboekist bij elkaar brengen. Tien avonden is de NIWIN-brigade al op pad geweest, tien rimboekisten zijn vlot „van de hand gegaan....”

Circus Mikkenie

Ter ondersteuning van de NIWIN-rimboekistenactie organiseerde Circus Mikkenie op 27 Mei een originele circus-optocht door den Haag. Olifanten, tijgers, apen, paarden, een kameel en heel de bonte verzameling circusedieren, trokken voorafgegaan door een groot muziekcorps, door de Residentie. In de stoet liepen verder al de artiesten mee in hun originele costumes: cow-boys, clowns, „Tarzan”, de roofdieren-temmer, acrobaten, luchtduivels en Hongaren in Magyaren-kleding met daarachter het volledig circuspersoneel in uniform. 's Avonds bracht het circus in de

Dierentuin een speciale NIWIN-voorstelling, waarvan een deel der recette ten bate kwam van de Rimboekistenactie.

Het gaat goed.....

Het gaat goed met de rimboekisten-actie. Niet alleen in den Haag, maar ook in andere plaatsen zijn de plaatselijke NIWIN-comitees actief. Zo heeft in Amsterdam bijvoorbeeld de Winkeliersvereniging Kinderbuurt een winkelweek voor dit doel georganiseerd. Tien procent van de opbrengst voor de Rimboekisten-actie. Toen Lou Bandy de uitslag bekend maakte, bleek dit winkeliers-initiatief vijf Rimboekisten te hebben opgeleverd.

Een firma in Schiedam vierde dezer dagen haar veertigjarig jubileum. Op de uitnodigingskaarten kwam een merkwaardige clausule voor, die we het beste kunnen omschrijven met „geen bloemen — maar geld voor de NIWIN”. De relaties snaptten precies wat er bedoeld werd en zes rimboekisten zullen dank zij deze fraaie geste van de jubilerende directie naar de tropen gaan.

In Eindhoven werd een golfwedstrijd gehouden, die maar even 2.400 gulden opbracht en dat betekent bijna zes rimboekisten.

Dank zij de spontane en grote medewerking van de Nederlandse dagbladers is de start van de NIWIN-rimboekistenactie een groot succes geworden. Het ziet er naar uit, dat de duizend rimboekisten voor de buitenposten in Indonesië er zeker zullen komen.



De familie Dehnert Straatweg 240, Rotterdam, won de hoofdprijs in de nationale NIWIN-loterij: een retourvlucht naar en veertiendaags verblijf in Indonesië. Of de heer Dehnert er gebruik van zal maken is nog niet zeker, maar wel stuurde hij alvast drie Rimboekisten naar Indonesië. Zo werd buitenpost Tandjung Sari de gelukke bezitster van de eerste Rimboekist. Met de „Zuiderkruis” zijn de volgende 150 kisten onderweg. Het ligt in de bedoeling deze zending te verdelen over het gebied MIDDEN-JAVA. En trek nu geen schele ogen en zeg niet „waarom wij niet?”, want er komen nog ettelijke honderden kisten achteraan, geschonken door het Nederlandse volk.

TROEPREPORTERS!
AANTREDEN!

Sld. H. Wisse, 270823033,
Terr. Verb. Afd. Zd. Sum.
Vpk. Palembang 1 slof.

Sld. B. G. Brinkel,
423 Bat. Inf. D-Cie.
Vpk. Surabaja. 1/2 „

Kpl. C. D. Tuyt,
3-3 Gardereg. „Prinses Irene”,
„C” Divisie. 1/2 „

Sld. ekl. J. Hoogeveen, 250114122,
11e Veldcie. Genietr. „C” Div.
Vpk. Solo. 1/2 „

Sgt. maj. J. B. Dekker,
4-3 Reg. Stoottroepen,
„C” Divisie. 1/2 „

Sld. J. ten Hagen,
Verz. pel. „B”. 2e Inf. Br. Gr.
„C” Divisie. 1/2 „

Marech. II C. Pieters,
3 M.P. III. Vpk. Padang. 1/2 „

Gren. ekl. J. van Assen, 280825008,
4-4 Gardereg. Grenadiers,
Vpk. Surabaja. 1 „

TONEELRUBRIEK

We zitten nu in de kleedkamer voor een grote spiegel met een pot Cold Cream, diverse pijpen schmink, een paar dozen poeder, etc., voor ons uitgestald, klaar om ons te schminken.

Allereerst beginnen we met ons:
Gezicht voor de grime gereed te maken.

Wrijf je gezicht goed met Cold Cream (of vaseline) in — daarna veeg je de cream weer geheel weg.

Is dit gebeurd, dan poeder je het gelaat goed en veeg je de poeder weer weg. Deze aanwijzingen maken misschien een ietwat verontrustende indruk — men denkt tegenwoordig al gauw aan „tropenkloder”..... Het is echter noodzakelijk, dat je zó te werk gaat.

De cream dringt in de poriën van de huid en maakt het gemakkelijker om na afloop van de voorstelling, de schmink weer te verwijderen. De poeder dient om de huid droger te maken.

Het gezicht moet na deze behandeling (cream en poeder) volkomen glad en droog zijn.

Er mag geen spoor van cream of poeder overblijven.

Zijn we eenmaal zo ver dan gaan we er toe over om de ondergrond aan te brengen. Neem de gewenste pijp vleeskleur in handen en maak hiermede vegen op het gezicht (op neus, wangen en hals). Wrijf deze vleeskleur met de vingers over het gehele gezicht gelijkmatig uit.

Onthoud deze stelregel: dun opleggen — goed uitwrijven.

Moeten we een baard of snor aanbrengen, dan dient dat gedeelte vrij te blijven van schmink — maar ook van cream en poeder.

Kleur aanbrengen.

Maak je neus aan beide zijden een weinig rood — zet vervolgens met je schminkstaaf een stip op je wangen en wrijf dat uit over het verste oppervlak, hierbij eveneens de raad: doe het ook met het rood zuinig aan.

Je zult zo een week lang moeten blijven zitten, want de redactie heeft verzocht — in verband met gebrek aan plaatsruimte — m'n artikel niet te lang te maken.

Volgende week gaan we dus verder.

Elt. J.M. van Os.

Hollandse visie op Indisch voetbal

Hollandse nuchterheid 17



Speciale reportage voor „Wapenbroeders” door Dick van Rijn.

Van Dick van Rijn, de bekende sportcommentator van P.C.J. waarvan wij hier in Indonesië zo vaak de verslagen van de interlandwedstrijden beluisterden en die zich momenteel uitgezonden door NIWIN op een Niwatournee langs de troepen in Indonesië bevindt, ontvingen wij deze reportage, die we door gebrek aan plaatsruimte tot één pagina hebben moeten bekorten.

NEEN broeders, jullie hebt me verkeerd voorgelicht, glad verkeerd. Steeds weer, in Nederland uit brieven van thuisgevarenen en hier tijdens mijn verblijf, dat nu „al” 14 dagen oud is, steeds weer kreeg ik de indruk, dat het Indonesisch voetbal voorzien moest worden van de toevoeging: S.G.M.V.

Maar ik heb het nu in de stedenwedstrijden zelf gezien en je kunt me vertellen wat je wilt: Het STELT WEL WAT VOOR. En behoorlijk wat ook, want de wedstrijden in Nederland van een kwaliteit als die van Bandung-Surabaja kunnen dit seizoen op de vingers van één hand afgeteld worden.

En dan moet je ze nog niet zoeken bij de wedstrijden om het kampioenschap van Nederland, want die waren — en dan is het niet onvriendelijk uitgedrukt — meer spannend dan fraai.

Geen schutters

Zeker Batavia—Makassar was maar een matige vertoning, die in Nederland het praedicaat 2e klasse waarschijnlijk niet eens gehaald zou hebben, maar de geïnteresseerde toeschouwer zal toch hebben opgemerkt, dat Makassar met zijn orthodox aanvallende spel in het middenveld alleraardigst combineerde, om dan met mooi opgebouwde aanvallen voor het vijandelijk doel gekomen, daar blijkbaar in eens de kluts kwijt te raken en zich steeds weer in eindeloze combinaties te verliezen, waaruit geen enkel afmakend schot kwam en die kaasjes waren voor de verdediging van de Batavia-ploeg, die modern voetbal trachtte te spelen en daarin achter ook slaagde, maar die vóór echt orthodox aanvals spel liet zien, waarbij linksbinnen Smit steeds weer lange trappen naar de vleugels gaf in plaats van met listige throughpasses zijn medeaanvallers schotkansen te presenteren, schotkansen die tegen de orthodoxe verdediging van Makassar zeker effect zouden hebben gesorteerd wanneer..... ook Batavia maar over schutters had kunnen beschikken. Want ook Batavia ging mank aan hetzelfde euvel: GEEN SCHUTTERS.

Maar bij Bandung—Surabaja heb ik gezien. Heerlijk was het te kijken naar de viermans voorhoede van Surabaja. Razend snel folden deze vier clubspeelers van Tiong

Hoa door de Bandung-verdediging. Vol bewondering heb ik gekeken naar dat prachtige lichaamswerk en die magnifieke balbeheersing zelfs bij de grootste sprintsnelheid. En met verwondering heb ik me zitten afvragen hoe deze jongens ook nog tijd vonden voor de uitvoering van een heel arsenaal van trucjes, als elleboogjes die in ribbekastje prikten, knietjes die zo heel eventjes tegen een vijandelijke dij opboorden en hakjes, die geen grote, maar toch zeker wel kleine blauwe plekkjes hebben nagelaten. Allemaal van die kleine speldeprikjes, die door de jongens van dit mooie land met gelijke munt betaald worden, maar die door de Nederlanders vaak gehonoreerd worden met een veel te zware big of met een stevig doortrappen dat natuurlijk wel gezien wordt en vrije trappen tégen oplevert. Enfin, hoe eerder de nieuwe schouderduwregel hier wordt ingevoerd hoe beter. „Schouder tegen schouder” en voor de rest affluiten.

Eerste klas voetbal

Maar voetballen kunnen ze en Bandung—Surabaja werd een wedstrijd vergelijkbaar met het beste Nederlands eerste klas voetbal. Dat daarbij een behoorlijk contingent Nederlandse militaire voetballers mee deed stemt slechts tot tevredenheid. Herklots duelleerde weer eens met Tolmeyer met volkomen faire middelen. Resultaat: onbeslist want ze gaven elkaar niets toe. En toch had Herklots het niet gemakkelijk want Tolmeyer genoot veel steun van zijn binnenman Bruininks, die door zijn halfspeler Saderan wel wat te veel werd vrijgelaten. Overigens waren er in het spel van Saderan maar weinig zwakke plekken en toen hij in de laatste wedstrijd tegen Batavia ook aan zijn verdedigende taak als halfspeler de nodige aandacht besteedde, vond ik hem niet alleen de beste half van het tournoi, maar zelfs de beste speler. Jammer dat de Bandungse spil Willems geen goede afweer vond tegen het spel van de teruggetrokken middenvoor Seeman. Hij zag niet in dat hij, in opzet als stopper neergezet, door de positie van Seeman juist in de gelegenheid was als aanvallende spil zijn eigen voorwaartsen te steunen. Door aan te vallen had hij Seeman gedwongen nog verder terug te komen wat het uitvallen van een schakel in de Surabaja-aanval zou hebben betekend.

Makassar—Semarang was een stuk minder van kwaliteit maar hier was de interessante vergelijking mogelijk tussen het tot in het oneindige combineren van Makassar, dat stevast weigerde te schieten en de Hollands-degelijke aanvallen van Semarang, waarin Hiensch en Lammers profiteerden van praktisch iedere schotkans die zich voordeed. Makassar was voor driekwart van de strijd in de aanval, maar Semarang maakte de doelpunten zelfs de enige Makassar-goel, die door de Semarang-back v. d. Lee keihard in eigen doel werd gekopt. In het middenveld liet Makassar steeds weer een prima aanval-opbouw zien. Met kort, snel samenspel werd de bal voor de Semarang doelmond gebracht, maar dan zag je weer het grote gebrek van het Indonesische spel: combineren tot in het oneindige, nog een overstapje en nog een schijnbeweging en nog eens goedleggen van de bal, allemaal dus tempovertraging, maar geen enkele maal een direct schot. Als er eindelijk eens geschoten werd had de achterhoede zich al lang hersteld en kon het gevaar gekeerd worden.

Semarang daarentegen speelde beslist technisch minder, maar linksbinnen Hiensch en Lammers schoten. Lammers is als midvoor een goede doorzetter, die zijn stevige, maar wat stijve body-behoorlijk gebruikt, een groot voetballer is hij zeker niet. Juist daarom was zijn spel een typisch voorbeeld van echt Hollands, nuchtere zin voor de werkelijkheid. „Als zich een kans voordoet, wel dan schiet je” en bij Semarang was het op die manier vier maal raak.

Surabaja kampioen

Batavia—Surabaja was weer een goede wedstrijd, duidelijk minder dan Bandung—Surabaja maar toch altijd nog te vergelijken met het peil van de doorsnee Nederlandse eerste-klas competitie wedstrijd. Bovendien was in deze strijd de factor van de echte spanning aanwezig, want nadat de Batavianen juist in perioden van veldoverwicht met 3—0 waren komen achter te staan, bezorgde een strafschop hun het eerste stedenvoetbaldoelpunt. Die goal gaf weer moed en daar men na de rust eindelijk tot de conclusie gekomen was dat een stormram-middenvoor als Boelaert van Tuyl niet achter maar vóór zijn voorhoede moet opereren kwamen er heel wat benauwde ogenblikken voor het Krokodillendoel. Vier minuten voor tijd werd het door Hutten inderdaad 3—2 maar verder kon Batavia het toch niet brengen en zo behaalde Surabaja voor het eerst in de geschiedenis van het stedenvoetbal een overwinning in en op Batavia. Surabaja werd daardoor verdiend winnaar van de wisselbeker want het had beslist de beste ploeg, die het moderne voetbal beter beheerste dan de andere stedenploegen.

Summa summarum: Ik heb genoten van het geraffineerde, ontzettend snelle spel van de Indonesische spelers, maar ik had toch ook een grote bewondering voor de Hollandse jongens, die zich ondanks de handicap van temperatuur en klimaat niet alleen kranig verdedigden, maar zich dank zij beter inzicht in ploegverband en dank zij hun gevoel voor nuttig effect (in casu het schieten) vaak de betere toonden.

In het stedenvoetbal 1949 hebben Oost en West van elkaar kunnen leren. Ik heb er in ieder geval veel van opgestoken.

Dick van Rijn.

Wapenbroeders

puzzle

Horizontaal

1. Schatter; 6. Bijbelse figuur; 10. Vermogen; 16. Beest; 17. Vordering; 23. Deel v.e. schip; 24. Rivier in Duitsland; 25. Afdeling; 27. Loot v.e. plant; 29. Lap linnen; 32. Voorzetsel; 33. Heilige; 35. Reeks; 37. Voorzetsel; 38. Deel v.d. voet; 41. Per procuratie; 42. Tijdperk; 44. Boterton; 45. Nakroost; 46. Muziek-instrument; 47. Spoorbanen; 50. Tijd (Eng.); 52. Amphibie; 53. Naschrift; 54. Bediening; 56. Delfstof; 57. Uiteinde; 59. Dat is; 60. Enkele; 62. Heer; 63. Ontkenning; 64. Boosaardige vrouw; 66. Nederland (Afk.); 67. Lof; 68. Voertuig; 72. Bijwoord; 77. Rivier in N. Brab; 79. Ter gelegener tijd; 81. Mil. rang; 83. Hond; 84. Vreemde munt; 86. Inzameling; 89. Boomsoort; 91. Vroeger eiland; 93. Onderdeel v.e. electr. bel; 95. Kruik; 96. Doktoren; 98. Godin v.d. dageraad; 99. Twee medeklinkers; 100. Geraamte; 101. Europeaan; 102. Uitroep; 103. Vul in: Pai; 104. Geheel de Uwe; 105. Ambtshalve; 106. Knaagdier; 107. Waterstand; 108. Plaats in Z. Holl.; 110. Slot; 113. 't Recht om iets te verbieden; 115. Meisjesnaam; 117. Legertak; 118. Zien (Eng.); 119. Lengtemaat; 120. Invorderen; 122. Bekend tentoonstell. gebouw; 123. Wreed; 124. Vogelsoort; 126. Vergiftige slangensoort; 127. Bouwland; 128. Afrastering; 129. Gewicht, maat; 130. Afkorting; 131. Plaats in N. Holl.; 135. Grondstof v. hennep; 139. Idem; 140. Frans lidwoord; 141. Deel v. e. effect; 144. Dierenverblijf; 145. Beschrijving van uit te voeren plan; 147. Gelofte; 148. Onverwachts binnendringen; 150. Uitstaller; 152. Volgens de wet; 154. Verdipping; 156. Watervogel; 159. Kledingstuk; 160. Streling; 163. Lengtemaat; 164. Vulkanische steenblokken; 165. Uurwerk; 166. Deel v.d. dag (Eng.).

Verticaal

1. In 't voorbijgaan; 2. Reptiel; 3. Telwoord; 4. Voor; 5. Land uit de oudheid; 6. Dierengeluid; 7. Vlaktemaat (Eng.); 8. Terugtocht; 9. Vriend (Fr.); 11. Voertuig; 12. Zoetwatervisje; 13. Onbep. v.nw.; 14. List; 15. Druk; 17. Alpha en Omega; 18. Deel v.d. dag; 19. Waterstand; 20. Legeronderdeel; 21. Ontkenning (Fr.); 22. te noemen; 24. Kleur; 26. Vlieg; 28. Eng; 30. Jacht (schip); 31. Uitzichttoeren; 34. Driedovig; 36. Turks keizerl. decreet; 38. Pleger; 39. Bijb. fig.; 40. Ontkenning; 41. Naschrift; 43. Talisman; 46. Ringbaan; 48. Strijdpark; 49. Briefaanhof; 51. Geestdriftig; 54. Mil. rang; 55. Bijw.; 57. Uitroep; 58. Afk.; 61. Hulpmiddel om schepen te meren; 65. Voegwoord; 68. Heerschappij; 69. Lidw. (Fr.); 70. Vul in: iole; 71. Ontkenning; 72. Dodelijk; 73. Beschermende tovergeest; 74. Mensenhaters; 75. Vinnig; 76. Ambtsgevaar; 77. Vertegenwoordigster; 78. Bederfvoorkomend; 80. Voorzetsel; 82. Uitstallen; 85. Mil. ed.; 87. Niet door 2 deelbaar; 88. Geheel de Uwe; 90. Vaas; 92. Onderwijsinstelling; 94. Goud (Fr.); 95. Smalle opening; 97. Kraan; 103. Stronkje; 109. Azijn; 111. Zeenimp; 112. Eigenschap; 113. Openbare verkopen; 114. Frans eiland; 116. Vroegere Griekse kolonie; 121. Voegwoord; 122. Noot; 125. Zijrivier van de Tay; 132. Voertuig (mv.); 133. Noot; 134. Voegwoord; 135. Krachtig; 136. Jongensnaam (Frie); 137. Lucht (Eng.); 138. Lidwoord (Fr.); 142. Made; 143. Klanknageltje; 145. Dieren-



geluid; 146. Part; 148. Dierengeluid; 149. Afkorting van fiets; 151. Vul in: Ute; 152. Waarnemend (afk.); 153. Aanlegplaats; 155. Lidwoord (Eng.); 157. Rivier in Friesland; 158. Anonymus; 161. Rivier in N. Brab.; 162. Bijwoord (Eng.).

Sld. ekl. W. M. Bakker
260920011 32 Cie. A.A.T.

OPLOSSING W. Br. no. II.

Horizontaal

1. mutatie; 6. nerf; 10. Mataram; 16. Oder; 17. pincet; 19. rats; 20. L.S.; 22. el; 23. lus; 24. zot; 26. Pa; 27. p.k.; 28. Amor; 30. mal; 31. K.L.; 33. lek; 35. prop; 37. bas; 38. vet; 39. paal; 41. Ted; 43. Erud; 44. al; 45. bete; 46. anno; 47. reuk; 49. t.n.; 50. telex; 51. poel; 52. atoom; 54. are; 57. ijs; 59. spar; 60. R.G.; 61. prisma; 63. pi; 64. la; 65. leider; 70. sc; 71. os; 72. rem; 74. state; 76. ir; 78. ovaal; 80. kaas; 83. Morse; 88. Em; 90. ogle; 91. Anna; 92. Elia; 93. Po; 94. rap; 96. eek; 97. mits; 98. das; 99. hor; 100. arak; 102. net; 104. ei; 105. m.i.v.; 106. moot; 107. je; 108. Ob; 110. nor; 112. Loo; 113. To; 114. na; 115. lood; 117. rommel; 120. rede; 122. extract; 123. knot; 124. Senegal.

Verticaal

1. Malabar; 2. To; 3. Ader; 4. tel; 5. ir; 6. nis; 7. en; 8. R.C.; 9. fez; 11. ar; 12. tap; 13. Atap; 14. RS; 15. mikpunt; 17. pul; 18. tol; 21. smal; 23. latex; 25. tetra; 27. port; 29. os; 30. meteor; 31. kano; 32. lane; 34. keet; 36. re; 38. vel; 39. pap; 40. lol; 42. duo; 45. beer; 48. k.o.; 50. transit; 53. mysterie; 54. A.P.; 55. fataal; 56. delict; 58. S.M.; 59. smal; 61. Polo; 62. Adam; 63. P.S.; 64a. as; 66. es; 67. davo; 68. etage; 69. realen; 73. er; 75. manie; 77. Serajoe; 79. lek; 80. kam; 81. anti; 82. sas; 83. medio; 84. Olav; 85. ris; 86. S.A.; 87. portaal; 89. mare; 93. poon; 95. Pa; 99. ho; 101. koor; 103. tor; 105. mol; 106. mode; 109. Boa; 111. rok; 112. Let; 113. ten; 115. It; 116. p.e.; 118. m.n.; 119. M.O.; 120. re; 121. eg.

De dienstfiets

(Vervolg van pag. 13)

Na enig gewring bevrijdden wij de ketting uit haar harnas en eensgezind vonden wij, dat ze dergelijke ondingen alleen maar fabriceerden, om de zakken van de ondernemers te spekken.

„Nou”, zei Manus, toen alles weer in elkaar zat, „dan ga ik maar weer, tot straks”. Vijf minuten later was hij weer terug, ditmaal helemaal zonder fiets.

„Ben je er nu zelf afgevallen?” vroegen wij ontsteld.

„Nee, dat niet, maar hebben jullie misschien even een gulden voor me, die achterband zie je, net gesprongen, ik denk te hard opgepompt”. We gaven het hem, zo zijn we eenmaal.

„Wat die boodschap betreft, Manus”, zei de baas, „laat maar hoor, ik heb net de chauffeur even gestuurd”.

Een half uur later kwam Manus thuis, weer lopend naast zijn fiets.

„Wat is er Manus, met de „nieuwe”, vroegen we.

„O, niets, alleen die voorband is een beetje lek”.

„O, is dat alles”, vonden wij, „hier heb je nog een gulden”.

„Dank je”, zei Manus, „morgen krijg je het wel terug”.

Toen het één uur was, sluitingstijd dus, paktten wij onze spullen en kropen in de pick-up. Manus kwam nog op het laatste ogenblik.

„Ga je niet Jansen Manus”, vroeg de baas.

„Hier heb je een briefje van tien, Manus”, deden wij gul.

„Stik”, zei Manus, „laat maar, het is zo warm vandaag”.



EEN MARVA-PARADIJSJE



Het Marva-paradijsje te Sirnagalih. Op de achtergrond de Salak.

Ongeveer 25 km voorbij Bultenzorg, links van de grote weg naar de Poentjak, ligt het nieuwe Marva-verlofcentrum Sirnagalih, bestaande uit een door de Militaire Luchtvaart welwillend in bruikleen afgestane bungalow, waarin 10 — 12 Marva's kunnen worden ondergebracht. De M.L. heeft hier een heel complex huisjes met een cantine en enkele kleine zwembaden.

Wanneer je van de grote Poentjakweg links afslaat bij het bordje Mengamendoeng, kom je op een hobbelig weggetje, dat naar beneden leidt en via het geelblauwe M.L.-bordje kom je in een vallei, waar vele keurige huisjes staan met keurige tuinen, die tezamen Sirnagalih worden genoemd. Aan het einde van het hobbelwegje staat een groot bord. Je leest: „Verlofcentrum M.L.” en dan ben je ook al meteen bij het Marva-huisje.

Temidden van sawahvelden en groene heuvels, met een prachtig uitzicht op de Salak achter het huis en op de Gedeh, wanneer je 'ets hoger klimt, is dit een heerlijk oord om je verlof door te brengen. Er zijn een tiental „poedelbakjes” van enkele vierkante meters, doch net groot genoeg om er, na een flinke wandeling door de omringende theetuinen of over de heuvels, heerlijk in af te koelen.

Vervelen behoeft je je daar in het geheel niet. Op het grasveld voor het huis span je een badminton-net, of je leest in boeken en tijdschriften. Ook zijn er ver-

schillende gezelschapsspelen. In de cantine van de M.L., waar de maaltijden gebruikt worden aan gezellige vierkante tafeltjes, kun je tafeltennissen en schoelbakken; tennisbanen zijn er en nog veel meer.

Wil je eens heerlijk lui zijn, dan pak je een gemakkelijke stoel en gaat voor het huis in de zon zitten om wat „bij te kleuren”, wat hier heel snel en gemakkelijk gaat. Maar wee je gebeente, of liever je velletje, wanneer je te lang in de zon blijft zitten. Zo ongemerkt kun je lelijk verbranden!

Het Marva-huisje bestaat uit een grote zitkamer, 4 slaapkamers en een keuken. In de zitkamer staan gezellige rieten meubelen, er hangen fleurige platen aan de muur en de staande schemerlampen verhogen 's avonds de gezelligheid. In de slaapkamers staan lage houten bedden — gelukkig eindelijk eens zonder de eeuwige klamboe! — en wat eenvoudig meubilair. Het geheel maakt een keurige indruk en de gordijnen voor de ramen en de gebloemde kussens verraden direct de vrouwelijke hand.

Tot de „inventaris” behoren ook 3 honden: Bobbel, Pinkie en Binkie. Bobbel is al een grijsaard, die liever lui op een mat ligt dan dat hij zich vermoet met lange wandelingen en gekke bokkesprongen, zoals de andere twee, die nog erg jong zijn en die de hele dag heen en weer draven. Als je aanstalten maakt om een

wandeling te gaan ondernemen, heb je in Binkie en Pinkie altijd trouwe metgezellen, die snuivend voor je uit hollen. Ga je naar de cantine om te eten, dan staan ze ook klaar om mee te gaan. Soms weten ze binnen te dringen, doch dan worden ze er met bekwame spoed door beheerder „Pudding” weer uitgemikt. Met hangoren blijven ze dan gedwee buiten wachten tot je er, met hun warme hap, weer uitkomt.

Bobbel is oud, maar toch kun je hem nog wel eens verleiden tot een wandeling. Hij sjokt trouw mee, maar als je bij een kali komt, steekt hij eerst voorzichtig een poot in het water om de stroomsnelheid te peilen. Is die te snel naar z'n zin, dan zoekt hij net zo lang tot hij een kalmer plekje gevonden heeft, om er dan omzichtig doorheen te waden. Ook als „oerschermmer” heeft Bobbel z'n waarde. Onlangs kwamen de marva's op hun wandeling enkele karbouwen tegen bij een sawahdijkje. Aarzelend bleven ze even staan, maar Bobbel sprong er direct luid blaffend op af. Hij moest echter tot zijn schade ervaren, dat deze logge beesten toch niet altijd zo gemoedelijk zijn als ze er uitzien. Een van de karbouwen kwam namelijk met vooruitgestoken kop op Bobbel af en voordat deze er op verdacht was, stak een van de puntige horens reeds in zijn zijde, zodat hij een lelijke wond kreeg en verder naar huis terug gedragen moest worden over de glibberige dijkjes. Thuis werd hij liefderijk verpleegd en nu is hij weer geheel bekomen van de schrik. Bobbel is echter niet meer zo gemakkelijk voor een wandeling te porren en karbouwen passeert hij tegenwoordig op eerbiedige afstand.

Het nieuwe verlofcentrum „Sirnagalih” is een uitkomst voor de Marva's, die al vreesden, dat hun verlof „boven” er voortaan bij in zou schieten, sinds de opheffing van „Benvenuto” in Bandoeng in April j.l. Het is thans in menig opzicht een verbetering, daar je in Bandoeng toch nog altijd in een „stad” zat, terwijl het hier een echt buitenleven is. Geen wonder dan ook, dat ieder Marva enthousiast en heerlijk uitgerust weer in Batavia terugkomt, na haar verlof in dit „paradijsje”.

Els.

Wapenbroeders

De H. V. K. gast van de Koninklijke Marine

Nadat de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon Pinkstermaandag een bezoek aan onderdelen van de K.L. en het K.N.I.L. in Bantam had gebracht, maakte hij Zaterdag, 11 Juni, kennis met de Koninklijke Marine. Hij was daarbij vergezeld van de voorzitter van de Nederlandse delegatie, dr. J. H. van Royen.

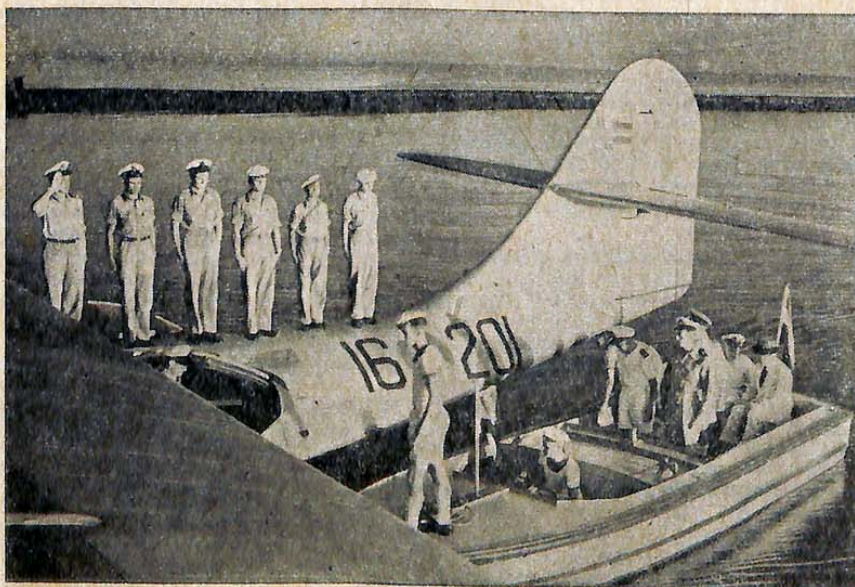
Te half 8 werden beide heren, die begeleid werden door de adjudant van de H.V.K., luitenant ter zee der 2e klasse S. van Ravesteyn, aan de betonsteiger te Tandjong Priok begroet door de commandant der zeemacht in het Oosten, vice-admiraal A. S. Pinke, de plaatselijk commandant der marine te Batavia, kapitein luitenant ter zee B. A. W. Beyer, de oudst-aanwezende zee-officier te Tandjong Priok, de luitenant ter zee der 1ste klasse J. van Staveren, de commandant van het vliegkamp Priok van de Marine Luchtvaartdienst, de luitenant ter zee vlieger der 1ste klasse P. van Waart en de militaire havencommandant kapitein Rademaker.

Admiraal Pinke, die vergezeld was van zijn adjudant, de luitenant ter zee der

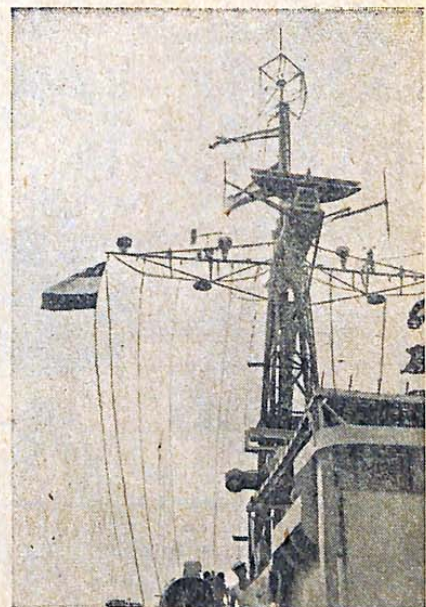
1ste klasse W. F. van der Valk Bouman, begaf zich vervolgens met de beide hoge gasten in de motorsloep, die het gezelschap naar de binnen de pieren gereed liggende Catalina-vliegboot bracht, op welks romp de tweede vlieger, de luitenant ter zee vlieger der 3de klasse C. G. J. Reyers met de 5 leden der bemanning stonden aangetreden.

Even later verbleef het toestel zich in de lucht. Het was niet de eerste maal, dat de heer Lovink in een Catalina vloog; vroeger was hij al eens in een vliegboot de Pacific overgestoken. Over het land, de bergen en de kust van Bantam zette de Catalina koers naar het eiland Seboekoe, bij welks kust in 1942 Hr. Ms. „Evertsen” door de Japanners werd vernietigd, toen het schip trachtte te ontkomen.

Terwijl het vliegtuig laag over het wrak cirkelde, wierp de H.V.K. uit de geopende blister een bloemenkrans als hulde aan de gevallen der Koninklijke Marine, voor welk gebaar admiraal Pinke hem onder gedender der motoren



Een motorsloep bracht het gezelschap naar een Catalina-vliegboot, die in de haven aan een doel gemeerd lag.



De admiraalsvlag en de onderscheidingsvlag van de H.V.K. gingen omhoog.

Nadat de commandant de inzittenden een blik had gegeven in de rokende krater van het eiland Anak Krakatau, zette hij het toestel omstreeks 9 uur op het water van de Welkomstbaai aan Java's Zuidwestpunt. Gedurende de tocht hadden de hoge gasten hun zitplaatsen in de „serre” voor enige tijd verwisseld voor de stoel van de tweede bestuurder. De heer Lovink liet zich door officieren en bemanning verschillende bijzonderheden uitleggen.

Aan boord van Hr. Ms. „Van Galen”

Hr. Ms. torpedobootjager „Van Galen”, zojuist terug van een tocht langs Sumatra's Westkust en op weg naar de marinebasis Soerabaja, was des morgens in de Welkomstbaai voor anker gegaan en genoot de eer, de H.V.K. en zijn gezelschap gastvrijheid te mogen verlenen. Kort na de daling arriveerde de uitgezette sloep bij het vliegtuig, om de gasten naar de jager over te brengen, waar de bemanning aan dek stond opgesteld. De admiraalsvlag en de onderscheidingsvlag van de H.V.K. gingen omhoog, officieren, onderofficieren en manschappen werden geïnspecteerd door de H.V.K. en even later vloog de Catalina over het schip, terug naar het Marine Vliegkamp. Het duurde niet lang, of het anker werd gelicht en met een 22-mijls

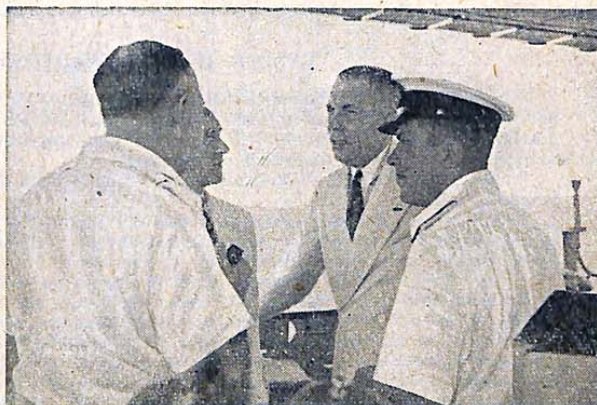
vaart joeg de „Van Galen” de diepinges-
smeden baai uit naar Straat Soenda. Het
schip stond onder commando van de
luitenant ter zee der 1ste klasse Jhr.
P. L. M. van Geen; eerste officier was de
luitenant ter zee der 1ste klasse H. A. van
Oorde, de erewacht werd gecommen-
deerd door luitenant ter zee der 2de
klasse J. Gooszen.

Tijdens de rondleiding stelde de H.V.K.
zich nauwkeurig op de hoogte van al
hetgeen tot de uitrusting van een modern
oorlogsschip behoort, waarbij hij zich
telkens met de Nederlandse en Indone-
sische schepelingen onderhield. Ook de
hete machinekamer beneden werd niet
vergeten, doch deze kreeg eerst na de
middag het hoge bezoek. De ochtend
diende verder voor enkele demonstraties
met het geschut. 12 cm kanons schoten
enkele granaten af, waarna de pompoms
van 40 mm en de mitrailleurs van 20 mm
op de hoge rookwolkjes als doel vuurden.
Uiteraard had de H.V.K., die zelf reserve-
artillerie-officier is geweest, grote be-
langstelling voor alles, wat met het
vuren en de vuurleiding te maken heeft;
uitvoerig liet hij zich een en ander uit-
leggen.

Ook het uitwerpen van een dieptebom
kregen de gasten te zien. De bom werd
aan bakboord uitgeworpen en de ontplof-

*

*Op de brug van Hr. Ms.
„Van Galen”, nadat de
schietoeefeningen zijn
gehouden. V.l.n.r. Vice-
Admiraal A. S. Pinke,
dr. J. H. van Royen,
de H.V.K. en de com-
mandant van Hr. Ms.
„Van Galen”, de ltz.
1e kl. P. L. M. van Geen.*



ging gaf een flinke schok door het hele
schip.

Aan boord van een Higginsboot

Kort na de maaltijd, te half 2, had de
jager de aangegeven plaats bereikt,
waar een patrouilleboot van de vroegere
gouvernementsmarine (thans federale
marine), n.l. de B 113 onder commando
van de nautisch ambtenaar der 3de
klasse dezer marine, de heer M. J. P.
Hahyary, was verschenen. Wederom ging
de sloep uit, teneinde de heren naar dit
kleine schip over te brengen. Deze her-
vatte vervolgens haar belangrijke dage-
lijkse werk van toezicht houden en
patrouilleren.

Tijdens de tocht werd een prauw aan-
gehouden, die geladen bleek te zijn met
puimsteen van de Krakatau, een lading
die uiteraard werd doorgelaten. Een uur
lang verbleef de H.V.K. aan boord van
de Higginsboot, zodat hij een indruk kon
krijgen van het leven op deze kleine
vaartuigen en van hun werk in de wate-
ren van de archipel. Ook hier onderhield
hij zich ongedwongen met de beman-
ning.

Terug aan boord van de wachtende
„Van Galen” bracht de H.V.K. een be-
zoek aan de machinekamer. Intussen
had de torpedobootjager de schroeven
weer op gang gebracht en over een
prachtig belichte zee, met het uitzicht
op de bergen van Java, die tussen de
wolken schuilgingen en de eilanden voor
de Noordkust, voer zij de haven van
Priok tegemoet. De tocht werd door
fraai weer en een kalme zee begunstigd.
Aan de Oceaanhavenkade te Priok werd
te half 6 gemeerd. De payolseervlaggen
gingen uit, de bemanning stond weer
aangetreden en na vele handen te heb-
ben geschud en dank te hebben ge-
bracht aan vice-admiraal Pinke en aan
commandant en bemanning van de „Van
Galen”, verliet de H.V.K., gevolgd door
dr. Van Royen en vergezeld van zijn
adjutant, het schip. Een driewerf hoezee
van de bemanning volgde op het forse
„Leve de Koningin” van commandant
Van Geen. Staande voor zijn auto hoorde
de heer Lovink dit joelen aan.

Voorafgegaan door militaire politie-
motorrijders verlieten de H.V.K. en Dr.
Van Royen Tandjong Priok.



Van de Catalina, die in de Welkomst-
baai is „geland”, begeeft het hoge gezelschap zich naar Hr. Ms. torpedobootjager „Van Galen”.

LEGER DANKT MARINIERS

De waarnemend Leger-Commandant in Indonesië heeft de Commandant der Zeemacht in het Oosten, vice-admiraal A. S. Pinke verzocht om aan alle mariniers die deel uitmaakten van de per 7 Juni opgeheven Mariniers-Brigade, de dank van het Leger te willen overbrengen.

Gen. Maj. GS D. C. Buurman van Vreeden deed dit in een brief van de volgende inhoud:

„Daar de Mariniers-Brigade heden als zodanig is opgeheven, is het mij een behoefte mijn gevoelens van erkentelijkheid voor hetgeen deze Brigade in de afgelopen jaren heeft verricht, uit te spreken.

Het Leger zal de Mariniers-Brigade missen en niet licht vergeten, welke grote steun het steeds van de Mariniers heeft ondervonden. Ik behoef niet in details af te dalen om de daden, die bijna dag aan dag werden verricht, in herinnering te brengen. Degenen, die de Mariniers-Brigade in actie hebben gezien te Soerabaja en in de omgeving daarvan, alsmede in de overige delen van Oost-Java, zal het beeld van deze vlotte, krachtige, imponerende organisatie steeds bij blijven. De Mariniers-Brigade bestond uit militairen, die uit het goede hout gesneden waren, waaraan de Legerleiding elke opdracht in volle gerustheid kon toevertrouwen. Het idealisme en de menselijkheid van de leden dezer Brigade hebben er vooral toe bijgedragen, dat de taak van de strijdkrachten in Indonesië, het brengen van rust en orde, werd uitgevoerd op een wijze, waarop wij allen trots mogen zijn. De geschiedenis zal ons leren, dat de offers hiervoor niet tevergeefs werden gebracht. Wij zullen de gesneuvelden steeds dankbaar blijven gedenken.

Ook wil ik dank zeggen aan allen, die hun beste krachten gaven aan de Mariniers-Brigade en thans reeds in Nederland zijn of binnen een afzienbare tijd daarheen zullen terugkeren, terwijl hierbij in het bijzonder mijn gedachten uitgaan naar degenen, die tengevolge van hun verwondingen nog moeten lijden.

Ik moge Uwer Excellentie verzoeken de gevoelens van erkentelijkheid van het Leger voor de prachtige samenwerking en de verleende steun over te brengen aan alle betrokken Mariniers.

De Generaal-Majoor GS,

Wvd. Commandant van het Leger in Indonesië
w.g. D. C. Buurman van Vreeden.

Telegram van de minister van marine.

De commandant Korps Mariniers, generaal majoor der mariniers M. R. de Bruyne ontving van de Minister van Marine en Oorlog persoonlijk een telegram, hetwelk hij ter kennis bracht aan de commandant Mariniers Oosten, kolonel der mariniers J. A. J. de Bruyn.

Het telegram luidt als volgt:

„Bij opheffing Mariniersbrigade is het mij een behoefte aan allen die van deze Brigade hebben deel uitgemaakt, mijn dank te brengen voor hetgeen door hen is verricht. De wijze waarop de Brigade haar taak in dienst van orde, vrede en recht onder vaak zeer moeilijke omstandigheden heeft vervuld, heeft bij het gehele volk bewondering gewekt en een eervolle bladzijde toegevoegd aan de geschiedenis van het Korps.

Mariniers, ik gedenk met eerbied diegenen, die bij het vervullen van hun taak het hoogste offer hebben gebracht en ben overtuigd, dat dit offer zal blijken niet tevergeefs te zijn geweest. Mijn gedachten gaan eveneens uit naar de invaliden die ik sterkte en naar zieken en gewonden die ik spoedig volledig herstel toewens.

Ik verzoek U bovenstaande ter kennis van het Korps te brengen.”

NEEMT DIENST

bij de Koninklijke Marine

Voor een beperkt aantal jongelieden, die de Nederlandse nationaliteit bezitten, is thans wederom de mogelijkheid opengesteld om dienst te nemen bij de Koninklijke Marine als matroos 3de klasse en marinier 3de klasse.

Toelatingseisen:

- Ongehuwd en in de leeftijd van 16 t/m 24 jaar.
- Ten minste het lager onderwijs met vrucht hebben doorlopen, terwijl enkele jaren voortgezette schoolopleiding zoals: HBS, MULO, AMBACHTSSCHOOL, TECHNISCHE OPLEIDING, enz., tot aanbeveling strekt.

De voorlopig aangenomen kandidaten zullen naar Nederland (Marine Opkomstcentrum Voorschoten) worden gezonden voor definitieve keuring, psychotechnisch onderzoek en opleiding.

Zij kunnen aldaar na het ondergaan van de psychotechnische keuring naar een ander dienstvak worden overgebracht indien:

- zij naar het oordeel van de commandant van het Marine-Opkomst Centrum Voorschoten voldoen aan de voor dat dienstvak gestelde eisen;
- er bij bedoeld dienstvak voldoende vacature's zijn;
- de belanghebbenden zelf daarmee instemmen.

Ongeschikt bevonden kandidaten zullen op rijkskosten naar Indonesië worden teruggezonden.

De hier te lande aangeworven schepelingen zullen in dezelfde rechtspositie worden geplaatst als het in Nederland aangenomen beroepspersoneel, dus zij zullen dan ook over en weer moeten dienen en genieten dezelfde bezoldiging.

Voor nadere inlichtingen en sollicitatie dienen gegadigden zich te wenden tot het Commandement der Zeemacht in het Oosten. Onderafdeling Dienstplicht en Werving (Kamer 20) Goenoeng Sahari no. 67, Batavia-Centrum.

Het verdween achter de horizon



Tijdens het onderzoek van een motor-tonggang in Straat Doerian door de onderzoekingsploeg van Hr. Ms. „Tjerk Hiddes”.

JA, wat verdween er eigenlijk achter die horizon? Velen van ons zullen zich dit wel eens afgevraagd hebben. Hebben we daar een chaos achtergelaten, hebben we een land achtergelaten dat aan de beterende hand is, of hebben we een land achtergelaten, dat nog jaren lang een prooi zal zijn van de verschillende politieke stromingen en internationale belangen.

Een ding staat echter vast. We hebben Indonesië achter ons gelaten, toen we de Mapia-eilanden steeds kleiner zagen worden en tenslotte achter de horizon zagen verdwijnen.

Wij allen aan boord van Hr. Ms. „Tjerk Hiddes” zullen met gemengde gevoelens aan dit Indonesië terugdenken. We zijn er allen 2 jaren en langer geweest, we hebben er aan de wal gezeten in Soerabaja, Batavia, Priok, Makassar of waar ook een marine-commandement gevestigd was. We hebben er rondgevaren, eilanden bezocht, de smokkelhandel bestreden, gevochten voor een goede zaak. Een goede zaak; het is iets wat helaas velen nog maar niet willen inzien. Doch een groot aantal over de gehele archipel verspreid, die de terugkerende welvaart van deze goede zaak hebben geproefd en hiervoor niet blind zijn gebleven, zijn nu tevreden en helpen ons, Nederlanders, nu om samen de zaak recht te gaan zetten, Indonesië een rechtvaardig bestuur te geven en dit eilandrijk tot

nog groter welvaart te brengen dan wel eer het geval was.

Des te gewetenlozer zijn dan nog de stromingen in ons eigen land, die deze goede zaak trachten dwars te zitten om der partijen wil en de feiten trachten te verdraaien. Doch laten deze mensen ons maar vragen stellen. We zullen ze naar waarheid van repliek dienen. En wanneer wij hen dan van antwoord hebben gediend, dan zullen zij dat niet direct toegeven, want dat kunnen zij niet doen tegenover hun „collega-dwarszitters”, maar in hun hart zal er twijfel zijn.

Hoe het ook zij, wij zijn er allen van overtuigd voor een goede zaak gestreden te hebben en de „Hiddes” heeft het zijne er toe bijgedragen. Nog koud uit Nederland in deze archipel aangekomen, moest het schip al meteen in actie komen en deed zijn werk in de eerste politieke actie, als hoofdkwartierschip. We vochten uit de overtuiging, dat de door de strijd opgelopen schade gering is bij welvaart, die daarna weer zal terugkeren. En zo deed dus ook de „Hiddes” zijn werk tijdens de eerste politieke actie. Vervolgens werd de jager ingezet voor de patrouille-dienst, om

Het succes van deze patrouille-dienst, waaraan de gehele marine medewerkte, bleef niet uit. De smokkelhandel werd wel niet geheel uitgeroeid, doch zeker tot het minimum beperkt.

De onderhandelingen met de republiek gingen door, doch verschillende omstandigheden maakten een tweede politieke actie noodzakelijk en de „Hiddes” was er toch wel weer bij en voerde zijn taak wederom op bevredigende wijze uit. En de periode na de tweede politieke actie luidde voor Harer Majesteits torpedo-bootjagers een nieuw tijdperk in.

De patrouille-dienst was voor hen geëindigd en zo sloot de „Tjerk Hiddes” zijn Indische toernooi af met de zo noodzakelijke oefeningen in divisie-verband, de vredestaak van elk oorlogsschip. Want vooral in deze eeuw schijnt het devies „De vrede is getekend, bereidt U voor ten oorlog” maar al te veel waarheid te bevatten.

Nu vaart de „Tjerk Hiddes” ergens op de Stille Oceaan en wanneer we goed nadenken, dan komen we tot de conclusie, dat we niet voor niets een tijd in Indonesië zijn geweest. We zijn er geweest in het besef de terugkerende welvaart in dit land voor te staan. Nog hebben we hier niet het volledig resultaat van mee kunnen maken, maar overal in de archipel hebben we toch duidelijk vooruitgang en herstel kunnen waarnemen. En dat geeft ons de voldoening en het vertrouwen, dat onze wapenbroeders en andere landslieden, die we achterlieten, deze voorspoed en dit herstel over de hele archipel zullen brengen tot heil en zegen van Indonesië en het volk van dit prachtige eilandrijk.

G. W. Bakker,
Ltz. II KMR.

**



Ja, wat keten we achter.....?

Wapenbroeders



Ktz. (T) H. L. ten Cate

De inspecteur van de Technische Dienst van de Zeemacht in 't Oosten, de kapitein ter zee van de technische dienst H. L. ten Cate, is met ingang van 1 Juni 1949 eervol ontheven van zijn functie.

De kapitein ter zee van de technische dienst H. de Roode, die onlangs met het m.s. „Oranje” in deze gewesten is aangekomen, is met ingang van dezelfde datum tot inspecteur van de Technische Dienst benoemd.

De kapitein ter zee van de technische dienst H. L. ten Cate gaat thans met pensioen.

*

Het Departement van Handel in de Verenigde Staten heeft een boekwerk uitgegeven van 1200 bladzijden, dat wellicht de uitgebreidste studie is over radar.

Deze „Geschiedenis van Radar” beschrijft de ontwikkeling van radar vanaf de pioniers van het electromagnetisme, de Engelse natuurkundige James Clark Maxwell en de Duitser Heinrich A. Hertz in de laatste eeuw, tot de ontdekking van nieuwste technieken der laatste 20 jaren. Zoals men weet kwam de „lange golf”-radar reeds vóór de tweede wereldoorlog bijna gelijktijdig gereed in Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten.

In de week van 5 t/m 11 Juni 1949 zijn door de Koninklijke Marine de volgende verliezen geleden tengevolge van vijandelijke acties:

Vermist, Matroos II J. L. Brehm 38660

Met de witte tropenhelm op de plaats, waar weleer blonde lokken prijken (dat is héél lang geleden) voelt te majoor-schrijver A. Keijer zich erg senang.

Er zijn natuurlijk marine-mannen, die prompt zullen opmerken, dat dit geen tenue is, maar dan zal majoor Keijer, (die in de vlootorders thuis is, als een vis in het water), met vlootorder Oosten 111 (i) voorgaats komen.

En inderdaad zal daaruit blijken, dat onderofficieren overdag de witte pet moeten dragen, doch dat met ingang van 13 Mei ook de witte tropenhelm is toegestaan.

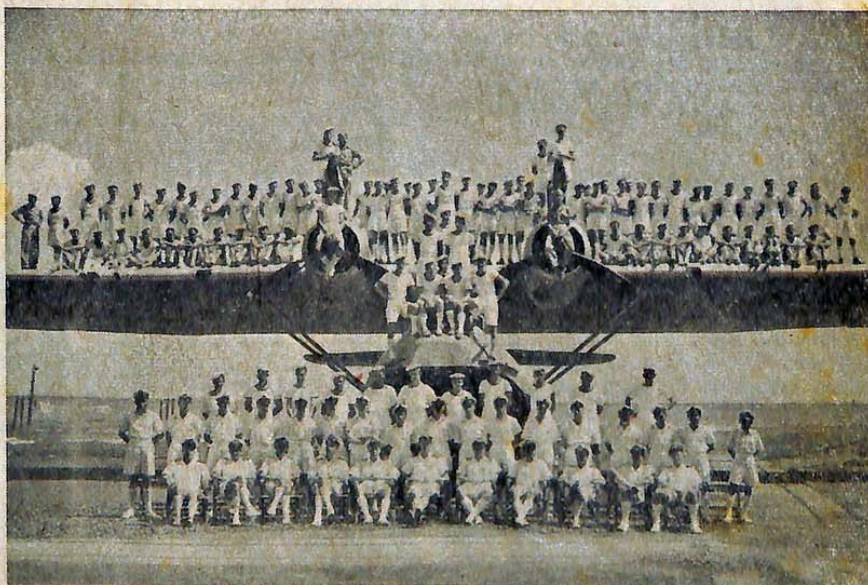
Vandaar, dat de uit Hilversum afkomstige pennellijker een gezicht zet in de geest van „wie doet me wat?” Want wij wilden het eerst ook niet geloven.....



Dr. Leslie N. Gay en Paul Carliner van de Johns Hopkins universiteit hebben een afweermiddel tegen zeeziekte samengesteld.

Het misselijk gevoel, dat men behalve aan boord van een schip, ook wel in vliegtuig, trein of auto kan krijgen, wordt geheel weggenomen door de zg. Dramanine-tabletjes, die thans in de handel worden gebracht.

De officiële naam van dit ongetwijfeld welkome geneesmiddel luidt: beta-dimethylamineoethyl benzohydril aether 8-chlorotheopyllinate.



Commandant, officieren en equipage van het Marine Vliegkamp Priok, vóór en op een der Catalina-vliegboten.