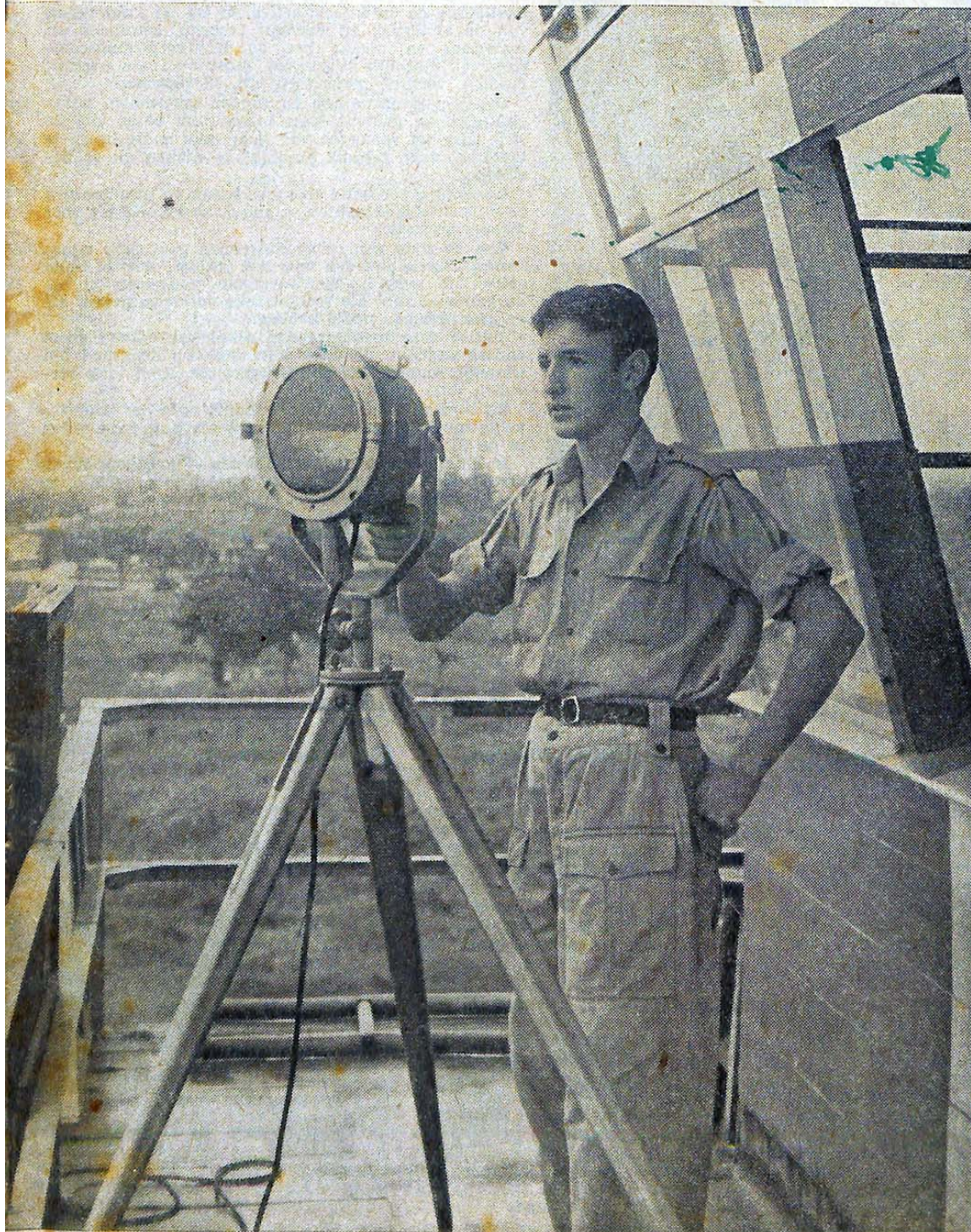


Bluur

Nederlandse Strijdkrachten in Indonesië **WAPENBROEDERS**

4e Jaargang
30 Juni 1949
Nummer 13



In dit nummer :

35 jaar
Militaire
Luchtvaart

Foto M.L.

Het startsein wordt gegeven



Ter inleiding

DE redactie van de „Wapenbroeders” ben ik zeer dankbaar, dat zij, in verband met het 35-jarig bestaan van de Militaire Luchtvaart in Indonesië op 30 Mei j.l., een nummer van dit blad in het bijzonder heeft willen doen wijden aan dit Wapen.

In de jaren na de capitulatie van Japan zijn in Indonesië de andere wapens en de M.L. dicht'er bij elkaar gekomen dan ooit tevoren.

De M.L. verleende en verleent nog dagelijks haar onmisbare hulp door het verrichten van verkenningen en het maken van foto's, door het steunen van parachutisten- en infanterie-acties en bij de vuurleiding van de artillerie; zij vervoert troepen, gewonden en materiaal en maakt het de luchtverplegingscompagnieën mogelijk geïsoleerde onderdelen van wapens, munitie, voedsel, medicijnen enz. te voorzien.

Daartegenover werden en worden meermalen parachutisten en grondtroepen ingezet om bases, die de M.L. voor het volvoeren van haar taak nodig heeft, te bezetten, voor gebruik geschikt te maken en te beveiligen.

Hierdoor is een band ontstaan tussen de grondtroepen en de luchtmacht en een grote waardering voor elkaars prestaties.

Van de zijde van de grondtroepen gaat deze waardering in vele gevallen voor het grootste deel of bijna geheel uit naar de luchtvaardenden, aangezien zij het nu eenmaal zijn, die rechtstreeks de steun geven, die de grondtroepen nodig hebben.

Achter deze luchtvaardenden staat echter een groot aantal anderen, die door hun werk op de grond het mogelijk maken, dat de luchtvaardenden hun taak vervullen.

Zij vormen even onmisbare radertjes in het ingewikkelde mechanisme dat M.L. heet als hun kameraden in de lucht.

In dit nummer is nu getracht een — noodgedwongen onvolledig — beeld te geven van hetgeen de M.L. in het belang van de grondtroepen verricht.

Moge hierdoor, waar dit nodig is, de waardering voor de M.L. in haar geheel worden vergroot en zo mogelijk de bestaande band tussen de troepen te land en in de lucht nog worden verstevigd.

De Generaal-Majoor
C. W. van der Eem
Commandant Militaire Luchtvaart.

Onder de streep

OP 30 Mei was het 35 jaar geleden, dat in Indonesië de Militaire Luchtvaart werd opgericht. Hoewel wij in de bewuste week weinig aandacht aan dit jubileum konden besteden, geloven wij toch, dat het goed is, alsnog een aantal pagina's uit te trekken voor dit belangrijke wapen. Gezien de plaatsruimte konden wij slechts enige van de belangrijkste diensten van de M.L. op de voorgrond plaatsen en wij hebben onze keuze laten vallen op die diensten, welke ook de „buitenwacht” het meest opvallen. Na het artikel ter inleiding, dat de Commandant M.L. voor ons schreef, vindt U in dit nummer iets over het „gemengde” militaire luchtvaartbedrijf van C.M.V. en M.L., over „hospitals in de lucht” en tenslotte iets over de luchtverpleging en een dienstreis naar Kupang. U ziet: het is een keuze, die als iedere keuze het kenmerk draagt van de willekeurigheid. Kortgeleden hebben wij de

M.L. al historisch bekeken. Dit onderwerp kon ditmaal dus blijven rusten.

Verder zult U vergeefs zoeken naar speciale bijdragen over Luchtvaarttroepen, de Bewapenings-Technische Dienst, de Photo Verkenningsofdeling en zo vele andere onderdelen. Wel hebben wij gemeend, ons niet strikt tot de militaire luchtvaart in Indonesië te moeten beperken, maar deze te moeten plaatsen tegen de bredere achtergrond van de luchtvaart in het algemeen. Daarom plaatsen wij een beschouwing van een deskundige over de luchtverdediging van West-Europa (helaas nog steeds een actueel onderwerp) en een verhaal, dat ons bijzonder trof, omdat het in nuchtere taal vertelt van de moed en de kameraadschap van een vliegtuigbemanning in nood. Een typisch Nederlands stukje mocht natuurlijk in dit nummer niet ontbreken: „Naar de bollen”..... ditmaal met Aero Holland.

De voorplaat



Het startsein wordt gegeven. Een torenbediener op Tjilititan, de sold. 1e kl. Kees Hiep, van de vliegverkeersleiding geeft een gereedstaand vliegtuig het bekende groene lichtsignaal.

Het Militaire Luchtvaartbedrijf heeft vele klanten

Het 20e Squadron heeft zich niet alleen in M.L.-kringen, maar ook daarbuiten een goede naam verworven. Behalve de meer spectaculaire verrichtingen, die uiteraard het meest indruk maken op de buitenstaander, bezit het „bedrijf”, dat door het 20e Squadron wordt uitgeoefend ook minder opvallende kanten, die dikwijls aan de aandacht dreigen te ontsnappen.



Foto M.L.

Wij doelen hier op het normale passagiers- en vrachtovervoer, dat met behulp van de Dakota's van het 20e Squadron onder auspiciën van Coördinatie Militair Vervoer, regelmatig door de gehele archipel tot stand wordt gebracht. Dit werk is van groot gewicht. Volledigheidshalve dient hier eerst nog te worden vermeld, dat ook 't 18e Squadron der M.L. een, zij 't dan meer bescheiden, aandeel neemt in dit vervoer van passagiers en vracht, door van tijd tot tijd zijn Mitchells (B 25) ter beschikking te stellen.

Deze „transportvliegerij” is uitgegroeid tot een luchtvaartmaatschappij in optima forma.

Samenwerking

De bedrijfsvoering van deze „luchtvaartmaatschappij” nu, berust in eerste instantie op de buitengewoon prettige en nauwe samenwerking tussen de Militaire Luchtvaart en de dienst Coördinatie Militair Vervoer van de Kwartiermeester-Generaal. Zonder deze bijzonder goede verstandhouding zou de uitvoering van alles, wat nu dikwijls onder moeilijke omstandigheden geschiedt, niet mogelijk zijn, immers, de M.L. moet de vliegtuigen ter beschikking stellen, waarmede de vluchten worden gemaakt en C.M.V. dient de passagiers en vrachten te verzamelen, die de vluchten nodig maken.

Zoals het een goede maatschappij betaamt, staat ook aan het hoofd van dit bedrijf een directie en die wordt hier gevormd door Commandant M.L. en Directeur C.M.V.

Uiteraard „overlappen” de werkzaamheden en belangen der verschillende afdelingen elkaar op velerlei terrein. Overleg wordt dan ook herhaaldelijk gepleegd.

Voor het daadwerkelijk uitvoeren van de diensten der „Luchtvaartmaatschappij C.M.V./M.L.” nu, werd een heel eenvoudig en goedwerkend systeem ontworpen. De voor de vluchten benodigde vliegtuigen worden door C.M.V. van de M.L. „gecharterd”, d.w.z. op aanvraag van eerstgenoemde stelt de „medefirmant” de toestellen ter beschikking. De vluchten kunnen worden onderscheiden

in: regelmatige lijndiensten, vastgelegd in schema's en incidentele vluchten. Beide groepen vluchten vragen per maand ongeveer 600 vliegreuren. De vraag naar militaire luchttransport is meestal onregelmatig, daarom zijn de regelmatige lijnschema's ook vrij vaak aan veranderingen onderhevig.

Gronddienst

Bij een goed georganiseerde luchtvaartmaatschappij behoort een perfect werkende gronddienst en op dit stuk werden aanvankelijk grote moeilijkheden ondervonden, wel in de eerste plaats door nijpend personeelsgebrek.

Ook hier werd een gelukkige oplossing bereikt door het inschakelen van de K.L.M., die bereid bleek, de volledige gronddiensten te verrichten voor de in C.M.V.-charter vliegende M.L.-Dakota's. Bovendien bleek het mogelijk met behulp van de Civiele Dienst der K.L.M. de passagiers van militaire transportvliegtuigen waar dit nuttig en nodig is te voorzien van accommodatie en verpleging tijdens de vluchten. Gevolg van één en ander is, dat wat betreft comfort van luchtreizigers, „C.M.V./M.L.” weinig meer onderdoet voor de grote „zustermaatschappij”. Op dit gebied wordt echter ook intern voortdurend hard gewerkt (binnenkort zullen b.v. de M.L.-Dakota's worden uitgerust met comfortabele zit- en rugkussens), waaruit blijkt, dat het principe „de klant is koning” ook hier gehuldigd wordt.

Losse en vaste klanten

Waaruit bestaat de „cliëntèle”?

Natuurlijk in het algemeen uit het gehele militaire apparaat in deze archipel. Toch mogen wel enige „vaste klanten” voor het voetlicht worden gehaald.

Daar is allereerst de verplegings- en transportdienst, voor welke dienst regelmatig z.g. „groenten-vluchten” worden verricht.

Iedereen kent wel de Luchtverplegingscompagnie, die voortdurend toestellen „afneemt” voor het uitvoeren van haar afwerpvluchten; voorts de Vliegmedische dienst, eveneens welbekend, welke ook regelmatig machines „bestelt” voor op-

en afvoer van patiënten en gewonden. En dan worden tenslotte ook voor diensten als Welzijnsverzorging, Leger Materieeldienst, Topografische Dienst, etc. nog heel wat vrachttjes vervoerd.

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

Charteren van vliegtuigen

Reeds werd hiervoor aangestipt, dat speciaal het militaire passagiers- en/of vrachtaanbod meestentijds minder constant is.

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

Natuurlijk blijven nog vele wensen on vervuld, maar er wordt gestaag aan allerlei verbeteringen gewerkt om te komen tot 't gestelde doel: 't opbouwen van een militair luchttransportapparaat, dat aan alle eisen, welke de legerleiding er aan mag stellen, kan voldoen.

En al is de tijd van Convairs en Fairchild Packets voor „C.M.V./M.L.” nog niet aangebroken, U kunt toch, zonder al te grote bezwaren, ook nu al met de militaire Dakota reizen. Zij is niet minder vlug en niet minder veilig dan andere Dakota's en beslist veel voordeliger (voor de militair op dienstreis dan), want de eerste militaire passagier, die in de C.M.V.-boekingskantoren zijn passagebiljet met klinkende munt moest betalen, moet nog steeds onder de wapenen komen.....

Hospitalen in de lucht

Het beroep van „flight nurse“, verpleegster in de lucht, is nog betrekkelijk jong en geniet daarom nog weinig bekendheid. Slechts zij, die met haar te maken kregen, beseffen ten volle welk een prachtige taak deze verpleegsters vervullen. In het onderstaande vertelt Mevrouw G. B. Berkouwer iets van haar ervaringen als „flight nurse“.

In Februari 1947 kwam ik in dienst van de Vliegmedische Dienst van de Militaire Luchtvaart te Batavia. Onder auspiciën van deze dienst werd een Vlieg Ambulance Dienst gesticht, die al heel wat prachtig werk gedaan heeft.

Wanneer ergens in de archipel een patiënt is, die een speciale behandeling nodig heeft, dan wordt de hulp van de Vlieg Ambulance Dienst te Batavia ingeroepen, die met getraind personeel en volledige medische uitrusting ter hulpte vliegt. Als het hospitaalschip „Groote Beer“ op komst is, weten wij, dat er werk aan de winkel is. Dan worden alle zieke militairen uit alle delen van de archipel per ambulance-vliegtuig naar Batavia gevlogen.



„Het is een reuze dankbaar werk“.



„De ambulance-auto staat al klaar“.

Foto's M.L. toekomst!

Dat is een reuze dankbaar werk. Voor de militairen is deze vlucht de eerste stap op weg naar huis toe en ze zijn daarom al in een hoera-stemming, ondanks dat ze soms ernstig ziek zijn. En dan is er nog de civiele dienst van de K.L.M., die voor deze vluchten extra lekkere lunchmandjes meegeeft.

Wanneer de jongens dan op 3000 m rustig op hun stretcher liggen onder een dekentje, wat op zichzelf al een genot is, een lekker kopje koffie krijgen en als het enigszins kan, een goeie sigaret mogen roken en als je dan later nog eens komt met een broodje met Hollandse ham of goeie Hollandse ouwe kaas, dan voelen wij ons Kerstmannnetje.

Maar er zijn ook wel eens transporten, die triest en heel onplezierig zijn..... De Lucht Ambulance Dienst werkt nauw samen met het bureau

Coördinatie Militair Vervoer en het 20e Squadron. Deze samenwerking is heel prettig. Voor het vliegende personeel is nooit iets te veel tijdens de ambulance-vluchten, maar ze worden dan ook wel eens verwend met een stevige kop koffie.

De flight nurses werken, wanneer er niet gevlogen wordt, op de vliegbasis; helpen bij vliegerkeuringen, of op poliklinieken. Maar altijd zit er een zuster op het vliegveld stand-by, om indien nodig, met stretcher, verbandkisten en zuurstofapparaten, onmiddellijk te kunnen vertrekken.

Tegenwoordig worden alle zusters eerst vlieg-medisch opgeleid voor zij zelfstandig mogen werken. Uit de praktijk is gebleken, dat dit zeer gewenst is. Deze cursus, die zeer interessant is en helemaal niet makkelijk, wordt gegeven door de vliegerartsen van de Vlieg Medische Dienst. Ik zeg nogmaals, dit beroep staat nog in het begin. Maar wij hebben grote verwachtingen voor de toekomst!

DE PATIENT

Toen die klap geweest was en hij die stekende pijn in zijn benen voelde, was het leven voor Piet anders geworden. Hij was gelicht uit de soldaten-gemeenschap. Voor het gewone en vertrouwde kwam iets geheel nieuws in de plaats: het leven van gewonde. Geen zware dagtaak meer, maar een dag van 24 uur wachten, zich vervelen, nietsdoen.

Maar ook leerde hij de zorg kennen, waarmee hij nu omringd werd door mensen, waar hij vroeger achteloos langs gelopen was, omdat hij toen gezond was. Nu zag hij de inspanning van de chirurg, die hem pijnloos van de scherven ontleed in de hulpverbandplaats en de voorzichtigheid, waarmee de chauffeur van de ambulance hem reed naar het ziekenhuis in Semarang.

Tenslotte vernam hij, dat zijn genezing zoveel tijd zou nemen, dat het beter was, dat hij naar Nederland ging — daar was alles gemakkelijker en dicht bij huis geneest een mens het snelst. Je gaat per ambulance-vliegtuig naar Batavia en vandaar per Kota Inten naar Nederland.....

Ambulance-vliegtuig. Z'n eerste vlucht zou z'n laatste tocht over Java zijn, het eiland waar z'n kameraden achterbleven, het stukje grond, waarop hij had gevochten. En voor het laatst zou hij zich de zorg laten welgevalen van de geneeskundige dienst, in het bijzonder de Vliegmedische Dienst.

Op Kali Banteng valt het hem dadelijk weer op. Iedereen heeft die strakke ernst over het gelaat, van mensen, die weten, dat een zware last van verantwoordelijkheid op hun schouders ligt. Terwijl hij uit de ambulance-auto gedragen wordt ziet hij aan zijn hoofd eind het bezorgde gezicht van de dokter, aan de andere kant sjouwt de ziekenverpleger. In het vliegtuig hangen voorin, tegen de stuurhut de stretchers, twee rijen van drie.

Op een er van komt hij te liggen. Boven hem een groot-majoor, bedwinger van Surakarta, die met een, in Indonesië niet te genezen, maagkwaal zijn troep moest verlaten om in Nederland beter te worden. Dan 'n pionier en nog twaalf andere patiënten, sommigen liggend, anderen zittend op de banken. Zorgzame verpleegsters gaan rond, vragen of dit je eerste vlucht is en dringen er op aan het onmiddellijk te zeggen als je je niet goed voelt. Ze gaan rond met limonade in kartonnen bekertjes, vertellen van de hoogte waarop gevlogen wordt, halen herinneringen op aan vroegere gewondenvluchten.

Als even later de jongen met die longaandoening het benauwd krijgt wordt een zuurstoffles uit de grote kist met eerste-hulp-artikelen gehaald en even later is de ademhaling weer rustig.

Kort daarop volgt de landing op Ke-majoran.

De ambulance-auto's staan al voor het toestel. In het hospitaal te Batavia zal Piet blijven wachten op zijn transport naar Nederland. Tijd genoeg om na te praten op de ziekenzaal over die onverwachte sensatie, die het vervoer door de lucht hem bracht. Over die vliegende verpleegsters en de bemanning, die hem dichter bij Nederland en de genezing brachten.



Over de bergen gaat het weer, nu naar de derde drop-plaats. Ook deze ligt weer midden tussen de bergen en het spelletje herhaalt zich. Als de Dakota dan eindelijk helemaal leeg is wordt koers gezet naar de thuishaven. De jongens zitten op de harde bodem van de Dakota want de zachte pakken zijn allemaal verdwenen... De Luchtverplegingscompagnie heeft haar plicht weer gedaan; de jongens op de buitenposten zijn gefourageerd en weten weer, dat zij niet worden vergeten.

De Luchtverplegingscompagnie dropt door!

EEN slingerende en stampende Dakota temidden van hoog oprijzende, woeste bergen met hun remous en hun veraderlijk valwinden. Vóór in de cockpit twee piloten, ingespannen naar buitenturend, de handen geklemd om de volanten, de grond afspeurend naar kleine witte tekens, die aanduiden, dat dáár het afwerpterrein ligt. Vier jongens achter in de romp, boven op de pakken met groenten, fruit en vlees, liggend en een sigaretje rokend. Kort daarop echter, als de bel drie korte stoten heeft gegeven, komen zij in actie en slepen zij de pakken voor de deuropening, vol spanning wachtend op het opnieuw rinkelen van de bel, waarna met een flinke, duw en een ferme trap de boel overboord gezet wordt.

Driemaal cirkelen ze boven het eindelijk gevonden veldje; driemaal rinkelt de bel, driemaal verlaten een zestal langzaam dalende parachutes de Dakota. Dan klimt het vliegtuig met brullende motoren weer snel boven de bergen uit, om koers te zetten naar het tweede afwerpterrein, dat heel wat gunstiger gelegen is. Vlak aan zee. Hier maken ze wel vijf runs, iedere keer met een wijde boog, draaiend boven het glinsterend blauw van de Indische Oceaan.

Als hier voor de laatste maal gedropt is, maken ze ten afscheid met razende snelheid op slechts enkele meters hoogte een „zoemer” over het veld. „We gaan de parachutes even bolblazen”, zeggen ze dan tegen elkaar. Palmbomen flitsen onder hen door. Dan, heel even slechts, een flits van zwaaiende jongens op de grond..... Een laatste groet, De Dakota trekt weer snel op, de zon tegemoet.

Taak nog niet ten einde

Het werk, dat door de Luchtverplegingscompagnie in de loop der jaren is gepresteerd, grenst aan het ongelooflijke en is van grote waarde geweest. En nog is haar taak niet ten einde. Dagelijks vliegen de Dakota's van het 20e Squadron der Militaire Luchtvaart, afgeladen met vracht, boven de archipel en doen de jongens van de Luchtverplegingscompagnie hun belangrijk en verantwoordelijk werk. Vooral tijdens de acties waren de „vliegende kruideniers” onontbeerlijk en ook bij de bezetting van Maguwo leverde de Luchtverplegingscompagnie pracht werk. Niet alleen met luchtdroppings, maar ook het laden en lossen van de toestellen op de grond werd door de jongens van de LVC (detachement Sema-rang) gedaan.

Soms worden er vreemde dingen gedropt want het zijn heus niet altijd levensmiddelen, die naar beneden gederigeerd worden. Neen, hele vaten benzine, potten en pannen, zelfs complete ovens zijn overboord gezet. En kisten ammunitie, brancards, autobanden.....

In Mei van dit jaar voerde de Luchtverplegingscompagnie een serie heel bijzondere droppings uit. Ditmaal waren de goederen niet voor militairen bestemd, maar voor een civiele instantie, nl. voor de Topografische Dienst. Een expeditie van deze dienst moest in midden-Borneo van voedsel worden voorzien en acht dagen lang startten de Dakota's van Balikpapan met jongens van de Luchtverplegingscompagnie om de expeditie van het benodigde te voorzien. Er werd o.a. meer dan 5000 kg. rijst neergeworpen! Dit werk heeft zo sterk de aandacht getrokken van de BPM, dat reeds besprekingen gaande zijn om in de toekomst eventueel ook voor BPM-expedities droppings te gaan uitvoeren.

Een civiele drop-organisatie zou hier in Indonesië een behoorlijke kans maken!

Maar voor de Luchtverplegingscompagnie blijven de droppings voor de soldaten op de buitenposten toch de hoofdzaak. En omgekeerd kijken de militairen op hun afgelegen posten elke week weer met verlangen uit naar de Dakota's der M.L. De zilveren vogels met het rood-wit-blauw onder de vleugels, afgezanten uit de bewoonde wereld.....

H.H.



Fourage voor de buitenposten wordt in de M.L. Dakota geladen.



Met een ferme trap gaat de boel overboord.

Wapenbroeders

Dienstreis naar Kupang

EEN paar weken terug heb ik een dienstvlucht gemaakt naar Kupang op het eiland Timor, met een Mitchell van de Photo Verkenningafdeling. Een zeer welkome afwisseling na enige maanden hoofdkwartier Batavia. Ik kan U vertellen, dat het een behoorlijke opluchting was, toen we 's ochtends vroeg 'al van Tjillilitan startten en het Koningsplein met alles wat daar aan vast zit in de diepte zagen verzinken.

Naast me, voor in de neus zat een Bossenaar, die als waarnemer meevloog, de 2e Lt. Koepen. Eerste bestuurder was de Lt. Verspoor, tweede de Lt. Feits en dan had je nog Van der Bom, werktuigkundige, Hallegraaf, radiotelegrafist en Van Rijk, luchtfotograaf. Hij had in deze vlucht een belangrijk werkzaam aandeel, want de Topografische Dienst had opdracht gegeven verschillende vulkanen te fotograferen en Van Rijk is van alle fotografische markten thuis, dus ook van deze. Het eindpunt van de tocht zou zijn het vliegveld Penfui, op Timor.

We vlogen daar op die klare ochtend boven Java. Eerst waren er de sawah's in de vlakten met dunne wolkenvelden daarboven, hier en daar. Later kwamen aan stuurboord de vulkanen: majestueuze kegels, die zich

aftekenden tegen verre, ijle wolken, zoals je dat soms ziet afgebeeld op Japans schilderwerk. Het was alsof ze met een dun penseel zeer zorgvuldig op een lichtere achtergrond waren geschilderd. Wanneer we een vlucht zilverreigers hadden ontmoet, dan was het Japanse schilderij compleet geweest. De ene kolos na de andere kwam langs het vliegtuig schuiven, angstvallig precies, zoals men zich op de lagere school had uitgesloofd ze in mijn hersenen te prenten. Eerst de Tjereme, dan de Slamet, de Ragga Djembangan, Prahu, Sundara, de Sumbing, enfin, U kent ze natuurlijk nog..... Ze hebben indertijd op de lagere school geen leugens verteld, het sluit allemaal als een bus. De Malabar en de Merapi waren de eerste, die voor de lens van de overboord-camera moesten poseren. Wolken om het uitzicht te belemmeren waren er niet en ze stonden daar in hun barre trots, hoog boven 't gewoel der mensen. De Merapi was actief, zoals dat zijn gewoonte trouwens is. Gele zwavelmassa's rond en in de krater, en witte rook, witte dampen woelden omhoog en dreven uiteen in de klare lucht. Om nooit te vergeten. Hoe verder we naar het Oosten vlogen, des te machtiger en veelvuldiger werden de vulkanen. Daar lag de Lawu,

een monsterberg. Daar lag ook de Ardjuno, ongenaakbaar, duizenden meters hoog, eigenlijk niet van deze wereld.

We naderden de nauwe zeestraat tussen Java en Bali. Het blauw van de zee wedijverde met het diepblauw van de hemel.

Het was duidelijk dat gezagvoerder Jilles Verspoor Bali „rook"! De PVA heeft het vorige jaar van Mei tot Augustus boven de kleine Sunda-eilanden een luchtkarteringsopdracht tot een goed einde gebracht en Bali was steeds het uitgangspunt van waar uit de foto-vliegtuigen opstegen.

Commandant van 't karteringsdetachement was..... de Lt. Verspoor en het was dus niet zo'n groot wonder dat hij overmoedig laag over de wit door de zon beschenen stranden van Bali ging vliegen om de kennismaking althans tot op zekere hoogte te hernieuwen. Het stadje Den Pasar kwam in zicht, een grote boog over veel sawah's en veel palmen en daar stonden we op het vliegveld van Bali, waar de stilte je in de oren suist, wanneer je een paar uur lang twee motoren van 1600 pk naast je hebt gehoord.

Na Bali kwam Lombok. Koenen zat naast me en trok zoals hij dat de hele ochtend al had gedaan, lijnen over een kaart, die hij naast zich had liggen op een triplex-tafeltje, dat aan de zijwand was bevestigd. Samen genoten we van deze dag en samen geraakten wij langzaam maar zeker in spanning of het lot ons tot en met het eiland Flores gunstig gezind zou blijven. Want als Flores door wolken aan het oog zou worden onttrokken was meteen de kans verkeken om de drie gekleurde Gillihmutu-meren te zien. Beiden hadden wij de luchtfoto's er van bekeken: drie kraters, die naar men vertelde gevuld waren met water van verschillende kleur: rood, blauw en groen. We hadden begrepen, dat het iets heel bijzonders moest zijn, maar waren op een teleurstelling voorbereid, omdat het altijd 't verstandigste is, verhalen, waarin de adjectieven „prachtig, schitterend, fantastisch" voorkomen met enkele korreltjes zout te nemen. Flores gleed onder ons langs. Geen wolk te bespeuren.

Woeste heuvellandschappen, soms bergland, en vulkanen in de verte. We loerden naar beneden alsof het om kievitseieren ging. Plotseling zagen we een bergtop, die we herkenden van een foto van de gekleurde meren. Ze lagen al onder ons! We zelden beiden niets, want we werden met een wonder geconfronteerd. Een brok natuur van adembenemende schoonheid lag onder ons. Temidden van ontoegankelijke barre rotsen zagen we drie reusachtige potten met verf! Donkerrode, grasgroene en lichtblauwe. Het rode meer was van het groene door een dunne rotswand gescheiden. Vaag legt men U uit dat deze kleuren worden veroorzaakt door de „vulkanische werking van de bodem", maar bij het zien van deze heilige Gillihmutu-meren verlangt men geen geleerde verklaring. Het is 'n wonder, niet meer en niet minder. Een wonder dat niemand vergeet, die het ooit heeft gezien.

Later op de dag kwam, na een tussenlanding op Maumere, het doel van onze tocht, de vliegbasis Penfui in zicht.



„De Merapi moest voor de overboordcamera poseren....."

Foto M.L.

SNELLEMAN

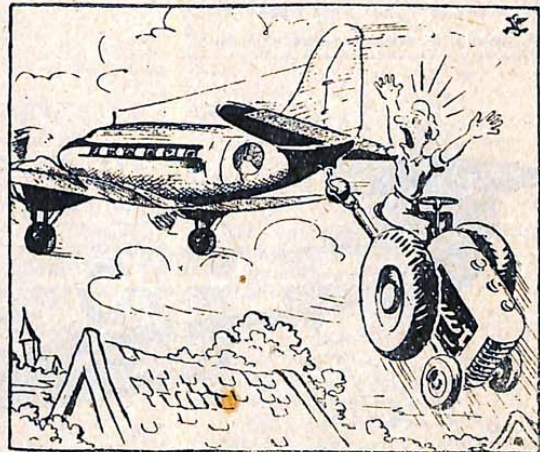
VAN DE M.L.

Je kunt desnoods een compleet luchtvaartnummer samenstellen, de zaak zou toch nooit helemaal „af” zijn, wanneer Snelleman er niet bij was.

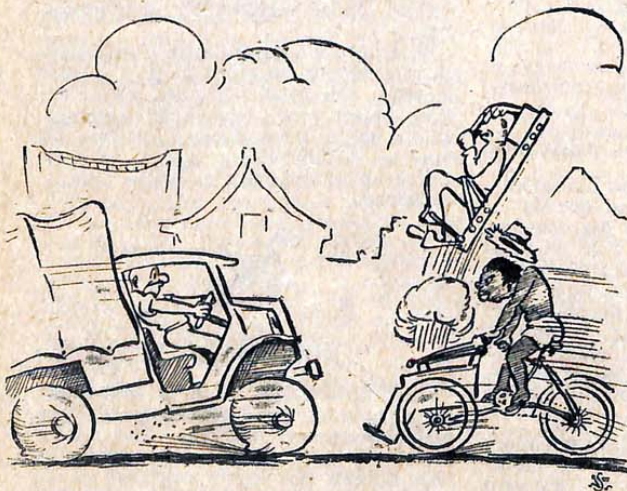
Een foto of een tekening zegt soms meer dan duizend woorden. Dat geldt zeker ook voor het werk van de wachtmeester A. J. SNELLEMAN, die — ergens weggedoken achter zijn tekenbord op 't Hoofdkwartier van de M.L. Batavia — de ene caricatuur over de luchtvaart na de andere de wereld instuurt. Onlangs won hij nog een eerste prijs in de serie getekende moppen van de tekenwedstrijd, die door Welzijnsverzorging werd uitgeschreven. U heeft die tekening al in WB kunnen zien. Gelukkig is Snelleman, wat ideeën betreft, een accu, die zichzelf telkens bijlaadt. Al tekenend krijgt hij nieuwe, zotte invallen. Toen wij hem om een pagina humor voor dit nummer vroegen, knikte hij. Het zou in orde komen.

En hoe het in orde kwam kan de lezer hier zien.

Bedankt Snelleman. Enne..... stuur nog eens een tekening!

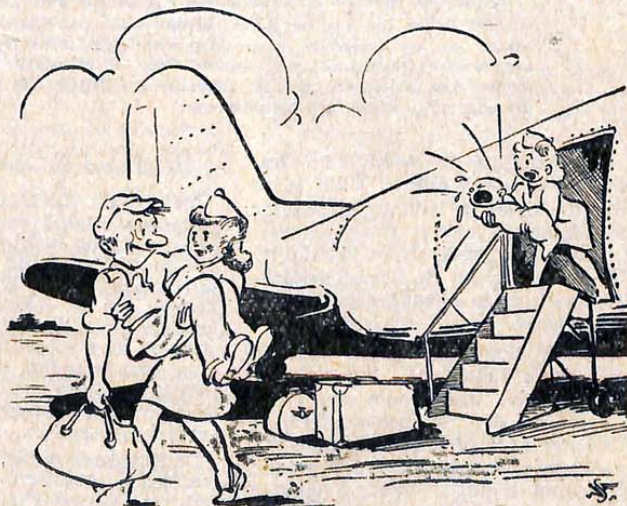


„Heeeeh.....!”



DE UITWERPBARE STUURSTOEL

Verkeersbeveiliging der toekomst?



„He, Anna, je neemt de verkeerde!”



„Wie zijn die kerels daar?”

„O, dat is de bemanning, ze staken op het ogenblik”.



„Jij ook altijd met je laag vliegen over dat strand”.

Wapenbroeders



Volgens de militaire deskundige van het Parijse blad „Réalités”. Colonel Asher Lee van de R.A.F. is de eerste voorwaarde om te komen tot een doelmatige verdediging van West-Europa de nauwgezette voorbereiding van een offensief tegen de vijandelijke verbindingen door middel van speciaal uitgeruste straaljagers. Wij lezen in dit belangrijke artikel o.m. het volgende:

DE eerste etappe in de militaire strategie van de Westerse Unie is de coördinatie tussen de luchtmacht der verschillende landen. De samenwerking tussen Frankrijk, Groot Brittannië, België, Nederland en de Scandinavische landen moet tot in bijzonderheden worden uitgewerkt.

Er is stellig al sprake van een bepaalde samenwerking tussen de landen der Westerse Unie. Maar men zou graag meer operaties zien van het soort als de Amerikaanse superforten en straaljagers, die in de zomer van 1948 boven Engeland en Duitsland hielden. Waarom zijn er geen Franse luchtmanoeuvres boven België en geen Belgische boven Engeland? Zo zou men ook Frans-Belgische of Engels-Nederlandse parachutisten-oefeningen kunnen organiseren. Het ware te wensen, dat de Ver. Staten de landen van de Westerse Unie uitnodigde om aanwezig te zijn bij de toekomstige proefnemingen met de atoombom. Om kort te gaan, de mogelijkheden van West-Europa moeten elke gelegenheid aangrijpen om hun samenwerking in de lucht duidelijk aan iedereen te laten zien. Nodig is verder een uitgebreide uitwisseling van tactische gegevens, inlichtingen over industriële methoden, tijdens de oorlog toegepast, gecombineerde oefeningen en uitwisseling van denkbeelden tot in het kleinste detail. Een strategische samenwerking alleen is niet voldoende.

Betekenis der moderne luchtmacht

Een eerste voorwaarde tot een succesvolle verdediging van West-Europa is gelegen in de luchtmacht. Als degenen, die verantwoordelijk zijn voor de militaire macht van de Westerse Unie bijeenkomen om de omvang van hun hulpbronnen voor de strijd in Europa na te gaan en deze vergelijken met die hunner mogelijke vijanden, dan zullen er ongetwijfeld mensen met Voltaire de schouders ophalen en zeggen: God is met de grootste legers.....

De Russische militaire kolos bezit voortreffelijke artillerie en tanks. Maar hun verplaatsbaarheid wordt belemmerd door hun ravitaillingsmogelijkheden tijdens de strijd. Een leger van zo grote omvang kan niet uitsluitend over land geravitaillerd worden en dit vormt voor de organisatoren van de westerse luchtmacht de sleutel tot hun strategische offensief.

Zij moeten de verbindingen over land in Europa bestuderen met de nauwgezetheid van een touristenbureau. Om zich voor te bereiden op hun taak moeten alle luchteskaders zo ver mogelijk over Europa vliegen, de foto's bestuderen en alle belangrijke wegen en knooppunten weten te vinden. Ze moeten van geringe hoogte schijn-aanvallen uitvoeren op verkeersobjecten. Het gaat er om, voortdurend nieuwe ervaringen op te doen om er achter te komen wat de beste boordwapenen zijn en welke munitie het best tegen treinen gebruikt kan worden. Dit zou immers de tanks en de gemotoriseerde infanterie der Russen voor het grootste deel tot werkeloosheid doemen en zelfs al hebben zulke aanvallen slechts gedeeltelijk uitwerking, dan vormen ze in ieder geval een aanvulling op de luchtaanvallen, die de tactische

luchtmacht, meer westelijk opererend, op de verbindingswegen uitvoeren.

Uiteraard zullen militaire inlichtingen door economische voorafgegaan moeten worden: een benzine-fabriek vormt een goed object voor een bombardement; tevens echter behoort men te weten, wat voor soort fabriek het is, hoe de voorraden opgeslagen zijn en welke omvang ze hebben.



Afweer van luchtaanvallen

Luchtdoelgeschut, uitgerust met radar, zal spoedig het beste afweermiddel tegen bommenwerpers worden. Het moet zowel een offensief als een defensief doel hebben en het is volstrekt noodzakelijk, dat de batterijen gemakkelijk verplaatsbaar zijn. We moeten niet de fout van de tweede wereldoorlog herhalen en ons bedienen van tweede lijnstroepen voor de bediening van het afweergeschut. De betekenis van dit wapen is aanzienlijk toegenomen.

De opleiding van de soldaten, die dit geschut moeten bedienen, zal daarmee gelijke tred behoren te houden. In een volgende oorlog zal veel van hun intelligentie en vindingrijkheid worden gevraagd.

De Westerse Unie heeft voor haar luchtmacht een commandant nodig, die werkelijk inzicht heeft in de te verrichten taak. Heeft men die gevonden in de persoon van Air-Chief Marshal Sir James Milne Robb? Degene die tijdens de laatste oorlog met Robb hebben gewerkt, beschouwen hem als een der meest begaafde figuren, die wij in de R.A.F. hebben gehad. De Westerse Unie zal gebruik kunnen maken van de man, die de Britse R.A.F. afstond: hij zal vol energie onze verdediging voorbereiden en daarmee tevens de vrede dienen.



Een Tsjechische vlieger vertelt

door James E. Brown, Londen

De vlucht

SLECHTS twintig van de 300 ex-RAF piloten, die na de oorlog naar hun vaderland, Tsjecho-Slowakije, terugkeerden, dienen bij de Tsjechische luchtmacht. De rest is of ontvlucht, of gearresteerd.

Dit werd bekend gemaakt door Lt. Kol. Jaroslav Muzika, een vroegere „squadron leader“ van de RAF, die een van de vier piloten was, die onlangs met hun vrouwen en kinderen een gedurfd ontsnapping uitvoerden.

De anderen waren Staf-kapt. Jaroslav Nyc, Majoor Philip Oldrich en Staf-kapt. Miroslav Lastovicka.

Aan hun ontsnapping ging een lange periode van voorbereiding vooraf. Er werd besloten, dat Nyc, samen met Muzika, een vliegtuig zou zien te bemachtigen bij de Militaire Luchtvaart School te Hradek en het naar het nabijzijnde vliegveld van Nachod te vliegen, waar de anderen zouden wachten.

Op Nachod vermoedde een politiemann, dat dit een „clandestiene“ vlucht was en maakte aanstalten om hen tegen te houden. Zij sloegen hem, zonder enige gewetensbezwaren, neer, namen zijn revolver mee en vertrokken zonder verdere tegenstand te ontmoeten.

Bij Marianske Lazne, niet ver van de Duitse grens, zagen ze grensbewakers naar hun vliegtuigen lopen, welke op een van de speciale vliegvelden, die gebruikt werden om ontsnappingspogingen tegen te gaan, gestationneerd stonden. Maar, na de Duitse grens gepasseerd te zijn, verliet de vlucht naar Engeland zonder verdere bijzondere gebeurtenissen. Zij zijn van plan, om weer dienst te nemen bij de Royal Air Force.

Onthullingen

„De toestanden in Tsjecho-Slowakije worden met de dag slechter“, zei Lt. Kol. Muzika, „de Communisten beweren, dat ze meer dan 2.000.000 leden hebben en misschien klopt dat cijfer wel, maar heel weinig van hen zijn werkelijk communist. Zij worden gedwongen om lid te worden teneinde hun werkkring niet te verliezen.

„Indien iemand zijn baan verliest, wordt hij of naar de mijnen gezonden, of naar het bouwbedrijf, of hij moet landarbeid verrichten. Men houdt geen rekening met iemands beroep“.

„Er zijn niet zo erg veel Russen in Praag, maar zij zijn er en werken achter de schermen. De geheime politie staat volledig onder hun controle. Massa-deportaties naar Sovjet slavenkampen vinden voortdurend plaats.

Een spoorwegambtenaar te Pardubice in Oostelijk Bohemië, vertelde me onlangs, dat speciale vrachttreinen, zwaar bewaakt, 's nachts het station passeren met als bestemming Rusland.“

„Hij kon de kreten van de mannen en vrouwen horen, opgesloten als vee, maar kon niets voor hen doen. De bewakers weigerden iedereen de toegang tot de vrachtwagens.“

Wantrouwen

„De Russen bouwen de Tsjechische Luchtmacht niet op. De waarheid is, dat zij ons niet vertrouwen, zelfs niet de piloten, die hun opleiding in de Sovjet-Unie ontvingen en die tijdens de laatste oorlog in de Rode Luchtmacht streden“.

„Zij willen jonge knapen voor de piloten-opleiding en zij vormen het kader naar het

model van de zg. „Stalin-havikken“. Ze recruterden uitsluitend uit de arbeidersfamilies en deze moesten allen leden van de Jong-Communistische Bond zijn.“

„Wij hebben betrekkelijk weinig vliegtuigen, — wat oude Russische transportvliegtuigen, veroverde Duitse toestellen en die vliegtuigen, die overgebleven zijn van hetgeen de Engelsen ons gaven“.

Lt. Kol. Muzika zei, dat velen luisteren naar „The Voice of America“ en de B.B.C. Hij bevestigde dat ze zeer veel belangstelling hebben voor alle fasen van de koude oorlog. In het begin, zei hij, hadden zij de controverse Tito—Stalin verwelkomd, maar nu weten zij, dat Tito's soort van Communisme even slecht is als dat van het Kremlin. Hij zei verder, dat collectivisme in het boerenbedrijf nog niet was ingevoerd, maar dat de neiging daartoe wel bestaat. De hoeveelheid voedsel, die de boeren aan de staat moeten leveren tegen gecontroleerde prijzen wordt dagelijks groter. Indien een boer zijn vastgestelde hoeveelheid producten voor de staat niet opbrengt, wordt hij door een Communist vervangen.

Kerkvervolgung, zei Lt. Kol. Muzika, heeft dezelfde hevigheid als in Roemenië en Bulgarije nog niet bereikt, maar men verwacht het wel.

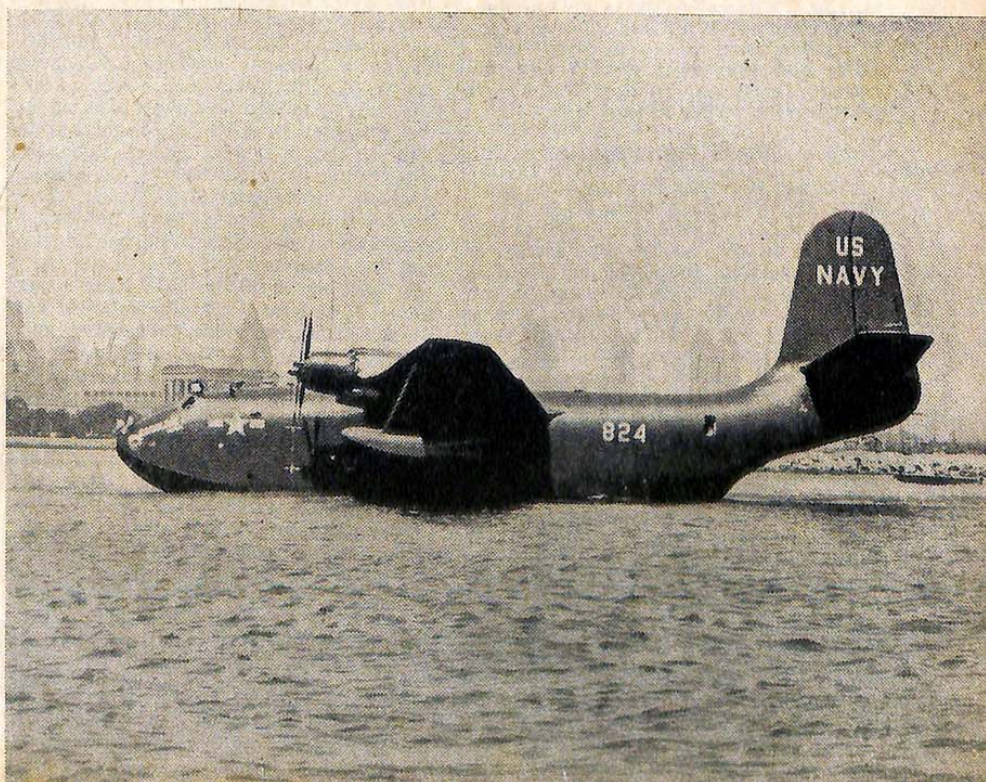
„De Rooms-Katholieke kerk is de ruggegraat van de hedendaagse oppositie in Tsjecho-Slowakije. Aartsbisschop Karel Beran van Praag tart de Communisten elke week. Hij is een goed man en schijnbaar zonder vrees, maar wij herinneren ons, wat er met Kardinal Mindszenty gebeurd is“.

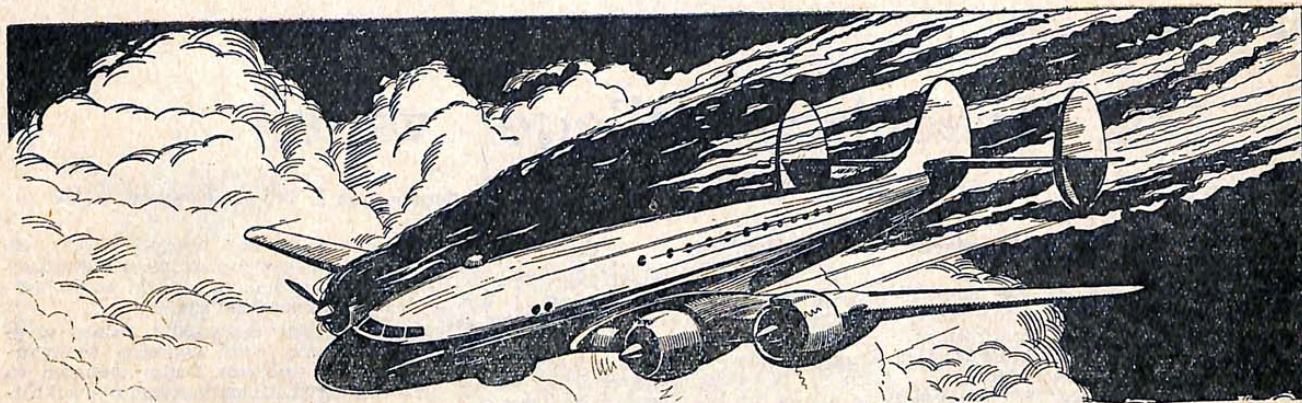
INS.

Grootste vliegboot ter wereld

De U.S. Navy bezit de grootste, in dienst zijnde, vliegboot ter wereld, nl. de „Caroline Mars“. Hier ziet U de vliegboot naar zijn landingsplaats taxiën, na een geslaagde nonstop-vlucht van ruim 8600 km. Deze afstand, van Honolulu naar Chicago, werd door de „Caroline Mars“ afgelegd in de tijd van 24 uur en 9 minuten en is een nieuw, onofficieel record voor dit soort vliegtuigen. Het vliegtuig kan een lading van ruim 6 ton meenemen terwijl naast de bemanning, die uit 19 personen bestaat, nog 23 passagiers meegenomen kunnen worden. De kruissnelheid bedraagt 310 km.

(Foto: USIS)





Het volgende verhaal is een onopgesmukt uittreksel van de rapporten van gezagvoerder Lechevalier en van de boord-telegrafisten en verscheen in het Zwitserse tijdschrift „Interavia“. Het legt getuigenis af van de vaardigheid en hoge kwaliteit van de bemanning, die zich hoog boven de aarde haar weg kiest.

DE 19e Februari van het vorig jaar vloog een vier-motorige Constellation van Air France in brand tijdens de overtocht van New York naar Parijs en werd er een S.O.S. uitgezonden op een punt, 600 mijl uit de kust. Ondanks het feit, dat de twee rechter motoren het begaven, wist de bemanning het toestel in de lucht te houden en het veilig Casablanca binnen te brengen zonder enig letsel aan passagiers of lading.

Start van New York om 19 uur 20 G.M.T. de 18e Februari, met aan boord 6 passagiers, 3 vliegers, twee telegrafisten, twee monteurs, twee stewards en een stewardess. Voorafgaande controle op de radio's: alles O.K. Landing te Bermuda 2½ uur later. De ultra korte-golf radio valt daarbij uit en de telegrafist Nemes brengt hem naar de werkplaats daar. Niemand is van 't apparaat op de hoogte en er is geen testbank; Nemes zelf kan dus alleen de lampen testen. Na wederinbouw kan de ultra-korte-golf zenden noch ontvangen. Waarschijnlijk is de antennekring beschadigd bij het repareren van de automatische piloot in New York — dit is niet erg, want er zijn nog drie radio's beschikbaar en dus besluit de gezagvoerder verder te vliegen.

Koers Santa Maria.....

Start van Bermuda drie uur later, koers Santa Maria in de Azoren. De radioverbinding is bevredigend. Meteo Santa Maria meldt wolken, hoogte 120 meter, zicht 8 mijl, gesloten bewolking, 7 mijl Z.O. wind. Het vliegveld is zicht om 10 uur, maar het landen is verboden wegens slecht zicht en er wordt gekoerst naar het uitwijkveld Lagens, waar om 11 uur G.M.T. wordt geland.

Omdat er geen betrouwbare weerberichten van Europa zijn, besluit de gezagvoerder naar Casablanca te vliegen, met Lissabon als uitwijkhaven. Start van Lagens om 14 uur 15 G.M.T. op de 19e. Dadelijk na de start komt het vliegtuig in een massa onweerswolken, die de radio-verbinding totaal verstoren, Casablanca en Biscarosse worden vergeefs opgeroepen. Anderhalf uur daarna contact met Casablanca na het doorvliegen van het front.

Telegrafist Nemes zendt het bericht, dat men over twee en een half uur zal

landen, maar hij had geen idee van de schokkende gebeurtenissen, die hen nog te wachten stonden.

Alles was normaal, de vlieghoogte 5500 meter.

Plotseling wordt een sterke brandlucht in de cabine opgemerkt. De stewards zoe-

ken vergeefs naar een cigarettenpeukje achter de stoelen, de passagiers kijken elkaar aan, maar trachten hun bezorgdheid te verbergen. De telegrafist kijkt gespannen naar een mogelijke kortsluiting. Niets. De brandlucht wordt sterker. Een paar seconden later een oorverdovend lawaai: één motor begint te branden — het drama begint. Lechevalier neemt onmiddellijk van alle vier de motoren het gas terug en daalt 1200 meter. De vlammen spuiten uit de bekapping van de motor uiterst rechts. Boordmeco Vincent probeert de betreffende propeller in vastand te zetten, maar hij heeft geen succes, want het bedieningsorgaan is nu defect. Hij bedient dan het brandblussysteem, zijn bewegingen zijn kort en krachtig, elke haal is een race met de dood. De koelbloedigheid van Vincent is fantastisch. Lechevalier verklaarde later: „Hij overtrof zichzelf, hij was even kalm alsof het een oefening was“. De brand gaat uit en de vlieger drosselt de motoren, nrs. 1, 2 en 3, elk op 1500 pk. Nemes seint naar Casablanca het noodbericht: „Motor 4 afgezet. Positie om 15 uur 45' G.M.T. 36° 45' N, 19° 30' W“. Het wordt daar onmiddellijk verder uitgezonden naar alle stations en vliegvelden in 't vluchtgebied en terstond daarop treedt de staat van alarm in! Uren lang zullen honderden mensen in drie werelddelen op duizenden mijlen van elkaar met spanning de strijd van de bemanning volgen.

Het eerste S.O.S.

Om 16 uur slaan opnieuw de vlammen uit motor 4. Het vliegtuig verliest weer hoogte, vliegt opnieuw door wolkenbanken en gaat weer horizontaal verder op 2000 meter. Mecano Vincent probeert keer op keer de schroef in vastand te zetten, zonder succes echter, de bladen doen het niet. En nu begint de rechter binnenmotor onzeker te lopen. 16 uur 7: No. 3 motor moet ook afgezet worden en Nemes seint zijn eerste S.O.S.: „We vliegen op beide linker motoren. Stuur Air Sea Rescue“. (Dat zijn reddingsvliegtuigen en speedboten). De passagiers zijn

BRAND aan

kalm. Vanuit hun stoelen zien zij de brandende motor en zij weten, dat hun leven in gevaar is; maar de woorden van de gezagvoerder en de kalmte van de bemanning geven hun vertrouwen.

De zwemvesten worden uitgereikt en de veiligheidsriemen nog eens vastgetrokken. Elk bemanningslid neemt zijn post in.

Snelheid nu 140 mijl per uur. Lechevalier, met zijn handen geklemd om het stuurwiel, probeert steeds de recalcitrante kist recht te houden, want de motoren 1 en 2 trachten uit alle macht het toestel uit de goede koers te brengen.

Om 16 uur 10, drie minuten later, wordt motor nr. 3 weer op gang gebracht, maar nog altijd niet komt propeller 4 in vastand. De vlieghoogte is nu gereduceerd tot 100 meter en onder een doffe, grijze lucht raast een hoge zee, geweldige golven met schuimkoppen glijden onder de uit het raam kijkende mensen voorbij.

„Nog nooit scheen de storm zo vlug op te steken“, zei Lechevalier later, „en we waren nog 600 mijl van Casablanca“.

„Een noodlanding op zee? Geen schijn van kans. Vooruit oude jongen, blijf doorzetten“ en deze uitroep werd toen overgenomen door de gehele bemanning.

16.43 uur. Motor nr. 4 brandt opnieuw, de propeller maakt wild rond. De propellernaaf is uitgesleten en ontzet en de propeller zelf schraapt met een snerpand geluid langs de motorbekapping. Gesmolten metaaldeeltjes slingeren er af en doen de lekkende olie ontbranden.

Een steward geeft door, dat de vleugelbekleding achter motor 4 veel butsen

vertoont, de intense hitte heeft verwarming veroorzaakt en er is een nieuw gevaar bijgekomen: het losscheuren van de aluminium vleugelbekleding.

16 uur 55. Lagens en Port-Lyauty senen, dat reddingsvliegtuigen zijn gestart. De gezagvoerder blijft nog een half uur over het water scheren. De navigator kan onmogelijk positie bepalen, omdat het vliegtuig te zwaar slingert.

17 uur 20. Ontmoeting met een vrachtboot. Dit moet SWAY zijn, maar er is geen radiocontact. Zal Lechevalier een noodlanding maken?

Misschien zijn er nog niet allemaal doordrongen van zijn dilemma:

Zal hij trachten zijn passagiers te redden door een noodlanding, daarbij alle consequenties risikerend? Zal hij de vlucht doorzetten niettegenstaande de grote risico's, die aan deze onderneming verbonden zijn?

Voor hem is er maar één antwoord: het vliegtuig moet zeer bepaald luchtwaardig zijn op twee motoren.

„Ik blijf”

Om 17 uur 35, 18 minuten nadat Casablanca het S.O.S. opnieuw had uitgezonden, begon de schroef van de rechterbuitenmotor, die nog steeds doordraaide met wit-gloeiende naaf, naar binnen te buigen.

Opeens scheurt hij los en slaat door alle rechtse cilindrs van de 3e motor en door een flink stuk van diens schroef. Het hele vliegtuig begint zwaar te trillen

De wetenschap, dat hulp onderweg is, brengt een flauw straatje hoop bij de bemanning. En een paar minuten later ziet Lechevalier de boordlichten van het reddingsvliegtuig. Het is nu eenvoudiger om het vliegtuig te besturen, want het rode en groene licht van de vliegboot dienen als horizon.

Om 19 uur 25 wordt het eerste mondiale contact gelegd met Casablanca op de 6.440 kcs. De menselijke stem is moedgevend en betekent: land vooruit. Dan ziet men een tweede vliegtuig: een vliegend fort, 3000 ft. boven zich vliegende, klaar om als de nood aan de man komt een reddingsboot uit te gooien. Een laatste radiobericht in morse: 50 mijl van Casablanca WQRSS, moeilijke tocht geëindigd.

Casablanca in zicht

De F-BAZC is gered. En met een zucht van verlichting spot Lechevalier het Casablanca-identiteitsbaken.

Nemes kondigt hun aankomst aan de vliegveldtoren aan: ZC QAA CNCA 20.20 uur.

Om 20 uur 10, zijn ze boven de lichten van de stad, de stewardess verzoekt alle passagiers achter in de cabine en voorziet hen van alle beschikbare kussens voor een eventuele harde landing.

Om 20 uur 15, zijn ze boven de baan. Betiaux werkt met de handpompen om het landingsgestel omlaag te krijgen, maar slechts twee van de drie signaallichten gloeien aan: het stuurboordwiel weigert.

Zijn de drukleidingen gebroken? Zal Lechevalier een buiklanding maken en het vliegtuig ernstig beschadigen? „Ik heb niet al die tijd gevochten om haar buik open te halen”. Geeft allemaal niets; doe je best nog eens, ouwe”. Het gaat weer om het vliegveld heen. Betiaux pompt koortsachtig en na een eeuwigheid van vijf minuten krijgt hij het onwillige stuurboordwiel goed. De baan wordt nog eens aangevlogen om 20.20 uur met een snelheid van 150 m.p.h. Geen kwestie van neerlaten van de klappen. De met de hand uit te voeren procedure duurt veel te lang en in geval van misgeschatte landing zouden verdere gevaren veel groter zijn. De baanlichten naderen met een ongelooflijke snelheid. Met vaste stem leest Betiaux de snelheidsmeter af: 149, 150, 155, 153, 149, 147, en het vliegtuig raakt de grond! De schok is niet al te hard.

Ongelukkigerwijs is 't neuswiel geblokkeerd en Lechevalier kan zich niet op de baan houden. Hij wikt twee of drie graden af en komt met hoge snelheid op het gras af. Hij zet elke gram van zijn kracht op de remmen; haar neus sterk voorwaarts neigend komt de Constellation F-BAZC tot stilstand.

De hele vlieghaven is in rep en roer. Brandweerwagens, ambulance-auto's en een grote menigte bestormen het vliegtuig en zijn bemanning.

Een brandweerman staat al klaar met de slang. Lechevalier staat op vaste grond en bekijkt de schade aan de machines.

H.V.K. gast van de M.L. 11

DE Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, Zijne Exc. A. H. J. Lovink heeft op Zaterdag 18 Juni als gast van de M.L. een bezoek gebracht aan Kali Djati en Andir. Hij werd op zijn tocht vergezeld door de wnd. Legercommandant, Generaal-Majoor D. C. Buurman van Vreedon en de Commandant M.L., Generaal-Majoor C. W. v.d. Eem.



De H.V.K. bij de Vliegtechnische Dienst op Andir.

Foto M.L.

Op Kali Djati werd een bezoek gebracht aan verschillende opleidingsscholen. De H.V.K. toonde zeer veel belangstelling voor de verschillende vliegtuigtypen en maakte van de gelegenheid gebruik in een „Harvard”-lestoestel een vlucht boven het vliegveld en de naaste omgeving te maken. Na de Vliegschool werd de Grond Instructie School bezocht. Ook op Andir werd de H.V.K. door talrijke autoriteiten verwelkomd. Bovendien stonden opgesteld de Drumband van de C-Divisie „7 December” en een erewacht van luchtvaarttroepen van de L.S.K.

Tijdens de rondleiding werden de werkplaatsen van de Vliegtechnische Dienst bezichtigd, terwijl later een bezoek werd gebracht aan de Vliegmedische Dienst. Ook op Andir legde de H.V.K. 'n scherpe belangstelling aan de dag en hij onderhield zich geruime tijd met de leden van het technische personeel.

Daarna werd in de officiersmess van de vliegbasis een koele dronk gebruikt. De H.V.K. vertelde, dat het niet de eerste maal was, dat hij Kali Djati en Andir bezocht. In 1932 had hij reeds als artillerie-officier een vliegtocht boven Andir gemaakt en later Kali Djati een bezoek gebracht.

De geantmeerde stemming bereikte een hoogtepunt, toen de H.V.K. een dagblad werd aangeboden, waarin onder de kop „H.V.K. BEZOEKT ANDIR” niet alleen reeds het bezoek werd vermeld, maar ook, dat het hoge gezelschap te 1.15 uur naar Batavia was vertrokken. De H.V.K. raadpleegde zijn horloge. Het was 1.13 uur! Hij lachte en riep Generaal Buurman v. Vreedon toe, dat het hoog tijd werd om te gaan, omdat anders het bericht in de krant niet zou kloppen!

Na de tocht sprak de H.V.K. woorden van waardering tot Generaal v.d. Eem voor hetgeen de M.L. in korte tijd met geringe middelen opbouwde.

Boord!

en de rechterbinnenmotor vat vlam, de brandblussers zijn leeg! De situatie wordt hoogst critiek: de derde motor draait wild en veroorzaakt gevaarlijke trillingen. Niettegenstaande de geweldige inspanningen van de commandant, loopt het vliegtuig uit de koers. De werktuigkundige sluit de olie en brandstofleidingen naar de derde motor af en zet de schroef in vaastand. Lechevalier laat alle zitplaatsen en de gang, die naar de hoofdcabine loopt, ontruimen; er schijnt geen hoop te zijn dat de kust nog bereikt kan worden. De commandant draait zich naar zijn medebestuurder: „ga naar het achterschip, er is hier niets meer te helpen voor jou”.

Het eenvoudige antwoord van Betiaux: „Ik blijf”, is karakteristiek voor de teamspirit van de bemanning. „Een band van vriendschap was tussen ons gelegd van dat moment af”, schreef Lechevalier later.

De kunstmatige horizon is defect..... De piloot is op zijn eigen prestaties aangewezen. Zolang als het licht het toestaat, kan het vliegtuig een redelijke koers volgen. Maar de duisternis valt snel in.

Om 17 uur 45 wordt het eerste radiocontact gelegd tussen de F-BAZC en de PBY „Catalina”, die komt aanvliegen om de helpende hand te bieden.

Met Aero-Holland naar de bollen

Bezoek aan Ypenburg

HALVERWEGE de autoweg Den Haag—Delft staan borden langs de kant: Kijk op de weg en niet in de lucht!

Vliegveld Ypenburg! En wie Ypenburg zegt, zegt Aero-Holland, de Nederlandse Luchtvaartmaatschappij, die voortbouwt op de traditie door onze voorouders gevestigd als de vrachtaarders van Europa.

Frits Diepen, een auto-dealer uit Bergen op Zoom, bouwde tijdens de bezetting een vliegtuig, dat de voorloper is geworden van de tegenwoordige „Promotor”. Uit dit particuliere initiatief van luchtvaart-enthousiasten is tenslotte in samenwerking met de Stoomvaartmaatschappij „Nederland” en Frits Diepen Vliegtuigen N.V. de „Aero-Holland” ontstaan.

Hierdoor werd Nederland een luchtvaartmaatschappij rijker; de eerste in

ons land, die zich met het chartervervoer over Europa, Afrika, Klein-Azië en (nu uitgevallen) Voor-Indië bezig houdt.

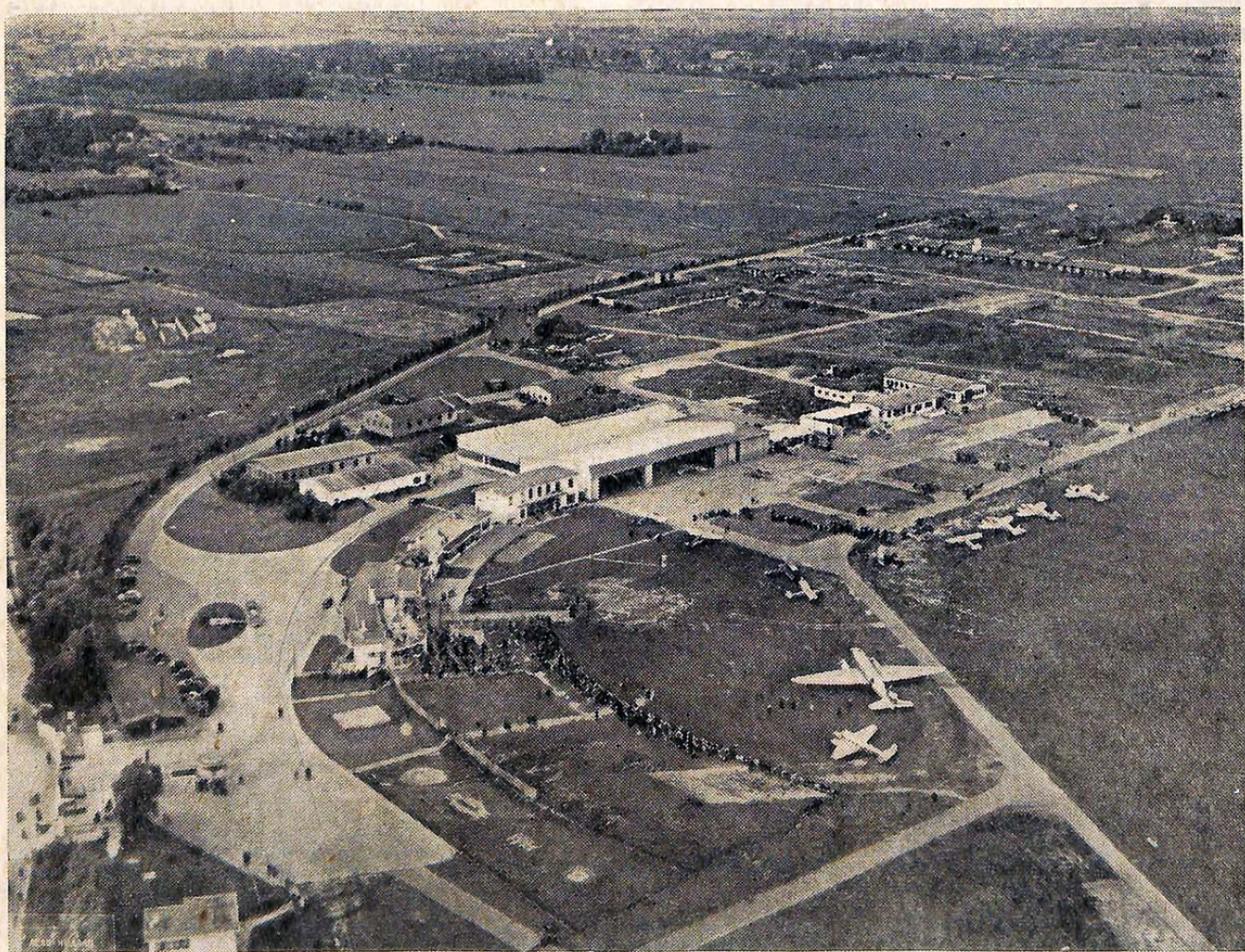
„Altijd startklaar; Naar elke plaats op ieder uur” zijn de leuzen van Aero-Holland.

Werd in den beginne met een aantal Koolhoven-toestelletjes gewerkt, de z.g. „luchttaxi's”, reeds spoedig moesten grotere toestellen aangeschaft worden, om de vleugels naar behoefte te kunnen uitslaan. Nu heeft Aero-Holland in de lucht: 3 D.C. 3's (21 personen of 3 ton vracht); 2 Beechcrafts (6 personen of 650 kg) en 6 Cessna's, die 4 personen of 450 kg vracht kunnen vervoeren.

Wil men een Dakota gebruiken voor vrachtvervoer, dan kunnen de stoelen op eenvoudige wijze verwijderd en de wanden met triplex beschermd worden.

Ypenburg is door het Internationale verkeer van Aero-Holland een luchthaven van betekenis geworden. Niet alleen voor de zakenmensen, die even een vliegtuigje pikken of hun waren, veelal aan bederf onderhevig, met een kistje van Ypenburg naar de afnemers brengen, maar ook voor de dagjesmensen. Al of niet door de kinderen vergezeld trekken zij op mooie (vrije) dagen naar Ypenburg en slaan, onder het genot van een kleintje koffie of een „ijssie” al het vlieggedoe gade. Velen wagen het er eens op en maken op een rondvluchtje voor het eerst kennis met de lucht.

Ook op „gewone” dagen is het gezellig op Ypenburg met het drukke luchtverkeer. Behalve de toestellen van Aero-Holland, die rondvluchten maken of van wie weet wat voor een ver land komen



Ypenburg vanuit de lucht.

Foto's Aero-Holland N.V.

en gaan, zien we er de gele kisten van de Rijksluchtvaartschool starten en landen. Militaire Oxfords, Harvards, Beechcrafts en zelfs de oude Junkers 52 komen van tijd tot tijd ook eens buurten, afgewisseld door een enkel toestel van de Marine.

Naast „Aero-Holland”, die zich uitsluitend met het vliegen bemoeit, zorgt „Avio-Diepen” voor het technische gedeelte van de luchtvaart, zoals het reviseren van vliegtuigen. In de hangar staat juist een Dakota van een Engelse chartermaatschappij, die dienst gaat doen op de luchtbrug van Berlijn. De daartoe benodigde radarinstallatie wordt op Ypenburg ingebouwd. In de werkplaatsen werken enige honderden vaklieden. Er is een ijkafdeling, waar de instrumenten regelmatig op hun betrouwbaarheid gecontroleerd worden.

Vernuftig uitgedachte apparaten booten de luchtdruk, snelheid en oliedruk na.

Aan de hand van een standaardmeter kan men de afwijking van het te iken instrument aflezen.

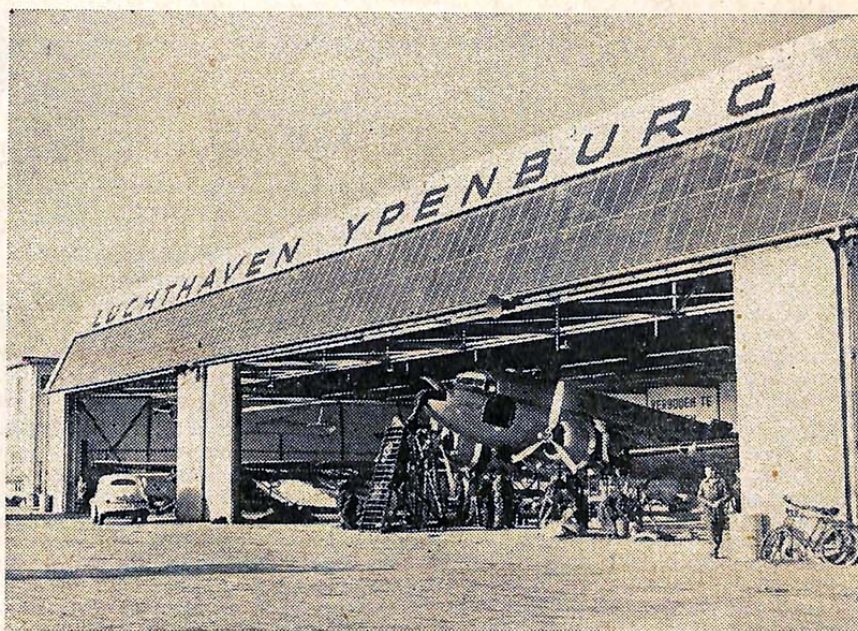
Het magazijn bevat een slordige 100.000 onderdelen, die nauwkeurig op kaartsystemen geregistreerd staan. In een ogenblik heeft een monteur het onderdeel gevonden, dat hij nodig heeft.

De „Aero-Holland” breidt zich nog steeds uit, zowel op vlieg- als op technisch gebied. In Zuid-Afrika is korte tijd geleden de zustermaatschappij „Air-Equator” opgericht. Op Ypenburg zelf is men druk doende de werkplaatsen uit te breiden. Technisch personeel is vooreerst nog hartelijk welkom en zal een interessante werkkring vinden.

De chartermaatschappij vervoert letterlijk van alles. Van complete scheepsbemanningen en missionarissen naar Afrika tot kuikens en instrumenten toe. Binnenkort gaat het 200.000ste kuiken „de lucht in”.

Als we genoeg op Ypenburg hebben rondgekeken biedt de perschef, de heer A. Gravesteyn ons een tochtje aan over de bollenvelden.

Een Koolhoven met piloot B. de Geus aan de stuurknuppel neemt ons de lucht in.



In de hangar staat juist een Dakota.....

Naar die prachtige bollen.....

De wegen naar de bollenstreek, die tijdens de Paasdagen bezaaid waren met fietsers, auto's en bussen, liggen verlaten onder ons. We zien enkele auto's; de fietsers zijn te nietig om direct opgemerkt te worden.

Het heeft veel voor om de bollenvelden rustig vanuit de hoge blauwe lucht te bewonderen. Piloot de Geus beschrijft boven de mooie plekjes, waar je anders met je meisje zou gaan zitten een grote cirkel en dan gaat het weer verder. Daar ligt de Kaag al, eenzaam en verlaten nog. De jachthaven puilt uit.

De zwarte ritssluitingen, die het landschap doorsnijden, zijn spoorrails. Die mooie Diesels, waarop we zo trots zijn, vallen bijna niet op. Een molen maalt een polder droog. Dan doemen de uitgestrekte bollenvelden uit de nevel op: we zijn boven Noordwijk. Vanuit de lucht

ziet men geen details, geen afzonderlijke bloemen. Alles is egaal, precies lappen fluweel, waaruit de prachtigste jurken gemaakt kunnen worden. Mathematisch zuivere rechthoekige velden rood, groen, geel en alle kleuren, waarin de Natuur haar macht openbaart.

We zijn geneigd ons petje af te nemen voor het vakmanschap van de bollenkweker, zo keurig en recht liggen die rijen bollen.

Op de terugtocht vliegen we over witte chaletjes, die weggedoken zijn tussen het groen van Noordwijk. Het rustige dorp vinden we eens zo mooi als anders.

Langs de kust, even boven de zee, gaat het verder. De machtige duinen zien er vanuit de lucht maar povertjes uit. Wat plekjes groen, hier en daar zand. Op een vlakte liggen grote bruine plekken; visnetten die drogen.

De lucht aan de horizon boven de zee is nevelig. De scheiding tussen lucht en water is bijna niet te onderscheiden. De visserscheepjes schijnen te zweven. Van en naar de haven gaan ze.

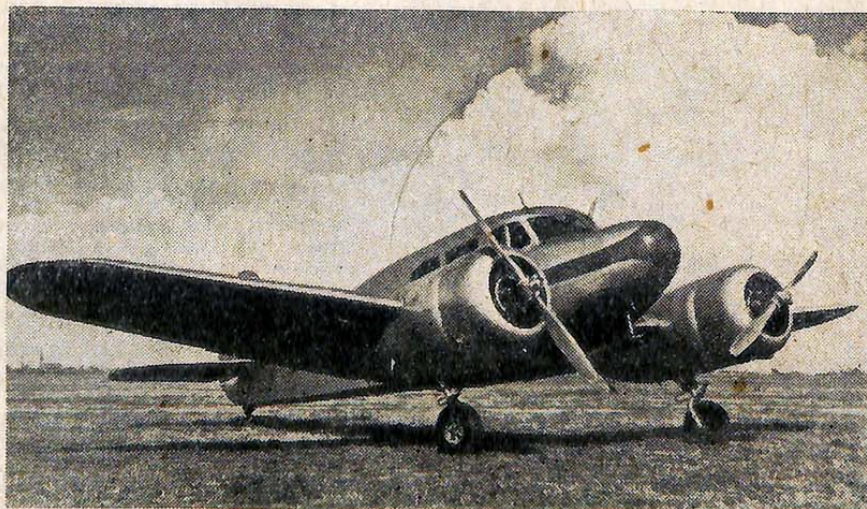
Een blokkendooskerkje, dat in de oorlog zijn toren verloor, duidt aan, dat we boven Katwijk zitten. Langs het strand beweegt zich een dwerg met een speelgoedkarretje: een schelpenvisser.

Scheveningen is op deze doordeweekse dag uitgestorven. Het Kurhaus ligt er imposant; de gezellige strandtentjes hebben vanuit de lucht gezien niets verleidelijks.

We zagen Nederland vanuit de lucht met zijn water, zijn polders, zijn duinen. De kaarsrechte voren door het bouwland, de aardige dorpjes en huisjes met rode daken. Alles zo echt Hollands.

Een zuivere lucht waalde de cabine binnen. Maar als we weer op de grond staan en de wind de geuren meevoert van gras en mest, dan weten wij, dat een Nederlander het buiten de geur van het landschap en een koude bries door zijn kuif ook niet kan stellen.

M. C. Reckman.



Een Cessna „Bobcat”

Wapenbroeders

14 Vliegers in de oudheid

Voor zover ons bekend komt onder de oude verhalen der Indonesische volkeren geen enkel voor, dat als een pendant van de Icarus-legende zou kunnen worden beschouwd. Het Icarus-verhaal, de geschiedenis van de man, die in zijn overmoed meende zich van zijn aardse gebondenheid te kunnen los maken en door zijn uitvinding het luchtruim te kunnen beheersen. Nochtans drukken wij hieronder enkele verhalen af, die min of meer „het vliegen“ tot onderwerp hebben.

Op het eiland Saparua ligt het plaatsje Tuhaha. Vroeger droeg het een andere naam, maar die zullen de inwoners niet vaak bezigen, uit eerbied voor de voorvaderen. Ook lag het dorpje toen niet op de plaats, waar men het heden ten dage aantreft, doch dieper de heuvels in, gebouwd tussen rotsblokken en aangelegde wallen, die in tijden van nood deze samenleving moesten verdedigen en beveiligen.

Overbodig waren dergelijke voorzorgsmaatregelen niet, want in die tijd werden er vele kleine oorlogen uitgevochten.

Ten westen van Saparua ligt een ander eiland, Haruku, waar de gelijknamige plaats ligt, alsmede het plaatsje Rochomoni. Op zekere dag gingen de kapitans van Haruku over tot de aanval op Rochomoni. Door gebruik te maken van het toen geldende „recht van de sterkste“ hoopte men de plaats in zijn bezit te krijgen.

Rochomoni verkeerde in een hachelijke situatie en er zou geen redding mogelijk zijn als niet een bondgenoot te hulp

geroepen werd. Zo werd besloten en de inwoners zonden een afgezant naar Tuhaha om daar steun te vragen.

Tuhaha was bereid te helpen en stuurde als eerste aanvoerder Kapitan (veld-overste) Pollatu. Maar evenals in onze moderne tijd gold ook toen al het „Tijd is geld“. En zeker gold dat voor Rochomoni, dat geen ogenblik te verliezen had. Het oversteken van de zee zou te veel tijd in beslag nemen en daarom ging Pollatu via de kortste weg naar de bedreigde plaats, namelijk door de lucht. De van geslacht op geslacht overgeleverde geschiedenis verhaalt, dat Pollatu hierin slaagde door twee bangkawang atap aan zijn beide armen te bevestigen. Hij bereikte vliegend Rochomoni. Maar helaas — het lukte hem niet om de plaats te bevrijden. Zelfs werd hij gevangen genomen en aan een rotsblok vastgebonden met zware stenen aan zijn benen.

Toen Tuhaha taal noch teken van zijn kapitan vernam, stuurden zij een tweede aanvoerder, de Kapitan Pattipeiluhu.

Deze slaagde er in Rochomoni te bevrijden en Pollatu uit zijn benarde positie te onttrekken. De oorlogsheren van Haruku leden een gevoelige nederlaag.

Als teken, dat Pattipeiluhu zijn taak had volbracht, wierp hij een vlammeende speer in de richting van de plaats, vanwaar hij kwam. Deze speer werd in Tuhaha gezien en toen wist men, dat hij zijn zending had kunnen volbrengen.

Nog immer bestaat de bloedbroederschap tussen Tuhaha en Rochomoni. Dit houdt in, dat iemand van Rochomoni niet mag trouwen met iemand van Tuhaha (men trouwt immers niet met zijn eigen broer of zuster!) en de inwoners van beide plaatsen zijn verplicht elkaander gastvrijheid te verlenen.

Missigit te Makassar

Aan de Strandweg op Makassar staat een missigit. De omgeving rondom de missigit wordt Kampong Maloka genoemd. Dit houdt verband met het feit, dat een oude vrouw, uit de Molukken afkomstig, in Makassar aankwam en daar die missigit stichtte. Volgens de legende heeft de oude vrouw in de missigit het „centrum van de aarde gelegd“ (in magische zin). Deze vrouw, is op haar heen- en terugreis door de lucht gegaan.

Nog steeds is het in Makassar verboden om een huwelijkspaar voorbij deze missigit te doen rijden. Tegenwoordig wordt daaraan overigens niet zo nauwgezet meer de hand gehouden. Doch op de een of andere dag zal de regel weer worden geëerbiedigd, want de vrees (of het geloof), dat de „ouderen“ daarover nog wel vertoond zullen raken, is niet ongegrond. Het verleden heeft dit wel aangetoond.



Een luchtfoto vormt altijd een dankbaar object om er een bladzijde aantrekkelijk mee te maken. (Een „stopper“ noemen ze zoets in vaktaal). Het publiek krijgt een bepaalde streek of stad vanuit een bepaalde gezichtshoek te zien, nl. die van de vliegtuigbemanning en -passagiers en daartoe heeft de „grondrot“ nog steeds weinig of geen gelegenheid. Wie overigens mocht denken, dat dit soort foto's uitsluitend ten gerieve van kranten-redacties wordt vervaardigd, vergist zich wel enigszins. Want de luchtfoto heeft haar grote waarde bewezen, niet alleen in de oorlog, maar ook voor de luchtkartering, het in kaart brengen van gebieden, die — zoals op Nieuw Guinea — nog nooit door een sterveling zijn betreden en over de grond niet te bereiken zijn.

Tenslotte worden ook cultuur-ondernemingen en fabrieken, dank zij opnamen van de lucht uit, in staat gesteld een duidelijk overzicht te krijgen van hun gebouwen- en terreincomplexen.

Deze foto, evenals vele andere in dit nummer, is afkomstig van de Photo Verkenning Afdeling van de Militaire Luchtvaart en geeft het centrum van Bandung in vogelvlucht.



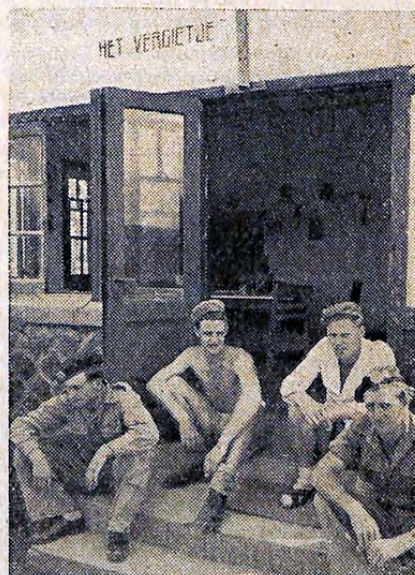
De H.V.K., de Heer A.H.J. Lovink bracht een bezoek aan de troepen in BANTAM. Sold. Harry de Graaf (Leiden) was zich juist aan het scheren, toen de H.V.K. binnenkwam en een praatje maakte.



Ook 2 A.A.T. is kortgeleden naar Nederland vertrokken. Generaal-Majoor J. K. Meyer kwam persoonlijk afscheid nemen. Hier drukt hij de hand van Majoor Vermeulen, de Commandant van 2 A.A.T.



Boven: Op de Infanteriekaderschool Veiligheidsbataljons te TJIMAHJ worden de a.s. kaderleden gereed gemaakt voor hun toekomstige taak. Een rookgordijn wordt gelegd en daar gaan de cursisten over de stormbaan. Rechts: In PENGALENGAN hebben de Huzaren Kager uit Texel, v.d. Graaf (Rotterdam) en Ammelrooy uit vier kale muren een huis gefabriceerd. De bouwmeesters voor „Het Vergietje“.



„Mijnheer de Gouvernante“. Roel van Groepen (Spakenburg) op bezoek bij een employé van de thee-onderneming TJIBUMI. Van zijn stoel uit zorgt hij, dat rust en orde in de baby-box gehandhaafd blijven.



„De Wasbaas“. Thuis gebeurt dat anders, maar aangezien Jan Harks niet in Eindhoven zit, maar ergens in Oost-Java houdt hij zelf maar een oogje op de was- en strijkinrichting.

DAGORDER

VAN de Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon, Zijne Excellentie de Heer, A. H. Lovink, opperbevelhebber van zee-, land- en luchtmachtstrijdkrachten.

Officieren, onderofficieren en militairen beneden die rang behorende tot het leger hier te lande.

Het heeft Hare Majesteit, onze geëerbiedigde Koningin behaagd, Uw, op 25 Mei 1949, verscheiden Commandant, Generaal S. H. SPOOR, posthuum te benoemen tot Commandeur in de Militaire Willemsorde. Deze zeer bijzondere onderscheiding is de Generaal toegekend niet alleen wegens de uitzonderlijke plichtsvervulling en uitnemende leiding sedert het begin van 1946 door hem onder uiterst moeilijke omstandigheden gegeven aan U, Nederlandse Strijdkrachten te land in Indonesië, doch tevens als erkenning van de uitstekende daden van moed, beleid en trouw door U onder zijn bevel verricht, waarbij hij U door zijn herhaalde persoonlijke aanwezigheid tijdens gevechtsacties in de voorste posten is voorgedaan in het betonen dier moed en onverschrokkenheid.

De hoge onderscheiding van Uw, in de getrouwe vervulling van de hem opgedragen taak, overleden Commandant eert niet slechts deze eminente aanvoerder en uitnemende mens, zij siert tevens U, die hij door zijn geest, zijn gaven en zijn persoonlijkheid de bezieling bracht die tot het bedrijven van daden van moed en onverschrokkenheid onmisbaar zijn.

Moge daarom deze laatste onderscheiding, welke H. M. de Koningin Generaal SPOOR als erkenning van zijn en Uw aller verdiensten heeft toegekend, U sterken in de vervulling van Uw moeilijke en zware plicht van het brengen van orde, recht en veiligheid in Indonesië.

Front van Eer

Het heeft H. M. de Koningin behaagd te benoemen tot

**COMMANDEUR DER MILITAIRE
WILLEMSORDE POSTHUUM**

Wijlen Generaal S. H. SPOOR, Legercommandant in Indonesië wegens zijn uitzonderlijke plichtsvervulling en uitnemende leiding sedert het begin van 1946 door hem, onder uiterst moeilijke omstandigheden, gegeven aan de Nederlandse Strijdkrachten te land in Indonesië bij de vervulling van haar taak om orde, recht en veiligheid in Indonesië te herstellen en tevens als erkenning van de uitstekende daden van moed, beleid en trouw door de troepen onder zijn bevel verricht, waarbij hij door zijn herhaalde persoonlijke aanwezigheid tijdens gevechtsacties in de voorste posten hun is voorgedaan in het betonen dier moed en onverschrokkenheid, welke ook de troepen onder zijn bezielende leiding aan de dag hebben gelegd en waarbij hij als gevolg van zijn voortdurende algehele inzet van zijn persoon, die er hem toebracht het uiterste van zijn krachten te vergen, zonder zich in het minst te onttien, in getrouwe vervulling van de hem opgedragen taak op 25 Mei 1949 is overleden.

Z. K. H. Prins Bernhard verjaart



Op de 29e Juni is Prins Bernhard der Nederlanden 38 jaar oud geworden. Zeker zullen op deze heugelijke dag de gedachten van alle strijdkrachten in Indonesië even verwijlen bij hun Prinselijke Wapenbroeder, die in Soestdijk, temidden van zijn gezin, deze verjaardag viert. Ook wij allen bieden de Prins onze warme en oprechte gelukwensen aan. Steeds heeft Z. K. H. grote belangstelling voor het Leger en de Soldaat aan de dag gelegd en daarbij werden zij, die in Indonesië hun plicht vervullen, niet vergeten. Wij meenden de band, die tussen de Prins en het Leger bestaat, niet beter te kunnen symboliseren dan door in dit Luchtvaartnummer bovenstaande foto af te drukken.

Wapenbroeders

Ook 2-15 R.I. voer thuis

Het allerlaatste O.V.W. Bataljon
van Oost-Java

EINDELIJK is het dan zover, dat ook 2-15 R.I. Oost-Java heeft verlaten.

Niet alleen vertrok hiermede het laatste O.V.W.-bataljon uit Oost-Java, doch tevens betekende dit het afscheid van het meest vreemde onderdeel dat ooit in dit gedeelte van Java zijn klamboe's spande. 2-15 R.I. was een zeer bijzonder bataljon dat in zijn betrekkelijk kort bestaan buitengewone prestaties heeft verricht; een bataljon ook, dat de soms toch wel erg bittere kelk tot de bodem heeft geleefd. Dit bataljon gaat nu naar huis, ongemerkt bijna, doch weet lezer, dat hiermede de laatste O.V.W.-ers uit de begintijd uit Oost-Java verdwijnen. De laatsten, die meer dan alle anderen de achtung verdienen van hen voor wie zij „the best years of their life” hier doorbrachten.

Op 1 Juni 1948 richtte men te Surabaya het Y-bataljon op, een nieuw bataljon weliswaar, doch samengesteld uit O.V.W.-ers van andere bataljons, die omstreeks die tijd repatriëerden en waaraan als aanvulling in 1946 waren toegevoegd: stoottroepen uit Sumatra, 2-7 R.I.-ers uit Midden-Java, mannen van de bekende O.V.W.-bataljons hier uit Oost-Java en van nog vele andere onderdelen. Het zou maar voor enkele maanden zijn en dan was ook voor hen de tijd daar. Dat men ook op 15 Juni daarop de naam Y-bataljon veranderde in 2-15 R.I. interesseerde de mensen van dit bataljon maar weinig. „What is in a name?”

De tijd zou echter leren wat de naam „2-15 R.I.” zou gaan betekenen.



2-15: zoveel man en zoveel „beesties”.....

Het bataljon ging de Oosthoek in en hoe kan het anders, er werd daar patrouille gelopen, dag in, dag uit.

Maar wat gaf dat, als men dacht met October naar huis te kunnen, September bracht echter de eerste gesneuvelden.

De eersten voor dit bataljon, doch een ieder had al kameraden die elders een laatste rustplaats hadden gevonden. Verbeten werd er door gepatrouilleerd; nog even een laatste ruk. Nu, deze laatste ruk heeft lang geduurd, tot nu toe zelfs. Ook 2-15 R.I. zag vlak voor de inscheping talloze luchtkastelen in rook opgaan. Mannen van 2-15 R.I., we hebben ook anderen gezien die zulk een „dreun op het moede hoofd” kregen en we hebben toen jullie gezien. Reeds toen hadden we diep respect voor jullie.

Het wordt December en opnieuw is een militair ingrijpen noodzakelijk. 2-15 R.I. wordt actie-bataljon. Hoe kan het ook eigenlijk anders, want als er één bataljon is dat het klappen van de zweep kent, dan is dit toch zeker 2-15 R.I. Met de eerste troepen trok ook 2-15 R.I. over de status-quo lijn. Luttele dagen later worden namen als Gondanglegi, Wetan en Pudjon met krijt op de wagens geschreven. „Precies volgens het boekje gingen mijn jonkies”, zo vertelde me later één van de commandanten. Ja, met die actie is het eigenlijk pas goed begonnen. Talloos zijn de beelden die je van die tijd voor de geest komen. U Dominé, kunt U zich dat sawah-lijkje nog herinneren? U moest dekking zoeken en mocht geneeën een sigaar opsteken. En jij verbindingsman, herinner je je nog die vallei die er eigenlijk alleen maar was, om jou alle adem te benemen?

En dat afsluitingsvuur mortierist, weet je nog hoe feilloos juist dat lag? En jullie allemaal, weten jullie het nog van die kameraden die toen sneuvelden?

Weet je nog.....

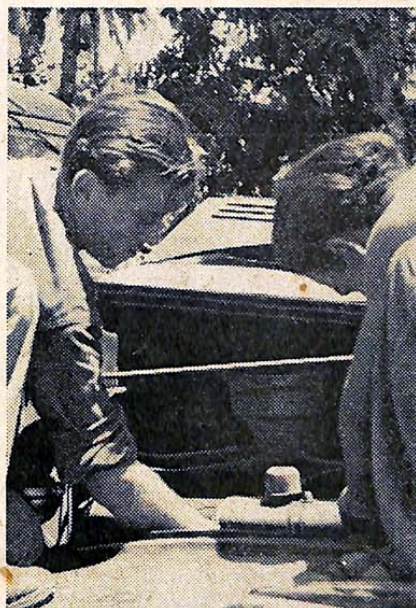
Hoeveel plaatsen heeft dit bataljon bevrijd? Gondanglegi, Wetan en Pudjon komen namen als bijv. Kendangan en Paree en nog vele andere op hun lijstje. Hoeveel plaatsen zijn er later vrijgehouden? Hoeveel kilometers zijn er die tijd wel gelopen en hoeveel benzine is er verreden?

Hoeveel mijnen en bommen zijn er opgeruimd en hoe groot is het aantal nachten dat er niet eens een veldbed was om op te slapen?

Allemaal vragen 2-15 R.I.-ers, die jullie misschien maar weinig interesseren. Maar toen een ander zich nog eens behaaglijk op zijn springveren-matras omdraaide of naar de bioscoop ging, toen waren jullie met jullie werk bezig.

Je deed het veelal alsof het vanzelfsprekend was, maar ondanks dit op een wijze waar geen waardering voor onder woorden is te brengen.

2-15 R.I. ging aan boord en we mogen haast wel zeggen: „Met de klei nog aan de schoenen”. Er was vreugde bij het vertrek, doch ook een stil verdriet om hun twintig kameraden, die zij binnen één jaar tijd voorgoed moesten verliezen,



2-15 was een „zwerfers” bataljon en de chauffeurs konden er van meepraten.

en die thans rusten op de erevelden van Surabaya, Kediri en Madiun, Malang en Trêtès. Dat zij moge rusten in vrede en dat God geve dat men ze nimmer zal vergeten.

Mannen van 2-15 R.I. jullie hebt de afgelopen tijd getoond een kracht te bezitten die in staat was om de grootst mogelijke moeilijkheden te overwinnen. Laat ook jullie verdere leven van deze kracht doordrongen zijn. En het gaat je dan verder goed als jullie weer in Nederland zijn.

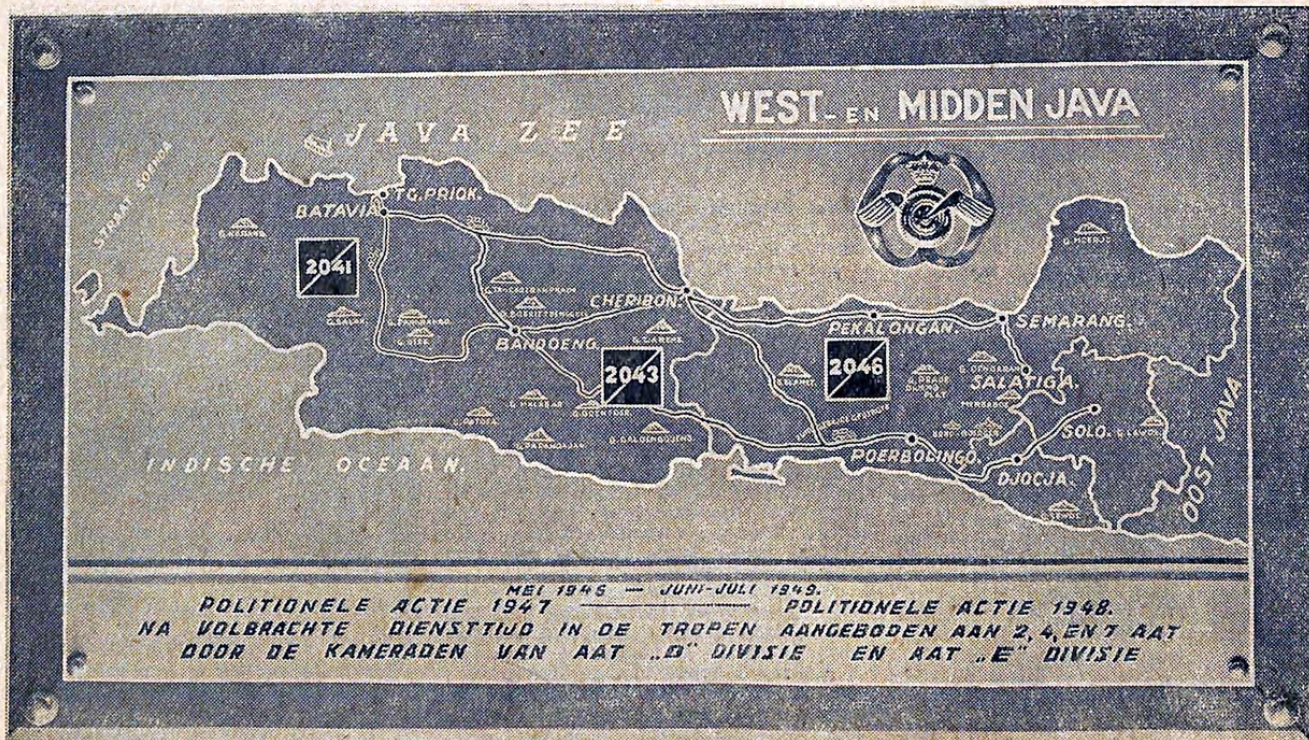
Adieu, kerels van het allerlaatste O.V.W.-bataljon van Oost-Java.



WIJ DOEN NIET MEE!

In tal van brieven, die de Dienst Welzijnsverzorging naar aanleiding van de uitgeschreven lectratuur-enquête ontvangt (zie pagina 24 van dit nummer), wordt „Wapenbroeders” als een van de drie meest gelezen tijdschriften vermeld. Het is echter NIET de bedoeling dat dit blad „van en voor de Strijdkrachten” bij dit opinie-onderzoek als mededinger beschouwd wordt. De enquête beperkt zich tot die bladen, welke door de Dienst Welzijnsverzorging in Nederland en Indonesië worden aangekocht ten behoeve van de lectratuurvoorziening.

Wapenbroeders



Van A.A.T. aan A.A.T.

Jullie waren..... ruig!

Afscheid van 2, 4 en 7 Cie A.A.T.

Uit een persbericht

Zondagavond 12 Juni werd in de Schouwburg te Batavia officieel afscheid genomen van de compagnieën 2, 4 en 7 A.A.T., die voor demobilisatie naar Nederland vertrekken. Van te voren was er in de Koningin Wilhelmina Club een gemeenschappelijke maaltijd. De afscheidsavond, waarbij de Directeur van de Verplegings- en Transportdienst Kolonel G. van Leeuwen als gastheer optrad, werd bijgewoond door de Kwartiermeester Generaal in Indonesië, Generaal Majoor J. J. Mojot. Nadat beiden het woord hadden gevoerd, daarbij de buitengewone prestaties der compagnieën naar voren brengend, werd een plaquette aangeboden door de A.A.T.-onderdelen van de D en E-Divisie.

Deze plaquette zal aan de Regimentscommandant in Nederland worden aangeboden om op het Regimentsbureau te worden ingemetseld als een blijvende herinnering aan de prestaties van de A.A.T.-onderdelen in Indonesië.

Namens de vertrekkende compagnieën sprak Majoor A. Meuwese, commandant van 4 A.A.T. een kort woord van dank. Hierna werd door het Erefrontgezelschap „De Dorpelingen“ het stuk „Tien kleine nikkertjes“ ten tonele gebracht.

Uit een rede

„.....Ik ben bang; bang, dat ik te kort zal schieten, bang, dat ik niet in staat zal zijn om jullie voldoende duidelijk te maken, hoe ik over jullie denk, hoe ik

jullie waardeer, hoe ik jullie heb bewonderd, hoe ik het betreurt, dat jullie weggaan, maar ook hoe intens ik mij daarover verheug.

.....Er zijn thans 23 A.A.T.-Compagnieën van de K.L. hier in dit land en zonder nu maar iets tekort te willen doen aan de prestaties van de overige compagnieën, verklaar ik dat 2, 4 en 7 AAT — dus jullie — altijd een bijzondere plaats hebt ingenomen..... niet alleen omdat jullie de eerste compagnieën waren, die hier aankwamen en dus ook het langst hier zijn, maar ook en vooral door hetgeen jullie gepresteerd hebt.

.....Kijk jongens, ik wil er geen doekjes om winden, jullie waren geen gemakkelijk volkje. Jullie waren... ruig! Maar jullie hadden dan ook ruig werk te doen en ik heb me steeds gerealiseerd, dat alleen jongens van jullie slag in staat waren om dit werk te doen.

.....Het was steeds jullie eer te na, om een gegeven opdracht, hoe zwaar of gevaarlijk ook, niet prompt uit te voeren, al moest daarvoor dag en nacht worden gereden, al moest daarvoor in de werkplaatsen dag en nacht worden gewerkt, al moest daarvoor de onderste steen boven komen. Als ik al jullie deugden en gebreken door elkaar in een pot zou gooien, dan zou er een eigenschap van jullie boven komen drijven en dat is: *Men kon te allen tijde op jullie rekenen.* Ik geloof wel dat dit een uitspraak is om trots op te zijn. Maar wat er voor nodig is geweest om dat resultaat te bereiken, dat weten *alleen*

jullie zelf. Jullie hebt geploeterd en doorgegezet, jullie hebt je uitgeput in vindingrijkheid, jullie hebt de gevaren getrotseerd en de vermoenenissen doorstaan, jullie hebt steeds allerlei tegenlagen weten te overwinnen, ik las er alleen maar over in de verslagen.

Voor dit alles, waarvan ik de werkelijke omvang alleen maar kan vermoeden hebben jullie mijn dank en hulde.”

..... Zo sprak de Directeur van de Verplegings- en Transportdienst, Kolonel G. van Leeuwen, op die afscheidsavond, waarover in het persbericht sprake was....

Uit een dagboek

„n Pak aantekeningen van 1140 dagen. Het „Dagboek“ van 2, 4 en 7 A.A.T., die in April 1946 ter sterkte van 800 man naar Indonesië vertrokken. Het eerste jaar: convoorrijden tussen Batavia en het geïsoleerde Bandung. Dat was indertijd geen grapje. De bergweg was niet alleen hopeloos slecht, maar ook..... onveilig. Het werd een zware, eentonige dienst. Zondag laden in Batavia. Maandag de rit naar boven. Dinsdag laden in Bandung. Woensdag naar beneden. Kop van het convoor om 6 uur in Batavia. Staart om half negen. Onderweg: Beschielingen, mijnen, spijkers en „panne“ met het oude materiaal. Doden en gewonden.....

Dan de eerste politionele actie. 2 en 4 A.A.T. werden aan de V-Brigade toegevoegd, 7 A.A.T. ging naar de W-Brigade. Zo kwamen ze terecht in Noord-, Zuid- en Midden-Java. Toen de geweldige prestatie van de opmars rond de Slamet, waaraan door 2 en 4 A.A.T. werd deelge-

nomen. Mijnen velden van 4 km lengte, die door de pioniers reeds gedeeltelijk waren „gesweept”. De doorgangen waren vaak zo smal, dat bij het minste slingeren van de zware wagens de achterwielen met de nog niet geruimde mijnen in aanraking kwamen. Na de succesvolle opmars kregen de A.A.T.'ers van de Brigade-commandant, Kolonel de Vries, een extra vermelding.

Dan volgt weer een periode van dagelijkse transporten over slechte en onveilige wegen. Van hogerhand komt op 20 April 1948 de boodschap: „demobilisatie aanstaande, onvoorziene omstandigheden voorbehouden”.

Het voorbehoud zou een jaar duren. De convooien bleven rijden over de wegen van Java. Er waren uitvallers aan gesneuvelden en gewonden. Aan zieken: nierverszakkingen, afgeknapt zenuwen.....

Dan de tweede politionele actie: Solo, Djocja, Madiun, Salatiga. De laatste loodjes wegen maar al te zwaar. De tijd na de actie is misschien wel de moeilijkste. Dagelijks beschietingen en toch maar rijden, rijden en nog eens rijden. „We benne van de A.A.T.....”

Nu zijn ze uit gereden en de laatste notities van dit dagboek gaan over de toekomst. „Zal er werk voor ons zijn in Nederland?” „Enfin, we zullen ons er wel doorheen draaien. Hebben we altijd moeten doen. In de eerste, tweede, derde of vierde versnelling. Af en toe achteruit, maar altijd weer vroeg of laat vooruit. Desnoods in zijn bergversnelling”.

We stonden op de kade in Priok, waar de Kota Inten klaar lag voor het vertrek. Gejoel en geschreeuw van het schip naar de kade. Naar vrienden en bekenden, de laatste groeten voor Jan die en Piet zus en zo. En misschien de laatste groeten aan dit Java, dat zij drie jaar lang in flarden gereden hebben met hun grijze convooien.

2, 4 en 7 A.A.T., koningen van de weg, rabouwen van het leger tot het laatste ogenblik. Het laatste ogenblik..... Dan zijn die bruine, onverschillige kerels opeens stram en stil! Want het „Wilhelmus” klinkt door de stille, zonnige namiddag. De stilte van de erevelden, waar

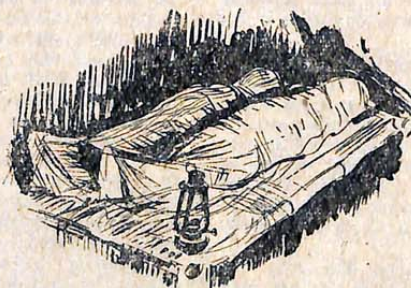
Avond

De jongens hebben een lied aangeheven
Bij het weemoedig tokkelen der gitaar.
De avond valt onmerkbaar zeker
De eerste ster staat helder, klaar.

Op de kamer brandt de olielamp
De muggen zweven zoemend rond.
De djongs veegt voor 't laatst vandaag
Het vuil nog van de grond.

De avond brengt de grote rust
Al 't geluid der dag is daarin opgelost.
Op de wind verwaait het jongenslied
En de eerste wacht betreft z'n post.

„Rimboestrijde”



zovele goede kameraden achterblijven. donderende gejuich om wat is en blijven
De stilte waarin je denkt aan wat was zal:
en wat komen zal. Maar dan het laatste

De A.A.T.!

WAPENBROEDERS GEVALLEN IN DE PERIODE VAN 15 TOT EN MET 21 MEI 1949

K.L.		K.N.I.L.	
Sgt. J. v.d. Meulen	No. 221016003	Vrijw.dpl.sld.tkl. Djallan	No. 281301186
Huz. J. W. Vendrig	„ 270807074	Amb. sld. ekl. Inf. J. Lopulalan	„ 29352
Sld. A. Tak	„ 270711106	Jav. sld. ekl. Inf. Simin	„ 42855
Sld. A. Schelling	„ 251201074	Amb. kpl. Inf. O. B. Peluassy	„ K. 84717956
Sld. G. Bannink	„ 261226107	Eur. sgt. Inf. G. A. H. van Hutten	„ 85741
Sld. ekl. C. H. v. Roekel	„ 250107137	Amb. sld. tkl. Inf. D. Huwae	„ 292311000
Sld. ekl. M. Teunissen v. Manen	„ 260815218	Eur. sld. tkl. Inf. L. J. Kesek	„ K. 84715985
Sgt. maj. H. Springer	„ 170606001	Eur. mlt. sgt. Inf. A. L. Lindenhovius	„ 14912
Sld. H. Warmink	„ 280920097	Jav. sld. tkl. Ngadino	„ 4646
Sld. J. M. v. Strien	„ 280908335	Jav. sld. ekl. Inf. Senen	„ 22886
Sld. H. Versteegen	„ 251112072	Chin. Mlt. sld. Ong Bok Siang	„ 11439/A
Sld. H. J. Hulsman	„ 261026021	Amb. sld. ekl. Inf. Riupassa, F.	„ K. 24713447
Sld. W. F. E. v. Venrooy	„ 251228106	Tim. sld. tkl. Inf. C. G. Volkerts	„ K. 546625
Sld. J. v.d. Wal	„ 270531103	Mal. sld. tkl. Inf. Aswat	„ K. 281301079 vermist
Sgt. J. Smits	„ 250602132	Teruggekeerd na vermissing:	
		K.N.I.L.	
Sld. Th. M. H. v. Maarseveen	„ 270128006	Men. kpl. Inf. A. E. Tangkere	No. K. 10466957

Wapenbroeders

„Glorie zij Hem, Die Zijn dienaar in een nacht van de Heilige Moskee deed gaan naar de ver verwijderde moskee, waarvan wij de omgeving hebben gezegend, opdat Wij hem sommige onzer tekenen zouden tonen; waarlijk, Hij is de Horende, de Ziende”.



Kampongse stromen de mensen naar het terrein.

Mohammed vaart ten hemel

Zo staat het in de Koran, het Heilig Boek der Islamieten. Maar toen ik de optocht van de kampongbewoners gadesloeg, toen wist ik dit nog niet. Toen zag ik slechts een schare opgewonden, schreeuwende mensen, die allerhande etenswaren met zich meevoerden. En gedreven door nieuwsgierigheid, sloot ik mij bij hen aan, trachtte naar de bedoeling van dit alles te informeren en ving steeds weer datzelfde woord op: „Merad”.

Eerst vóór de moskee krijg ik gelegenheid om enige Hollands sprekende Mohammedanen te ondervragen. Daar staat Jusuf, gepensionneerd bestuursambtenaar van dit onderdistrict en zijn glunderende lach is aanmoediging genoeg. Merad blijkt de maleise verbastering te zijn van het Arabisch woord *Mirad*, een benaming voor de geestelijke hemelvaart van de grote profeet Mohammed.

Telkenjare wordt deze dag met veel luister gevierd, omdat Allah als het ware door deze onderscheiding van zijn afgezant, diens verhevenheid aanduidt en tevens iets laat zien van de grootheid waartoe de Islam zou komen. Daags te voren kan men overal de vrouwen bezig zien met het bereiden van de spijzen, terwijl de mannen een soort dienbak vlechten, waarop al dit heerlijks

wordt tentoongesteld. Mijn aanvankelijke gedachte, dat dit voedsel moest dienen als teerkost voor deze hemelreis, blijkt onjuist. Men neemt het slechts mede om een feestmaal te kunnen aanrichten, na afloop van de religieuze plechtigheid, die circa drie uur duurt.

Kampongse stromen de mensen naar het terrein; op het hoofd of aan draagstokken de dienbladen met rijst, fruit, vis en vooraan een soort vaandel, waarop de naam staat van het betreffende dorp. Bij de moskee wordt halt gehouden en de optocht splitst zich: de mannen gaan naar de voorgalerij, de vrouwen naar het achterste gedeelte van het gebouw, vanwaar zij wel alles kunnen horen, maar niet zien of zelf gezien worden. Zij hebben daar trouwens ook weinig tijd voor, want al het meegebrachte voedsel moet straks door hen worden verdeeld.

Thans is het wachten op de assistentwedana, de beschermheer van de moskee en haar bezoekers, maar de tijd wordt bekort door het luisteren naar raden Suradhinigrat, een gewezen employé op een naburige thee-onderneming. Hij kan mij iets meer vertellen, van wat te gebeuren staat. Straks, na een woord van welkom tot de gelovigen, waarbij zij tevens worden ge-

prezen, omdat zij in zo grote getale en met zulke kostelijke gaven ter plaatse zijn verschenen, straks zal de penghulu, de godsdienstleraar, iemand aanwijzen, die de passages, op deze gelegenheid betrekking hebbende, zal voorlezen eerst in het Arabisch, daarna in het Maleis. Dan volgt een uitleg een verhaal, waarin beschreven wordt hoe Mohammed in de nacht wordt opgewekt en op een „burak”, een wezen, dat het midden houdt tussen een paard en een bliksem-schicht, zijn tocht aanvaardt langs de zeven hemelen. Er wordt verhaald hoe men hem daar ontvangt, wie hij daar spreekt en hoe hij weer terugkeert in het kleine plaatsje in Arabië. Daarna om een uur of één vangt de slamatan, het feestmaal, aan.

Flak naast de moskee ligt een kerkhof, met graven uit een vorige eeuw, maar ook enkelen van recente datum. Mijn zegsman wijst er naar en vertelt hoe hier zijn grootvader en vader werden begaven, beiden waren bestuursambtenaar. En zijn broer is secretaris-generaal van Buitenlandse Zaken in de republiek, hij is een fel republikein en zal wel weer naar Djocja terugkeren, nu dit gebied opnieuw wordt overgedragen. En hij zelf dan?

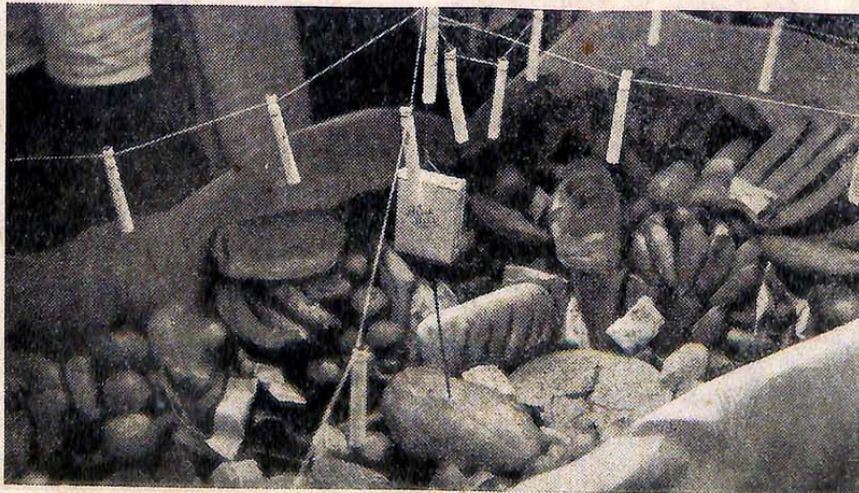
„Oh, ik niet hoor, ik kies de middenweg”.

Jacht op de Koran

Wat later, wanneer de assistent wedana is gearriveerd en de welkomstrede is uitgesproken, glijp ik zo ongemerkt mogelijk weg, maar toch moffelt men mij nog gauw een grote kam pisang in de hand.

En zo, met een pisang in de ene en een schoenveter in de andere hand, racen wij Buitenzorg door op zoek naar een Hollandse vertaling van de Koran. Ons uitgangspunt vormt het regentschapskantoor waar zich een speciale sectie „geloofszaken” bevindt.

„Ga U maar naar Sudewo, die heeft hem zelf vertaald!” Zo heel losjes weg komt dat er uit, alsof het zo niets is! En even gewoon en laconiek word ik wat later door Sudewo ontvangen in zijn bescheiden woning in de buitenwijk. „Ja, inderdaad, ik heb de Koran vertaald, ik zal hem wel even halen”. Acht jaren heeft hij ingespannen gewerkt, in 1934 ging het boek ter perse. Thans ligt het hier naast mij, de bijbel van de Islam, in veel opzichten gelijkend op die van de christenheid. En ik lees nog even verder, de verklarende noot onder aan de bladzijde: „De verwijderde moskee is Jeruzalem; het betekent dat de Heilige Profeet al de zegeningen der Israelitische profeten zal erven, het Heilige Land inbegrepen”.



Kostelijke etenswaren worden meegebracht.

Afscheid van „De Kleine Operette”

BEETHOVEN speelde eens voor een blind meisje, bij haar thuis. Er waren geen recensenten bij om zijn lof te verkondigen, ofschoon men kan aannemen, dat Beethoven toen zo zielvol gespeeld had als zelden of nooit in zijn leven. Doch de dankbaarheid van het blinde meisje was den groten musicus de hoogste voldoening.

Zo zal het ook zijn met het gezelschap „De Kleine Operette”, dat een tournee maakte door militaire gebieden en speciaal voor buitenposten en zieken en gewonden optrad.

Geen recensie, waarop elke artist eigenlijk recht heeft, verschijnen daarover in de bladen. Doch wie eens zo'n voorstelling heeft bijgewoond, beseft, welk een voldoening deze artiesten er van moeten onderwinden, met hun talent anderen gelukkig te kunnen maken.

Stel U voor een ziekenzaal in een militair nood-hospitaal ergens in Midden-Java, die tot schouwburgzaal is geïmprovisiseerd. De patiënten zitten in hun bedden aan de ene kant van de doorgang der zaal. Aan de andere kant banken voor de gezonde militairen. Aan het eind der zaal hebben vernuft en vaardigheid in één middag een hoog podium opgericht, compleet met gordijn en voetlichten.

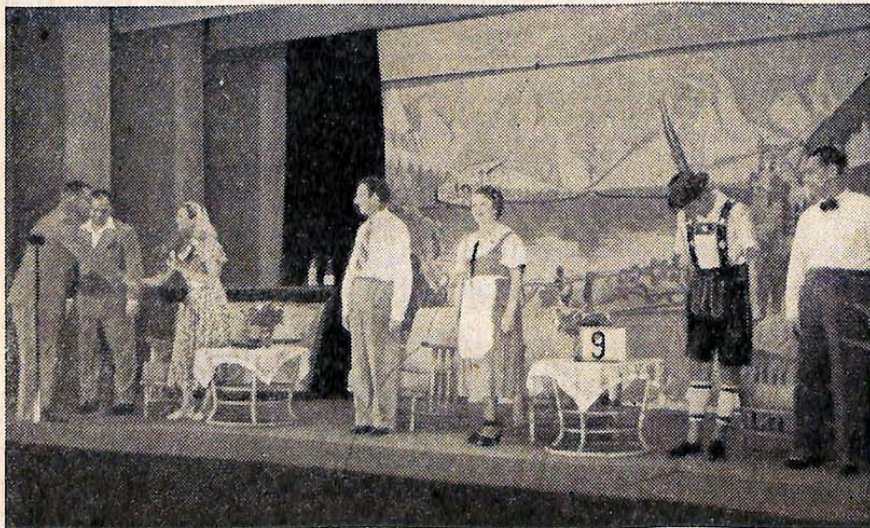
Het orkest: een minipiano. Alles keurig in orde! De voorstelling kan beginnen. De operette „Het Witte Paard”.

Na anderhalf uur van genieten, telkens onderbroken door applaus, aan het eind iets om nooit te vergeten:

Een spontane ovatie, waarbij de zieke en gewonde militairen zich oprichten op hun bedden; het dankwoord van een der militaire artsen, die spreekt over een sprookje, dat werkelijkheid werd; bloemen voor de actrices. Geen bouquets bij de bloemist besteld, maar simpele bloemen zelf geplukt uit de tuin van het hospitaal en zo maar bijeengebonden. Zijn deze bouquets niet symbolisch op deze avond?

„De Kleine Operette” gaat nu vertrekken. Maar overal waar zij geweest is blijven echo's van haar optreden naklinken, op buitenposten en in hospitalen. En de militaire ziekenverpleger, die zijn lang niet onverdienlijke tenor in de operatiezaal cultiveert — natuurlijk wanneer er geen patiënten zijn — zal de meeslepende melodieën in de voorste gelederen van zijn leger van repertoire-nummers opnemen.

Verpleegster.



Het door de NIWIN naar Indonesië uitgezonden frontgezelschap „De Kleine Operette” heeft haar tournee door de Archipel beëindigd en is inmiddels naar Nederland vertrokken. Met zeer veel succes en ongeacht de moeilijke omstandigheden brachten Pim de la Fuente, Magda van Donk, Nini Leclair, Bert van Dongen, Dolf Driessen en Peter Nelemans, een Nederlandse bewerking van de bekende operette: „Het Witte Paard”. Bij het vertrek van het gezelschap verzocht de leider, Pim de la Fuente, het volgende in „Wapenbroeders” op te nemen.

„Nu de tournee van „De Kleine Operette” beëindigd is, is het mij een behoefte U allen dank te zeggen voor de buitengewoon hartelijke wijze, waarop wij overal ontvangen zijn. Wij hebben een prachtige tijd achter de rug en hebben vele vrienden gemaakt. Namens dames en heren medewerkers nogmaals onze hartelijke dank en..... tot weerziens!”

Pim de la Fuente.



Geschenk aan Friesland

Als dank voor de in 1948 door de Friezen geschenken cantinewagen „Friesland”, die op Zuid-Sumatra is terechtgekomen, zond Kol. F. Molinger, uit naam van de troepen aldaar een Palembang-kain aan de Commissaris der Koningin in Friesland, Mr. Linthorst Homan.

Daar de cantinewagen, in samenwerking met de „Niwin” door de bevolking uit de gehele provincie geschenken was, zocht en vond Mr. Linthorst Homan een manier om een zo groot mogelijk aantal der gevers van de kain te doen genieten. Hij bracht deze onder in de verzameling van Indische kunst-voorwerpen van het museum „Het Prinsessehof”, te Leeuwarden.

NATUURLIEFHEBBERS!!

Wist U, dat er een Militair Natuur-Historische Vereniging bestaat, die niet alleen een maandblad zal uitgeven, doch tevens lezingen en excursies organiseert, onderling contact legt tussen de liefhebbers en U met raad en daad terzijde staat? Op vele plaatsen in de Archipel bevinden zich reeds aangesloten van alle rangen.

Maakt van de M.N.H.V. Uw vereniging en van het Militair Natuur-Historisch Orgaan Uw blad. Dagelijks ziet U vele dingen waar U meer van weten wilt, komt er gerust mee voor de dag, wij zullen U naar beste weten inlichten, en indien mogelijk U in voorkomende gevallen boeken uit onze bibliotheek in bruikleen verstrekken.

Opgave als lid bij de ledenadministrateur Sld. E. Nijland, Legernummer 27.12.22.134, Leger Hospitaal, Batavia. De contributie bedraagt f 0.50 per maand. Inlichtingen bij Sgt. Maj. Marinkelle, Leger Hospitaal, Batavia.

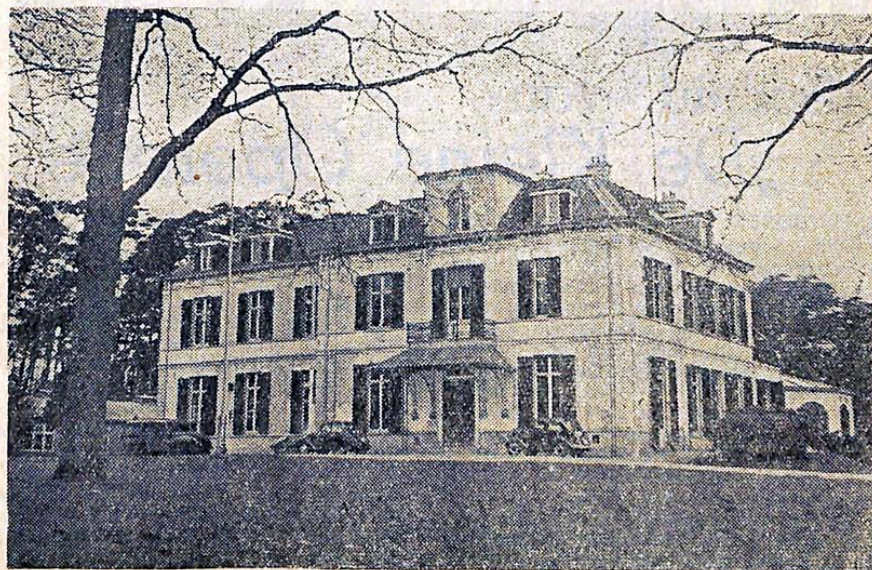
Hoofdbestuur: Maj. Drs. H. A. Bakker en Kapt. Dr. Junge, adviseurs, Kapt. E. Brouwer Hoofdredacteur, Sgt. Maj. Marinkelle, redacteur, Sgt. L. J. M. Butot voorzitter en E. Nijland secretaris.

In ons volgend nummer:
het antwoord van de
troep op onze vraag
„DURF JE DE
TOEKOMST AAN?”

Wapenbroeders

Militair Herstellings- en Trainingsoord „Aardenburg“

Het is de mens gegeven zich onder moeilijke omstandigheden te kunnen aanpassen. Men ziet deze eigenschap op treffende wijze gedemonstreerd in het Mil. Herstellings- en Trainingsoord „Aardenburg“, waar plm. 230 oorlogsgewonden, zoveel als mogelijk is, weer valide gemaakt worden voor de burgermaatschappij.



Het landgoed „Aardenburg“.

Waar 'n nieuwe mens geboren wordt...

(Van onze correspondent in Nederland).

In de bosrijke omgeving van het Utrechtse plaatsje Doorn ligt het landgoed „Aardenburg“. Vanaf de grote weg ziet men alleen een grote, witte villa, het hoofdgebouw. Verderop in de bossen liggen de barakken, waar de oorlogsgewonden gehuisvest zijn, of hun dagelijkse oefeningen doen. Zes patiëntenbarakken, ieder met een capaciteit van 24 bedden, een massage-barak, een medisch centrum, een gymnastieklokaal met douches, een lokaliteit voor zelfstudie, een knutsel-barak, een timmerwerkplaats, matten-

vlechterij en pottenbakkerij. Verder zijn er nog sportvelden en een tuinderij.

Als de medische toestand het toelaat, worden de oorlogsgewonden zo gauw mogelijk uit het hospitaal ontslagen en gaan daarna naar „Aardenburg“, waar de medische behandeling wordt voortgezet en beëindigd, d.w.z. of zij zijn dan geheel genezen, of er is aan het bereikte stadium niets meer te verbeteren.

Iedere Dinsdag komen er nieuwe patiënten en worden zij, die het eindstadium bereikt hebben, ontslagen. We zijn er getuige van, als lt. Kol. K. Siersma, de commandant van deze gemeedelijke militaire samenleving, afscheid neemt van een patiënt.

„Ben je nu helemaal genezen?“

„Ja, Overste, alleen is mijn been wat stijf gebleven.“

„Kun je in je oude werkring terugkeren?“

„Nee, daar moet ik bij staan. Ik ben nu bezig met een kantoorbetrekking.“

„Lukt dat nogal?“

„Ik denk van wel, overste.“

„Als je niets hoort, laat ons het dan weten. Dan zullen wij eens kijken, of we iets voor je kunnen vinden.“

„Goed, Overste.“

In dit korte gesprek ligt heel het werk van „Aardenburg“ vervat. Revalidatie — een invalide weer geschikt maken voor de burgermaatschappij, lichamelijk, zowel als geestelijk en hem daarna ergens „onder de pannen“ brengen.

Dit lukt voor het grootste gedeelte altijd, want slechts een klein percentage van de patiënten is ernstig invalide. Ruim 60% is in Indonesië gewond geraakt, of heeft er een ongeluk gehad. De resterende 40% zijn afkomstig van het Leger in Nederland. „Aardenburg“ herbergt alleen mannen van allerlei rang en leeftijd van de K.L., het K.N.I.L. en de L.S.K. Voor de K.M. bestaat een soortgelijke inrichting in Leiden.

Van 9 uur 's morgens tot 5 uur 's middags hebben zij „dienst“. Er zijn wel ruime

rustpozen ingelast, maar in de diensturen wordt gewerkt, heel hard gewerkt.

De sergeant L. C. Mos van het 4de Bataljon Grenadiers leidt ons rond. Na een verhit gevecht werd hij — gewond — door de republikeinen krijgsgevangen gemaakt en later uitgewisseld. Hij vertelt zijn wel en wee. 't Moge vreemd klinken, maar de nadruk wordt gelegd op het „wel“. „Toen we terug kwamen, mochten we voor de radio spreken en van mevrouw Spoor kregen we haar auto om uitstapjes te maken.....“

Mechano-therapie

We komen op onze tocht in een barak, waar allerlei toestellen staan, die dienen om de verslaptte spieren weer geleidelijk aan sterk te maken, iemand, bijvoorbeeld, die na de behandeling van een schotwond in het been, verslaptte spieren heeft gekregen, zien we op een soort fiets (home-trainer) trappen. Naarmate hij de kracht terug krijgt, kan hij het wiel vaster draaien, zodat hij zwaarder moet trappen. Roeibanken hebben hetzelfde doel. Apparaten voor stijve gewrichten zijn er ook in verschillende uitvoeringen.

Masseurs en masseuses van het Ned. Verpleegsterskorps der Koninklijke Landmacht doen daar, naast verpleegsters, eveneens hun mooie werk.

Langs de wand zijn spiegels. Zij, die een beenprothese hebben, kunnen op die manier hun houding corrigeren.

Zijn de spieren erg verslapt, dan maakt de patiënt de bewegingen in een bad. De opwaartse druk van het water helpt hem zijn spieren met de minste krachtsinspanning te gebruiken.

Behalve deze mechano-therapie is er de bestraling met ultrakorte en -lange golven, paraffinebaden en het elektriseren, de sport en de arbeidstherapie.

Sport en arbeid

De sport is verdeeld in vier klassen, al naar gelang het prestatievermogen en de ernst van de invaliditeit. Veel wordt er in competitie gespeeld. Het wedstrijdssys-



Genezing door arbeid: Oorlogsgewonden in de weverij.

teem drijft aan tot grotere inspanningen. In het vuur van het spel merken zij, dat zij tot meer in staat zijn dan zij dachten. Ook soldaten die willen studeren krijgen daartoe ruimschoots de gelegenheid. De arbeidstherapie is zeer logisch, maar toch listig uitgedacht: een man, die zijn been-spiers moet oefenen, krijgt van de dokter de bootseerafdeling voorgeschreven. Daar moet hij de pottenbakkersschijf met zijn been draaiende houden en paart op die manier het nuttige aan het aangename. Moeten de armspiers getraind worden, dan moet hij schaven en timmeren, matten-vlechten of figuurzagen. Verder is er een afdeling van Welfare, Rode Kruis en een tuin, waarin de patiënten van de vrije natuur kunnen genieten.

Binnenkort komt er ook een bankwerker bij.

Aan de inrichting zijn drie doktoren verbonden: dr. J. van Gogh, het hoofd van de medische afdeling, dr. Venema en dr. J. J. Jonkmans.

De laatste vertelt ons een en ander over de geneeswijzen. In „Aardenburg” heeft men te maken met drie problemen: de lichamelijke verwonding, de psychische en de sociale problemen. Met systematische en doelbewuste middelen kunnen deze verholpen worden.

Het doel is de man weer geschikt te maken voor zijn oude vak, of voor ander werk in dezelfde branche. Is hij hiervoor ook ongeschikt geworden, dan wordt hij herschoold voor een geheel andere betrekking, die hij dan voor 100% zal kunnen uitoefenen.

Een psycholoog test het intelligentiepeil van de man; de beroepsadviseur van het Gewestelijk Arbeidsbureau maakt een keuze uit de plm. 4200 beroepen, die er bestaan en de dokter beslist tenslotte, welke lichamelijke prestaties de man zich kan veroorloven. Is de patiënt aldus op zijn arbeidsgeschiktheid getest, dan wordt door bovengenoemde drie personen advies uitgebracht aan het Rijksarbeitsbureau in den Haag en het Ministerie van Oorlog. Naast het militair invaliditeitspensioen is nog een groot aantal andere sociale maatregelen getroffen. Eventuele kosten voor her- en omscholing worden eveneens van Rijkswege betaald.

De herscholing geschiedt ten dele in „Aardenburg” door middel van zelfstudie, die dienst is en de Rijkswerkplaats te Utrecht, indien de medische toestand dit tenminste toelaat. Tevens worden er cursussen in Driebergen gehouden. Bij de herscholing worden soms resultaten bereikt, die aan het ongeloflijke grenzen. Zo be-

haalde een man, die beide armen mist, het diploma typen voor 120 aanslagen; een leerlingmonteur, die de linkeronderarm en een oog kwijt is, werd electro-technisch tekenaar. De voltooiing van zijn omscholing geschiedt in het bedrijf, waar hij zijn nieuwe betrekking vond.

De training van de patiënten geschiedt in groepsverband, wat zeer stimulerend werkt bij de genezing. De een wil voor de ander niet onder doen.

En de stemming?

Als we zeggen: „Die is prima!” is dit geen valse propaganda. Sergeant Mos zei: „De stemming is hier beter dan in welke kazerne ook.” Op de kamers horen we herinneringen ophalen over zaal zoveel in het hospitaal te Batavia. Daar kon je toch zo’n pijn hebben!

We vragen een O.V.W.-er, die aan een kant verlamd is, of hij er geen spijt van heeft, dat hij naar Indonesië getrokken is. „Als ik weer beter ben, zou ik best weer naar Indonesië willen,” zegt hij. „Waarom dan?” Dat kan hij niet zeggen. Er is „iets”, dat hem trekt en hij weet niet wat. We spreken er meer, die er zo over denken.

Kapt. ds. R. Bakker van 3-10 R.I., die een schot door zijn knie kreeg ontmoeten we er ook. „De stemming is van iemand, die zich beter voelt worden”, zegt hij.

„En ik heb pech gehad”, zegt de man, die met een carrier door een brugleuning zeilde en waardoor alle kameraden in de kalj vielen, maar hij net-precies met zijn hoofd op een steen.....

We zien een sergeant, die enigszins trekt met zijn been.

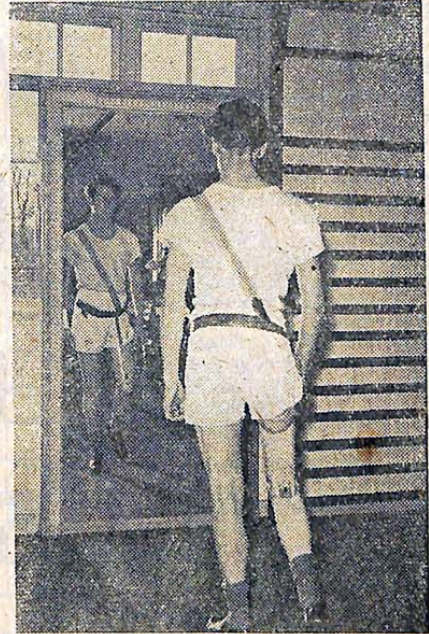
„Een schotwond gehad?”, vragen we onze geleider.

„Een beenprothese”, zegt hij, maar moet eerst even informeren, welk been het nu wel is.

De jongens treuren niet om hun lichamelijke gemis. Er zijn altijd nog wel lui, die er beroerder aan toe zijn. Deze wetenschap sterkt hun wil er van te maken, wat er van te maken valt. Zelfbeklag is een ongekend woord.

’s Avonds mogen ze tot 11 uur het dorp in. Ieder week-eind gaan ze met verlof en zij, die lichamelijk niet in staat zijn per spoor te reizen, worden met de auto gehaald en gebracht. Het contact met thuis moet bewaard blijven, want door de omgang met „normale” mensen, slijten de minderwaardigheidsgevoelens, die men licht krijgt, als men een prothese heeft.

Is de ziel gezond, dan zal ook de man, die lichamelijk niet meer 100% is, zijn weg door de wereld weten te vinden.



Het leren lopen met een been-prothese vraagt veel oefening.

WET

PLAATSING MINDER-VALIDE ARBEIDSKRACHTEN

Per 1 Januari 1948 is de Wet Plaatsing Minder-Valide Arbeidskrachten in werking getreden. Deze wet opent de mogelijkheid tot optreden tegen werkgevers, die weigeren minder validen in dienst te nemen bij het aannemen van nieuw personeel. In de wet is bepaald tot welk percentage dit dient te geschieden. Tot heden is echter op basis van vrijwilligheid reeds zeer veel bereikt. De bedoeling van deze bemiddeling is, om minder valide arbeidskrachten, na een medisch onderzoek, daar te plaatsen, waar zij een volwaardige arbeidsprestatie kunnen leveren tegen normaal loon, dus kortweg, waar zij gelijk staan met iedere andere arbeider.



Sport maakt gezond! Op het werkprogramma van „Aardenburg” is aan dit soort lichamelijke oefeningen een ruime plaats ingeruimd. Rechts op de voorgrond een patiënt met been-prothese.



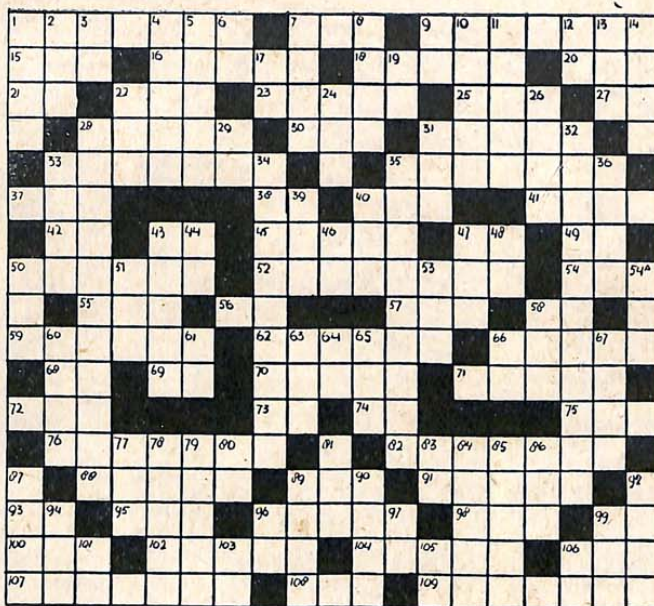
„Aardenburg” is met een moderne medische apparatuur uitgerust. Naast deze mechano-therapie worden ook massage en gymnastiek aangewend om de verstijfde spieren weer normaal te doen functioneren.

Wapenbroeders

Puzzle

Horizontaal

1. Ontspanningslokaal; 7. Bijbelse figuur; 9. Artillerie afdeling; 15. Verbinding; 16. Rivier in Frankrijk; 18. Tragedie; 20. Vernis; 21. Oude stad; 22. Rustplaats; 23. Onbep. vnmw; 25. Eng. Omroepvereniging; 27. Vr. titel; 28. Vogel; 30. Vr. titel; 31. Voor een deel; 33. deemoedig; 35. spoedig; 37. voorzetsel; 38. meisjesnaam; 40. Rivier in Nederland; 41. Eiland i.d. archipel; 42. Vreemde munt; 43. Pers. vnmw; 45. Jaar-getijde; 47. Lidwoord (Fr.); 49. Familielid; 50. tegel; 52. Buitengewoon; 54. Kern; 55. Biersoort; 56. Voorzetsel; 57. Voetbalclub; 58. Muzieknoet; 59. Uitwonende; 62. Kaartspel; 66. Gerief; 68. Rund; 69. Adm. Troepen; 70. Soort rum; 71. Letter v/h Gr. Alphabet; 72. Europeaan; 73. Getij; 74. Muzieknoet; 75. Vlaktemaat; 76. Warmoezenier; 82. Land in Europa; 88. Strafwerktuig; 89. Deel v/h oor; 91. Deel v/h jaar; 93. Voorzetsel; 95. Wolvlolkje; 96. Grillig; 98. Hoofddeksel; 99. Familielid; 100. Verlaagde toon; 102. Neerslag; 104. Rivier in Afrika; 106. Insect; 107. Godin; 108. Aanw. vnmw; 109. Ook.



Verticaal

1. Vereniging; 2. Bloeiwijze; 3. Ned. Spoorwegen; 4. Rivier in Frankrijk; 5. Dichterbij; 6. Ambtshalve; 7. Bijwoord; 8. Vliezige buis; 9. Uitroep van afkeer; 10. Welriekend hars; 11. Lijst; 12. Maat; 13. Soort; 14. Ambtenaar met het ijken belast; 17. Voorzetsel; 19. Reg. Reglement; 22. Rustplaats; 24. Log; 26. Schotse familiestam; 28. Kunstwerk; 29. Chinese munt; 31. Deel van een schip; 32. Prullenbak; 33. Onvriendelijk; 34. Gas-houder; 35. Medaille; 36. Vogel; 39. Kloosterzuster; 40. Watering; 43. Stad in Polen; 44. Maanstand; 46. Militair Gezag; 47. Jongensnaam; 48. Voegwoord; 50. Sprookjes-figuur; 51. Soort hert; 53. Plaats in Gelderland; 54A. Klap; 58. Deel van een auto; 60. Windstreek; 61. Heilige; 63. Rijtuig (Eng.); 64. Klaar; 65. Huivering; 66. Bevel; 67. Karakter; 77. Zijrivier v.d. Donau; 78. Windrichting; 79. Houtsoort; 80. Voor de vuist; 81. Europeaan; 83. Titel; 84. Hijstoestel; 85. Schoeisel; 86. Nieuwsbureau; 87. Lekkerij; 89. Staat; 90. Koord; 92. Tijding; 94. Voorzetsel; 90. Dierengeluid; 97. Koninklijk Instituut; 99. Lor; 101. Muzieknoet; 103. Persoonlijk voornw; 105. Bevel; 106. Voorzetsel.

Kan. C. G. Boon, 251203009
3-2 RVA, "C" Div.

Wat heeft Uw voorkeur?



Schrijf op een veldpostblad de namen van de **DRIE** tijdschriften, die U het liefst leest of bepuzelt en die U graag ook in de toekomst weer ontvangt. Stuur dat veldpostblad naar

**Hoofdkantoor Dienst Welzijnsverzorging
Afdeling Lectuur (Opinieonderzoek)
BATAVIA**

Dan krijgt men daar een duidelijk overzicht van de tijdschriften die het meest in trek zijn. En wat nog belangrijker is: zo kan vermeden worden, dat geld wordt besteed aan tijdschriften die toch niet gelezen worden.

Onder de inzenders worden verloot

3 Fototoestellen met films

Verschillende waardevolle boeken

DOE MEE!

DOE MEE!

TOONTJE

NEE, een paard heeft deze Toon niet getekend, tenminste niet, voorzover wij weten. Er was wat anders met hem. We wisten het eerst niet, omdat wij drie maanden in de rimboe hadden rondgezworven voor we in de beschaafde wereld en bij hem kwamen.

Toon is een oude bekende van ons en net zo als dat altijd gaat na een lange afwezigheid, werd er veel gevraagd en veel verteld. En, laten wij eerlijk zijn, een beetje ophakken was er ook wel bij. Toon deed echter geheimzinnig, we keken hem eens aan, doch lieten niets merken. Na een tijdje kwam het; een onverschillig gebaar en: „Je hebt het zeker al gehoord, niet?” We hadden het nog niet gehoord. „Kom maar eens mee”, deed hij nu gewichtig. „Is 't ver?” vroegen we voorzichtig, want lopen is onze matjam niet. „Vlakbij maar”. „Als je er eenmaal bent zeker”, schamperden wij. „Doe niet zo rot” zei Toon en dus gingen we mee. Hij bracht ons naar een kamertje en liet ons wat oudroest zien. „Voddenkoopman geworden?” informeerden we. „k Ben aan het gewichthief tegenwoordig”, verklaarde hij, trots zijn verzameling bekijkend. „Probeer maar eens”. We lieten ons niet kennen en drukten 30 kg, een prestatie voor ons. Toon trok zijn jasje uit, pakte de grootste, 60 kg, knielde, snoof, snoof nog eens, sprong en snoof tegelijkertijd en waarachtig, het was zo. We keken bewonderend, hij gestreed. Zijn soldij ging weg aan eieren en biefstuk en met succes, want de laatste keer drukte hij de 60 kg. „t Wordt nog meer”, verklaarde hij, met zijn biceps rollend. Jammer, 't werd geen 65 kg, maar..... geelzucht. Toon ligt in het hospitaal en wil er niet meer uit. Werkelijk jammer.

AB.



PEN UIT!

Een onderzeeboot-commandant vertelt

De marine ageert boven, op en onder het water. Gedurende de oorlog streed ik onder water, als commandant van Hr. Ms. „O 9”, „O 14” en „Zwaardvisch”, respectievelijk van Mei 1940 tot begin 1942, van begin 1942 tot midden 1943 en van midden 1943 tot April 1945.

De Nederlandse onderzeeboten waren ingedeeld bij de Britse onderzeeboot-flottieljes. Dat deze wel zeer internationaal van samenstelling konden zijn, bewijst wel het flottielje, dat opereerde van uit Dundee, aan de Oostkust van Schotland, in welk flottielje zich schepen bevonden van Britse, Noorse, Franse en Nederlandse nationaliteit.

Met de schepen onder mijn bevel heb ik patrouilles gemaakt in de Atlantische Oceaan, in de Golf van Biscaye, nabij en in de fjorden van de Noorse kust, in Straat Malakka, de Javazee en de Zuid Chinese Zee. De patrouilles in de Europese wateren duurden normaal 2 tot 3 weken en die in het verre Oosten 4 tot 7 weken. Patrouilles bij Noorwegen in de wintertijd waren wel het minst geliefd.

Het leven aan boord van een onderzeeboot, dat onder normale omstandigheden al niet bijzonder comfortabel is, valt in bittere koude en winterstormen helemaal niet mee. Als dan nog maar grote buit kon worden verwacht, zou dit wel voldoende compensatie zijn, maar het aantal doelen was gering, daar het Duitse verkeer zich niet in diep water waagde en hoofdzakelijk binnendoor ging door de fjorden. Bovendien waren onze opdrachten meestal zodanig, dat wij alleen kruisers en grotere oorlogsschepen mochten aanvallen, om onze aanwezigheid niet te verraden. Deze orders kregen wij, toen het Duitse slagschip „Tirpitz” zich in Noorse havens ophield, eerst in Trondjem en later in de Altenfjord. Men vreesde n.l., dat ook dit slagschip, gelijk haar zusterschip „Bismarck”, een kapertocht over de oceanen zou willen ondernemen en de onderzeeboten moesten dit beletten of rapporteren.

Iedere keer voeren wij vol hoop uit, dat ditmaal het grote schip zich buiten zou wagen, maar steeds kwamen wij terug met onze gehele lading torpedo's. Tenslotte werd, zoals bekend, de „Tirpitz” in de Altenfjord beschadigd door dwerg-onderzeeboten en later tot zinken gebracht door vliegtuigen.

Behoorlijke kansen kregen we pas, toen we werden gestationneerd in het verre Oosten, eerst als basis Trincomalee aan de Oostkust van Ceylon en later in Freemantle. Vanuit deze plaats in Australië opereerden wij met onze in Engeland gebouwde Nederlandse onderzeeboten, met een Brits flottielje, onder de bevelen van een Amerikaanse admiraal, in Indische wateren, waar de Japanner de heerschappij bezat!

Hier bracht mijn onderzeeboot o.a. een Duitse onderzeeboot tot zinken. Een onderzeeboot wordt als een zeer belangrijk doel beschouwd. Het tot zinken brengen van zo'n schip kan er n.l. toe bijdragen dat misschien vele schepen met een groot tonnage en belangrijke inhoud behouden blijven en kunnen worden gebruikt door de eigen partij. De commandant van het schip, dat een vijandelijke onderzeeboot met zekerheid vernietigt, kon voor dit wapenfeit rekenen op het ontvangen van de hoge Britse oorlogsonderscheiding, de D.S.O. (Distinguished Service Order; Engelse onderscheiding voor moed, beleid en trouw). Iedere commandant hoopte nog eens een onderzeeboot voor zijn lanceerinrichtingen, kanons of boeg te krijgen. Dat gebeurde wel eens en door Nederlandse onderzeeboten werden 2 Duitse en 1 Italiaanse onderzeeboot tot zinken gebracht.

In het onderhavige geval waren wij bij het aanbreken van de morgenschemering onder water gegaan nabij Rembang aan de Noordkust van Java, om daar op te treden tegen eventueel passerende scheepvaart. Een half uur na het opkomen van de zon rapporteerde de officier van de wacht, dat hij door de periscope een boven water varende

onderzeeboot zag. De periscope overnemende, zag ik aan de vorm van het schip, dat wij te doen hadden met een Duitse onderzeeboot. Onze bemanning kwam op post volgens de alarmrol en wij gingen over tot de aanval. De aanval op zichzelf was niet ingewikkeld en 11 minuten na het in zicht komen van de Duitser, toen deze 900 meter van ons verwijderd was, verliet een salvo torpedo's onze boegbuizen. 40 seconden daarna vond een ontploffing plaats in het voorschip van de vijand. Deze begon onmiddellijk te zinken en haalde vermoedelijk een record in zijn snelduiktijd. De boot was binnen de halve minuut verdwenen.....

Later bleek, dat de Duitser, die onderweg was van Batavia naar Soerabaja, in het geheel niet bedacht was op de mogelijkheid, in dit vrij ondiepe water aangevallen te worden door onderzeeboten. Toen wij, onder water varende, de plaats van zinken naderden, zag ik daar 4 mannen rondzwemmen. Afgezien nog van menslievende overwegingen, is het altijd gewenst bewijzen te verzamelen



Lt. I H. A. W. Goossens, MWO, DSO.

Wapenbroeders



Het embleem van Hr. Ms. „Zwaardvis”, dat door een lid van de bemanning werd vervaardigd.

om de „claim” toegekend te krijgen. Ik besloot daarom de drenkelingen op te pikken, maar ik moest er eerst zeker van zijn, dat er geen vliegtuigen of schepen in de buurt waren en daarom bleven wij nog een kwartier rondvaren op periscoopdiepte. Na dat kwartier voeren we boven water terug naar de plaats des onheils. Daar aangekomen zagen we, dat er niet 4, doch meer dan 20 mensen rondzwommen en er kwamen steeds nieuwe bij. Deze waren bezig te ontsnappen uit de gezonken onderzeeboot, die daar op de bodem lag.

Dit grote aantal drenkelingen bracht ons in een moeilijk parket. Om gedurende een van de eerste dagen van een patrouille, die nog meer dan een maand zou moeten duren, meer dan 20 vijanden aan boord te nemen en onder te brengen, zou veel te gevaarlijk zijn. Het zou niet mogelijk zijn, voortdurend strenge controle op de gevangenen uit te oefenen en sabotage op onderzeeboten is heel eenvoudig uit te voeren. Het stuitte mij echter ook tegen de borst, in nood verkerende mensen aan hun lot over te laten. Deze laatste gedachte won het en zo hadden we kort daarna 27 Duitsers aan dek, wier kledij varieerde van Adamskostuum tot hemdje en korte khaki broek.

Een der drenkelingen had een gebroken arm, die we aan dek spalkten. De officieren, waaronder ook de commandant, kwamen zich bij mij melden. Ik stuurde hen naar beneden met de mededeling, dat zij krijgsgevangenen waren.

Toch besefte ik meer en meer, dat het niet mogelijk zou zijn alle 27 man aan boord te houden en ik zocht naar een uitweg, om ze op een behoorlijke wijze kwijt te raken. Toen ik in de verte een vissersprauw zag, voeren we daarom naar dit vaartuig toe en werden 22 van onze opgepikten hierop afgezet.

Bij het wegvaren, een uur na het afvuren van de torpedo's, gaven de Duitsers, tot onze grote verbazing, 3 hoezee's voor Nederland ten beste!

Na afloop van de oorlog hoorde ik, dat zij in Java aan land waren gekomen. Onze 5 bewijsstukken, die zich beschaafd en correct gedroegen, lever-

den we 4 weken later af aan de Australische leger-autoriteiten, waarna zij veilig werden opgeborgen in een kamp voor krijgsgevangenen bij Brisbane.

Kort geleden kreeg ik van 3 van onze onvrijwillige gasten, n.l. van de commandant, het hoofd machinekamer en de dokter, uit Duitsland dankbrieven!

Het onderzeeboot-bestaan in oorlogstijd brengt echter niet alleen successen en ik kan wel zeggen, dat wijzelf ook onze portie gehad hebben van vijandelijke tegenmaatregelen, als dieptebommen, vliegtuigaanvallen en beschieting door geschut. Meer dan eens hebben we gedacht, dat onze tijd was gekomen, maar het geluk liet ons toch niet in de steek en we kwamen steeds behouden binnen, zij het ook dikwijls met schade, die varieerde van licht tot zeer zwaar. En na enkele weken reparatie vertrokken we dan maar weer, om de leeuw in zijn hol op te zoeken.

Dit soort belevenissen zal een groot gedeelte van de Nederlandse onderzeebootbemanning kunnen vertellen, maar ook vele van onze vrienden kwamen niet meer terug. Hun namen zijn gebelield in het monument te hunner nagedachtenis bij de Onderzeedienst te Rotterdam.

Wanneer we enkele getallen beschouwen van scheepsverliezen tijdens de afgelopen oorlog, dan zien we, dat de geallieerden en neutralen in totaal 21 miljoen ton scheepsruimte verloren door vijandelijke acties en dat hiervan 69% verloren ging door toedoen van vijandelijke onderzeeboten.

In de Stille Oceaan werden door geallieerde onderzeeboten meer dan 1300 vijandelijke schepen, met een tonnage van ruim 5 miljoen ton vernietigd, hetgeen 55% is van het totale Japanse verlies aan schepen, dat in totaal 10 miljoen ton bedraagt. Hieruit blijkt wel, welk een belangrijk aandeel de onderzeeboten in de oorlog leverden. Deze cijfers stellen directe resultaten voor. Hierboven komen dan de indirecte verliezen aan scheepsruimte, doordat de partij, die verwacht dat vijandelijke onderzeeboten in een bepaald gebied zullen opereren, hiertegen beveiligingsmaatregelen zal moeten toepassen. Deze beveiligingsmaatregelen kunnen variëren van eenvoudig zigzag-varen tot varen in en beschermen van convooien toe.

Al deze maatregelen geven meer of minder tijdverlies, hetgeen verlies in scheepsruimte betekent.

Voor een doelmatige bescherming van de convooien zijn grote aantallen oorlogsschepen en vliegtuigen nodig en deze kunnen dan niet tegelijk ergens anders worden gebruikt. Ook zijn oorlogsschepen en vliegtuigen ingedeeld om in gebieden, waar onderzeeboten kunnen worden verwacht deze op te sporen en te vernietigen, voordat zij gevaarlijk kunnen worden. En deze gebieden zijn overal, tot in de havens van de tegenstander toe.

Al bezit ook een partij de heerschappij ter zee en al is zijn vloot een veelvoud van de vloot van de tegenpartij, toch zal hij er op moeten rekenen dat onderzeeboten kunnen worden ontmoet.

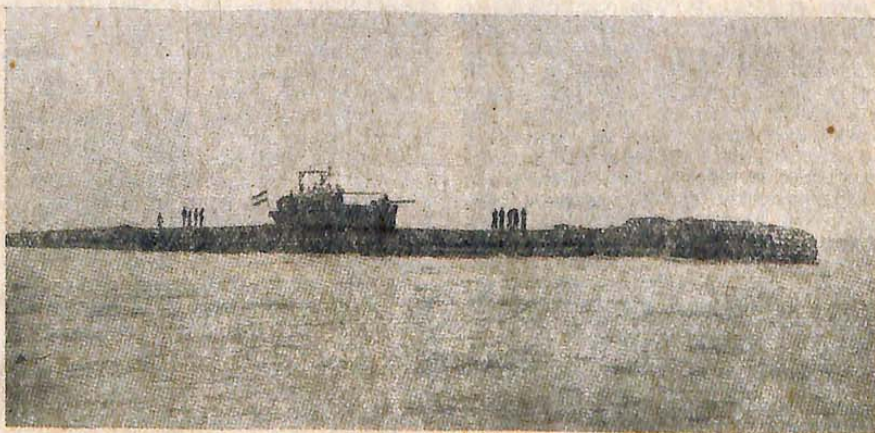
Het is eenvoudiger en goedkoper om een onderzeeboot de zee op te sturen en te laten opereren, dan voor de tegenpartij om hem er af te houden of te vernietigen. Dezelfde beveiligingsmaatregelen zullen moeten worden genomen, of men nu 2 of 20 onderzeeboten ontmoet. Dit was zo in het verleden en zo zal het ook in de toekomst zijn.

Hoewel het er in de afgelopen oorlog op leek, dat de geallieerde onderzeebootbestrijdingsmiddelen de meerdere waren van de Duitse onderzeeboten, zouden onderzeeboten, uitgerust met een „snuiver”-installatie die het mogelijk maakt onder water varende de dieselmotoren te gebruiken en met een hoge onderwatervaart, het de geallieerden nog zeer zwaar hebben kunnen maken. Gelukkig echter waren deze boten niet op tijd gereed. Om nog effectief in grote getale op te treden.

De ontwikkeling der onderzeeboten staat echter niet stil en in een toekomstig conflict zullen zij niet méér boven water behoeven te komen en voor langere perioden een hoge vaart onder water kunnen lopen.

En dit zal de bestrijding zeer moeilijk maken. De rol van de onderzeeboot is zeker niet uitgespeeld en de onderzeeboot blijft een oorlogsschip van primaire waarde, vooral nu nieuwe oorlogswapens als atoombom, raket en geleide projectielen hun intrede hebben gedaan.

H. A. W. Goossens MWO., DSO.
luitenant ter zee der 1ste klasse.



Hr. Ms. onderzeeboot „Zwaardvis”.

Met Hr. Ms. „Van Kinsbergen” in Oslo

Op Woensdag 25 Mei om 11.30 uur, meerde Hr. Ms. kanonneerboot „Van Kinsbergen”, thans vormingsschip voor adelborsten, in de haven van Oslo, op korte afstand van het nieuwe raadhuis, in het centrum van de stad.

De Hollandse blauwkragen en roodkragen, zoals de kranten ons weldra zouden noemen, waren in Oslo aangekomen, voor een onofficieel bezoek. Het eerste na de oorlog, door een periode van 10 jaar van het vorige bezoek gescheiden.

Indien Hr. Ms. „Van Kinsbergen” voor deze lange afwezigheid iets had goed te maken, dan zijn schip en bemanning daarin zeker geslaagd. De vele punten van overeenstemming tussen Noor en Nederlander en de lange Oslose dagen — feitelijk slechts door een korte schemering gescheiden — zijn hierbij van grote invloed geweest. Vóór alles echter moet worden gewezen op hetgeen de Nederlandse gezant en de Nederlandse Club te Oslo hebben gedaan, om het bezoek voor te bereiden en doen slagen. Zij hadden een uitvoerig en gevarieerd programma opgesteld en bij de uitvoering daarvan werden zij op royale wijze geholpen door hun Noorse vrienden, die al spoedig ook de onze werden.

De belangstelling van het publiek was groot en hartelijk. Dit begon reeds op Woensdagmiddag, toen een muziekkorps van 26 a.s. studenten de kade op kwam en met vliegende vaandels en slaande trom rechtstreeks over de valreep ging, om op de bak een concert weg te geven dat aan geestdrift goedmaakte wat het aan muzikaliteit tekort kwam. Er moest hierop natuurlijk iets aan de droge kelen worden gedaan. Uit dit eerste contact zijn vele banden gegroeid, die het schip onzichtbaar, doch daarom niet minder hecht, met de wal verbonden.

De commandant bracht zijn officiële bezoeken aan de wal. Daarop volgde Woensdagavond een waterpolo wedstrijd. Indien geluidsvolume ook maar iets zou hebben kunnen bijdragen tot het winnen van een wedstrijd, dan zouden de Noren zeker verpletterend zijn geslagen, hoewel zij zich met hun „Heija, heija, heija” duchtig weerden tegen ons „H.O.L.L.A.N.D., Holland spreekt een woordje mee”. We gingen er in met 11—1. Onverbeterlijke optimisten hadden zich daarop in het hoofd gezet, bij de voetbalmatch op Zaterdag revanche te nemen. Het was een ijdele hoop. We verloren met 6—1. Dat de Noren 2 goals maakten over de losse band, n.l. via uitstekende lichaamsdelen van onze eigen spelers, was een schrale troost.

Donderdag, Hemelvaartsdag, was een rustige dag, die enigszins het effect had van een stilte voor de storm. De Neder-

landse gezant bracht zijn officiële tegenbezoek aan de commandant. De bemanning bezocht, onder leiding van lieftallige gidsen, het openluchtmuseum op het schiereiland Bigdøy, waar o.a. Viking-schepen en de „Fram”, ’t poolschip van Nansen, waren te zien. Van 16.00 u tot 18.00 u was de „Van Kinsbergen” opengesteld voor de Nederlandse kolonie te Oslo.

Vrijdag volgde een prachtige wandeltocht, onder leiding van de gezant, landinwaarts, waaraan een groot deel van de bemanning deel nam. Het Noorse landschap is prachtig en zou het best kunnen worden vergeleken met een groot park. Het verrassende was, dat we hier weer midden in de lente zaten, die in Noorwegen een maand later begint dan in Nederland, zodat we dit jaargetijde eigenlijk 2 keer hebben beleefd in één jaar.

De overige autoriteiten van de wal brachten in de loop van deze dag hun tegenbezoeken aan de commandant en hierop volgde ’s avonds voor de officieren en adelborsten een diner met bal na in het Dronningen restaurant, hetwelk tevens het clubhuis is van de Jachtclub. Het was een bijzonder prettig feest, waarvoor de Nederlandse gezant en Mevr. Luden, benevens de Nederlandse Club, alle eer toekomt. Prinses Astrid, dochter van de Noorse kroonprins, had de wens te kennen gegeven met de Nederlanders en speciaal met de adelborsten, kennis te maken, en zij woonde het feest geheel informeel bij. Als aandenken werd haar door de commandant een muts lint van onze Koninklijke Marine aangeboden, wat door haar bijzonder op prijs werd gesteld.

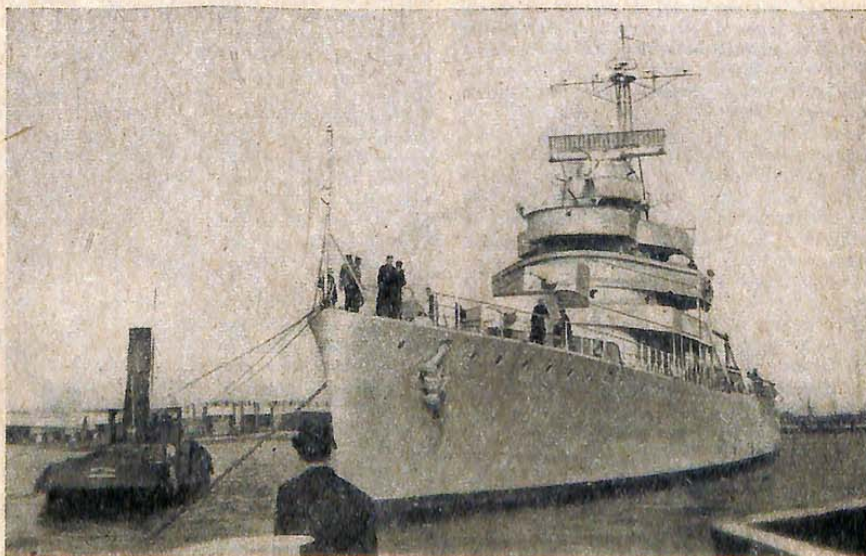
Het was op deze breedtegraad natuurlijk reeds weer daglicht, toen de feestgangers naar huis gingen.

De bemanning gaf op dezelfde avond een feestje aan boord voor de reeds verworven vrienden van de wal. De Zaterdag en Zondag werden gebruikt voor individuele excursies en voor bezoeken aan Nederlandse en Noorse gezinnen te Oslo, terwijl Zondagavond de instuif aan boord plaats vond, waar een groot aantal gasten zich ongetwijfeld kostelijk zal hebben geamuseerd.

Maandag 30 Mei om 10 uur was het „los voor en achter”, met een groot aantal afduwers en afduwsters op de kade. Er heerste die gehele dag een opvallende rust aan boord. Gewoonlijk wordt er op de schepen nogal gezongen, gefloten en luid „geschertst”, doch dat was er op deze dag niet bij. Een voorzichtige verklaring lijkt mij, dat de opvarenden nog erg onder de indruk waren van Oslo. Natuurlijk was door dit bezoek de woordenschat van de marineman weer rijker geworden. Tot de aanwinsten behoort ongetwijfeld het woord „skal” (proost!), doch de betekenis van „tröt” was de heren ook niet onbekend.

Al met al mag worden gezegd, dat dit bezoek er in belangrijke mate toe heeft bijgedragen de banden tussen de Noorse en Nederlandse marines en tussen het Noorse en Nederlandse volk nauwer aan te halen. Wij mogen er op vertrouwen, dat deze banden in sterkte en aantal zullen toenemen, want het gaat hier om 2 volken, die in karakter en omstandigheden veel gemeen hebben.

H. J. Noppen,
ltz. (SD) I KMR.



Hr. Ms. kanonneerboot „Van Kinsbergen”



Geitekaas en Raketvliegtuig

Daar ist-ie weer! Ik kom 's effe bij je op-
lopen maat. Baik toch seker?
„Tuurlijk Peukevreugd, ga zitten jongen,
make yourself at home”.
Spreek je m.....rs taal man, ik versta geen
Frans.

„'n Stroottje Peukevreugd?”

Graag mas. Je rookt goeie seg, benne seker
Amerikaanse Eskorts, d'r sit zo'n mooi silver-
pepiertje om. Ja sobat, ik docht bij me eige,
la'n ik maar 's in de tangsi gaan kijke, mis-
schien ist-ie wel thuis. Most toch in de stad
wese vanmiddag voor 'n tillegrammetje aan
me tante Ali en ome Kobus in Zaltbommel.



.....tante Ali en Ome Kobus uit Zaltbommel.

Ze sitte morrege 40 jaar met ze tweetjes in d'r
lui huwelijksbootje. Ik ben d'r nog 's wese
losjere in de moffetijd. Ome Kobus hep 'n
huissie met 2 geite, 'n kudde kippe en 'n
rooie kat. Me tante Ali is niet zo heel erg
kepot van katte. Laast schreef ze nog as dat
ze toch zo'n mooi jasje voor Minette gebreid
hep voor de kouwe dage.

Seker 'n noe loek jassie hē tante, heb ik
d'r teruggeschreft.

„k Ben anders niet zo erg met me verdere
familie, maar tante Ali ken 'n potje bij me
breke. „Peukevreugd, zeit ze vlak voor ik naar
de Oost most, daar leit 'n pakkie voor je,
voor onderweg. Mot je op de boot maar 's
opemake. „Nou man, 'k was niet zo akelig
nieuwsgierig, wat d'r in zou sitte. Benne
netuurlijk sigarette of sjek, zo docht ik bij
me eige.

„Dat is nou 'n pakkie van ons, vanwege 't
thuisfront, me wille niet achterblijfe”, zei me
ome Kobus.

Ik vond het behoorlijk simpetiek en in de
bus wou 'k wel 's kijke, of ze d'r lichte of
sware sjek ingedaan had. Lane me d'r nou
kedetjes in sitte, met geitekaas en witte suiker
en onder in 't pakkie 'n doosje met aspe-
rientjes. „Voor de seesiekte”, had tante Ali
op 'n pepiertje geschreft, „Doortje van ons
naast is d'r ook zo beroerd van gewees, toen
ze met d'r Bil naar Canada ging vare.”

„Ja Peukevreugd”, schreef me ome Kobus
laast nog. „Ali en ik segge maar zo, me lefe

mee met de jonges op de see. Me hebbe 'n
swak plekkie in ons hart voor de marine. As
't begint te onwere sit Ali op d'r stoel te
draaie en zeit: Ach Kobus, die arme Peuke-
vreugd op die grote see, in die kleine bootjes,
astie maar niet versuip met dat noodweer en
bij hep geeneus 'n regenjas meegenomen, zeit
z'n moeder.”

„Leve 't thuisfront Peukevreugd, maar.....
we zouden nog 's wat over Loosdrecht
kwekken”.

„Nou je daar over begint makker, ik sit d'r
nog wel 's over te prakisere 's avends in me
kooi. 't Was d'r niet zo akelig medel, maar
toch hebbe me d'r lol gehad. Weet je nog de
eerste avond dat me ginge passasjere. Hadde
me ons eige mooi opgedoft, schoene gepoetst
als spiegels, jekker afgeborsteld dat de hare
in de rondte floge en pet op de wenkbrouwe.

„As je nou de tamboer hoort blase, had de
korporaal ons ingelicht, dan loop je naar de
valreep, daar is 't aantreje voor sloep naar de
wal.”

Nou, daar ginge me naar de poort — valreep
mot je segge zeie de ouwe jonges. Stond d'r
'n bootsman met 'n Hilversnorretje — ik zien
'm nog voor me — vroege me: Is d'r nog
plaats in 't sloepie bootsman en kenne me tot
Hilversum meevare, of gaat-ie nog verder?

„Je bent zeker pas
hier maatje”, bromde
die onder ze snor — 't
was net me ome Gerrit,
die smeris is — „als
de heren naar Hilver-
sum willen, moeten ze
maar lopen, over de
hei”.

Me schrokke d'r van,
dochte me effe fijn
met 'n sloepie naar Hil-
versum te kenne vare,
maar dat was d'r niet
bij. Me zand Hein, die
bij de zandhazen is,
was nog wel zo sjaloers
op mijn, dat ik bij de
marine ben.

Afijn wij maar lope
over de hei. Stonden
d'r nog zo'n paar van
die snotape te schreeu-
we: Hē soetwaterma-
trose, is je schepie
gesonke?

Zeie me de volgende
dag tegen de baks-
meester: „We mosten
gisteravond lope met de
sloep naar de wal.”

„Dat ken uitkomen,
zei de korporaal, dat

segge me altijd in de marine, al sitte me
midden op de hei, dat benne vakterme. Je zult
wel 's meer opkijke. Vanmiddag gane me naar
't opleidingsschip, dan ken je alvast wat lere
om seeman te worde.

Wij 's middags met de hele bak naar 't
schip (vlak bij de siekeboeg). Me hoefden niet
bang te zijn, dat de schuit zou afdrife, want
ze hadden 'm in 't zand gebouwd, van beton,
en dan sat-ie nog met 4 touwe vast aan de
paaltjes.

„Dat noeme me nou de trosse, die tampsie,
zei de baksmeester en die paaltjes benne de
holders, daar legge se de schepe mee aan de
kaai vast.”

Vroeg die siekeverpleger met se droge ge-
sicht: „moeten ze dan naar 't schip terugzwem-
men als ze de trossen losgegooid hebben,
korporaal?”

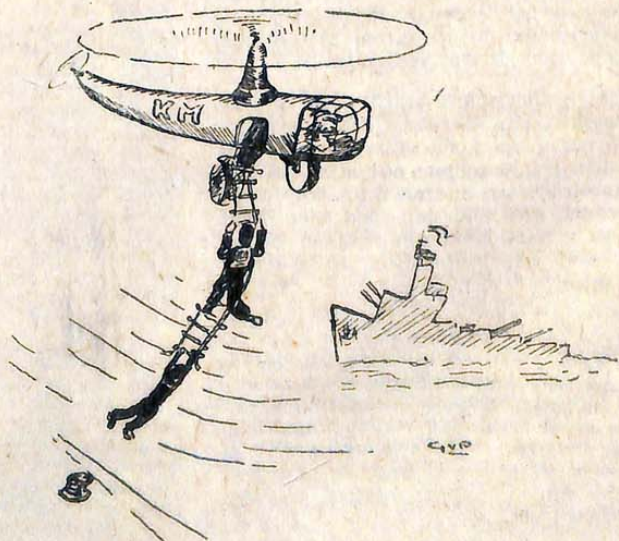
Begint me die korporaal te lache, ik docht
dat-ie zou barsten. Je ben 'n kemiek knapie,
zeit-ie, die bak mot je naar Kiekeboe sture.
Maar ik sel 't je effe haarfijn uitdijje: as 't
schip nou gaat vare, dan stuurt de kommedant
'n paar matrose naar de kaai en die gooie de
trosse los. Dan komt d'r zo'n vliegtuigje, met
de prepeller van bove en dat ding brengt die
knapie weer terug naar 't schip.

Daar kijk je van op hē maatje, ken je met
je burgervrstand netuurlijk niet bij. Sel je 's
sien jongelui, as me 'n poosie verder zijn, dan
kenne jullie effe met permissie as je midden
op de see sit. Dan hebbe me allemaal raket-
vliegtuigjes aan boord en dan schrijf je op je
permissiebriefie as dat je voor familie-
besoek naar de Haarlemmerstraat mot, of naar
Lutjebroek. Kom je Zaterdags bij de onder-
ofsier van de wacht, staat die te schreeuwe:
aantreden op 3 gelede, reks richten..... sta
niet te ronken in 't gelid. As-ie dan report
hep uitgebracht bij de ofsier van de wacht,
gaat de leerling de raketste ansteke. Permissie-
gangers..... ingerukt mars en daar vliege me
heen, 10 minuten later sitte me bij moeder
de vrouw. Zal niet zo heel erg gesellig worde,
mot je 's kijke wat ze dan stane te dringe om
bij te tekene.

„Ja die baksmeester was aardig bij de tijd
Peukevreugd, maar voorlopig ben ik amper
te laat voor 't schaften.”

Nou sobat, dan gaan ik ook maar aan m'n
stutte trekke, kom nog wel 's kijke.....

André Koster.



.....dan komt d'r zo 'n vliegtuigje met de prepeller van bove
en dat ding brengt die knapie weer terug naar het schip.

Verrassing op „Midway"

Wanneer je op de kaart kijkt van de Stille Oceaan, dan ligt daar ook ergens „Midway", heel klein, gevormd uit een atol en bestaande uit de beide eilanden „Sand Island" en „Easter Island". In de Zeemansgids staat het beschreven als een eiland van helder wit zand, zoals de naam „Sand Island" reeds doet vermoeden, met een paar dorre bomen, het geheel omgeven door een ring van koraalriffen. Het enige wat we verder nog wisten, was, dat het een Amerikaanse marinebasis was.

In de ochtend van 9 Mei naderden we gestadig het doel van dit traject Guam-Midway, doch niet met hooggespannen verwachtingen. Van tevoren hadden we reeds geseind, dat we 's middags te 13.00 uur zouden aankomen en daar onze „Tjerk Hiddes" flink haar best gedaan had op de golven van de Stille Oceaan, waren we iets te vroeg en werd de resterende tijd benut, om een alarmoefening te houden.

Tenslotte kwam tegen half 1 Midway pas goed in zicht en inderdaad was de beschrijving in de Zeemansgids er niet ver naast. Reeds van verre blonken de witte barakken en de bekende „quonset huts" ons tegen. Het waren er heel wat. Voor de ingang van de atol werd gestopt om de loods, die niet lang op zich liet wachten, aan boord te nemen. Prompt om 1 uur lag de „Hiddes" gemeerd aan de solide steiger van Sand Island. Er duidde nog steeds niets op de dingen, die zouden komen.....

Hoe anders was het een uur later. De longroom zat vol Amerikaanse officieren en het ijs was al lang gebroken. Het Hollandse bier en de jenever vielen er goed in bij de Yanks en het waren allen heel vlotte en geschikte kerels. Het bleek, dat ze helemaal op ons gerekend hadden. Doch wij niet op hen, omdat ons plan was, reeds dezelfde middag, direct na het ontleiden, weer te vertrekken. Iedereen verkeerde in spanning: wat zou de „Ouwe" doen? En ziet ons vertrouwen werd beloond met de order Vertrek om 6 uur de volgende morgen.

Tegenover de Amerikanen waren we dit wel enigszins verplicht voor de grote inspanning, die zij zich getroost hadden om het ons zo aangenaam mogelijk te maken. Er kwam iemand aanzetten met een stapel stencil-papier, waarop een verhaal onder het opschrift „Proposed schedule of activities for visiting Dutch destroyer". Wel, meer behoeften we niet te weten; we waren in veilige haven en aan ontspanning zou het ons niet ontbreken, want er was aan alles gedacht.

Sight seeing

Allereerst was er gelegenheid om per bus het hele eiland te bekijken. De belangrijkste en merkwaardigste bezienswaardigheid was wel de „Gooney Bird" een volgens zeggen, alleen op dit eiland voorkomende, zeer bijzondere soort vogel, waarmee het eiland overbevolkt is. Zo te zien leek het een kruising tussen een grote zeemeeuw en een albatros, fors gebouwd en fantastisch goede zweefvliegers. Dagenlang vloegen ze achter ons schip, bijna zonder een vleugelslag te maken. Komisch bij deze vogels zijn hun „love dances", populair gezegd „their making love", die ze tegenover elkaar uitvoeren. Eerst wrijven ze hun snavel onder de vleugel en daarna gaan hals en kop zoveel mogelijk de lucht in, snavels tegen- en in elkaar. Zo geven ze dan een nummertje dansen weg. Het meest merkwaardige is echter, dat deze vogels een startbaan nodig hebben om op te stijgen. Ze lopen eerst een meter of 10 in volle galop en verheffen zich dan statig, als 'n Constellation, in de lucht, waarbij ze langzaam hun landingsgestel intrekken.

De bezichtiging van het eiland was niet de enige mogelijkheid tot ontspanning, die voor ons open stond. We zouden het eiland geen eer hebben aangedaan, wanneer we niet van de mooie, witte stranden gebruik hadden gemaakt om te zwemmen. Ook aan de sportbeoefening was gedacht, maar helaas stroomden de Amerikaanse en Nederlandse sporten niet geheel met elkaar. Wij kenden hun „soft ball" niet en zij speelden ons voetbal niet,

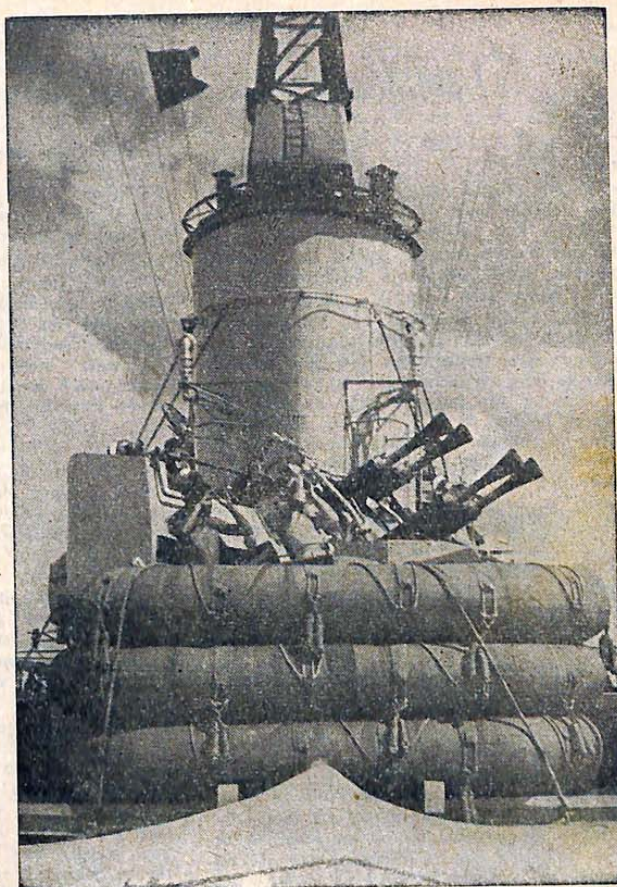
zodat alleen op tennisgebied werd gesport.

Inmiddels was het 6 uur geworden. De officieren gingen snel naar boord terug, doken daar in hun jas toetoept en stonden een half uur later netjes opgeprikt te wachten, om de Amerikaanse officieren met hun echtgenoten te ontvangen.

Het werd een zeer geslaagde avond. De stemming kon niet beter geweest zijn, het was alsof we elkaar al jaren kenden. Na een uur ging de hele party naar de officiers-club, die op smaakvolle, gezellige en kleurrijke wijze was ingericht. Hier werden we royaal onthaald op drank en..... rijsttafel! Wij, die rechtstreeks uit Indonesië kwamen en al 2 jaar lang rijst gegeten hadden, werden getraceerd op rijsttafel! In ieder geval wisten we zo langzamerhand welke eisen aan een rijsttafel gesteld worden. We moesten erkennen dat deze, geserveerd „à la Midway" prima was, hoewel met andere bijgerechten dan we gewend waren. Als „toetje" kregen we een voortreffelijke „apple-ple" met (oh, wonderlijk Amerika)..... kaas. De appeltaart smaakte overheerlijk; de kaas hebben we maar laten liggen.

De commandant deed zijn functie eer aan en liet zijn welluidende stem horen in vele liedjes, waarbij hij zichzelf aan de piano begeleidde. Hij werd met een applaus beloond en bij de bekende liedjes zong iedereen enthousiast mee.

De onderofficieren kregen ook ruimschoots hun deel en werden gastvrij ontvangen in de CPO's-club, terwijl ook de „Gouden Bal" aan boord niet over gebrek aan belangstelling had te klagen.



.....de resterende tijd werd benut om een alarmoefening te houden.

Ook de manschappen ontbrak 't aan niets. De deuren van de EM-club stonden speciaal voor deze gelegenheid wagenwijd open, evenals die van de bioscoop. Het contact met de Amerikaanse collega's was snel opgenomen en er heerste overall een ongedwongen stemming. En dit contact werd later op de avond voortgezet in de gastvrije woonhuizen, temidden van de families.

Tenslotte ging iedereen vermoeid, maar hoogst voldaan „plat".

De volgende morgen was het met ochtendgloren „overal" en dat viel heus niet mee. Maar toen we om 6 uur loskwamen van de steiger en Sand Island zich toonde met de warme, heldere gloed van de opkomende zon, toen was het pas echt „overal". Iedereen werd klaar wakker en besefte, welk een hartelijke en door ons dan ook zeer gewaardeerde gastvrijheid door de officieren, onderofficieren en manschappen van de Amerikaanse Navy en Mariniers ten toon was gespreid. Wij zullen dan ook niet nalaten om deze gastvrijheid, waar wij ook komen, te prijzen.

Dit goede voorbeeld heeft eens temeer doen uitkomen, dat, al mocht een natie op politiek gebied ons land becritiseren, haar volk, deze politiek ten spijt, de vriendschapsband van mens tegenover mens zal blijven vasthouden en versterken.

Dit heeft ons dat kleine stipje op de kaart van de Stille Oceaan. „Midway Islands", geleerd en we hopen nog eens „revanche" te kunnen nemen op het hartelijke onthaal, dat wij hier vonden.

G. W. Bakker ltz. II KMR.

Verlofcentrum „De Vuurvlieg”.

„Me gane”.

Ergens tussen Bodjonegoro en Babat rolt een convooi over de weg. Een convooi van G.M.C.'s met hoopjes mariniers, gezeten op de met balken beladen trucks. Het Pioniers-peleton of de Amphibie Technische Dienst, die bruggen gaan slaan?

Nee, 't zijn mariniers van de infanterie-bataljons en het artillerie-bataljon, die Soerabaja-waarts trekken om daar hun paar dagen zo lang verwacht verlof te gaan genieten.

Vanwaar die balken? Och, de heren pelopors hebben 't weer 's nodig gevonden 'n brug te ruimen. Gelukkig hebben ze 'm niet opgeblazen. De ijzeren binten zijn nog in orde. En om nu je verlof te laten schieten voor 'n brug waarvan de balken zijn gerampokt? Neen! En daarom hebben ze, voor ze wegingen, even 'n lading dekbalken van station Bodjonegoro gehaald, om die brug dan meteen maar even te fiksken, wat bij het genoemde obstakel dan ook even gauw gedaan wordt. Vele handen maken licht werk; binnen een ½ uur is de brug weer zover hersteld, dat alle trucks veilig en wel aan de overkant komen.

Zo gaat 't dan verder op Babat aan. Half elf zijn ze al op 't station en om één uur zal de trein pas vertrekken.

Wachten. Maats opzoeken, die je in lange tijd niet meer hebt gezien, elkaar sterke verhalen vertellen, ijsthee met nu veel suiker drinken, ajam schaften..... tot iedereen begint te hollen, omdat de trein over „10 minuten” zal vertrekken.

Goed, na een ½ uur dan beginnen er overal fluitjes te fluiten, de stationschef steekt z'n bruine hand omhoog, 't boemeltje begint te piepen, te steunen en te stoten en juist als men van plan is 'n handje te helpen duwen, komt er beweging in 't geval.

„Me gane”.

't Gaat langzaam, héél langzaam en iedere wissel schijnt een experiment te zijn, zodat er telkens moet worden gewacht. Maar via Lamongan, waar nog mensen van het 5de bataljon bijkomen en Tjermec, ben je dan toch tegen half vijf „al” in de krokodillenstad. Wat 'n service. Daar staat-ie al afwachting te ronken, die goeie ouwe lintworm, waarin we „vroeger” zo vaak door de bekende

straten van Soerabaja zijn gedenderd. In loopas wordt-ie geattaqueerd en dan met 'n 20-mijls vaartje op naar het Merkusplein. Dat is de kazerne, 't verlofcentrum, waar we 2 dagen zullen verblijven.

Verlof! 2 dagen geen wacht; 2 dagen geen patrouille lopen, 2 dagen geen truckbeveiliging, 2 dagen uitsnurken..... 2 dagen genieten van alles wat er te genieten valt. Maar je kent niet het verleden van je verlofcentrum. Je weet niets van die korte geschiedenis, waarin zich zoveel heeft afgespeeld, voordat je de Vuurvlieg binnenstapte.

Hier werd gewerkt.

't Was op de 24ste Maart, toen de Bn-4 Depôt Troepen, de kapitein der marns. Willems de opdracht kreeg: „Maak van de Vuurvlieg een verlofcentrum, dat per 1 April gereed moet zijn”.

Proost!

'n Tangsi, uitgeleefd door verschillende onderdelen en in de laatste 2 jaar totaal verwaarloosd; maak daar in 'n week tijd maar even 'n verlofcentrum van.

Maar er werd niet bij de pakken neergezeten.

't Was de constructie-afdeling, 't technische peleton van de centrale werkplaats, die onder leiding van de luitenant Bangma aan het werk sloeg. Met medewerking van de majoor de Hond, die 'n overvloed van materiaal leverde, werd er geverfd, gewit, gepleisterd, een aantal tenten opgezet en muren gebouwd, zodat 'n ieder, die er dagelijks langs kwam, „met z'n oren stond te klepperen”.

Maar er kwam nog meer bij kijken.

De Amphibie Technische Dienst Oosten onder commando van de ltz. der eerste klasse J. J. van Groningen verleende hulp en ook de gemeente gaf haar medewerking. Het werd een keurig verlofcentrum!

Er zijn, om te beginnen, de praktisch ingerichte en fris gewitte slaapzalen en — omdat er zalen te kort zijn — tenten, waarin de kooien genummerd en wel staan te wachten.

Dan is er de wapenkamer, waar alle wapens worden ingenomen om, als alles weer naar voren gaat, schoongemaakt, geolied en opgepoetst teruggegeven te worden.

't Magazijn met matrassen en hagelwitte overtrekken — een genot man als je gewend bent altijd op de bezwete deken van je veldbed te snurken. En bij dit alles te rekenen, dat zo'n 300 man in een ½ uur klaar zijn met wapens inleveren en bedden ophalen, hetgeen toch wel 'n bewijs is, dat alles hier prima is georganiseerd.

De keuken. Ja, die keuken van het verlofcentrum, da's iets apart. Nee, niet de kombuis zelf natuurlijk, die is als iedere andere. Maar de pot, die daar door een keurkorps koks wordt klaargemaakt, daar valt niets van te zeggen, want die is af!

Rest ons nog te noemen de cantine met z'n gezellige bar, zijn aardige wandschilderingen en zowaar zelfs 'n terrasje buiten, waar je voor 'n zacht prijsje 'n „pikketanese” kan genieten.

Ook de officieren zijn niet vergeten. Aan de overkant van de Vuurvlieg ligt een prachtig hoekhuis, waar sergt. Basjes de scepter zwaait. Ook dat is keurig opgeknapt. Een gezellige zit- en eetsalon en netjes ingerichte slaapgelegenheden verschaffen de officieren, die het buiten heus niet gemakkelijk hebben, 'n paar dagen welverdiende rust.

600 man per week.

Zo is 't verlofcentrum.

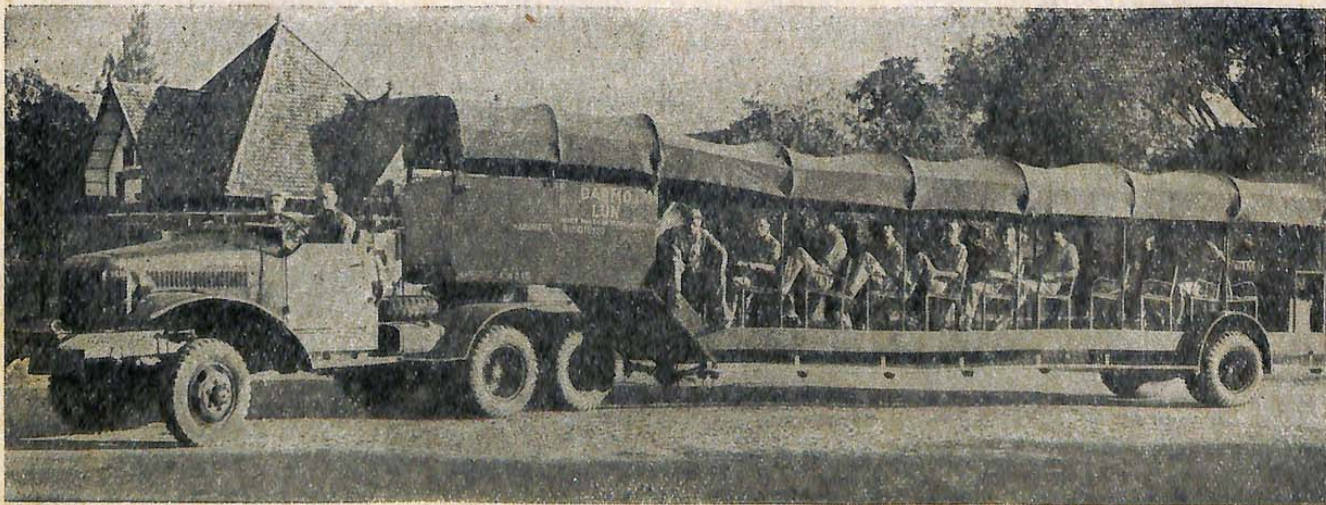
Nog niet helemaal klaar is 't; dagelijks nog zijn de gemeentewerklui aan het werk, om de omgeving van de Vuurvlieg te verfraaien.

Aardige plantsoenen worden aangelegd, afgezet met witte paaltjes, zowel rond de kazerne als op het terrein er achter; de inloop — nu nog van sintels — wordt verhard en geasphalteerd. Juist dezer dagen is men zover gekomen dat alles, zowel binnen als buiten, up-to-date is.

'n Verlofcentrum, dat iedere week zo'n 600 man kan bergen en dat draait onder leiding van de luitenant Ferrier en z'n chef d'équipage, de sergt. maj. der marns. Seegers, die steeds hun uiterste best doen om aan alle wensen en verlangens van de verlofgangers zoveel mogelijk tegemoet te komen en tot wie iedere marinier, die tips of klachten heeft, zich gerust zal kunnen wenden.

De Vuurvlieg, waaraan kosten noch moeite zijn gespaard en waarvan iedere marinier kan zeggen: „Da's zó gefikst daar! Was de maand maar vast om, dan gaan we weer 2 dagen naar de stad.....”

A. Nijman,
Mariniers-correspondent.



Die goeie oude „lintworm”, waarin we vroeger zo vaak door de bekende straten van Soerabaja zijn gedenderd.

Wapenbroeders

*de wagens in Soerabaja
van mariniers*

Marine-societeit „Modderlust”

90 jaar

31

Een bamboe-gebouwtje met atappen dak verrees in het jaar 1859 aan de Oostzijde van het bassin aan de Oedjoeng. Het was met regenweer van de weg af slechts te bereiken met behulp van op onderlinge afstand gelegen grote stenen.

De stoelen voor deze „keet” stonden met hun 4 poten op even zoveel lege Seltzerwater-flesjes, om een duikeling in het moeras te voorkomen.

Kastelein Ardjo schonk met virtuoze hand een bittertje, wat ijswater, een glas Rijnwijn en voor de liefhebber een cognac-groec, terwijl de 25 bezoekers, waarop hoogstens gerekend kon worden, de tijd verdedden met een spelletje Russisch biljart, doch hoofdzakelijk met conversatie.

Dit primitieve bouwwerk, dat nu 90 jaar geleden gezet werd midden in het beruchte Oedjoeng-moeras, tussen nipa-palmen, rizophoren en modder, modder en nog eens modder, was het eerste „eigen gebouw” van de Marine-Societeit „Modderlust”. Het beruchte Oedjoeng-moeras, waarvan Bas Veth in zijn merkwaardig boek zei, dat het dubbel en dwars doemwaardig was en te vergelijken met een Schavots-allee, is verdwenen. Van de nipa-palmen en de rizophoren is evenmin veel meer te bespeuren, terwijl het met de modder, in vergelijking met weleer, thans wel los loopt. De Marine-Societeit „Modderlust” bestaat echter nog steeds.

Het eerste soos-gebouw werd er niet alleen neergezet om een schuilplaats te hebben in de regentijd, doch voornamelijk, omdat men niet wilde dichtvaren op de jenever-voorraden van de in de debarkementsgebouwen gehuisveste officieren.

Het is echter begrijpelijk, dat de bloeiende societeit expansie zoekt. Bovendien werd men er opgegeten door ratten en ander ongedierte, om van de muskieten maar niet te spreken. 6 jaar na de oprichting van de bamboe-hut verhuisde men dan ook naar een wat gerieflijker onderkomen. Dit lokaal, dat weleer gebruikt werd door de opziener van de Waterstaat, was echter met zijn constructie van hout en bamboe slechts als tijdelijke verblijfplaats bedoeld.

Een echt stenen gebouw, dat was de vurige wens van bestuur en leden. Op 1 Mei 1867 werd dit eerste stenen gebouw, dat dus de derde behuizing van „Modderlust” was, geopend. 65 jaar heeft dit gebouw, dat thans gebruikt wordt als gereedschapmakerij door het Marine

Etablissement, dienst gedaan als societeitsgebouw van „Modderlust”. Het waren jaren van ups en downs. Na grote voorspoed kwam er soms diep verval, zoals in 1875, toen het biljart aan de societeit „Concordia” moest worden overgedaan. De aantekening hierover vermeldt: „Bitter geldgebrek”. Een loterij bracht de financiën toen weer wat in evenwicht.

Het Marine Etablissement zorgde echter voor donkere wolken: het goolde zowel letterlijk als figuurlijk roet in het eten, door een bergplaats in de naaste omgeving van de societeit in 1889 te gaan inrichten als smederij. Bovendien kwam er een gieterij, koperslagerij en een ketelmakerij.

Toen was 't gebeurd met de rust langs 't zeestrand. Wolken roet verduisterden de lucht en niet minder brachten de stoomhamers de soos-bezoekers tot wanhoop. Het ging van kwaad tot erger. Steeds meer werd er om „Modderlust” heengebouwd en de geuren waren niet meer die van zilt water en modder, doch van stoom, benzine, warongs, toko's en keukens. Zo kon het niet langer, maar het zou toch nog tot 24 October 1931 duren, voordat de eerste van de 54 palen in de grond werd

geheid, op de plaats, waar het huidige „Modderlust” is gevestigd.

Het gebouw werd ontworpen door ir. A. Muller en op 13 Augustus 1932 door de toenmalige vlootvoogd, schout bij nacht Osten, geopend. In zijn toespraak bracht schout bij nacht Osten het feit, naar voren, dat de Marine Societeit niet slechts is een plaats van gezelligheid voor officieren, doch dat het ook een gelegenheid behoort te zijn voor 'n waardige ontvangst van zee-officieren van vreemde mogendheden. Nadat de Jappen en Engelsen, welke laatsten er hun „Naval Command” hadden, verdwenen waren, stond de vereniging voor grote problemen. De toestand van het gebouw was er namelijk niet beter op geworden. De moeilijkheden werden echter overwonnen en „Modderlust” wederom in oude glorie hersteld, zij het dan met toe-



Op de „bunker der vrijgezellen” had men het oude „Modderlust” van 1859 wederom opgericht.

voeging van een opbouw, waaraan de zonen van Nippon debet zijn en die de architectonische schoonheid van het geheel niet heeft verhoogd. Op het ogenblik is de Marine-Societeit een bloeiende vereniging, die onder praesidium van de Kltz. (A) J. P. Scheepmaker, met haar 1000 gewone en buitengewone leden, een belangrijke plaats inneemt in het uitgaansleven van de Krokodillenstad.

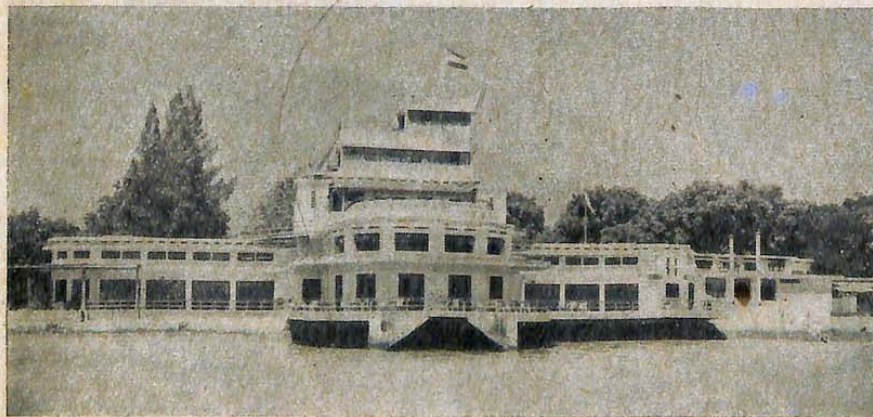
Zaterdag, 18 Juni j.l., is het 90-jarig bestaan herdacht, met een receptie, die gevolgd werd door een geslaagde feestavond. Geheel Soerabaja was vertegenwoordigd.

De volgende ochtend hadden de kinderen het op „Modderlust” voor het zeggen: toeters, bonte mutsen, ijs, taartjes en vooral de poppenkast werden hogelijk op prijs gesteld door de jeugdige schare, die bovendien veel belangstelling had voor de demonstrerende amphibische tractoren.

Van bamboe-huisje tot het tegenwoordige waardige societeitsgebouw aan het einde van de Kali Mas: een tijdvak van 90 jaren, waarin geschiedenis werd geschreven. De Marine-Societeit „Modderlust”, het gemeenschappelijk bezit van alle marine-officieren, is door de jaren gebleven. Er heerst een opgewekt verenigingsleven. Moge dit nog vele, vele jaren zo blijven.....

D. Steenmeijer.

Wapenbroeders



„Modderlust”, zoals het er tegenwoordig uitziet.



De Britse onderzeeboten H.M. „Aeneas”, H.M. „Andrew” (beiden van de „A”-class) en H.M. „Trespasser” van de „T”-class zullen van 9 tot 14 Juli een niet officieel

de gevechten op de Rotterdamse Maasbrug in de Meidagen van 1940 werd kapitein W. Schuiling benoemd tot ridder der Militaire Willemsorde 4e klasse.



Op Donderdag 2 Juni j.l. werden in het Marine Opleidingskamp te Hilversum een aantal marine-officieren beëdigd door de commandant van het kamp, de kapitein ter zee S. Dobbenga.

Tijdens de inspectie door de kapitein ter zee S. Dobbenga.

bezoek aan Rotterdam brengen.

*

Bij demobilisatie van reserve en dienstplichtig personeel der Koninklijke Marine, dat voor 6 Juni 1944 in werkelijke dienst is opgekomen, zal na 30 Juni a.s. voor de berekening van de extra uitkering van f 10.— voor iedere maand werkelijke dienst, niet meer worden megeteld het aantal maanden dat van die datum af tot het tijdstip van demobilisatie in werkelijke dienst wordt doorgebracht.

Indien reserve- of dienstplichtig personeel der Koninklijke Marine buiten Nederland of de overzeese gebiedsdelen in werkelijke dienst is opgekomen en naar het land van herkomst wenst terug te keren, zal de demobilisatie-uitkering slechts dan in vreemde valuta worden uitbetaald indien demobilisatie voor 1 Januari 1950 plaats heeft.

Belanghebbenden dienen zo spoedig mogelijk een verzoek tot demobilisatie in te dienen.

*

Op Dinsdag 7 Juni j.l. werd te IJmuiden aan boord van Hr. Ms. „Vulkaan” het commando van de mijnenveegdienst door de kapitein-luitenant ter zee G. P. Küller overgedragen aan de kapitein ter zee D. J. Kommer. Bij deze plechtigheid waren aanwezig de flottielje-commandanten van 't vierde en zesde flottielje mijnenvegers en de officieren en bemanning van Hr. Ms. „Vulkaan”.

Op Vrijdag 10 Juni had op het ereveld van de begraafplaats Crooswijk te Rotterdam de herbegravenis plaats van de op 22 December 1944 in Duitse krijgsgevangenschap overleden, kapitein der mariniers W. Schuiling.

Voor zijn dapper en beleidvol optreden bij de gevechten op de Rotterdamse Maasbrug in de Meidagen van 1940 werd kapitein W. Schuiling benoemd tot ridder der Militaire Willemsorde 4e klasse.

Z. K. H. Prins Bernhard heeft Maandagmorgen 13 Juli j.l. in Amsterdam aan boord van Hr. Ms. kanonneerboot „Soemba” een gedenkplaat onthuld, waarop de Koninklijke vermelding bij dagorder staat vermeld, die aan dit schip en aan de „Flores” werd verleend op 10 November 1948. De adjudant van de Prins de luitenant ter zee der 1e klasse P. Steinmetz onthulde op hetzelfde ogenblik de gedenkplaat op de „Flores” die naast de „Soemba” lag.

In een toespraak zei de Prins, dat hier een „klinkend antwoord gegeven wordt

op de argumenten van sommige theoretici, die menen, dat de marine zich slechts zou kunnen bepalen tot een regionale taak”. De Prins noemde de acties van de Koninklijke Marine in oorlogstijd een duidelijk bewijs van deze

Gedurende de periode 12 t/m 18 Juni 1949 zijn door de Koninklijke Marine geen verliezen geleden, tengevolge van vijandelijke acties.

Aanvulling op de verlieslijst over de week van 24 t/m 30 April 1949: vermist Ind. matroos II, D. Pica-souw Stbn. 14204.

niet gebondenheid aan bepaalde gebieden.

„Uit de staat van dienst valt op te maken, dat beide oorlogsbodems op veruiteliggende gebieden acties hebben gevoerd”, aldus de Prins. Dit bewijst weer eens de wereldomvattende taak van de marine in oorlogstijd.

De schepen zijn in actie geweest in Indonesië, in de Indische Oceaan, in de Perzische Golf, zij opereerden aan de kusten van Italië en bombardeerden de stranden van Normandië. „Het doet mij leed”, aldus de Prins, „dat het niet allen gegeven is geweest terug te keren naar het Vaderland”.

Na de onthulling decoreerde de Prins 5 marine-mannen: korporaal vliegtuigmaker J. K. Boldingh, die zich bij het uitvoeren van talrijke oorlogsvluchten in December 1941 en de eerste maanden van 1942 heeft onderscheiden door moedig, beleidvol en bekwaam optreden tegen de vijand in Indonesië, ontving 't Vliegerkruis. Verder werd 't Bronzen Kruis verleend aan kapitein luitenant ter zee (V) L.A.H. Rombeek, wegens moedig optreden als commandant van een watervliegtuig in de Meidagen van 1940, tevens aan de tijdelijke sergeant der mariniers L. Spa, die tijdens de politieke actie in 1947 ondanks zwaar vijandelijk vuur herhaalde malen verbroken verbindingen wist te herstellen en aan korporaals machinist F. G. A. Bentelaar, die zich als opvarende van een onderzeeboot onderscheidde door moedig optreden. Marinier 1e kl. H. J. Cordewener, die onder moeilijke en gevaarvolle omstandigheden behulpzaam was bij het verwijderen van enige ingegraven vliegtuigbommen in de omgeving van Modjokerto werd het Kruis van Verdienste verleend.



Dokter en dominé spannen zich uitzonderlijk in als er boeken en tijdschriften moeten worden uitgedeeld aan boord van één van Harer Majesteits schepen van oorlog.