Nederlandse Strijdkrachten in Indonesië

WAPENBROEDERS

4e Jaargang
21 JULI '49
Nummer 16

IN DIT NUMMER:

120 jaar Grenadiers en Jagers

pag. 6

Zo ras vliedt het henen . . .

NAAST DE STREEP

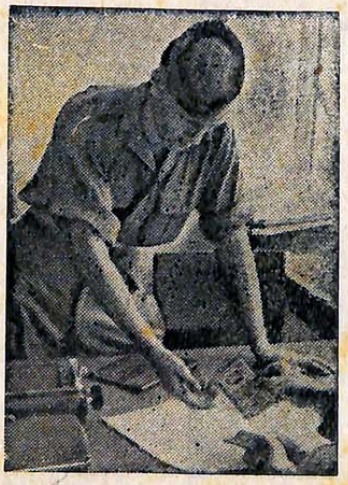
De vraag „Waar blijven mijn centen?" heeft ons allang dwars gezeten. Niet zo maar academisch maar met een brandende persoonlijke belangstelling. We zijn er echte nog niet achter waar ze blijven, maa wij zijn aan het leren. Wij zijn aan het Galluppen geslagen en portemonnaie-onderzoeken aan het plegen. Tijmes is de eerste van een ri controle-objecten. Wij doen dat namelijk erg wetenschappelijk, van soldaat tot nou ja, tot een pietsie hoger, langzaam aan. Volgend slachtoffer is een sergeant. En zo verder Misschien komen wij zelf dan ook op de duur achter waar het lek in onze portefeuille zit.

En nu we het toch over centen hebben ...

De Minister van Oorlog heeft d maximum uitkeringsduur van d demobilisatie-premie (f 10.— voo iedere maand tropendienst) van 30 op 40 maanden gebracht.

Met betrekking tot de uitbetaling van het hogere premie-bedrag aan militairen, die h.t.l. demobiliseren wordt nog overleg gepleegd met de Indonesische Regering.

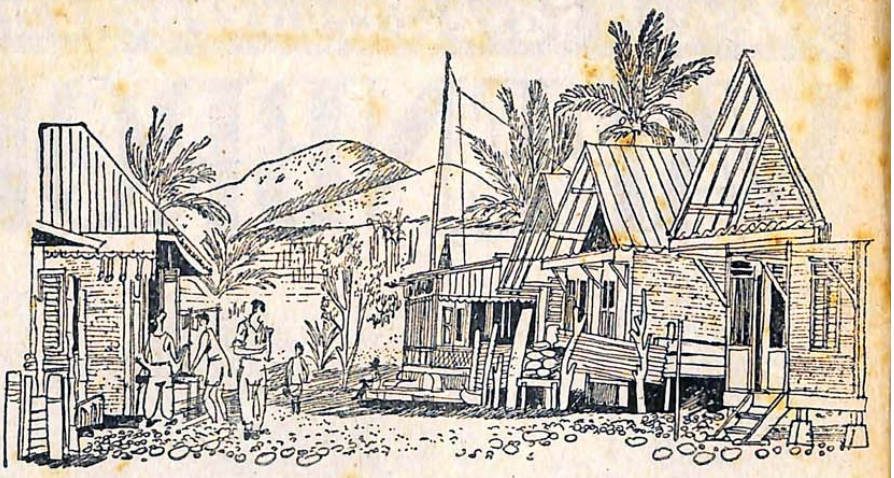
DE VOORPLAAT



Overigens behoeft die voorplaat van deze week helemaal geen toelichting. Wat Tijmes hier zo intens beleeft is een ervaring van ons allen Wij voelen ons dan zo rijk, zij het in de weemoedige wetenschap, dat di het begin is van het einde: van ha bis bulan als in de achterzak een grote, innerlijke leegte heerst. En als je het zo bekijkt is dit boudweg een cosmisch piaatje.

Redactie

Wapenbroeders
Dienst voor Legercontacten
Batavia.



Over politiek gesproken . . . .

„MAN", zei iemand, die ouder en, naar later bleek wijzer was dan wij, „man, je steekt je hoofd in een bijennest.....".

„Je haalt je een polemiek op de hals, waar je niet meer overheen kunt kijken".

Wij, in ongegronde overmoed dachten alleen aan de honing, die in bijennesten als regel te vinden is en negeerden de angels.

Wij spraken in „Wapenbroeders" toch over politiek.

En uit de binnengekomen correspondentie blijkt, dat er onder ons nog al wat verschil van opinie heerste.

Allereerst al verschil van mening, hoe de in „Wapenbroeders" gestelde vraag of vragen opgevat dienden te worden.

Er waren briefschrijvers, die pleidooien gingen houden voor de staatsvorm hunner dromen. Een was er zelfs, die de staatsvorm uit zijn particuliere nachtmerrie ging propageren.

Hij zou zo graag een totalitaire staat hebben, desnoods communisme.

Hij mag hem hebben. Hij mag hem houden ook. Helemaal voor hem alleen. Gratis. Mijn portie krijgt hij ook.

Maar eigenlijk was dat niet de bedoeling.

Want dan zouden wij aan politiek gaan doen, gaan polemiseren en dat nooit.

Wel was de bedoeling te stimuleren, dat men de termen, die zo in politieke gesprekken in het rond plegen te vliegen ook werkelijk en echt zou trachten te begrijpen.

Dat men niet over fascisme gaat babbelen als men een onderhoud met de M.P. gehad heeft, wegens rijden zonder licht of zonder recreatie-pas.....

Of democratische rechten er bij haalt als de markt in shag wat scherp wordt..

Of..... enfin, vul zelf maar in.

Een paar waren er, die onze bedoeling beter begrepen hadden. Maar, die waren nog net wat onvolledig.

Zij hadden het over rechten, die zij aan democratie ontleenden.

Over de plichten van de staat tegenover zijn burgers.

Zij vergaten de plicht van de burger tegenover de staat. En dat is juist zo belangrijk, zeker voor ons, militairen, om te beseffen, dat het de vervulling is van onze burgerplichten, de loyale honderd procents-vervulling, die het mogelijk maakt, dat wij onze rechten kunnen handhaven. Dat wij die plichten dus nooit met een zuur gelaat als een dwang moeten beschouwen, maar als een noodzakelijke voorwaarde voor het verkrijgen en behouden van rechten.

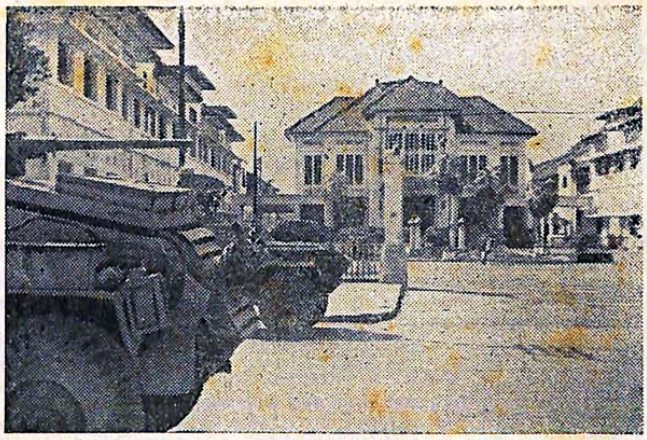
Als wij belasting moeten betalen.....

Als wij ons aan de regels van het spel moeten houden.....

Als wij door de Min. van Oorlog worden uitgenodigd de uniform te komen passen.....

Plichten en rechten, onafscheidelijk geheel

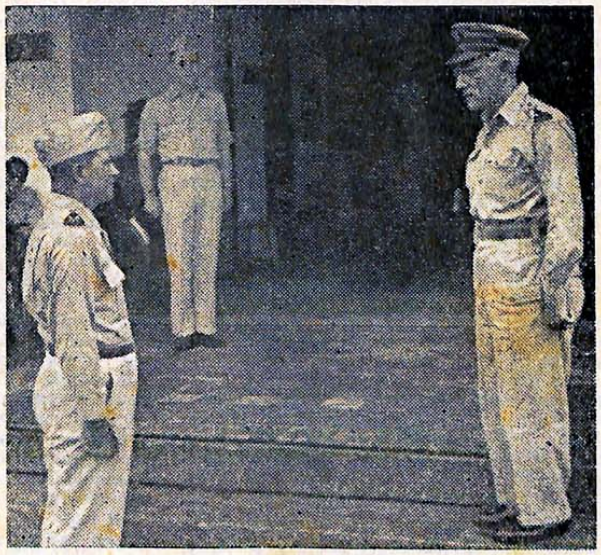
We horen er nog wel van niet?



Nederlandse troepen verlieten Djokja.

Links: Het laatste en langste convooi passeert de „staarnaald", op weg van Djokja naar Magelang. Rechts: De staart van de terugtrekkende troepen voor het Grand Hotel (Hotel Merdeka), waar alleen enkele militaire waarnemers achterbleven.

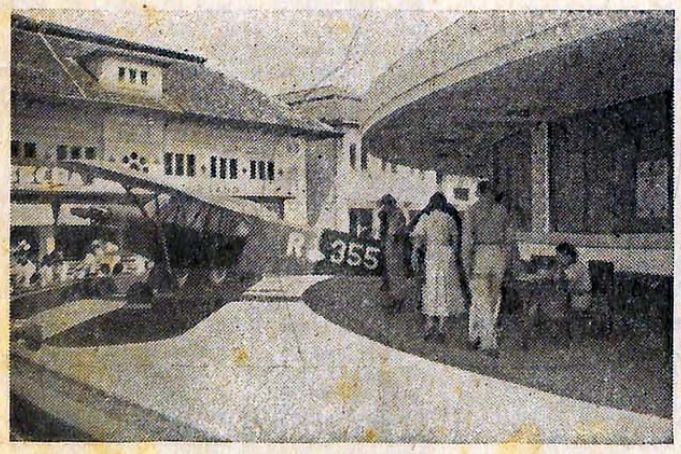
Waargenomen!



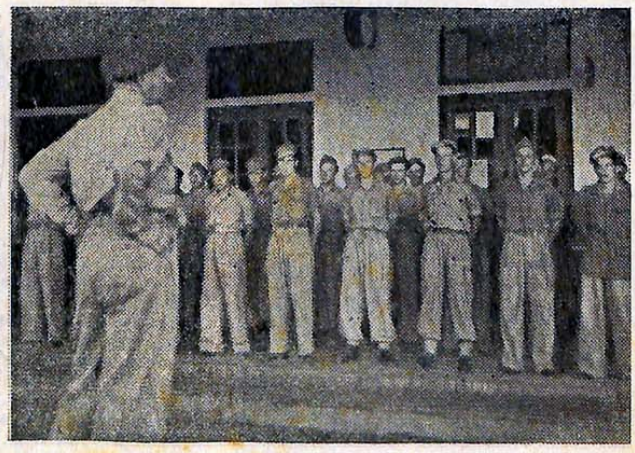
Commando-wisseling.

Te **MAKASSAR** *werd het Territoriaal tevens Troepencommando van Zuid-Celebes door Lt.-Kol. H. J. Veenendaal overgegeven aan Lt. Kol. J. W. T. M. Supheert.*

Te **BANDJERMASIN** *werd het Territoriaal tevens Troepencommando over Zuid- en Oost-Borneo door Lt. Kol. J. H. M. U. L. E. Ohl overgedragen aan Lt. Kol. H. J. Veenendaal.*



Mevrouw Buurman van Vreeden opende op 29 Juni jl. de grote luchtvaart-tentoonstelling op het vliegveld Andir te **BANDUNG**. *Bijwijze van reclame had de M.L. een complete Piper Cub in het hartje van de stad neergezet.*



Dank zij het intensief patrouilleren en de voortdurende contrôle kon de spoorlijn **MADIUN-SOERABAJA** *weer in gebruik worden genomen. De Brigade-commandant spreekt namens de Spoorwegen zijn dank uit.*

Waar blijven mijn centen?

DAT gebeurt natuurlijk vrijwel iedereen, U ook.

Zo om ende nabij het midden van de maand sta je in de rij voor de bioscoop om kaartjes te kopen en als je betaalt ontdek je, dat die portefeuille, die tot voor kort zo weldoorvoed aandeed een tikje bloedarmoedig aanvoelt.

Toch ga je na de film nog even met dat alleraardigste kind een flesje van dit of dat wegwerken en 's avonds thuis wordt er dan eens inspectie gehouden.

Twee kaartjes van Decapark, oh ja, dat is verleden week geweest, een oud bonnetje voor bami en bier, ja, klopt, toen ben ik met Janse uit Padang wezen eten, 8 gulden, drie of vier van die papieren dubbeltjes en verdorie nog aan toe, waar is dit-en-dat de rest? Waar zijn mijn centen?

Hoe ben ik daar zo gauw doorheen geschoten?

Dat bestaat niet, hoe haal ik nou het einde van de maand weer en allemachtig nog an toe, ik heb net beloofd om Zaterdag te gaan dansen met haar. Ooohh en mijn welzijnsverzorgingsartikelenrantsoen komt nog. Help.....

In ieder geval gebeurt mij zoiets strijk en zet, je kunt er de kalender op gelijk zetten, pakweg de 17e van de maand krijg ik die verwilderde blik in de ogen en loop ik schuw om schuldeisers heen. Dan rook ik ostentatief Escort, zoals ik tevoren even ostentatief Ph. Morris dampte.

Dan word ik van een verfijnd esthetische kieskeurigheid wat betreft het uitzoeken van films, dan word ik huiselijk en zeg ik tegen „het" kind, dat ik dat nou echt leuk vind, zo op het platje te zitten en wat praten en zo. Of zij het gelooft weet ik niet! Het aanleggen van een kasboek helpt niet. Het maakt me zwaarmoedig. Ik ontdek dan, dat ik zo barstensvol met sociale verplichtingen zit..... biertje drinken in de club met die en die..... hapje eten bij de Chinees met die en die..... je kunt toch dat ongure tjap sigaretten niet aanbieden, dus koop je import..... met meisje naar bioscoop, moet je toch doen.....

Geen sou. . . . geen rooie cent. . . .

En nou daar gaan ze, de harde pegulanten.

Ik ontdek dan dat alle inspanningen, die ik mij getroost om het Leger te representeren in diverse oorden des vermaaks — en is dat soms geen wederopbouwende arbeid? — niet op de juiste wijze gewaardeerd worden, d.w.z. door een speciale toelage.

Je vraagt je dan af, of je nou alleen, helemaal alleen, zo'n imbeciele karbouw bent, dat je je geld niet in je zak kunt houden en de wetenschap, dat je zo links en rechts vreugde hebt gebracht in gezinnen van bioscoopexploitanten en een zonnestraaltje hebt doen schijnen in het stulpje van de restaurantbaas is bepaald niet in staat om je zelfbeschuldigende zwaarmoedigheid te verminderen. Dan ga je om je heen kijken om, gedachtig het spreekwoord, dat gedeelde smart halve smart is een paar meeliggers te ontdekken eventueel van de monetaire politiek van anderen misschien iets wijzer te worden.

De eerste man die onder economisch-financieel-monetaire wetenschappelijke contrôle werd geplaatst was de chauffeur. Tijmes heet hij. Hij is getrouwd en zijn vrouw woont in Amsterdam. Het verhaal, dat Tijm me ophing, was droef.

Hij kreeg van de betaalmeester in handen 57 gulden en koud was hij het stoepje afgedaald, toen de sobat voor hem stond, van wie hij de vorige maand 20 pop geleend had.

Toen had hij nog 37 gulden over.

Prompt is hij zijn kadi gaan halen, want hij weet nou al als hij dat niet meteen doet, komt het er niet meer van. Dat waren dertien gulden, zei de andere kant van de tafel en Tijm dook weer in zijn portemonnaie.

Toen had hij nog 24 gulden over.

Nou is het maar eens per maand de eerste en dat moet gevierd worden. Dat is traditie en daar hoef je geen militair voor te zijn om je aan die traditie hardnekkig vast te klampen.

Portie bami, flesje limonade er bij en een glas mokka na. Dag 4 gulden en 65 cent. Nog een bioscoopje voor een pop en een flesje limonade en op de eerste van de maand waren er al zes gulden en 65 cent gesneuveld.

Toen had Tijm nog ƒ 17.35 over.

Hij heeft zich toen een paar dagen rustig gehouden, zeker om te bekomen van zijn uitspattingen.

Toen was het weer raak. Twee glazen mokka in het tentje op Senen en djeroeks gekocht vanwege de vitaminen en toen hij ook nog voor een sobat in het Margriet-hospitaal vruchten gekocht had, had hij vijf gulden adieu gewuifd.

Toen had hij nog ƒ 12.35.

Het sociaal leven in het kamp heft ook zijn tol. Waar is anders een cantine voor? Een paar biertjes en een keertje 's middags limonade gedronken en vier gulden naar de verfloddering.

Glaasje mokka: een gulden.....

Bioscoop twee gulden, shag ƒ 1.30 en na de bioscoop een glas mokka, waar laat de man het, van een gulden en met een betja als een vorst teruggereden naar het kamp en dat is dan bij mekaar acht gulden tachtig meneer, aan de kassa betalen meneer, dank U meneer. Toen had hij nog drie en een halve gulden en dat was zowat de tiende van de maand met een heel eind nog voor de boeg. Een kind kan uitrekenen, dat je dat eind niet haalt met drie gulden vijftig en Tijmes heeft die man van de twintig terugbetaalde guldens op de schouders geklopt, er is wat gesmoesd en toen had Tijmes 21 gulden vijftig op zak, waarvan 18 geleend.

Doodvoorzichtig, engvoorzichtig is hij toen 's middags op ziekenbezoek gegaan en 's avonds is hij bij burgerkennissen wat gaan nontonnen.

Het vlees echter en eilacie is zwak. Met een vriendje naar Trocadero en een keer naar de Wilhelminaclub. Bier en borrels, tesamen kostten hem die beide avonden 13 gulden en vijfentwintig cents, de man is niet te verbeteren want na deze uitspattingen ging hij per betja huistoe en de betjavoerders zijn samen twee gulden rijker geworden. Dat maakte samen ƒ 15.25.

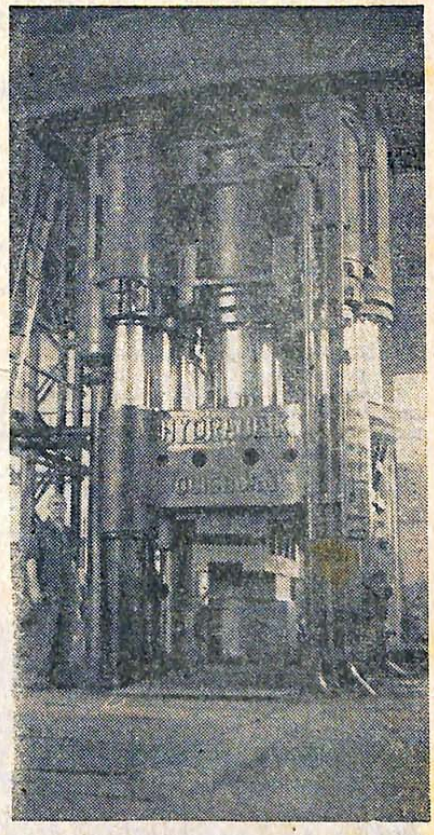
Toen had hij nog ƒ 6.25 en de helft van de maand nog voor zich. Indekken met 2 pakjes shag à ƒ 0.65 is ƒ 1.30, een paar flesjes limonade in de cantine en vandaag, de 19e van de maand, haalde Tijm met een mistroostig gezicht zijn zakken leeg en binnenste buiten.

Geen sou..... geen rooie cent.....

Nee, van Tijmes heb ik niets te leren. Die kan het nog beter dan ik.

De honderdjarige aan het werk

In een vorig artikel gaven wij U het visitekaartje van de Leger Productie Bedrijven te Bandoeng; op een oppervlakte van 230 hectare werken bijna 6000 arbeiders aan de productie van de meest uiteenlopende artikelen, die tezamen de behoeften van een modern leger vormen; de directeur, de Kol. C. F. Mets en zijn omvangrijke staf van medewerkers, hebben dit bedrijvige monster zien opgroeien uit de chaos, die Japanse bezetting en extremisme er achter lieten; weinigen, die dit monster aan het werk zien, zullen vermoeden met een grijsaard te doen te hebben, die dit jaar zijn honderd en zoveelste verjaardag viert.



De trots van de legersmidse zijn de hydraulische persen. Zestien meter hoog; drukkracht 2500 ton.

MET één klap hebben de hydraulische persen — surrealistische bouwsels van blinkende cylinders en als een huis zo hoog — de eerste vorm gegeven aan een gloeiend stuk staal: de vorm van een ruwe kom. Zo nog roodgloeiend zou zij Vulcanus kunnen dienen als bokaal, met een enkel ornament zou het een waterbekken kunnen zijn, een klok of een hoorn van overvloed.

De persen slaan steeds dieper door en als de stempel ten laatste witgloeiend verdwijnt in de metershoge schacht, haalt een lange tang een koker uit de matrijs.

Wat had het kunnen zijn? Interesseert het U wat het had kunnen zijn. De werkelijkheid is, dat er met het geweld van 800 ton weer een granaathuls met hoge schervencapaciteit de wereld wordt ingestampt. En weer een. En daarna nog honderden of duizenden. Telkens als die ene man dat wil, als hij bedachtzaam de handle naar zich toe haalt. Tussen zijn vingers klemt hij een vettige poetslap, een smeerlap, alsof hij dit moderne monster zelf niet wil aanraken...

Van hier begint de lange reis.

Eerst brengen lorries de nog vormeloze hulzen naar de draaierij. Daar zijn de enorme zijwanden van glas, dat door dunne spanten bij elkaar wordt gehouden.

De draaibanken staan in lange rijen, zacht zoemende, correct grijze machines en de versnellingsknoppen zijn glad en rood als een biljartbal.

Op deze machine wordt eerst de sintelachtige bovenlaag van de granaatmantel geslepen. Krijsend springen de krullen voor het scherp van de beitel omhoog en de man die de machine bedient is een en al aandacht voor het snelwentelende werkstuk. Hij bedient de knoppen en versnellingshandles van zijn draaibank zonder zijn ogen een ogenblik af te wenden van de plaats, waar de beitel het staal raakt. Vier of vijf draaibanken voeren dezelfde bewerking uit en veertien bewerkingen zijn er nodig voor de precisieapparaten bewijzen, dat die blinkende, holle tol zoals ze tenslotte de laatste van de onafzienbare rij machines verlaat, die granaathuls is, die op de tekenkamer in papier en inkt is geconstrueerd. Daarna worden ze door lorries naar buiten gereden.

De springstoffabriek waar de lorries nu naar toe rijden zoudt U kunnen vergelijken met een goed onderhouden stadspark waar zo hier en daar onder de bomen een paviljoen verscholen ligt. Maar de hemel beware ons voor het trotyl en slagkwik, dat hier gebrouwen wordt. De man, die ons in deze helse fabriek heeft binnengebracht grinnikt maar eens.

„Wat zal ik U zeggen, mijnheer, 't is net als met een hond. Hij kan bijten, maar 't kan ook best dat-ie het nooit zal doen."

„En als-ie bijt?"

„Dat is altijd nogal meegevallen. We noemen dat „blazen" en we hebben natuurlijk voorzorgsmaatregelen. Elk gebouw heeft b.v. een uitblaasbare wand of een licht geconstrueerd dak. Dan kan je zo'n explosie de ruimte geven".

Overal staan borden met een rode rand, die de vuurgrens aangeven. Daarbinnen kan het aansteken van een lucifer duizenden donder-en-bliksem-duivels oproepen. We volgen de lorriebaan naar één van de trotylgieterijen. Het ziet er van buitenaf uit als een fort met een hoge begroeide aarden wal er omheen. Door een gebogen tunnel kom je er binnen. Een lichtgeconstrueerd dak houdt de regen buiten en tegen de aarden wal aan zijn een paar kantoortjes gebouwd. Het middelpunt is een kleine stellage waarlangs de lorriebaan loopt. Op de stellage staan vijf hoge trommels, met tranen en behalve de stoomleidingen is dat eigenlijk het ontnuchterende alles.

Heel simpel trotyl wordt in poedervorm in de trommels gestort. Een compressor zorgt voor hete stoomaanvoer van buitenaf. In de trommels wordt daardoor de trotyl gesmolten. Een granaathuls wordt onder een van de kranen gereden, gevuld en weggereden, that's all. Dat wil zeggen voor ons, die hier met transpirerende handpalmen staan toe te kijken. De lorries rijden deze giftig walmende krater al weer uit, aan de lopende band worden de vuldoppen aangebracht. Formidabele rubberslurven zuigen de overtollige springstof weg. In ruime montagehallen wordt de ontsteking van het projectiel in elkaar gezet. Kleine, uiterst gevoelige springleidingen worden met de precisie van een uurwerk samengesteld. Het iets te fors aandraaien van een minimaal schroefje kan een explosie veroorzaken. Daarom zijn op de werkbanken kleine stalen kasten gemonteerd. Het werkstuk, dus in dit geval de ontsteking van een mortiergranaat, wordt daarin geplaatst en door een nauwe gleuf kan je dan een schroevendraaier of een ander stuk gereedschap naar binnen schuiven. Het zijn bedachtzame mensen, die hier werken. Al jaren in deze afdeling.

Tenslotte komen de granaat en de ontsteking bij elkaar. Elk deel is zijn eigen weg gegaan. De een werd de stalen buik gevuld met een grauwe, vettige springlading, de ander een overgevoelig mechaniek van blinkende buisjes, veertjes en schroefjes. Beiden hebben één ding gemeen, de schroefdraad, die hen tot een geheel maakt. Zoals dat op de tekenkamers was uitgerekend.

Automatische draaibanken, boormachines en schaafbanken staan en in hele batterijen

120 jarig bestaan Grenadiers en Jagers

Feestende Jagers in Bantam en Makasar

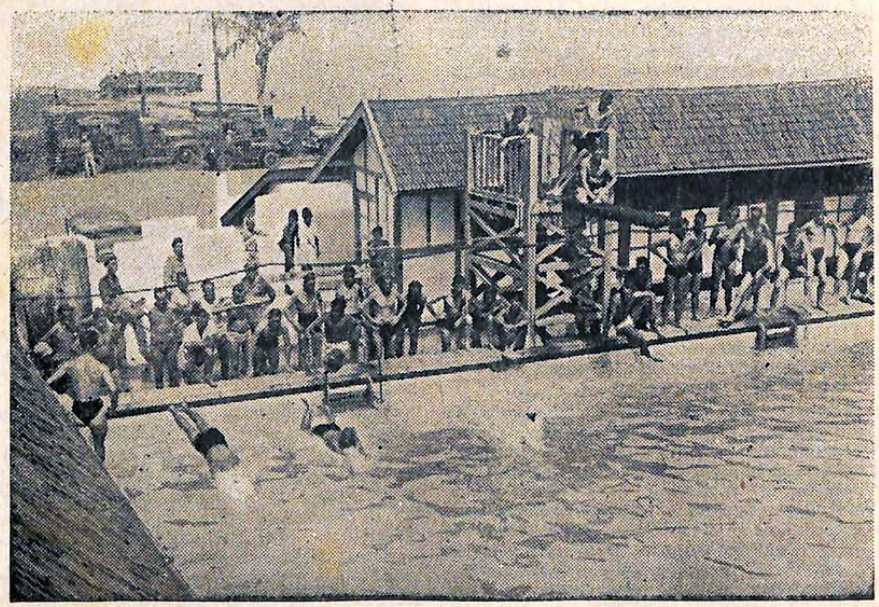
Op verschillende plaatsen in de archipel werd op feestelijke wijze de oprichting van de Garderegimenten Grenadiers en Jagers honderd twintig jaar geleden herdacht.

Op deze bladzijde richten wij de camera op het vijfde bataljon Jagers, dat op de oprichtingsdatum 7 Juli te Makassar dit feit vierde, het onderstaande is een impressie van de feestelijkheden bij het derde bataljon Jagers op 9 en 11 Juli in Bantam.

HET is een prettige gedachte de hete stad achter je te kunnen laten en een week-end naar buiten te trekken met het doel de verjaardag van het regiment bij je oude bataljon te gaan meevieren. En de lange tocht in een bolderende jeep over de stoffige, slechte wegen van het Bantamse, die een gesprek met de medepassagiers onmogelijk maakt, geeft je de gelegenheid vergelijkingen te trekken met een vorig bezoek en te mediteren over de bijna drie tropenjaren, die achter ons liggen.

In '47 de viering van het 118-jarig bestaan op Dramaga in het Buitenzorgse, een jaar later de Hollandse kermis te Tjiandjur, waarbij men elkaar verzekerde, dat het 120-jarig bestaan in het burgerpakje gevierd zou worden. Nu echter na een half jaar van strijd, maar ook van opbouw in Bantam, toch nog op tropische grond de herdenking, die tevens een afscheid zal worden, omdat uiteindelijk de repatriëring in zicht gekomen is. Wanneer we Pandeglang binnen rijden, brengen de opgerichte erebogen ons in een recht feestelijke stemming. En die avond bladeren we in het jaarboekje, dat vertelt van het afgelopen jaar, van de moeiten en het leed, van de kleine vreugden ook van het soldatenbestaan.

De volgende ochtend staan we aangetreden op de aloon-aloon. Troepen te voet, rijdend materiaal, burgers, genodigden en militairen. De ban wordt geopend, zacht klinkt het „Wilhelmus" en draagt de stem, die mededeling doet, dat het Hare Majesteit behaagd heeft twee van het Bataljon wegens hun uitzonderlijke prestaties koninklijk te onderscheiden. Daarna doet de ereraad van de Jagers mededeling, dat aan vijf militairen de Jagererebadge zal worden uitgereikt als blijk van waardering voor de grote verdiensten, die ieder van hen had voor het bataljon. 120 jaar geschiedenis doet de commandant van het bataljon in korte trekken herleven.



Bij een militair feest horen sportwedstrijden. Te Makassar bekampten de Jagers van het vijfde bataljon elkaar in het zwembad. 10 maal 40 meter estafette.

In gesloten gelederen trekken dan de peloton jagers met soepele pas op de tonen van de defileermars „Turf in je ransel" voorbij. Daverend volgt het gemotoriseerde gedeelte. Demonstratie van beheerste kracht, die in de afgelopen drie jaren orde en rust verzekerde, daar waar het derde bataljon gelegerd werd.

Tijdens de receptie drukt de regent de erkentelijkheid van de bevolking uit voor het werk van de troepen in Zuid-Bantam.

De traditionele voetbalwedstrijd tussen Grenadiers en Jagers zet 's middags het minder officiële deel van de feestelijkheden in. De pompstokken kunnen het weer niet winnen van de kikkers. Het gaat de Brigade-commandant zichtbaar aan het hart zijn regimentsbroeders de troostprijs te moeten uitreiken.

Na een overdadige, gezamenlijke maaltijd voeren de Belgen in een openluchtvoorstelling de vreugde naar een climax.

De Zondag is de rustdag, maar de volgende dag staan de athleten klaar om de eigen compagnie de bataljonsbeker te verzekeren. De compagniesgenoten weten de candidaten tot het uiterste aan te zetten. Bij het touwtrekken geven twee partijen elkaar zo weinig toe, dat het touw het moet bezuren. Ook de andere prestaties mogen er wezen. Verspringen 6,32, hoogspringen 1.70 een honderd meter in 11.5 zijn gezien de hobbels van het veld en het lange gras goede uitslagen. De vierde compagnie krijgt definitief de beker, Verhagen boekt de beste individuele prestaties, de Stafcompagnie blijkt de sterkste in het compagniesvoetbaltournooi. Overste Flink deelt na afloop prachtige prijzen uit. De tweede helft van het Bataljon maaltijdt weer gezamenlijk, maar de regen doet 's avonds de voorstelling van het divisie-cabaret gedeeltelijk in het water vallen.

De volgende ochtend rijden we weg door de koele ochtend de klimmende zon en de hete stad tegemoet. De feestversieringen zijn verwelkt, wanneer we de aloon-aloon oversteken. Het bataljon trekt weer aan het werk.

Driemaal vierden deze Jagers de verjaardag van het Garderegiment in Indonesië — Buitenzorg, Priangan en Bantam, begrippen voor het leven vastgelegd in hun gedachten, namen, getuigend van daden, die het vaandel zouden sieren.

> Men mag dan al over alle materiaal ter wereld beschikken zonder moreel is dat materiaal waardeloos.
>
> *Generaal Marshall*

Erepoorten werden opgericht bij de viering van het honderdtwintigjarig bestaan van de Garderegimenten Grenadiers en Jagers. Bij het vijfde bataljon Jagers te Makassar viel deze poort te bewonderen.

Waar de wegen samenkomen

Pandeglang, waar het 3de Bataljon van het Garderegiment Jagers zijn 120-jarig bestaan vierde, is een regentschapshoofdplaats in het Bantamse. Het herstel is er in volle gang, dank zij de nauwe samenwerking met de burgerbevolking. Dit artikel werd geschreven in de tijd dat hiervoor de grondslag gelegd werd. De kranten spraken toen van „intensieve patrouillegang"....

Susah

EFFENDI, 12 jaar, leerling van de zesde klas in de school tegenover ons, vroegen we hoe hij gisteravond de film gevonden had. Het was de derde keer van zijn leven, dat hij het wonder van de rolprent had aanschouwd, maar ondanks deze geringe ervaring, verkondigde hij zonder omwegen zijn mening: de film was goed geweest. Waarom? Er werd veel [illegible] geschoten en betrekkelijk weinig in g[illegible] zoend.

Zijn voorkeur is begrijpelijk. Sinds hij 's avonds in de cantine helpt voelt hij zich militair expert. Hij is geweldig trots op zijn talrijke relaties in blanke kringen, die schik hebben in het kleine, bolronde kereltje, dat om de kleinste aardigheid zonder reserve begint te schateren. Op school is hij de grote man met de dure kennissen, want in het schoolkwartier loopt hij niet meer als vroeger met zijn korte, dikke beentjes achter zijn vrienden aan te hollen, maar komt hij bij ons een praatje maken. Hij weet ons dan precies in te lichten hoe het met de cantinevoorraad staat: er zijn nog maar een paar kisten bier, veel limonade is er ook niet meer en als de tuan korporaal morgen niet uit Batavia terugkomt, dan ziet het er naar uit, dat er morgenavond niets anders dan cigaretten verkocht kunnen worden. „Susah", zucht hij en schudt het hoofd zorgelijk om dan meteen weer te gaan lachen als hij ziet, dat wij het ook doen.

Van zijn zesde jaar af kan hij zich herinneren soldaten te hebben gezien in het plaatsje, K.N.I.L., de Jappen, de T.N.I., en nu weer de Nederlandse troepen. Maar op de film heeft hij eindelijk eens een „echt" gevecht gezien. Dat straatgevechten tussen politie en gangsters en cowboy-gevechten anders zijn dan militaire acties, doet aan de indruk en de spanning voor Effendi niets af.

Het „Badhotel"

Elk onderdeel heeft een cantine. Het is het verzamelpunt voor een onderdeel en dan voelt een soldaat zich niet in een vreemde cantine thuis. Eerst was er een garnizoenscantine, die door de Jagers gedreven werd. Maar na een maand waren er drie bijgekomen in het kleine plaatsje. Een draagt er maar een naam en die betiteling is zonderling gekozen. Een compagnie Jagers noemt zijn huiskamer „Badhotel". Er was geen ruimte te vinden in het straatje van het kampement om hun cantine in te richten. De tafels en stoelen werden daarom in een voortuin onder de blote hemel geplaatst. Dat is fris en gezond 's avonds, maar ontegenzeggelijk nat als het regent. Deze omstandigheid gevoegd bij de gevolgen van de tijd van het tropische jaar, de regentijd, veroorzaakten de keuze van de naam „Badhotel". Een bezoeker kan elders gaan schuilen, de cantine-baas mag als goed militair zijn post niet verlaten. Voor hem staat er dan ook een hokje op het terras, dat rijkelijk versierd is met pin-up girls om aan d[illegible] naam de nodige, aantrekkelijke illustratie te verlenen.

Badhuis

Het badhotel kan zijn naam ook te danken hebben aan het feit, dat de cantine in de onmiddellijke nabijheid staat van de garnizoens-badgelegenheid, waarvan een dankbaar gebruik wordt gemaakt als de waterleiding defect is. En er wordt een bijna dagelijks gebruik van gemaakt, want de Pandeglangse waterwerken zijn meer defect dan in-tact. Gewoon lopend, op de fiets, in alle mogelijke motorvoertuigen, komen 's middags voor het avondeten de militairen naar de bronnen, die naast het kleine Mohammedaanse gebedshuisje een ononderbroken stroom fris welwater uitspuiten. Zoals de Romeinen elkaar in hun badhuizen ontmoetten en daar de vergaderingen in de senaat bespraken, zo wordt hier in Pandeglang officieus vergaderd onder het wassen en afdrogen en wordt, om in de stijl van de vergelijking te blijven, de Veiligheidsraad gecritiseerd. Om op alle eventualiteiten voorbereid te zijn, worden de wapens meegenomen en tegen de muur gezet. Ze vormen daar een prachtige kapstok voor de kleren.

Convooi

Pandeglang moet in vroeger tijden een vrij rustig, doods plaatsje zijn geweest. Maar nu gaat het leven er dag en nacht door. 's Avonds hoort men over de aloon-aloon uit de radioposten de omroepers op gezette uren hun taak vervullen. „Hallo, Otto, Simon, Adriaan 38" en dat drie tot vijf keer achtereen. In een vreemdsoortige opeenvolging van letters en cijfers hoort men een bericht doorgeven, dat daar ergens, tientallen kilometers verder wordt opgevangen en uitgewerkt. Op vastgestelde tijden komen alle posten „in de lucht" en krijgen hun berichten van de hoofdpost. Of alleen maar de mededeling dat er geen berichten zijn. Een convooi, dat een gewonde aan boord heeft, wordt op zijn weg gevolgd. Men blijft dan doorlopend in de lucht en elke post meldt, wanneer de wagens zijn gepasseerd. Het hospitaal wordt op de hoogte gehouden en daar kunnen dan alle maatregelen worden genomen om de man te ontvangen en direct te helpen. De verbindingsdienst werkt onder dergelijke omstandigheden op hoogspanning en men zou niet zeggen, als de rustige, werktuigelijke omroeptoon van de man achter de zender klinkt, hoe in werkelijkheid wordt meegeleefd. De andere posten, die met het geval niets te maken hebben, luisteren mee en vertellen aan de anderen in de „studio" hoe de zaken staan. Het is een wereld apart, daar achter die radiosets en de niet-verbindingsman staat er steeds verwonderd over als hij het meemaakt.

Overlaadstation

Dagelijks komen de convooien uit alle richtingen Pandeglang binnen. Gehuld in stofwolken stuiven ze de aloon-aloon op en vallen daar uiteen in enkele wagens, die

Het „Badhotel"

ieder een andere bestemming hebben. De meeste klanten krijgt de bataljonsfourier, waar het een soort overlaadstation is van levensmiddelen. Manden met groenten, blikken brood, zakken rijst en suiker, kisten met alle mogelijke blikjes worden aan de hand van dagelijks veranderende gegevens uit zakboekjes in de wagens van de verschillende posten geladen. Als er ergens mensen met stalen zenuwen moeten werken dan is het hier wel. De gevende partij waakt voor te grote afgifte en de nemende voor een te kleine ontvangst.

En dagelijks gaan de convooien Pandeglang weer uit. Ze verzamelen op vaste punten, de gepantserde beschermingswagens komen er voor, er tussen en er achter en in een stofwolk razen ze het plaatsje weer uit. Naar de posten waar de mensen wachten op de fourage, de post, de kranten.

TROEPREPORTERS AANTREDEN !

Kpl. **E. A. de Keizer**, 250317200,
Staf 30e Veldhospitaal,
Vpk. Batavia. ½ slof

Sgt. W. H. B. Bos, 250818126,
Staf Verb. Afd. „C" Div.
„7 December". 1 slof

Sld. ekl. G. van Herwijnen, 250313110
Verb. Afd. C-pel „C" Divisie
„7 December". 1 slof

Sgt. L. J. M. Butot,
Staf „C" Div. „7 Dec."
Kamp. Concordia. ½ slof

Kpl. A. C. Reinhardt, 250619120,
Vaartuigenpel. 1 en 2,
Vpk. Palembang ½ slof

Sld. D. Vroom, 260907196,
Sld. J. de Vries, 270220210,
Verb. Afd. „A" Div.,
Vpk. Soerabaja 1 slof

Exodus

WIJ zijn één dag voor de eigenlijke ontruiming uit Jogja gegaan en dus hebben we jammer genoeg niet alles tot het laatst kunnen meemaken. Jammer, want we hadden ons er een beetje op gespitst als een van de laatsten de stad te mogen uittrekken. De laatste dag voor de ontruiming hing in Jogja dezelfde sfeer, die de natuur verstilt vóór de eerste knetterende donderslag de bewolkte hemel vanéénscheurt en grote, lauwe regendruppels donker neervallen op stoffige wegen.

De grens van het nieuwe gebied. De brug over de kali Krasak

Zolang wij Jogja kenden, waren steeds alle toko's open, waren de prijzen vrij constant en waren Tugu en Malliboro in de ochtenduren minstens even druk als welke winkelstraat in welke stad in het goede vaderland. Die laatste dagen voor de 29ste Juni echter hadden bijna alle toko's luiken voor de ramen, de prijzen vlogen omlaag en er waren opvallend weinig mensen op straat.

De 28ste, de dag dus, dat wij Jogja verlieten, was de pasar bijna uitgestorven en de enkele handelaren, die er waren, boden hun zilvervoorraad tegen belachelijke prijzen te koop aan. Zo zelfs, dat bij elke stap, die we ons van een van hen verwijderden, de prijs van een grote zilveren schaal met vijf gulden omlaag ging.

Zij, die die dag nog op de pasar waren gekomen, wensten hun waar weer kwijt te raken. Zij waren misschien bang er nadien helemaal niets meer voor te krijgen.....

Sedert enkele dagen geleden de ontruiming van de buitenposten, zoals Wonosari en Kota Gedeh, was aangevangen, was er in de stad zelf geen schot meer gelost. Eertijds was het de gewoonte, dat er 's nachts nog wel eens op onze posten werd „gepijpt". „Pieter-Bea" en „Tek-Boem" waren in dat opzicht legendarische begrippen geworden in Jogja.

Thans was het al enkele dagen beangstigend stil in de stad.

Toen wij ons, omstreeks half twaalf, op de Magelangse weg aansloten bij het convooi van de Luchtverplegings Troepen, dat van Maguwo kwam, beseften we pas goed, dat Jogja voor ons was afgelopen. Ondanks alles hadden we ons gehecht aan dit stukje Indonesische bodem.

Twee dagen lang hebben we tussen Jogja en Salatiga over convooiwegen gezworven en we zijn in die tijd vertrouwd geraakt met plaatsjes als Medari Salam en Muntilan. We hebben bij „de Koffiepot" een keer gewacht op een convooi in de richting Magelang en we troffen er de Welzijnsverzorgings-officier, die limonade en cigaretten aanvoerde voor de mensen uit Jogja.

Nadat we een nacht bij de Veldpost in Magelang hadden geslapen, zijn we achter een brencarrier aan in de richting van Salam gereden om daar de laatste troepen op te vangen, die daar tegen twee uur werden verwacht.

Onderweg moesten we steeds weer wachten op convooien, die uit tegenovergestelde richting kwamen, uit de residentie Jogja. Afdelingen Infanterie, Artillerie en Pantserwagens, alles kwamen we tegen, tot we eindelijk tegen half één Salam bereikten, waar juist de gevechtsstaf van de T-Brigade de brug over de kali Krasak was gepasseerd, de nieuwe grens van het republikeinse en federaal gebied.

Er werd nu nog een pantserafdeling en daarna een afdeling infanterie te voet, uit de richting Medari verwacht, en daarna zou heel de residentie Jogja door onze troepen zijn ontruimd.

Het was klokslag 2 uur.

Aan de overkant van de kali Krasak was alles volkomen leeg en uitgestorven. Bijna de gehele bevolking was reeds de voorgaande dagen met have en goed de brug overgetrokken naar federaal gebied.

De laatste wacht op toekomstig republikeins gebied maakte zich op haar post te verplaatsen naar de overkant van de kali. Alles was troosteloos, leeg en bedekt met een dikke laag rode stof van de ontelbare wagens, die de laatste dagen waren gepasseerd. De zon scheen fel door een helle, witbewolkte lucht.

Kwart voor twee verschenen de laatste Nederlandse troepen in de bocht van de weg. Stille, sombere colonne van vermoeide soldaten aan weerszijden van de weg, begeleid door enkele ratelende tanks en pantserwagens.

De houten balken van de Bailey-brug rammelden toen zij er over trokken.

De kolonel stond als een eenzame figuur tussen zijn stafofficieren toe te zien, en kouwde op een grasprietje, geplukt op republikeinse bodem.

De wacht verplaatste haar post naar de overzijde van de brug.

De ontruiming van de residentie Jogja was voltooid. Een van de witte jeeps met blauwe vlag van de militaire waarnemers, die met de laatste Nederlandse troepen was meegekomen, keerde en reed, met een dubbel stofspoor achter zich aan, de eenzame weg terug, de republiek tegemoet.

Het was klokslag twee uur.

Cigaretten heen, geld terug.

IN het te Tilburg verschijnende „Nieuwsblad van het Zuiden" lazen wij een belangrijke bepaling van de directeur-generaal der belastingen, betreffende het terugvorderen van accijns voor naar Indonesië te verzenden cigaretten.

In het kort komt het hier op neer, dat particulieren die tabaksproducten naar het buitenland verzenden, teruggaaf van tabaksaccijns kunnen bekomen, mits voldaan wordt aan verschillende bepalingen. Ambtenaren der accijnzen, bij wie enig misverstand bestond betreffende deze bepalingen, zijn intussen op deze kwestie gewezen.

Hoe kan men nu deze accijns terug krijgen?

1e. Men moet een formulier van „aangifte ter bekoming van een consent tot uitvoer met teruggaaf van accijns van uit te voeren tabaksfabrikaten" invullen. Deze formulieren zijn *niet* op het belastingkantoor verkrijgbaar, doch in de handel, o.a. bij drukkerij Bloembergen en Santee te Nijmegen.

2e. Het open pakket met de ingevulde formulieren moet in de woonplaats van afzender worden aangeboden aan het Kantoor der Directe belastingen. Daarna kan het pakket op de gewone wijze aan het postkantoor ter verzending worden aangeboden. Terugbetaling vindt later via de ontvanger plaats. Het terug te betalen bedrag moet minstens *f* 1.— bedragen.

Als men weet dat de accijns op cigaretten 62% van de kleinhandelsprijs is, dan begrijpt men dat het in vele gevallen de moeite loont om van deze terugvordering gebruik te maken en ze er thuis even op attent te maken.

De omweg

ER was eens een Joods jochie, die in dagen van terreur en onderdrukking werd geboren. Hij moest, om zo te zeggen, organiek sterven, maar zijn moeder wist hem op een vindingrijke manier in het leven te houden. „Alles of niets", dacht ze en ze speelde hem in handen van de prinses aan het hof. Het was een machtige stunt en het lukte en het liep wonder boven wonder goed af.

Hij groeide op als een geboren prins.

Hij wèl.

Zijn volksgenoten leefden ondertussen in een mateloze ellende. Doch ook bij onze pseudo-prins kroop het bloed waar het niet gaan kan en er groeide langzaamaan een machtig solidariteitsgevoel met zijn getreiterde volk.

Nu was hij een heethoofd. Zo gebeurde het, dat hij op een zekere dag zijn drift niet langer kon inhouden en hij sloeg een van de vijandelijke bewakers van zijn volk morsdood. Clandestien begraaft hij hem, maar de zaak lekt uit. Het wordt hem al te link in de onmiddellijke omgeving. Hij moet onderduiken en verdwijnt in de steppe.

Hij komt bij een dorp en zet zich daar neer bij een gemeente-pomp om zijn dorst te lessen. Toevallig komen daar dan ook de dochters van de plaatselijke predikant om water te putten en hij is er getuige van, dat zij worden lastig gevallen door onbehouwen herders. Onze illegale vriend kan dit niet aanzien, zijn rechtvaardigheidsgevoel komt er tegen in opstand en galant helpt hij de meisjes. Nu begint het verhaal pas goed romantisch te worden, want dit charme gebaar loopt hierop uit, dat hij met een van de dominees-dochters trouwt. Verder krijgt hij een baantje bij zijn schoonvader, want die was niet alleen predikant, maar ook boer.

Toch is hij niet gelukkig. Dat kun je merken als zijn eerste kind geboren wordt. Dan staat hij niet als een gelukkige vader in de kraamkamer, maar hij schudt zijn hoofd boven de wieg en zegt: „Ik ben en blijf toch maar een ellendige vreemdeling in een vreemd land".

Zijn hart gaat uit naar zijn zuchtend volk. Hij moet steeds aan hen denken. Hij wil wat voor hen doen. Maar het kan niet. God wil het niet hebben. Merkwaardig, waarom wil God het niet hebben? Ja, dat zit zo. God heeft inderdaad grote plannen met hem, maar vindt dat hij voor zijn taak nog niet rijp en berekend is. Daarom moet deze man eerst in de wijde, stille steppe om klein en stil en niets te worden. Want God kan alleen maar scheppen, dat wil zeggen iets maken uit niets en wat God gebruiken wil, maakt Hij eerst tot niets.

Radicaal gaat God met hem te werk. Veertig jaren wordt hij in retraite gestuurd. Dan eerst haalt Hij hem vanachter de schapen en zegt, dat hij nu maar aan zijn taak beginnen moet. Zo gebeurt het dan ook.

Toen ik deze geschiedenis las (je kunt hem nalezen in de bijbel Exodus 2; die man is Mozes) en er zo'n beetje over zat na te piekeren, dacht ik: staan velen van ons niet in dezelfde positie als Mozes toen in die vlakte? Natuurlijk er zijn opvallende punten van verschil. Wij zullen wel niet tot zo'n grote taak worden geroepen als hij. En onze demobilisatie zal toch ook wel geen veertig jaren op zich laten wachten. En het is in Indonesië nu niet bepaald de serene stilte van een steppe. Maar toch; wij ook: losgemaakt van de oude bindingen, wij ook: hunkerend naar ons land en volk en werk, wij ook: vreemdelingen in een vreemd land. Werkelijk er zit iets in.

Zou God dan misschien met ons hetzelfde bedoelen als Hij met Mozes op het oog had? Zou Hij ons dan daarom in dit land hebben geroepen om ons hier bereid en gereed te maken voor „het gewone leven"?

Wij hebben in onze diensttijd hier en nu de kans om daarvoor klaar te komen of onklaar, te winnen of te verliezen, ik kan het ook zo zeggen: „God te vinden of Hem

Jij, die dit leest...

kwijt te raken. Want zonder God is het gewone leven toch maar een krankzinnige zaak.

Jij, die dit leest en een week in Indonesië bent of een jaar of drie jaren, ben je sinds de kade van Priok of Soerabaja of waar je dan ook gedebarkeerd bent, dichter bij God gekomen of verder van Hem weggegleden?

Ik zou het erg prettig vinden als je daarover eens nadacht, want het zou toch wel verdraaid beroerd zijn als je verblijf hier een mislukking zou worden. Als je Hem kwijtgeraakt bent, dan nog dit: wie Hem zoekt zal Hem vinden, want door zulke mensen laat Hij zich vinden.

D. ter Steege
Legerpredikant.

WAPENBROEDERS GEVALLEN

IN DE PERIODE VAN 12 TOT EN MET 18 JUNI 1949

K.L.

Sld. P. G. C. van Rijn	No. 260930167	
Sld. J. Hilverda	„ 250616026	
Sld. D. v. Schenkhoff	„ 251205104	
Sld. G. A. Verwey	„ 250622155	
Sld. H. Geurtsen	„ 270206061	
Huz. P. A. G. v.d. Linden	„ 270423224	
Sld. ekl. J. F. H. v. Es	„ 280519752	
Sld. J. H. Herbers	„ 270624214	
Sld. H. Dekker	„ 280401060	
Huz. P. Groenenboom	„ 250224118	
Sld. J. J. M. Gozeling	„ 270813156	
Sld. P. den Boer	„ 250915030	
Sld. ekl. J. H. Bedaux	„ 280105724	
Sld. ekl. F. G. B. Boeren	„ 270728058	
Sld. H. H. G. Simons	„ 270220165	
Kpl. A. J. v. Schijndel	„ 270407097	
Sld. A. H. C. Raymakers	„ 270109136	
Sld. G. Groeneveld	„ 280131126	

K.N.I.L.

Proefverb. Muhalim	No. V. 309	
Chin. sld. tkl. Inf. Lim Oey Liang	„ K. 1479889	
Snd. sld. ekl. Inf. Koi	„ K. 11467133	
Tim. sld. tkl. Inf. V. Laben	„ K. 11468450	
Jav. sld. ekl. Inf. Djumadi	No. K. 24711600	
Jav. sld. ekl. Inf. Mardjo	„ K. 11465988	
Men. kpl. Inf. L. P. Palenewen	„ 41834	
Jav. sld. tkl. Inf. Kamsun	„ 43691	
Eur. sld. ekl. Inf. B. R. Portier	„ K. 74716089	
Snd. sld. tkl. Inf. Sahrun	„ K. 11467157	
Jav. sld. tkl. Inf. Sukri	„ K. 12467685	
Amb. sld. ekl. Inf. D. Tanamal	„ 37867	
Sgt. ekl. Buang	„ 97577	
Chin. sld. tkl. Inf. Pho Ie Djong	„ K. 10465840	vermist
Jav. sld. tkl. Inf. Ponimin	„ K. 64824386	„
Amb. sld. ekl. Inf. J. Sapteno	„ K. 6461732	„
Jav. sld. tkl. Inf. Sunjoto	„ K. 11466029	„

De vorige verlieslijsten dienen nog te worden aangevuld met:

Owmr. A. J. v. Noort	No. 250916107
Sld. ekl. R. de Groot	„ 211226004
Sld. ekl. G. Tenge	„ 260911013

RECTIFICATIE van de verlieslijst 22 t/m 28 Mei 1949.

K.L.

Sld. L. M. Mierig	No. 250719076
moet luiden: L. M. MIERIS	
Sld. ekl. J. v. Potten	No. 240124003
moet luiden: J. van PETTEN	

Vervroegde demobilisatie voor K.L. personeel

Nog in opdracht van wijlen Generaal Spoor werden er maatregelen getroffen, die betrekking hebben op vervroegde repatriëring ofwel vervroegde demobilisatie in Indonesië van K.L. personeel. Aan het hierop betrekking hebbende rondschrijven van de A.G., Dienst Aflossing en Demobilisatie K.L., Nr. 38844/DAD — K.L. van 28 Juni 1949, ontlenen wij onderstaande gegevens.

Vervroegde repatriëring ofwel Demobilisatie h.t.l. van K.L. militairen die met of in het kader van de „C"-Divisie voor terugzending naar Nederland in aanmerking komen.

Drie groepen militairen kunnen hiervoor in aanmerking gebracht worden:

I. Zij, die van plan zijn onmiddellijk na terugkeer in Nederland een voor hun toekomst belangrijke studie te beginnen of voort te zetten en, bij repatriëring volgens het ontworpen schema, niet meer aan het studiejaar 1949 — 1950 kunnen deelnemen. Onder belangrijke studie wordt dan b.v. verstaan: Universiteit, M.T.S. of ambachtsschool.

Zij moeten kunnen voldoen aan de volgende eisen:

a. *Voor 1 Januari 1946* in werkelijke dienst zijn gekomen.
b. *Voor of in 1925* geboren zijn.
c. *Een verklaring* kunnen overleggen van de bebetrokken onderwijsinstelling in Nederland dat men aldaar gedurende een bepaalde periode het onderwijs gevolgd heeft. Ofwel — indien men nog geen aanvang met de studie gemaakt heeft — een door de burgemeester gelegaliseerde verklaring van de ouders. (Een model van deze verklaring is aan het bovengenoemd rondschrijven als bijlage toegevoegd).

Zij, die reeds een verzoekschrift hebben ingediend, waaraan echter de verklaring onder c ontbreekt. kunnen volstaan met toezending hiervan. Met de indiening van request en daarbij horende verklaring dient haast gemaakt te worden, daar men mag aannemen, dat de betrokkenen bij inwilliging van hun verzoek reeds in Augustus a.s. zullen repatriëren.

II. Zij, die bijzondere urgentie menen te hebben in verband met de spoedige aanvaarding van een werkkring in Indonesië.

Het door hen in te dienen verzoekschrift moet vergezeld zijn van een *contract* of voorlopig contract met vermelding van de gewenste proeftijd, dat geheel voldoet aan de voorwaarden door de Sociale Dienst gesteld.

Er zijn maatregelen getroffen om deze militairen bij tijdige ontvangst van bescheiden omstreeks 1 September 1949 te demobiliseren ofwel met klein zakenverlof te zenden. Slechts in een enkel, hoogst urgent, uitzonderingsgeval zal eerder dienstverlating dan op 1 September mogelijk zijn.

III. Zij, die bijzondere urgentie menen te hebben in verband met een in Nederland te aanvaarden of voort te zetten werkkring.

Zij dienen hiervoor hun verzoekschriften op de gebruikelijke wijze te richten aan de Minister van Oorlog.

Het bovenstaande heeft uitsluitend betrekking op K.L.-personeel, dat met óf in het kader van de „C"-Divisie „7 December" voor repatriëring dan wel demobilisatie h.t.l. in aanmerking komt. Verzoekschriften van hen, die op een tijdstip voor terugzending naar Nederland in aanmerking komen worden *niet* ingewacht.

Repatriëring van de zg. „Januari-groep"

Militairen, die eerst *na* de „C" Divisie „7 December" hier te lande zijn aangekomen, doch in verband met hun totale diensttijd tot genoemde Divisie kunnen worden gerekend, zullen met de laatste onderdelen van deze Divisie voor repatriëring in aanmerking gebracht worden, hetgeen dus neerkomt op Januari 1950.

Hieronder valt uitsluitend het personeel, dat vóór 1 Januari 1946 in werkelijke dienst is gekomen.

Repatriëring oudere onderofficieren

Dienstplichtige onderofficieren, die reeds *vóór Mei 1940* als zodanig werden aangesteld en na Mei 1945 opnieuw in werkelijke dienst werden opgeroepen, kunnen voor vervroegde repatriëring (dan wel vervroegde demobilisatie h.t.l.) in aanmerking gebracht worden, wanneer zij de leeftijd van *33 jaar* hebben bereikt en door hun Commandanten niet als absoluut onmisbaar worden aangemerkt. Zij moeten daartoe een verzoek indienen bij de A.G., Dienst Aflossing en Demobilisatie K.L.

De vervroegde repatriëring van de tot deze groep behorende dienstplichtige onderofficieren *beneden de 33 jaar* kan slechts worden overwogen, wanneer hiervoor dringende motieven gelden en de betrokkenen door hun Commandanten misbaar zijn verklaard.

Zij, op wier verzoek gunstig zal worden beschikt, zullen niet eerder dan op z'n vroegst omstreeks 1 September a.s. naar Nederland worden teruggezonden.

Het bovenstaande geldt niet voor oorlogsvrijwilligers of voor hen, die op basis van vrijwilligheid zijn uitgezonden.

Terugzending gezinsleden op rijkskosten

De verzoeken om terugzending van gezinsleden op kosten van het Ministerie van Oorlog van het personeel dat met of in het kader van de „C"-Divisie „7 December" zal repatriëren, dienen *uiterlijk op 15 September a.s.* in het bezit te zijn van de A.G., Dienst Aflossing en Demobilisatie K.L. Bij latere inzending kan niet voor tijdige boeking worden ingestaan, daar slechts enkele van de beschikbare schepen gezinsaccomodatie hebben en boeking op de z.g. „vrije" schepen niet is toegestaan. De verzoeken dienen vergezeld te gaan van een ingevulde vragenlijst, volgens het bij het bovengenoemd rondschrijven gevoegd model.

Vorming?

Ook voor U buiten!

DIT stukje is vooral bedoeld voor onze wapenbroeders „daar ergens buiten". Velen onder hen zullen wel eens bij zichzelf hebben gedacht bij het horen van de naam „Vorming": „Och ja, dat is misschien wel aardig, maar toch maar alleen voor diegenen, die in een grote plaats liggen, waar een Vormingscentrum is en verschillende avondscholen zijn". NIETS IS MINDER WAAR!!!

De activiteit van Dienst Vorming mag niet beperkt blijven tot de grotere plaatsen, doch is evengoed bestemd voor hen, die op de buitenposten hun plicht doen.

In gedachten zie ik U reeds Uw schouders ophalen en hoor ik U zeggen: „Gemakkelijk gezegd, maar daar heb ik toch geen tijd voor".

Maakt U er zich daarmee niet al te gemakkelijk van af. Kijkt U eens naar nevenstaande foto. Die is genomen op een buitenpost in een zelf getimmerde cantine, met name bij 5-8 R.I., in Zuid-Sumatra. Hier zien we wapenbroeders bij, die juist van patrouille komen. vol aandacht gebogen over boeken en cursussen van de Vorming. De mannen op deze foto denken aan hun toekomst, aan hun taak straks in de burgermaatschappij. Bent U daarvoor reeds gereed? Of ontbreekt daar nog wel iets aan? Vindt U het ook niet een prettige gedachte om straks bij het zoeken naar een betrekking te kunnen zeggen, dat U ook in Uw diensttijd aan Uw toekomst hebt gewerkt?

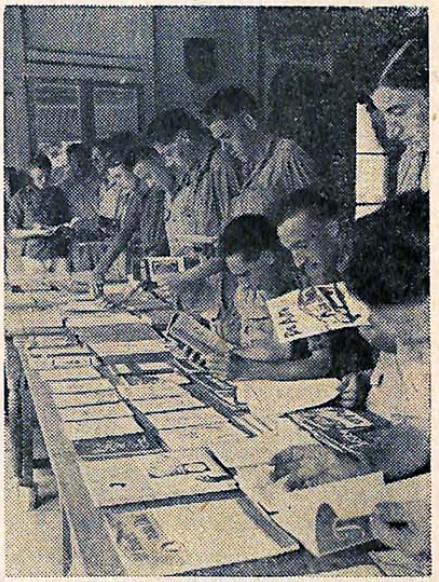
Beseft U wel goed, wat de Vorming U allemaal kan bieden? Eigenlijk niet?

Vraagt Uw Vormingsofficier dan eens op welke wijze U vak- en studieboeken kunt lenen of kopen tegen sterk verminderde prijs en laat U voorlichten over de tijdschriften, die door Dienst Vorming verspreid worden. Vraagt hem de catalogus der vormingsbibliotheek ter inzage, spreek eens met hem over Uw toekomstplannen en hij zal U graag helpen met advies over een schriftelijke cursus, die op het door U gestelde doel afgaat. In vele gevallen zal ook heel goed een mondelinge cursus mogelijk zijn.

Zo zijn er detachementen, die gezamenlijk een Middenstands- of Sleutelcursus hebben of waar de mogelijkheid bestaat een studieclub op te richten.

Het is dikwijls een kwestie van goede wil of doorzettingsvermogen.

Het is dikwijls ook een kwestie van valse schaamte, door niet te willen erkennen, dat het noodzakelijk is om lang vergeten schoolkennis weer eens op te halen door het volgen van een eenvoudige cursus. Dienst Vorming doet zijn uiterste best om U te helpen bij Uw studie. Wij zijn daarbij voor studiemateriaal grotendeels aangewezen op voorziening uit Nederland.



Ook zijn er andere omstandigheden, die ons werk bemoeilijken, b.v. de grote dislocatie der onderdelen, de enorme afstanden en soms gebrekkige verbindingen. Daardoor loopt niet alles altijd zo vlot als we graag zouden zien.

Toch hebben we voor duizenden wapenbroeders iets kunnen doen.

Daarom: Stap eens naar Uw vormingsofficier of schrijf over Uw plannen naar het Vormingscentrum. Men zal U gaarne helpen!!

Dienst Vorming
G.W.

„Correctie-werk"

DIENST Vorming moet enkele van zijn schriftelijk-studerende militairen een standje maken over het niet — of onregelmatig insturen van correctiewerk.

Vroeger op school werd gesproken van „huiswerk".

Het verbaasde ons toen niet dat de leermeester boos werd. als wij geen huiswerk inleverden.

Nu zijn de Instituten voor Schriftelijk Onderwijs in de plaats getreden van onze vroegere leermeesters.

Ook zij eisen dus dat er „huiswerk" gemaakt wordt.

Wat komt er anders terecht van Schriftelijk Onderwijs, als een cursist nooit iets van zich laat horen?

Het correctiewerk vormt immers het enige contact tussen het Instituut en zijn onzichtbare leerling.

Het is de proef op de som voor de cursist zelf en een garantie voor zijn schriftelijke leermeester dat de lessen bestudeerd en de leerstof verwerkt is.

Geen wonder dat bonafide Instituten voor Schriftelijk Onderwijs, weigeren verder te verzenden als geen correctiewerk ingeleverd wordt.

Er zijn cursisten die zich geestelijk zo hoog taxeren dat ze menen boven controle verheven te zijn, anderen maken de opmerking dat de luchtpost hun parten gespeeld heeft.

Mogelijk! Niettemin eist een Instituut van „Standing" dat zijn leerlingen het correctiewerk regelmatig naar Nederland zenden.

Stagnatie in het luchtpostverkeer kan hier tijdelijk de correctieketen verbreken.

Het is evenwel geen reden om *nooit* correctiewerk in te sturen!

Bovendien: niet alle correctiewerk gaat naar Nederland.

Het Instituut „Schroevers" b.v., heeft een filiaal te Batavia waar correctiewerk wordt nagekeken en te Bandoeng bestaat dezelfde mogelijkheid voor militairen die de cursus Middenstand I.V.I.O. (met correctie), de cursus Middenstand N.O.I. (met correctie), de cursus asp.V.E.V. (met correctie). of de cursus Landbouwboekhouden (met correctie) volgen.

Niet zonder reden is achter deze cursussen, tussen haakjes de toevoeging: „met correctie" geplaatst.

Bovenstaande cursussen zijn n.l. „voorraad" cursussen d.w.z.: in tegenstelling met de normale schriftelijke cursussen (waarvan de lessen successievelijk per post worden toegezonden), kunnen zij ineens en compleet gekocht worden en zijn meestal in grote voorraden op de Vormingscentra aanwezig.

Bij het aanschaffen van deze voorraad cursussen heeft men echter de keus: Voorraadcursus met correctie (deze is meestal duurder), of voorraadcursus zonder correctie (deze is meestal goedkoper).

Bij de laatste blijft het huiswerk achterwege. Op deze cursisten is ons standje natuurlijk niet van toepassing.

Voor de andere geldt echter:

„Wien de schoen past, trekke hem aan". en

„Een gewaarschuwd man telt voor twee".

Dienst Vorming.
J.v.H.

HET PAROOL

HET Nederlandse dagblad „Het Parool" heeft een prachtig initiatief genomen. Het stelt gedemobiliseerde militairen in staat gratis een advertentie te plaatsen, waarin zij zich voor een werkkring kunnen aanbieden. Deze advertenties zullen in een speciale rubriek worden ondergebracht en op deze wijze bijzonder onder de aandacht van de lezers gebracht worden. Alweer een bewijs dan men het niet alleen bij woorden laat om de demobilisanten een helpende hand te bieden. Pet af voor Parool!

Militaire Portefeuille
voor hen die meer willen weten

Sectiecommandanten vóór!

Er is een voorwaarde waaraan de soldaat door de eeuwen heen heeft moeten voldoen, een voorwaarde, die ook voor de infanterist uit de toekomst blijft gelden; hoe dan de oorlogsomstandigheden zich ontwikkeld mogen hebben, hij moet beschikken over een grote mate van persoonlijke, morele en physieke moed. Maar naast deze primaire eisen komen thans nieuwe desiderata naar voren en worden andere voorwaarden naar de achtergrond geschoven vanwege hun thans geringer belang.

Zo moest tot dusverre de infanterist b.v. beschikken over een zeer krachtig physiek en een groot uithoudingsvermogen om alle vermoeienissen van het militaire bestaan niet alleen het hoofd te bieden, maar zodanig te doorstaan, dat hij ondanks die vermoeienissen toch nog zijn gevechtswaarde bleef behouden.

Want het merendeel van die vermoeiende arbeid moest geleverd worden op zijn weg van basis- naar gevechtsterrein, langdurig vervoer per weinig comfortabele truck over meestal slechte wegen, lange treinreizen eveneens onder weinig gunstige omstandigheden, vervoer per troepentransportschip, waarbij de accomodatie toch als regel ook weinig aantrekkelijks bezat.

Tenslotte werd dan de soldaat, natuurlijk naar behoren, voorzien van volledige en zware bepakking, ergens neergezet om een lange mars door het terrein te aanvaarden, waarbij hij dan vaak nog enige preliminaire gevechten moest leveren voor hij op het actieterrein zelve arriveerde.

Het is echter zeer waarschijnlijk, dat in de toekomst deze infanterist door de lucht wordt vervoerd, waarbij de reisduur zelf al zeer verkort wordt en de mate van discomfort relatief kleiner. Hij zal dan zo dicht mogelijk bij, soms zelfs op het aanvalsdoel zelf aan de grond worden gezet, zodat hem marsen en preliminaire gevechten bespaard blijven en hij in de best mogelijke psysieke conditie zijn gevechtstaak kan beginnen. Maar worden aan de ene kant lagere eisen gesteld aan zijn lichaamskracht en uithoudingsvermogen, aan de andere kant zal van zijn behendigheid, van zijn reactiesnelheid en aanpassingsvermogen veel meer worden verlangd dan tot dusverre het geval was en zeker ook zal zijn psychische instelling aan bepaalde eisen moeten voldoen.

Immers, het aanvalsdoel, waartegen hij wordt ingezet — b.v. een startbasis voor atoomraketten — zal omringd zijn door een verdediging in de diepte die alles bevat aan diversiteit en sterkte, dat de vijand er aan geven kan.

Draadversperringen, inundaties, landmijnen, onderaardse stellingen, machinegeweernesten, artillerie- en mortierbeschietingen zullen, gepaard aan de natuurlijke hindernissen, die het terrein zelf oplevert er toe bijdragen, dat het élan van de aanval zoveel mogelijk gebroken wordt. Weliswaar zullen kostbare verliezen aan mensenlevens en tijd voorkomen kunnen worden door de luchtlandingstroepen — de infanterie van de toekomst — binnen de vijandelijke posities neer te zetten en de vliegtuigen desnoods op de versterkingen zelf te doen landen.

Maar zelfs dan — of liever juist dan— zullen aan besluitvaardigheid van de commandanten, aan de kwaliteiten van de manschappen en zeker aan hun moreel zeer hoge eisen worden gesteld.

Want deze soldaten zullen, vrijwel zelfstandig opererend in kleine groepen ter sterkte van een sectie niet de morele steun ondervinden, die de bewuste aanwezigheid van grote groepen van hun kameraden in hun onmiddellijke nabijheid geeft. Zij zullen zich onder die omstandigheden „geïsoleerd" gevoelen.

De opleiding van deze infanterist uit het jaar X zal dan ook niet alleen en uitsluitend gericht moeten zijn op zijn physieke ontwikkeling, maar ook en vooral op de vorming van zijn moreel.

Wanneer nu in een dergelijke oorlog de sectie moet optreden als kleinste en zelfstandig opererende eenheid, volgt, dat dit een wel zeer speciale taak op de schouders van de sectiecommandanten legt.

In de tweede wereldoorlog was het algemeen oorlogsbeeld, voor zover de infanterie betrof, reeds zo, dat het niet meer bataljons en brigades waren, die in nauw onderling contact opereerden, maar kleine groepjes, die los van elkaar ieder hun eigen privé-oorlogje voerden met de vijand.

De oorlogsomstandigheden van de toekomst zullen dit beeld nog sterker naar voren brengen naar het zich laat aanzien en dit houdt in, dat de commandanten van die kleine groepjes (de secties) een grote mate van initiatief en zelfstandigheid zullen moeten ontplooien. Werd tot dusverre de keuze van de onderofficier bepaald door desiderata, die voor het verleden golden, een verleden, dat slechts een betrekkelijk geringe vuurkracht kende en waarin regelmatig een nauw contact met eigen commandant en de commandanten van aanleunende onderdelen mogelijk bleef, in de toekomst zal men andere maatstaven moeten aanleggen. De sectie-commandant zal naast de vroeger geldende eigenschappen van koelbloedigheid en persoonlijke moed ook nog eigenschappen moeten bezitten, die hem in staat stellen zelfstandig snelle beslissingen te nemen — uiteraard op zijn niveau — en die eigenschappen kunnen slechts verworven worden door vorming van karakter en kennis.

Zo zullen zij een grote vaardigheid in het kaartlezen moeten bezitten (kennis) en van deze kennis gebruik makend eigener initiatief beslissingen moeten nemen (karakter) van tactische aard.

Het blijkt dan tevens, dat veel van de verantwoordelijkheid, die thans door de pelotonscommandant geschouderd wordt, dan overgedragen zal worden op de sectiecommandant.

De subalterne infanterie-officier krijgt daardoor een meer controlerende en coördinerende taak toebedeeld en is niet langer in letterlijke zin aanvoerder van de onder zijn commando staande onderdelen.

Zijn wapens zijn telefoon en kaart en alleen onder buitengewone omstandigheden zal hij met het wapen in de vuist aan gevechtsactie deelnemen.

De keuze van de pelotonscommandant wordt niet langer bepaald door de mate van reactiesnelheid en dapperheid, die hij bezit, maar door zijn grotere intelligentie en grotere militaire kennis.

(Bewerkt naar een artikel van P.H.H. Bryan in Army Quarterly)

...kleine groepjes, die ieder voor zich hun eigen privé oorlogje voerden...

Bezoek aan „Meerzicht"

„JE bent rijp voor Meerenberg" was nog niet eens zo lang geleden een geliefkoosde uitdrukking, wanneer men twijfelde aan iemands verstandelijke vermogens. Sinds in 1918 de naam van dit gesticht voor geesteszieken veranderd werd in „Meerzicht", verdween ook langzamerhand het gebruik van het woord Meerenberg en hierdoor tevens de onaangename klank die de krankzinnigengestichten uit de vorige eeuw hadden. Wanneer wij de kermisvreugde bekijken op nevenstaande foto, dan wil het ons maar moeilijk aan, dat hier feest gevierd wordt door mensen die ziek zijn in hun geest. En toch is het zo: het Provinciaal Ziekenhuis te Santpoort, „Meerzicht" vierde zijn 100-jarig bestaan en ter gelegenheid daarvan vonden verschillende herdenkings plechtigheden en feestelijkheden plaats.

En de patiënten hadden een werkzaam aandeel in die feestelijkheden. Zij voerden toneelstukken op en maakten door hun enthousiasme en ijver het eeuwfeest tot een zeer overtuigende bevestiging van het feit, dat de moderne „verlichte" zienswijzen der geneeskunde ook aan geestelijk-abnormale mensen levensvreugde kan verschaffen. Wij weten dat dit niet altijd zo is geweest. Tot ver in de 19e eeuw behandelde men geestes-zieken als mensen, die afgeschreven waren voor de maatschappij.

Toch waren er genoeg verlichte geesten in die tijd wie de behandeling van geesteszieken een doorn in het oor was. Een van hen was een eenvoudige broeder, Johan van Duuren, die door een geheel nieuwe therapie de aandacht op zich vestigde. Hij was een van die stille, doch taaie vechters voor de rechten van de mens.

En het is aan hem te danken, dat er langzaam doch zeker, verbetering kwam in de toestanden die in de krankzinnigengestichten heersten. Een der geneesheer-directeuren van Meerenberg, Dr. van Deventer, die van 1892 — 1904 het beheer voerde over het gesticht stelde opleidingscursussen in voor het verplegend personeel, zodat niet iedereen kon worden toegelaten.

Een andere belangrijke verbetering was de „aanwijzing" van een gedeelte van het ziekenhuis. Op die aangewezen afdelingen worden de patiënten verpleegd zonder dat een rechterlijke machtiging verleend werd en tevens behouden zij hun rechten als burger en burgeres. Van de 24 afdelingen die „Meerzicht" telt, zijn er slechts drie gesloten, dat wil dus zeggen dat zich in deze afdelingen patiënten bevinden, die op last van de autoriteiten naar het gesticht zijn overgebracht, omdat zij een gevaar vormden voor hun omgeving. Het overgrote deel der patiënten heeft veel bewegingsvrijheid op het prachtige, 75 ha grote gestichtsterrein, waarop zich een vijver met aangelegd park, moestuinen en landbouwgrond bevinden.

Er wordt veel aan sport gedaan en de volksdansen, die ook ter gelegenheid van het eeuwfeest werden uitgevoerd doen er geen twijfel aan bestaan, of deze mensen voelen zich in deze geëigende omgeving op hun gemak en genieten de levensvreugde, die zij in de gewone maatschappij zouden moeten missen.

Een personeel van 550 mannen en vrouwen, w.o. 11 doktoren zorgt voor de dagelijkse gang van zaken. Dit zijn allen mensen, die liefde hebben voor hun

werk, die de psychologische afwijkingen van hun misdeelde medemensen trachten te doorgronden en die hen met veel toewijding terzijde staan. „Meerzicht" herbergt ruim 1400 patiënten, terwijl er plaats is voor 1520 patiënten.

Velen gaan geregeld met verlof naar huis en isolementen waar men vroeger zo „verzot" op was en waartoe men soms dwangbuizen gebruikte, behoren tot de grote zeldzaamheden en indien ze werkelijk noodzakelijk zijn, zijn ze slechts van korte duur. De doeltreffendheid van onze huidige therapie blijkt wel uit het feit, dat jaarlijks 70 á 80% der opgenomen patiënten ontslagen worden. En net als bij demobilisatie wordt ook hier de nazorg ingeschakeld. Oud-patiënten staan onder voortdurende contrôle van een arts, totdat met zekerheid kan worden aangenomen dat de zieke geest zich volledig hersteld heeft en weer ingeschakeld kan worden in de burgermaatschappij.

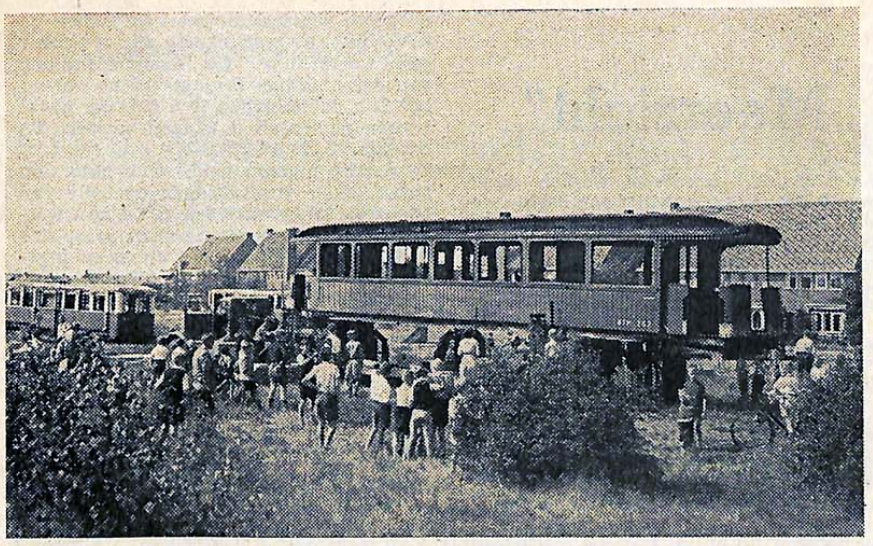
We besluiten dit artikel met een aanhaling van de Fransman Esquirol, die eens schreef:

„Wat een stof tot overdenking voor de wijsgeer, die een krankzinnigengesticht bezoekt! Hij vindt er dezelfde ideeën als daarbuiten, dezelfde dwalingen, dezelfde hartstochten, dezelfde smarten: het is dezelfde wereld: maar de lijnen zijn krachtiger, de nuances scherper, de kleuren levendiger, het geheel maakt een fellere indruk, omdat de mens zich daar in al zijn naaktheid vertoont".

OPENLUCHTTHEATER IN DRENTHE

Tot kort geleden had Drenthe nog geen openluchttheater en daar men dit als een groot gemis aanvoelde deed men stappen om tot stichting van een dergelijk theater te komen. En met succes. Van Zuidlaren begon de victorie. In dit landelijke plaatsje met zijn prachtige beukenlanen, zijn idyllische plekjes en zijn ideale waterrijke omgeving, komen jaarlijks duizenden mensen hun vacantie doorbrengen. Men heeft nu de beschikking gekregen over het fraaie landgoed „Laarwoude", dat in de middeleeuwen door adellijke families werd bewoond. De eerste achtertuin van dit landgoed is voorlopig als openluchttheater ingericht. Er is een 84 m² groot podium aangebracht tegen de begroeide achtergevel van het hoofdgebouw en men kan zich voorstellen welk een voortreffelijke en sfeervolle entourage gevormd wordt door de gracht en prachtige bospartijen van het landgoed.

De vorige maand heeft de Groningse Orkest Vereniging haar eerste openluchtconcert te Laarwoude gegeven. Het werd een succes. Het bleek dat de acoustiek er beter is dan in de concertzaal te Groningen. Een en ander vormde slechts een experiment, zodat binnenkort meerdere uitbreiding staat te wachten. Voor Drenthe is dit eerste openluchttheater een aanwinst en voor de vele bezoekers gedurende de zomermaanden een aangename en waardevolle verhoging van hun vacantievreugde.



Geen overstapjes meer

„Nood maakt vindingrijk" zegt men en wij beamen dit met bovenstaand voorbeeld voor ogen. In Hilversum wordt wel danig gebouwd en herbouwd maar de vraag overheerst nog steeds het aanbod. De Hilversumse gemeenteraad kwam toen echter op het lumineuze idee om 'n aantal tramwagens van de Gooise Tramweg Mij. over te nemen en deze als woonhuizen in te richten. De tramwagens zijn opgesteld op een terrein in de buurt van de Goudenregenstraat. Natuurlijk staat de jeugd weer met de neus vooraan, want stel je voor dat er iets met de wagens gebeurt, waarvan onze „spes patriae" niets afweet.

Begrijpelijk kan men zomaar niet in een lege tramwagon trekken en daarom zal er eerst nog heel wat aan vertimmerd moeten worden, voordat er een behoorlijke woning van gemaakt is. In ieder geval zullen er weer jonge paartjes gelukkig gemaakt worden met dit tijdelijk home.

Vele handen maken „gouden handen"

Niet alleen wij hier in Indonesië doen aan zelfwerkzaamheid maar ook in Nederland presteert men op dit gebied heel wat. Dat blijkt duidelijk uit de tentoonstelling „Gouden Handen", welke van 28 Juli tot en met 6 Augustus te Ede zal worden gehouden. Deze nationale tentoonstelling op het gebied der vrije tijdsbesteding belooft een der meest interessante van de laatste tijd te worden door haar oneindige verscheidenheid. Vele inzendingen stromen binnen, waaronder menig stuk getuigt van buitengewoon vernuft, grote artisticiteit en oneindig geduld. Op bovenstaande foto ziet U het prachtige model van het zeilschip „D' Halve Maen" uit 1609. welk model werd vervaardigd door de 17-jarige Jan van Os uit Utrecht. Hij deed twee jaar over dit mooie werkstuk.

We zeilen weer

Van scheepsmodellen naar de „echte" zeilschepen „ce n'est qu'un pas".

Het zeilseizoen in Nederland is weer ingezet met wedstrijden op 't IJselmeer en de Kagerplassen. Zon en wind waren „dienende" en de zeilliefhebber kon zijn hart dus ophalen. Wie zou dat niet bij het zien van de foto, de witte zeilen helder afstekend tegen het water en de lucht.

Zo herinneren wij ons Nederland.

„Music for thousands"

Van 15 Juni tot 15 Juli werd in Amsterdam en Scheveningen het Hollandfestival gehouden. Zoals men weet worden op dit feest verschillende muziek- en zanguitvoeringen van hoog gehalte gegeven.

In het kader van dit festival had Zondagavond 26 Juni te Amsterdam een unieke gebeurtenis plaats. Twintigduizend mensen trokken naar het RAI-gebouw om een bijzonder volksconcert bij te wonen, dat verzorgd werd door het Concert-gebouworkest onder leiding van Erich Kleiber. Het is een succes geworden.

De organisatie was uitstekend verzorgd en het publiek gedroeg zich voorbeeldig. Met recht kon van een volksconcert worden gesproken, want men zag dames met zilvervossen naast dames in een eenvoudig gabardientje en heren in onberispelijk donker costuum, met een flonkerende dasspeld, naast heren in een gemakkelijk zittend colbertjasje. Maar de muziek deed allen voor deze avond vriendschappelijk en eensgezind bij elkaar zijn.

De uitgevoerde werken behoorden hoofdzakelijk tot de zg. Weense muziek. Wij noemen o.a. de ouverture „Der Zigeunerbaron". de wals „Künstlerleben" en de ouverture „Die Fledermaus" van Strauss. Verder werken van Schubert, Mozart en Haydn en dan voornamelijk die, welke ook door niet-muziekkenners genoten kunnen worden.

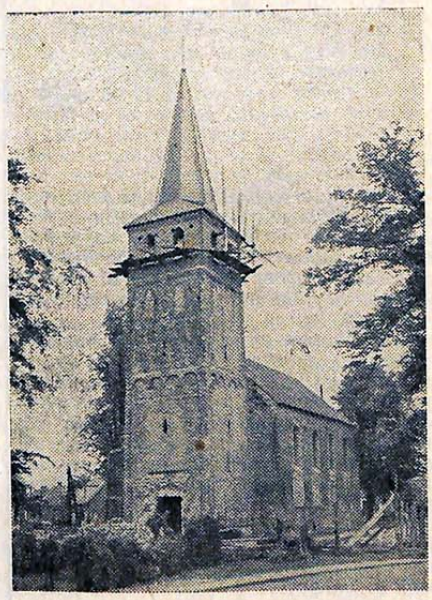
Dit experiment is zo goed geslaagd, dat in de nabije toekomst zeer zeker de bijzondere volksconcerten herhaald zullen worden. Men zal dan tevens rekening houden met het feit, dat te fijn-geïnstrumenteerde werken door de grote oppervlakte van het R.A.I.-gebouw niet goed in het gehoor van het publiek liggen. Men deed deze ervaring op bij de symphonie van Haydn en de balletmuziek van Schubert.

Opbouw

Op deze pagina enige opbouw-foto's. Ze schijnen in Nederland niets anders te doen. Nevenstaande foto wordt officieel aangeduid met: Weg nr. 4A, in aanbouw. Dit is de Rijksweg (Amsterdam) Burgerveen — Rijswijk (Rotterdam), ook wel de weg beoosten Leiden genaamd. Als deze weg gereed zal zijn en men is hiertoe met man en macht aan het grondwerk bezig, dan zal dat een belangrijke verbetering en verkorting van de verkeersweg Amsterdam—Rotterdam betekenen. Weg nr. 4A vervangt die door Wassenaar en Den Haag. Het zand dat voor dit omvangrijke werk benodigd is, wordt bij de zandwinning langs de weg nr. 12 (Den Haag—Gouda) bij Nooddorp uit een 15 meter diepe put gezogen en in „depot" geperst. Door middel van een excavateur wordt het zand dan afgegraven.

Het in 1200 gebouwde kerkje te Velp werd tijdens de oorlog bijna geheel verwoest. Men is nu bezig met het herstellen van dit bekende kerkje, dat aan de Hervormde gemeente behoort. Wij moeten erg zuinig zijn op onze cultuurhistorische oudheden, waartoe de „Oude Jan" toch zeker wel behoort.

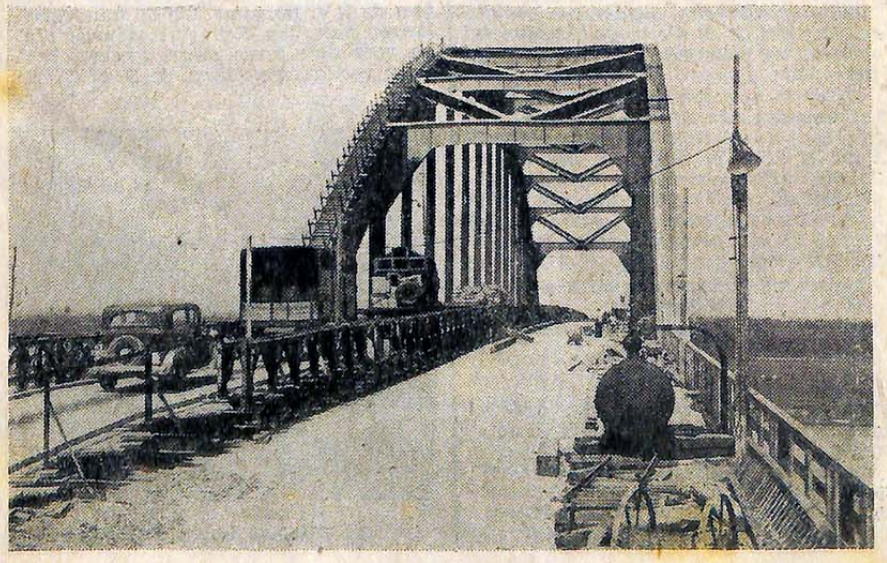
Omdat het maar zo'n klein kerkje is, zal het na de restauratie alleen gebruikt worden voor bijzondere gebeurtenissen, zoals trouwplechtigheden.



Na de oorlog werd de balans opgemaakt en met de post „verkeersbruggen" zag het er maar slecht uit. De meeste spoorbruggen waren vernield of zo zwaar beschadigd, dat ze voor het verkeer onbruikbaar waren. Een vlot lopend verkeer is nog steeds een belangrijke voorwaarde voor een gezonde, economische ontwikkeling en daarom werd zo spoedig mogelijk met het herstellen van de bruggen begonnen. Het is momenteel zo, dat er nog één spoorbrug is, die nog niet hersteld is en dat is de spoorbrug over de Lek bij Rhenen.

Een andere brug over de Lek, de verkeersbrug bij Vianen, kwam onlangs gereed.

Op onderstaande foto ziet U links de Baileybrug waarover het verkeer nog verwerkt wordt. Rechts ziet U de nieuwe brug, waarvan het rijdek in gereedheid wordt gebracht.



„Het is niet waar !"

Men zal zich nog herinneren dat onlangs door Joden in sommige steden, o.a. Berlijn en Londen, veel kabaal werd gemaakt over de film „Olivier Twist", naar het bekende boek van Charles Dickens. Volgens de Joden werd de Jood Fagin in betreffende film op een dergelijke onsympathieke en afstotende manier afgebeeld, dat dit een treffend staaltje van anti-semietisme werd geacht.

Wij moesten hier aan denken toen wij lazen, dat in ons land door communisten werd geprotesteerd tegen de vertoning van de Amerikaanse film „The Iron Curtain", die de Sovjet-Russische spionnage in Canada behandelt. Bij de vertoning van „The Iron Curtain" in Den Haag heeft de politie een paar maal met gummiknuppels in moeten grijpen omdat demonstranten de film trachtten te verhinderen. Er werd geroepen: „Goebbelspropaganda, fascistische propaganda" en dergelijk fraais meer.

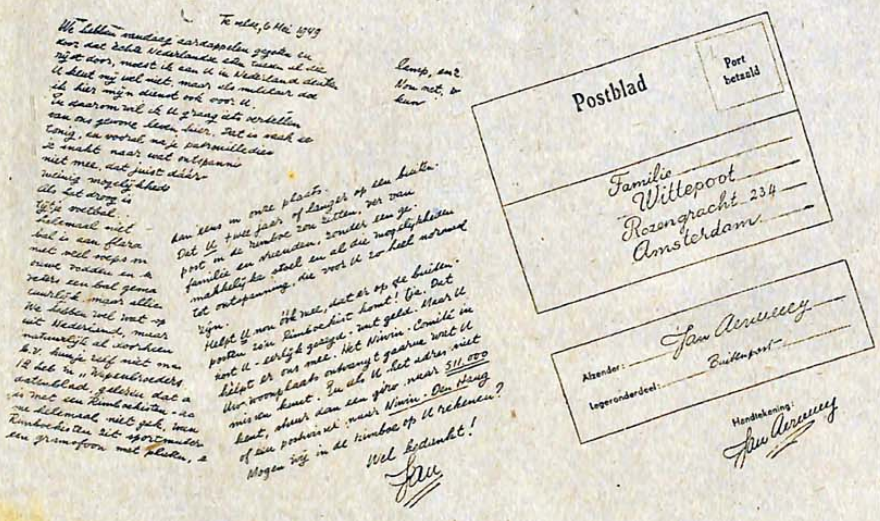
Ook in Amsterdam kwam het tot ongeregeldheden bij de vertoning van deze film. De politie veegde de straten rondom de bioscoop schoon van communistische demonstranten, die een dreigende houding aannamen. Een politie-agent werd hierbij gewond. Er werd een aantal arrestaties verricht.

Wel waar!

Nog meer gemoederen worden in Nederland in beweging gebracht. Dit keer niet van de communisten, maar van de vrouwen, waarbij het minstens zo hevig toegaat. De vrouwen worden nl. ontvankelijk gemaakt voor de „pin-up", oftewel het thuispermanent. Natuurlijk was het Amerika die de primeur had —; de Nederlandse kappers hebben zich eveneens in de strijd geworpen. Het gaat maar eventjes om 18 millioen gulden, die elk jaar uit de damesbeurzen in de kapperslaadjes terecht komen. Wij beklagen hen en ook beklagen wij onze demobilisanten die in dit strijdgewoel thuis komen en zich in zullen moeten zetten voor de „pin-up", want de kappers zeggen dat de vrouwen het niet alleen af kunnen, maar dat iemand anders de laatste hand aan de „pin-up" zal moeten leggen.

Wapenbroeders

'n Brief, die het deed



Te velde, 6 Mei 1949.

WIJ hebben vandaag aardappelen gegeten en door dat echte Nederlandse eten tussen al die rijst door, moest ik aan U in Nederland denken.
U kent mij wel niet, maar als militair, doe ik hier mijn dienst ook voor U. En daarom wil ik U graag iets vertellen van ons gewone leven hier. Dat is vaak eentonig en vooral na je patrouilledienst, als je snakt naar wat ontspanning, valt het niet mee, dat juist daarvoor dikwijls te weinig mogelijkheden zijn.

Als het droog is, spelen wij graag een partijtje voetbal. Maar onze voetbal is nou helemaal niet meer te gebruiken. De binnenbal is aan flarden en de buitenbal is ook niet veel soeps meer.

Nu hebben we van ouwe vodden en kranten en een stel veters een bal gemaakt. Niet zo prettig natuurlijk, maar allicht beter dan niks.

We hebben wel wat spullen meegebracht uit Nederland, maar daar zijn we natuurlijk al doorheen. En ping-pongballen b.v. kun je zelf niet maken.

Ik heb in „Wapenbroeders", dat is ons soldatenblad, gelezen, dat de N.I.W.I.N. bezig is met een Rimboekisten-actie. Dat lijkt me helemaal niet gek, want in die Rimboekisten zit sportmateriaal, spelen, een gramofoon met platen, een behoorlijke lamp, enz.

Nou net wat we zo machtig goed gebruiken kunnen. Dat zal weer een hoop duiten kosten. maar ik hoop toch, dat ze het bij mekaar spijkeren. D'r zit altijd zoiets, ja, hoe moet ik dat zeggen, iets prettigs in. Niet alleen, omdat we die spullen zo goed gebruiken kunnen, maar vooral omdat je juist aan die dingen merkt, dat de mensen in Nederland aan ons denken. Een pakje van thuis is natuurlijk nooit te versmaden, maar dat is voor jou alleen, al deel je het natuurlijk schoon op. Maar zoiets als sportartikelen en films en radio's en die Kerstpakketten en nou weer die Rimboekisten, die de Niwin gaat sturen, dat is zo echt van alle burgers voor alle militairen. Daar merk je aan, dat de mensen echt met ons meeleven, ook met d'r portemonnaie. Dat is misschien niet zo aardig gezegd, maar daar moeten we het tenslotte van hebben, aan woorden alléén hebben we hier niks.

Nu weet ik wel, dat het U in Nederland dikwijls ook niet meevalt om de einden aan elkaar te knopen, maar denkt U dan eens in onze plaats.

Dat U twee jaar of langer op een buitenpost in de rimboe zou zitten, ver van familie en vrienden, zonder een gemakkelijke stoel en al die mogelijkheden tot ontspanning, die voor U zo heel normaal zijn.

Helpt U nou ook mee, dat er op de buitenposten zo'n Rimboekist komt! Tja. Dat kost U — eerlijk gezegd — wat geld. Maar U hèlpt er ons mee. Het Niwin-Comité in Uw woonplaats ontvangt gaarne, wat U missen kunt. En als U het adres niet kent, stuur dan een giro naar 511.000 of een postwissel naar Niwin-Den Haag.

Mogen wij in de rimboe op U rekenen?
Wel bedankt!

Jan.

De NIWIN vroeg een willekeurige militaire een brief te schrijven ter ondersteuning van de rimboekisten-actie. De brief werd zo getrouw mogelijk nagedrukt en in bovenstaande vorm aan duizenden Nederlandse gezinnen toegestuurd. Dit doodgewoe postblad deed van overal de kleine en grote gaven binnenstromen. Een stroom van een half millioen gulden, om te zetten in duizend rimboekisten, waarvan de eerste honderden al naar de buitenposten onderweg zijn.....

Het zwerve

Twaalf filmjeeps werden door de stuurd. Zij waren geschonken door in Indonesië en door Nederlanders in De jeeps zwerven thans langs de pagina indrukken uit West-Java en Zuid Midden-Java.

Zuid-Sumatra

TWAALF filmjeeps, geschenken van het Nederlandse Volk en het bedrijfsleven, werden onlangs door de Directeur van de NIWIN aan het Leger overgedragen.

De soldaat op de buitenpost in Zuid-Sumatra, die dit las, zal misschien met een schouderophalen gemompeld hebben: „Hmm, daar ziene me hier toch niks van".

In Palembang hebben we gedacht: „Hmm, daar zieneme ook niks van" — en gelukkig klopt dit als een bus, want de filmjeep, een geschenk van „Van Nelle", is reeds aan zijn tournee door Zuid-Sumatra begonnen.

Op 6 Mei reden we naar Tebenan, waar de „première te velde" plaats zou hebben. Tebenan is een van de eerste en één van de oudste buitenposten, nu zouden we het met een beetje goeie wil ook een buitenverblijf willen noemen. Maar goed, bioscopium is hier nog nooit geschoven, zodat de jongens van 5-3-R.I. hier samengestroomd waren om uit aandrang van een goede inborst naar de film te kijken en versieringen voor deze première aan te brengen. Zelfs een poort „Welkom Van Nelle!" was geplant, maar de middagregen, (zoals hier te doen gebruikelijk is) beperkte de spontane hulde tot binnenzaals. En bij het krieken van de duisternis schalden Lili Marleen en haar vriendinnen door de zwarte stilte, een machtig geluid kwam er uit haar machinerie (van de filmjeep wel te verstaan).

Nu wordt een schip te water gelaten met champagne, maar een filmjeep wordt te velde (lees: in het moeras) gelaten met bier, met koud bier. Aldus de opvatting van de N.V. Borsumv. die de handelsbelangen van Van Nelle vertegenwoordigt en voor deze koele dronk gezorgd had. Haar vertegenwoordiger, de Heer B. van

De filmjeep in z'n element.

nde wonder

NIWIN naar de troepen overzee ge-enkele grote bedrijven en instellingen het buitenland.
buitenposten en zo brengen wij op één Sumatra, geïllustreerd met foto's uit

Het zwervend wonder op Midden-Java.

Onselen, wijdde de filmjeep met enkele toepasselijke woorden en genoemde dronk in. Niet elke filmvoorstelling begint met gratis flessen bier en deze spontane geste werd dan ook bijzonder gewaardeerd.

Daarna begon de voorstelling in de garage annex cantine, waar een honderdtal militairen en enkele honderdtallen bewoners van het Rajatse de oogleden optrokken en de mond lieten zakken.

Technisch perfect is deze voorstelling, met het witte doek voor je en het donker om je heen. Het journaal draait af, een verduveld aardig voorfilmpje van Koolhaas over Nederland in 1948 en dan de hoofdfilm. Twee uur later is de eerste voorstelling met de filmjeep een succes geweest, zoals er ongetwijfeld vele successen zullen volgen. De volgende ochtend gaat het per schuit naar Muara Teladang, waar „nog nooit iets is geweest".

De eerste filmjeep in Zuid-Sumatra is zijn tocht begonnen. Hulde aan milde gevers, schenkers en bemiddelaars en „Veel genoegen".

Bantam

IN het convooi, dat de uiterste post aan de zee binnen stoof, reed een graag geziene gast: het kleine, kwieke filmwagentje, dat door de bezitters (een chauffeur *heeft* in het leger *zijn* wagen, ook al waren er drie maal 8 millioen belastingbetalers) naar de beroemde filmster Donald Duck is genoemd.

Het was de achttiende keer dat de sergeant-operateur uit Rotterdam, Weier, het „Warschau-concert" zou draaien. Evenveel keren had zijn helper (een „noodhulp" want mijn vaste maat is ziek") de Kwatta-film „Post uit Holland" aanschouwd en zijn ledloos geheugen stelde hem in staat lange passages van de tekst te pas en te onpas te declameren. Zo onder het eten kon deze Amsterdammer, Wim Abcouwer, met een ernstig gezicht opkijken en de Groningse stem imiteren: „Beste Wiebe, 't is niet de tied om een laange brief te skrieven, want de tarrewe wordt ingehaald. Daar zijn alle hand'n voor neudig" Of „Beste Wim, ik ben fandaag aan 't fare met oom Leen in de Rotterdamse hafe". De sergeant was daardoor al aangestoken. Als die 's morgens onder zijn klamboe vandaan dook, begroette hij de nieuwe werkdag met de woorden van de film: „Het werk ging met de regelmaat van een klok, een lust om te zien".

De filmwagen-bemanning las in een blad een verslag over het zigeunerleven van de collega's van de cantinewagen. Ze vonden hun eigen bestaan nog veel nomadischer. „De cantine-wagen gaat vijf dagen op pad en is met het week-end weer in de stad. Wij daarentegen zijn drie weken achterelkaar op stap". Drie weken achter elkaar werd er door Bantam gezworven van post naar post. Soms werd er maar voor een 20, 30 man gedraaid. Militairen wel te verstaan! Overal werd het publiek met enige honderden, zoveel als de geïmproviseerde bioscoopzalen maar konden bevatten, toeschouwers van de bevolking uitgebreid, voor wie de attractie minstens even groot is als voor de soldaten van de buitenposten. Wat ze aan begrip voor de film misten, werd vergoed door de bewondering van dat draaiende prentenboek, waar de meest fantastische klederdrachten en interieurs werden vertoond.

Sgt. Weier loopt al lang bij deze baas. In Juni '46 is hij al begonnen met op West-Java te draaien. Het leven bevalt hem goed en hij is een van die verrassende mensen in het leger, die er niet aan denkt te demobiliseren. De filmdienst is in die jaren met sprongen vooruitgegaan. De films, waarmee nu getourneerd wordt, zijn zo nieuw, dat ze in Batavia nog niet zijn gedraaid. De apparaten werken ook vrijwel feilloos. „En toch komen er weer nieuwe, die nog beter zijn".

Het enige wat bij de vertoning nog niet volmaakt is, betreft de kwaliteit van de copieën. Behalve zijn operateurskundigheden heeft hij al dienende leren chaufferen en beheerst ook de beginselen van het automonteursvak. Hij is trots op zijn nog vrij nieuw wagentje en koestert het met de zorgen van een rechtgeaarde chauffeur. Abcouwer heeft meer van de archipel gezien. Ook hij is filmoperateur van zijn vak. Hij heeft een groot gedeelte van zijn twee tropische dienstjaren op Borneo doorgebracht, in een district waar maar veertien man K.L. zat. Het leven was daar heel wat anders dan het onafgebroken gerij in Bantam. Het kostte daar zes dagen om met een boot de Kapuas op te varen teneinde een K.N.I.L.-detachement de begeerde ontspanning te brengen. Een groot succes, ook voor de toeschouwende Dajaks, was het vertonen van de Kroningsfilm geweest.

De twee voorstellingen die avond waren pas om twee uur 's nachts afgelopen. Maar toen had dan ook een ieder in het stadje de film gezien. De wacht was er voor afgelost. De volgende middag gooiden de filmnomaden hun bed en toebehoren in de laadbak en schoven „Donald Duck" tussen het convooi.

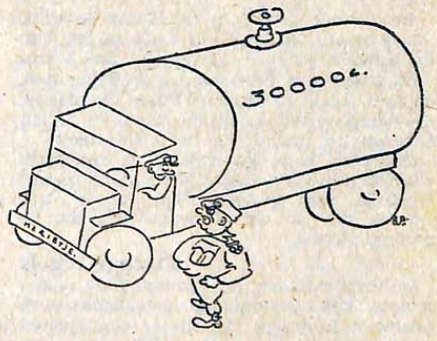
Verder weer naar de volgende post.

Carrousel

„Wat denk je Jan, zou er perspectief in die uitvinding van ons zitten?

(Wapenbroeders)

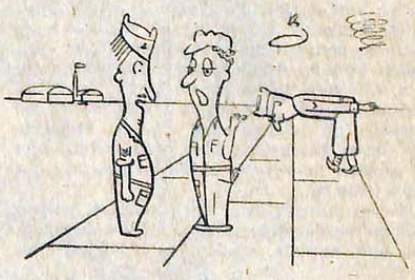
Sld. P. A. v. Liessum
2 VB — Andir



Contrôle op overbodige ritten. „Waar moet jij heen?" „Scheerwater voor me baas' hale, overste".

(Wapenbroeders)

Lt. G. Zijl
3-2 Huz. van Boreel



Hoe kunnen ze toch aan zo'n serieuze kerel schrijven: „Hou je maar haaks".....

(Wapenbroeders)

Kpl. R. Holtes
Verz. Pel. B - „C" Divisie.

„Draag jij de bren nou es effe".

(Wapenbroeders)

Kpl. R. Holtes
Verz. Pel. B - „C" Divisie.

Puasa en Lebaran

Vooral de nieuwkomers onder de militairen in Indonesië zullen zich dezer dagen wel eens hebben afgevraagd, wat de Puasa precies betekent en welke plaats deze vastentijd inneemt in het godsdienstige leven van de Mohammedaanse Indonesiërs. Het is goed iets van deze dingen af te weten. Het verdiept ons inzicht in het geestesleven van vele Indonesiërs en kan ons bovendien helpen fouten-door-onwetendheid in onze omgang met de bevolking te vermijden.

HET vasten is een godsdienstige instelling, die bijna even algemeen is als het gebed. Voor de invoering van de Mohammedaanse godsdienst was de onthouding van voedsel een teken van rouw of van smart; maar de Islam heeft nieuwe zin en inhoud aan het vasten verleend: de verbetering van de zedelijke en geestelijke vorming van de mens.

Het rituele gebod, in de Koran gegeven, om te vasten, geldt tijdens de 9e maand van de Mohammedaanse jaartelling. De Arabische naam van deze maand is Ramadhan, op Java draagt zij de naam Puasa. De maand, die daarop volgt, de tiende dus, is de Bulan Lebaran, de maand van het kleine feest.

Misschien komt bij iemand de vraag op, waarom de vasten juist tijdens de 9e maand verplicht werd gesteld. Het was in deze maand, dat de eerste openbaring tot de Profeet kwam.

Strenge regels

De verplichtingen, die gedurende de vasten gelden, zijn nauwkeurig gereglementeerd. Allereerst is vastgesteld, wie er aan moeten deelnemen en wie er van zijn vrijgesteld. Meerderjarige Mohammedanen, die volledig de beschikking hebben over hun verstandelijke vermogens, zijn verplicht te vasten. Er zijn echter verschillende categorieën op wie dit godsdienstig gebod niet van toepassing is. Zo zijn bijv. vrijgesteld krankzinnigen, ouden van dagen, die lichamelijk niet meer in staat zijn tot vasten, zieken, die niet meer kunnen genezen en deze dagen niet meer zullen kunnen inhalen. Hetzelfde geldt voor hen, die zeer zware arbeid verrichten. Dispensatie wordt ook gegeven aan zieken en reizigers en zwangere of zogende vrouwen. Dit uitstel betekent echter geen afstel, want zij moeten de verzuimdagen zo spoedig mogelijk inhalen.

De vastenregels zijn zeer streng en grijpen diep op het dagelijks leven in. Het is duidelijk, dat aan gewone maaltijden helemaal niet gedacht mag worden. Maar ook het kleinste vaste of vloeibare voedingsbestanddeel, ja zelfs de rook van een sigaret, maken de vasten reeds ongeldig. Van zonsopgang tot het vallen der duisternis heeft men in strikte onthouding te leven. Tevens is het zeer gepast om deze dagen sober en rustig door te brengen, zich te onthouden van het kwaad, zoals twisten, liegen en roddelen en het volvoeren van boze begeerten. Integendeel, de gelovige zal zich juist in deze tijd toeleggen op goede werken, omdat zij hem in de Puasamaand dubbel in rekening zullen worden gebracht.

Het gebod om te vasten geldt alleen overdag. Vóór zonsopgang en na zonsondergang mag de Mohammedaan voedsel tot zich nemen. Zo wordt door de wet aanbevolen om kort voor het aanbreken van de dag — even vóór het ogenblik, dat men een witte van een zwarte draad kan onderscheiden — een krachtige maaltijd te nemen om de ontberingen van de komende dag te kunnen doorstaan.

Het spreekt welhaast vanzelf, dat niet door iedereen even nauwkeurig de hand wordt gehouden aan deze verbodsbepalingen. Velen zijn niet opgewassen tegen de zware taak van volstrekte onthouding. Maar even zeker is het, dat de 9e maand door alle gelovigen wordt beschouwd als de maand van de godsdienst bij uitnemendheid. Een druk Moskee-bezoek en een grote deelneming, waar het de gemeenschappelijke gebeden betreft, vormen hiervan het duidelijke bewijs. Merkwaardigerwijs zijn juist deze gebeden niet verplicht. Zij worden slechts aanbevolen, gelden als „sunnah".

Wij spraken zoeven over de openbaring, die in de 9e maand tot de Profeet was gekomen. De inhoud van deze openbaring wordt in de Koran niet gegeven, maar men neemt algemeen aan, dat zij op een der oneven data der laatste tien dagen van de maand Ramadhan plaats vond en dat de Engel Gabriël daarbij zijn bemiddeling verleende. Deze oneven dagen worden bijzonder nuttig besteed met goede werken. Onmiddellijk na de Puasa, op de eerste dag van de tiende maand volgt de Lebaran.

Belangrijk feest

Onder verschillende Europeanen heerst het hardnekkige misverstand, dat men hier te doen zou hebben met het Mohammedaanse Nieuwjaar. Deze Lebaran is een feestdag bij uitnemendheid. Want er bestaat na het beëindigen van de vasten reden tot grote vreugde. De Lebaran-feesten en dat weet iedere Europeaan, zijn zeer belangrijk en de gehele bevolking, zonder uitzondering, neemt er aan deel. Wanneer de Puasa haar einde nadert is er een toenemende drukte op de pasars waar te nemen voor het inslaan van levensmiddelen. Iedereen, jong en oud, vertoont zich in nieuwe kleding. Waar het geld vandaan komt, daar komt het vandaan — men legt zich desnoods de grootste beperkingen op om zich een nieuw kledingstuk te kunnen aanschaffen. Heel gebruikelijk is het verkopen of verpanden van allerhande zaken, die men eigenlijk ternauwernood of niet kan missen. Een belangrijk deel der bevolking beschikt niet lang over deze nieuwe garderobe. Het komt vaak voor, dat onmiddellijk na de Lebaran de kledingstukken weer in het pandhuis beleend worden. Dat de criminaliteit gedurende de laatste week van de Puasa toeneemt, is eveneens een bekend feit. Men zou de Islam echter groot onrecht doen, wanneer men dat haar aanrekende. Want zulke dagen van geweld en zulke oneerlijkheid zullen door de waarlijk gelovigen nooit goedgekeurd worden. Zulk onwaardig optreden druist regelrecht in tegen de bedoeling van de vasten, zoals het in de Koran omschreven staat: „Opdat Gij U voor het kwade hoede".

Tenslotte enige conclusies, waarmee de Europeaan wellicht zijn voordeel zal kunnen doen: Wanneer een westers bezoeker bij een Indonesisch gezin gedurende deze periode, niets te eten of te drinken wordt geboden dan betekent dit geen gebrek aan gastvrijheid, maar integendeel de hoogste eer. Van onze kant zullen wij niet moeten aandringen, wanneer een Indonesiër een door ons aangeboden sigaret weigert aan te nemen. Voor voedsel geldt uiteraard hetzelfde en in nog sterker mate. Het scherts drijven met deze gebruiken — ook al het is gemoedelijk bedoeld — is geheel uit den boze. Men kan er hoogstens een slechte beurt mee maken bij de Oosterling, die voor deze dingen zeer gevoelig is.

PUASA
Maand van onthouding en gebed.

LEBARAN
Op 27 Juli is het vasten afgelopen.

Tocht door Java's Oosthoek

NOG niet volkomen ontsloten voor toeristenverkeer, ligt Java's uiterste Oosthoek als een kleine keten van natuurschoon in de grote gordel van smaragd. De bezoeker zal zich — omdat hem niets anders gewezen wordt — laten leiden, naar het **Idjen-plateau**. Wanneer men door oostelijk Besuki trekt, dan wijst de plaatselijke natuurkenner U de berggroep van **Raung** en de **Suket**, waarbij dit plateau zich uitstrekt. Doorgaans ligt deze bergkolos in de wolken verscholen, een vreemd en grillig landschap, alsof een geniale luchtenbouwer daar onverpoosd aan de arbeid is.

Of men reist met de trein van Kalisat naar Banjuwangi en de toerist bewondert de streek tussen **Garanan** en **Kalibaru**, die aan de Preanger doet denken, maar waar de natuur ongerepter is. Deze reis en de tocht naar het plateau zijn de grootste toeristen-attracties van Oost-Java. Verder komt de bezoeker meestal niet. Daardoor blijft voor hem een typisch stuk natuurschoon verborgen.

In de streken om de Raung—Merapi-groep valt het typisch Indonesische karakter van het landschap op. Als men met de auto rijdt van Bondowoso over Situbondo, langs de voet van de Gunung **Baluran** naar Banjuwangi, dan voelt men de vreemde bekoring van deze rustige omgeving. Zachte tinten aan de ene kant, waar zich de bergen verheffen met de rijk begroeide hellingen en verderop de felheid van licht en kleur, waar de zee fonkelt in de zonneschijn; aan de overzijde vormt Bali even een vredig rustpunt voor het oog. De weg voert door sawah's en suikerriettuinen, door laag en hoog hout, het oog valt op mooie bospartijen, die van de verheven rust van eenzame wouden verhalen, totdat ge plotseling stil staat, omdat de weg... weg is. Alsof het landschap weigerde verder gestoffeerd te worden.

Het was vier uur in de nacht toen wij Bondowoso verlieten om de mooie omgeving te kunnen zien in de luister van de jonge dag.

De ontzaglijke berggroep, die de kern van de Oosthoek vormt, bleef nog lang in de sluiers van de nacht gehuld. De kring van kraters, die het Idjen-plateau omsluit, geleek in de schemering op een reusachtig fort, waarvan de Raung het sterkste punt vormde.

Plotseling, links van de weg, is het alsof alle kleuren sterven, of alles zich oplost en verdwijnt in de vochtige ochtendnevels. De zee!

Eerst langzaam maken de omtrekken van het land zich los. Dan wordt dadelijk de aandacht getrokken door het telegraafstation Landangan met de 100 m hoge seintoren. Deze post ligt op zeven paal (= 1506,94 m) „om de Noord" van Situbondo. De telegrafisten hebben daar ter plaatse hun woningen en worden per auto van en naar het seinstation gebracht. Geruime tijd blijft men het uitzicht op de zee behouden. Woningen ziet men hier haast niet en natuurlijk evenmin mensen. Opmerkelijk in die streken is het trouwens, dat waar maar een klein beetje water is, ook woningen zijn. De bomen overschaduwen hier de weg en op dit vroege uur van de morgen is het alsof men door de Gelderse bossen rijdt, zo weinig draagt het landschap hier een tropisch karakter. Lang duurt dat echter niet. Opnieuw vertoont zich de zee in diepblauwe kleur, die met het klimmen van de zon voortdurend lumineuzer wordt.

Het reusachtige fort van bergtoppen is plots van zacht blauw tot violet geworden. Van de top van de Raung zakken de sluiers reeds, de onbegroeide rotsen van de geweldige kruin worden zichtbaar.

Men is nu midden in het woud, dat straks echter wordt onderbroken door de suikerfabriek Asembagus om zich dan palen achtereen voort te zetten, door geen menselijk wezen bezocht, in de wilde plantengroei van de smalle weg. Na enige gevaarlijke bochten krijgt de weg weer het aanzien van een landweg. Hij loopt hier nog steeds in de afdeling Panarukan. De natuur pronkt hier met haar rijkste gaven. Rijk en weelderig, maar nimmer overdadig. Vooral waar de weg talrijke bochten maakt zijn de verrassingen groot. De Gunung Baluran vertoont zich telkens even, wanneer het bos door laaghout wordt onderbroken. Nu en dan ziet men geheimzinnige paadjes, waarlangs panters zich des avonds begeven. En eenmaal verraste ons een paar prauwen, wier schitterende kleuren in wonderlijke harmonie met de omgeving waren.

Vijftien paal niets dan rimboe, bos, laag hout, weer bos. En daar tussen slingert zich de weg. Eindelijk weer een enkel stuk sawah en spoedig enige complexen sawahgrond. Dan is men al in de afdeling Banjuwangi.

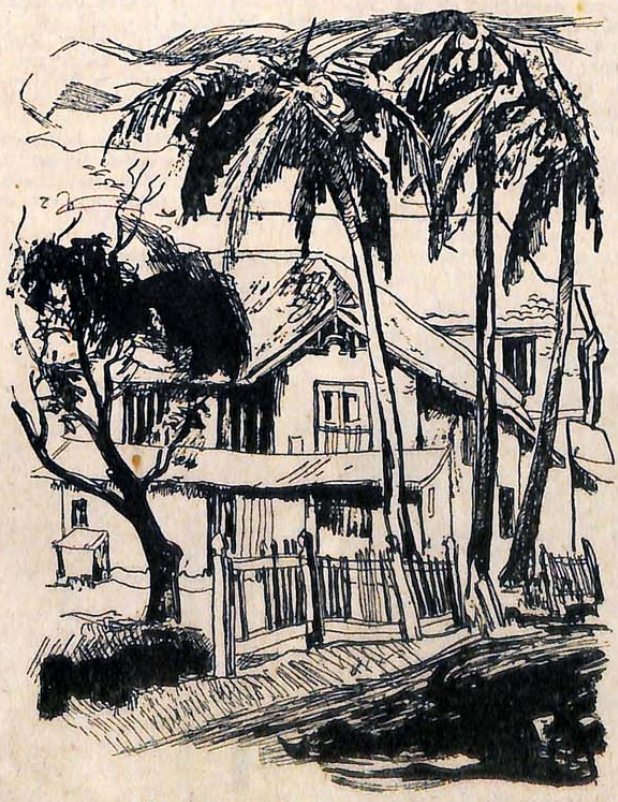
Het duurt niet lang of de eerste omtrekken van Bali worden zichtbaar, de hoge kust imponerend uitstekend boven de zee. Eindelijk ziet men de ingang van Straat Bali met Pulu Tabuan, waarop een vuurtoren als een bleke lichtvlek in de pralend blauwe kleur van de zee.

Aan de kustzoom treft men de eerste uitgebreide klapperaanplant aan. En dan komt men misschien op het mooiste punt van deze tocht: waar de weg de kustlijn raakt. Aan de ene zijde hoge rotswanden, aan de andere zijde de zee.

Op deze plaats staat een reusachtige steen, de **Batu Dotol**, een heilige steen, waar de Indonesiërs offers brengen. Dichtbij is een trapje. Als men dat beklimt heeft men een heerlijk uitzicht. Daar liggen op een bidstoel wat bloemen. Het is een onbeschrijflijk tafereel. Enkel licht en kleur en stilte, door een zachte golfslag onderbroken. Aan de horizon vervloeien alle kleuren. Frederik van Eeden zou dit stil bewonderend schouwen van zoveel natuurschoon „bidden" noemen. En zeker heeft het daar iets van.

Voorbij dit punt, waar de reiziger gedwongen wordt te toeven, rijdt men over een grote afstand langs Straat Bali. Het landschap rechts heeft geen bijzonder karakter. Bij de nadering van Banjuwangi wijst alles er op, dat men weer in de bewoonde wereld terugkeert. Groter bedrijvigheid langs de weg en daarlangs weer bebouwde gronden. Totdat men eindelijk Banjuwangi binnenrijdt.

W. G. Breijaan
Sgt. K.N.I.L.



In de omgeving van Palembang.

DE „BROMVLIEG"

Nieuwe verschijning op Neerland's wegen

(Van onze correspondent in Nederland)

VROUWEN zijn minder technisch dan wij, mannen. Het moet dan ook wel een heel eenvoudig en gemakkelijk vervoermiddel zijn, waarop wij laatst twee wapenzusjes zagen wegrijden. Ze hadden er nog nooit op gezeten en toch ging het zo maar, met een vaartje van 22 kilometer per uur. Als je deze Marva en V.H.K.-ster langs de Haagse wegen ziet tuffen, dan lijkt het, alsof ze op een gewone fiets zitten. Maar pas op!

Misschien herinner je je de geschiedenis van de eerste automobiel nog wel. Dat is natuurlijk van vóór onze tijd, maar de woorden, die een oude koetsier toendertijd uitsprak, zijn ook nu nog niet vergeten. „Wat ik nou gezien heb, wéet ik niet", zei de oude baas, „ik zag een rijtuig zonder peerd er voor en toch ging het vooruit. Wasdanou?"

Het fietsje, dat je op de foto's kunt zien, heeft boven het voorwiel een minuscuul motortje van 0,4 PK. Ondanks dat krachtbronnetje blijft die gemotoriseerde fiets toch.....fiets en men kan er doodgewoon op peddelen, zonder gebruik te maken van de motor.

De bediening is heel eenvoudig, zoals we in het begin al zeiden. Je ziet er hier in Nederland mensen van allerlei slag op rijden. Ook meisjes!

Het vehikel wordt aangeduid als het „nationale, gemotoriseerde rijwiel", maar de wet is het daar tot dusverre niet erg mee eens en houdt vol, dat dit vervoermiddel te gevaarlijk is om door iedereen bereden te worden. Daarom is een rijbewijs nodig plus nummerbewijs en natuurlijk.....de wegenbelastingkaart.

Laatst werd een berijder van het Rijwiel Solex veroordeeld tot zes gulden boete, omdat hij geen rijbewijs had. Er bestaat echter goede hoop, dat al deze beperkingen binnenkort opgeheven zullen worden. Behalve het tientje belasting per jaar natuurlijk.

Enkele duizenden

De Franse Solex-carburateurfabriek dokterde al vele jaren aan een rijwiel-met-hulpmotor. Tenslotte werd de Vélo-Solex geboren. De Nederlandse samenwerkende groep Stokvis/Van der Heem importeerde een aantal van die fietsen, nam er allerlei proeven mee en kwam tot de conclusie, dat ze ook in ons land een ideaal vervoermiddel zouden zijn. Toen begon de Kroon Rijwielenfabriek de productie in 1948 en sinds die datum tuffen er enkele duizenden Rijwiel Solexjes door Nederland. Zo leerden we de nationale gemotoriseerde fiets kennen. Nationaal is misschien nog wat te sterk gezegd. Dat zou inhouden, dat iedereen op een Solex rijdt of er op kan rijden, als hij dat wil en zo ver is het nog niet.

Als je bij gelegenheid van de boot stapt, hoef je niet bang te zijn, dat je iedere minuut de kans loopt onder de wielen van zo'n moderne „stoomfiets" te komen. In een paar jaar kan nu eenmaal de gehele fietsende bevolking niet gemotoriseerd worden. Het ligt in de bedoeling, om binnen vijf jaar de productie op te voeren tot 50.000 stuks per jaar. Voorlopig is er ook van export geen sprake. Alle geproduceerde Rijwiel Solexen blijven in Nederland. De fabriek heeft evenwel de licentie voor de Benelux-landen en hun overzeese gebiedsdelen, zodat t.z.t. uitgevoerd zal worden.

De prijs is *f* 375,— en de fiets valt daarom nog niet binnen ieders bereik. Bovendien is de leveringstijd momenteel.....acht maanden. Bij een sterke toeneming van de productie zal de prijs omlaag gaan en dan zal — misschien — eenmaal de tijd aanbreken, dat men met recht kan spreken van een nationale gemotoriseerde fiets.

Grote belangstelling

De gemotoriseerde fiets valt vooral in de smaak van mensen, die per dag grote afstanden moeten afleggen, zoals wijkverpleegsters, boden en van hen, die ver van hun werk af wonen. Een overheidsinstantie heeft er enkele in gebruik genomen en een bepaalde maatschappij heeft zelfs het voornemen haar personeel te motoriseren.

We spraken de Lt. Kol. KNIL G. P. Kiès, die iedere dag van het andere einde van Den Haag naar het Ministerie van O.G. moet. Hij schafte een fiets aan met hulpmotor en zegt er van: „Vroeger moest ik altijd tegen de wind in trappen en met dit ding heb je daar geen last van. Het doet het altijd. Als de tegenwind erg sterk is, moet je het motortje wat helpen, maar het trapt dan nog licht. Het benzine-verbruik op de grote weg is 1 op 100, maar in de stad is dat 1 op 80. Dat is de moeite nog niet waard. Ik ben heel tevreden over de Solex!"

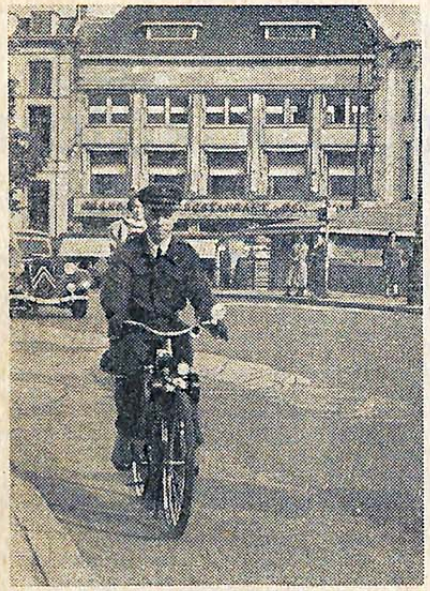
Het nieuwe vervoermiddel is ook berijdbaar voor invaliden. We zagen een man met een houten been, die zich gemakkelijk en snel kan verplaatsen. Van een handelaar, die zijn plicht verstaat, hoorden wij, dat hij een oorlogsinvalide voorrang gaf op de bestellijst.

Hoe het in elkaar zit

De Rijwiel Solex heeft op het voorspatbord een ééncylinder tweetaktmotor, die een carborundumrol aandrijft. Deze rol drukt op de voorband en brengt — zonder extra-slijtage — het wiel aan het draaien. De motor kan voor-

Een korte instructie. . . .

. . . . met een kalm vaartje gaat het langs de Haagse wegen.



Overste Kiès: „Ik ben heel tevreden".

en achterover gehaald worden, zodat men ook normaal kan fietsen, wat niet zwaarder trapt dan een gewone fiets. De brandstof bestaat uit benzine, gemengd met 6 pct. olie; de tankinhoud is één liter. De brandstof wordt toegevoerd door een membraanpompje, dat werkt door het drukverschil in het motorcarter. De motor heeft drie poorten; de cylinderinhoud is 45 cc; boring 38 mm, slag 40 mm. Bij 2000 toeren ontwikkelt de motor 0,4 PK. De carburator heeft geen vlotter, vlotternaald of benzinekraan. De ontsteking geschiedt door een vliegwielmagneet, waarop ook de verlichting is aangesloten.

De fiets weegt 18 kg, de motor 7 kg. De normale snelheid is 22 km per uur. Hoe klein de motor ook is, een uitlaat moet hij hebben. Die hèèft hij ook, mèt een knalpot ter grootte van een schoensmeerblikje. Een voordeel van het motortje is, dat het weinig lawaai maakt. „Een zeer gedistingeerd geluid", zei de Overste. De goegemeente doopte het apparaat al „Bromvlieg".

Opstappen maar ..... !

Om de zaak in beweging te krijgen klappen we eerst de motor op de voorband neer. Dan gaan we gewoon op het zadel zitten en drukken het gashandle'tje, dat aan het stuur bevestigd is, in. Als we enige meters getrapt hebben, slaat de motor vanzelf aan. We laten dan de gashandle los en de fiets rijdt meteen op zijn normale snelheid. Als de vaart geminderd moet worden, knijpen wij de gashandle naar behoefte in. De fiets remt dan krachtig op de motor af. Moeten we stoppen, dan knijpen we de handle geheel in en remmen met de handremmen, die op de velg werken.

Voorlopig zijn over geheel Nederland een 30-tal service-stations volgens standaardmodel ingericht. Er is een proefbank, waarin het Rijwiel Solex geplaatst kan worden. Op meters kan men dan aflezen, of de ontsteking goed werkt en de motor het vereiste aantal toeren haalt. Gedurende de eerste maand, dat men bezitter is van een Rijwiel Solex heeft men gratis contrôle.

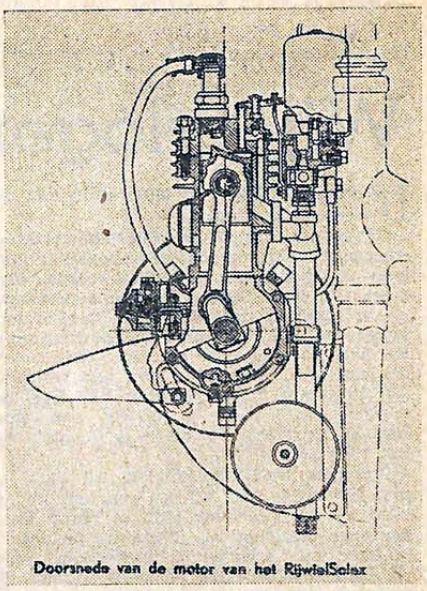
Niet de enige

Er bestaan nog twee typen hulpmotoren voor rijwielen van andere fabrieken. Deze kunnen op iedere fiets gemonteerd worden. Een van deze motoren is sneller (plm. 30 km). De bedoeling van alle fabrikanten is evenwel hetzelfde: Nederland een vervoermiddel te verschaffen, waarop men voor weinig geld en met een behoorlijke snelheid vooruit kan komen, zonder veel inspanning.

Want zegt een bekende spreuk niet: „Wie zijn gemak niet zoekt, is een luiaard?"

(Foto's L.F.F.D.-Den Haag).

De Bromvlieg aan het droogzwemmen.



Doorsnede van de motor van het RijwielSolex

Het strandpakje

Onze onderbroeken zijn ons te wijd geworden en al wekenlang lopen wij rond met de gedachte: elastiek kopen, elastiek kopen... Opeens zagen we dan een advertentie in de krant, die onze aandacht trok:

elastiek ..... 30 ct. per meter
dameskousen ..... *f* 3.90
step-ins ..... *f* 7.80

Nu hadden wij alleen maar elastiek nodig, want wij dragen geen dameskousen. En omtrent die step-ins verkeerden wij in onzekerheid, want we wisten niet, wat het was. We maakten ons een voorstelling, van handige slippertjes, misschien helemaal van leer, ja, misschien konden we die dingen toch wel gebruiken..... Maar voor we ze ons zouden aanschaffen, wilden we ons overtuigen van de hoedanigheid van step-ins. Wij hebben een goede en vooral trouwe vriend, die van alles op de hoogte schijnt te zijn: van politiek, wapens, bomen, dieren, vrouwen, kortom, noem maar op. Hij zou wellicht weten wat step-ins waren. Toen wij het hem vroegen, keek hij eens meesmuilend, zette zijn bril goed, trok zijn neus eens op en zei:

„Welle, weet je dat niet? Oh, dat is zo'n soort, ja, zo'n strandpakje."

Wij hadden helemaal geen reden om zijn woorden te betwijfelen en namen het voor waar aan.

Enkele dagen later zaten wij in een klein gezelschap van heren en dames. De dames bestudeerden hartstochtelijk enkele modeplaten en natuurlijk moesten de heren ook een duit in het zakje doen. Mijn vriend Theo, (hij is niet de man, die alles weet), wees een der dames een jurkje aan, met lage hals en slanke lijn. „Dat vind ik aardig", zei hij. Ik voelde, dat ook ik aan de beurt zou komen en zocht al naar een middel om mijn deskundigheid te doen blijken. Zo langs mijn neus weg zei ik tegen mijn buurvrouw: „Een step-in zal u wel aardig staan!" Ze bloosde en keek me vreemd aan, het gezelschap lachte bulderend. Aangemoedigd door dit succes zei ik: „Ja, vast wel, mijn verloofde loopt er ook altijd mee." Ik werd uit het gezelschap verwijderd.....

Sedert die tijd heb ik het vertrouwen verloren in mijn vriend, mijn vooral zo trouwe vriend, die alles meende te weten.....

O. N. Schuld.

Wij vlogen naar Anak Krakatau

DE telefoon ringde de lome stilte van de vroege morgen stuk.

„Hallo? Prachtig, we zullen er iemand heen sturen, bedankt voor de tip". Enige minuten later wisten wij, dat met deze woorden een belangrijk ogenblik voor ons zou aanbreken.

„Op Tjililitan staat een B-25, die over een uurtje opnamen gaat maken van de Krakatau. Er kan nog iemand van hier mee", zei de man die de telefoon had aangenomen. „Jij hebt nog nooit gevlogen hè? Voel je er iets voor? Kun je meteen een verhaaltje schrijven. Je moet je melden bij luit. Verspoor."

Enigszins overbluft knikten wij van ja, met het gevolg, dat wij ons een half uurtje later bij luit. Verspoor van de Photo Verkennings Afdeling op Tjililitan meldden.

„Over een kwartiertje vertrekken wij", zei deze gemoedelijke luchtrot, „laat je beneden maar een parachute aanmeten". Wij hadden zoiets al verwacht, een parachute om open te trekken, als het vliegtuig het vertikte. We zagen ons al hangen en voelden ons als gehangen. Tien minuten later zaten wij in het harnas en met een grote reistas waarin de parachute, stapten wij de Mitchell binnen.

Een paar fotografen van de PVA met hun foto-apparaten achterin en wij in de cockpit, achter de brede rug van lt. Verspoor, om in geval van nood ons in de nabijheid te weten van iemand, die het vak verstond.

De motoren begonnen te draaien en hun geluid ontwikkelde zich tot een oorsuizingen-verwekkend lawaai, dat in hevigheid toenam toen de machine haar aanloop nam.

en de aarde onder ons.....

Wij zullen ditmaal niet over de gewaarwordingen bij zo'n eerste opstijging schrijven. Wij geloven niet eens dat we een gewaarwording hadden. We zagen alleen hoe de startbaan onder ons verdween en hoe grappig het was toen de proporties van de „aardse dingen" gaandeweg verschrompelden tot nietige kleinigheden.

Sgt. vlg. KNIL Bal bestuurde de Mitchell, ondanks de slapeloze nacht die hij beweerde gehad te hebben. Lt. Verspoor beduidde ons, boven het lawaai van de motoren uit, dat we wel eens een kijkje konden nemen in de neus (van het toestel). Weshalve wij ons kreunend door het smalle gangetje naar de voorste geschutskoepel wrongen, waar de waarnemer berekeningen zat te maken. We hadden daar werkelijk een „riant" uitzicht en door het glas van de koepel bewonderden wij de uitgestrektheid van Batavia en de drukte op het vliegveld Kemajoran.

Verder licht- en donkergroene vlakken van sawah's afgewerkt met randen van verschillende soorten bossen. De rode daken van kamponghuisjes vrolijkten het geheel enigszins op. Een kali, koffiekleurig-bruin door het vuile water, liep met ontelbare kronkels door het overheersend-groene landschap.

Boven het Bantamse kreeg het landschap langzamerhand een ander aanzien. De sawah's maakten plaats voor bergen, waarvan de kammen het verschil tussen hoogen laagvlakten duidelijk accentueerden. Maar nog steeds domineerde het groen. Wij kregen respect voor de waarnemer, die uit deze weinig varierende wildernis de orientatiepunten opzocht, aan de hand van de kaart zijn rungegevens invulde en tevens door middel van de keeltelefoon contact onderhield met de cockpit.

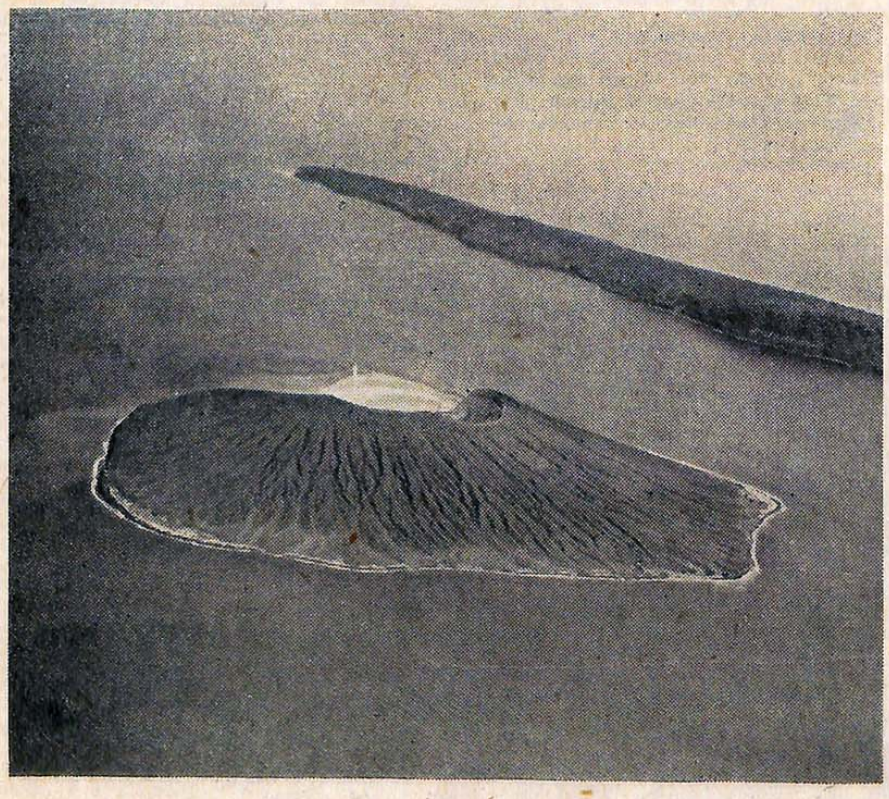
Opeens ontdekten wij onder ons lichte, doorschijnende wolkjes, terwijl we toch niet boven het wolkendek vlogen. Toen wij goed keken bemerkten wij, dat die wolkjes de weerspiegeling van de boven ons drijvende wolkjes waren, in het blauwe water van Straat Sunda. Die groenig-blauwe massa onder ons, deed ons denken aan een soort griesmeelpudding, zo roerloos, met slechts regelmatige oneffenheidjes aan het oppervlak. Af en toe gleed een klein eilandje onder het vliegtuig weg. 't Begon warm te worden in die glazen neus, de zon scheen ons onbarmhartig in 't gezicht en het parachuteharnas gaf ons geen comfortabel gevoel.

Het kind van Krakatau

Al spoedig zagen wij enige grotere eilanden onder ons liggen en een van hen was de vulkaan Krakatau, het kleinste in oppervlakte. We koersten boven Verlaten Eiland en Lang Eiland, die met Krakatau en het kleine eiland de Poolse Hoed vóór de uitbarsting van de Krakatau in 1883 een groep van vier eilanden vormden. Na de verschrikkelijke uitbarsting op 26/27 Augustus 1883 verdween de Poolse Hoed en van het 33½ vierkante km grote Krakatau was een kleine 23 vierkante km verdwenen, hoewel er tegelijkertijd weer ruim 4½ vierkante km nieuw land bij was gekomen. De Indonesische bevolking noemt het eiland thans Anak Krakatau, het kind van Krakatau.

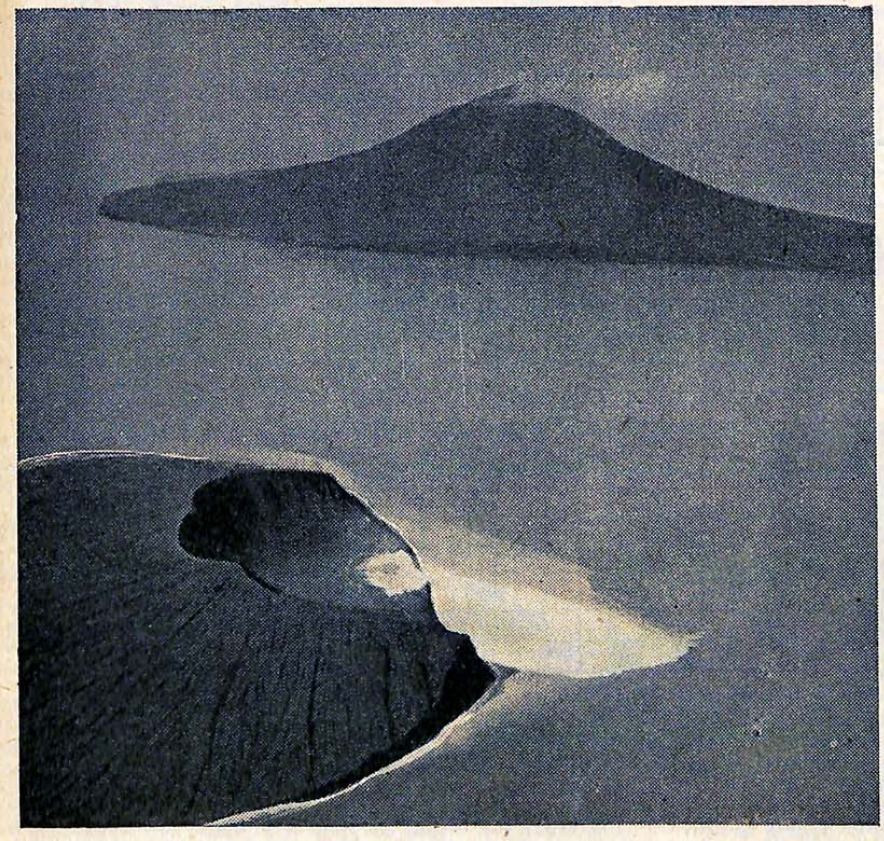
Het vliegtuig nam een scherpe bocht om de fotografen de gelegenheid te geven opnamen te maken. Vredig lag de vulkaan onder ons. Een paar onbeduidende rooksliertjes kringelden uit een kratertrechter omhoog; het kratermeer was nog slechts aan één kant afgesloten door een met diepe voren doorsneden bruin-grijze berghelling. De andere zijde lag op bijna gelijke hoogte met de zeespiegel. Wit kolkend water met een groenige ondergrond, aan de laagste zijde van de vulkaan, wees er op, dat onder dat bruisende zeewater nog krachtige elementen bezig waren.

We zagen het Lang Eiland en het Verlaten Eiland als schuinomhoogstaande groene uitsteeksels tegen de blauw-massieve zeeoppervlakte, toen het vliegtuig erg scheef in de bochten ging hangen. We sloten onze ogen en werden tegen de wand aangedrukt. De waarnemer zat op het enige stoeltje en maakte aantekeningen. Wij stonden en hurkten beurtelings. Nadat we enige malen boven Anak Krakatau hadden rondgecirkeld, schreeuwde de waarnemer in ons oor: „Wij gaan terug, het weer is te slecht".



Vredig lag de vulkaan onder ons. . . .

(Foto PVA)



...wit kolkend water, een stille dreiging.

(Foto PVA)

Ons leek het weer prachtig, helder zonnig weer, zoals dat wel meer voorkomt in deze streken, maar het was wat heiig en dat werd erger zodat het niet erg geschikt was om foto's te maken.

Nog even keken we achterom naar de Krakatau, die in 1883 zoveel schrik en ontsteltenis in West-Java veroorzaakte. In Buitenzorg en Batavia, beide plaatsen ongeveer 150 km van de Krakatau verwijderd, sprongen op die bange Zondagmorgen van 26 Augustus de deuren open, de huizen trilden op hun fundamenten en kalk stortte van de muren. De vloedgolf die ontstond, koste aan 36.000 mensen het leven, toen op de Westkust van Java, plaatsen zoals Anjer geheel wegspoelden.

De weg terug

Maar op deze zonnige morgen met de doorzichtige wolkjes boven en het blauwe water van Straat Sunda beneden ons, leek die tijd van allesvernietiging van de vulkaan, ons wel erg ver af. De Krakatau lag daar zo vredig en rustig en feitelijk zo onaantrekkelijk in haar barre naaktheid.

We vlogen terug, het land van Bantam weer binnen en af en toe kreeg ons vliegtuig opstoppers tijdens een remous. De remousstoten werden erger toen wij niet ver meer van Tjililitan verwijderd waren en toen de Mitchell bovendien nog lager ging vliegen en de kop naar beneden stak, werd het ons wel een beetje erg veel. Gelukkig duurde de kwelling niet lang en toen het toestel naar de hangar reed, kwamen wij weer bij.

Zwetend daalden wij langs het trapje naar de begane grond en trotseerden onverschillig de onderzoekende gezichten van het technisch personeel dat al klaar stond, om de Mitchell aan een revisie te onderwerpen.

„Ik heb toch niet zo erg hard gevlogen" zei ik. Verspoor verontschuldigend, toen hij ons daar wat witjes zag staan. In stilte vonden wij dat we in de afgelopen 2 uur toch een heel wat grotere afstand hadden afgelegd dan wij in diezelfde tijd gewoonlijk in een tram plegen te doen. Maar discussieer daar eens over met een doorgewinterde vlieger!

„Vliegende Hollander," helper der zee

Een legende leefde gedurende vele eeuwen onder het scheepsvolk van de zeevarende naties.

In havenkroegen en op scheepswerven, in manschapsverblijven en op de brug vertelden de zeelieden elkaar het verhaal van de „Vliegende Hollander", het zwarte spookschip, dat, als de wind aanwakkerde tot een loeiende storm en de golven hoog opgestuwd werden, onder vol tuig snel langs voer.

De dekken van het schip waren leeg en slechts op de campanje stond een eenzame figuur, die met de hand de helmstok omklemmend, het jachtige schip in de juiste koers hield; schipper Van der Decken, die volgens de overlevering gedoemd was, zonder onderbreking tot de jongste dag zijn vaartuig over de wereldzeeën te sturen.

Redder in de nood!

Jaren kwamen en jaren gingen en altijd waarde de duistere schim van de „Vliegende Hollander" over de oceanen. Langzamerhand echter vervaagde het schrikbeeld en bleef alleen de „Vliegende Hollander" bestaan als het symbool van snelheid en onverschrokkenheid.

Geen wonder dus, dat toen de Hollanders werkelijk een dertigtal jaren geleden gingen vliegen, deze eretitel op alle luchthavens waar hun machines kwamen, hun deel werd. Niet langer was de „Vliegende Hollander" de schrik van alle zeelieden, integendeel, hij werd vaak de redder in de nood voor de zeevaarders.

Zo gebeurde het dat het in de haven van Antwerpen liggende stoomschip Bel Pareil wegens een defect aan de scheepsas niet kon uitvaren. Telegrafisch werden nieuwe scheepsassen in Amerika besteld. Een vracht-DC-4 van de K.L.M. vervoerde deze gevaarten, die ieder 2½ meter lang waren en tezamen 2500 kg wogen, over de Atlantische Oceaan. Nauwelijks twee dagen later kon het schip met herstelde motoren zijn reis vervolgen.

De Nederlandse tanker Mildred leed schipbreuk voor de kust van IJsland. De bemanning kon worden gered en het was tenslotte een K.L.M.-Constellation, die de schipbreukelingen in korte tijd naar huis en haard terugbracht.

Een Venezolaanse scheepsbemanning vloog per K.L.M. via Amsterdam naar Stockholm om een in Zweden gebouwd schip te gaan ophalen. Deze zelfde manier van vervoer werd door een Nederlandse bemanning benut, die een aantal koopvaarders uit Amerika moest halen.

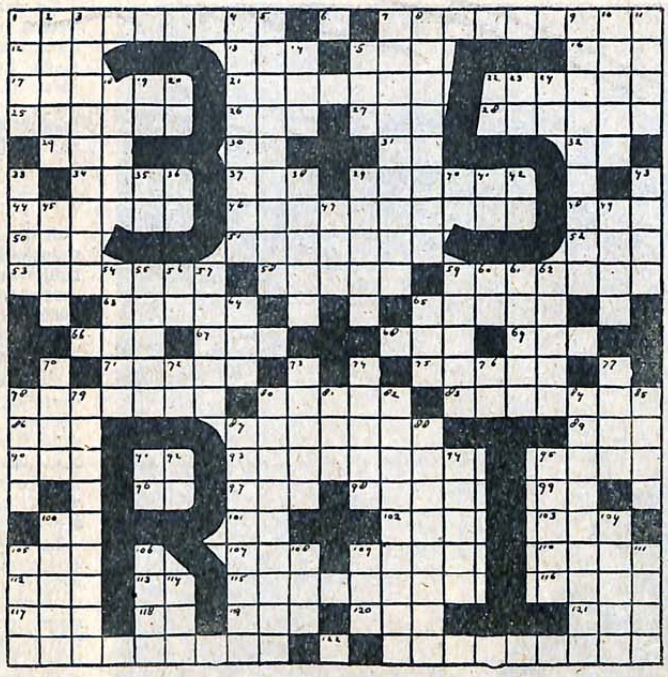
De „Vliegende Hollander" rijdt

Ook in andere opzichten kunnen luchtvaart en scheepvaart in belangrijke mate samenwerken. Passagiers en bemanningen b.v., die per schip reizen, ontvangen tijdens de reis voortdurend post, dank zij het vliegtuig. Terwijl het schip reeds in volle zee is, worden de brieven en pakketten per luchtpost verzonden naar de eerstvolgende aanloophaven van het schip, waar deze bij aankomst uitgedeeld kan worden.

Ook de scheepsacquisiteur van de K.L.M., die met een klein auto'tje in een snel tempo langs de kade van de Rotterdamse haven rijdt, staat bij de schepelingen van velerlei landaard bekend als de vliegende Hollander. Of het nu op een Noorse tanker, Zweedse houtboot of een Frans vrachtschip is, onvermoeid klimt deze K.L.M.-employé langs bouwladders of smalle loopplanken op de dekken en vertelt over de voordelen, die de luchtvaart aan de scheepvaart kan bieden. De scheepsbemanningen hebben soms maanden lang over de zeeën gezworven en zij hunkeren naar huis. Als het schip om de een of andere reden (b.v. reparatie) enige tijd in de Rotterdamse haven blijft liggen, is er voor de bemanning een mogelijkheid om per vliegtuig naar het vaderland te reizen.

Soms gebeurt het dat een bemanning te Rotterdam afmonstert. Ook deze schepelingen maken vaak van een K.L.M.-vliegtuig gebruik om snel naar huis terug te keren.

Puzzle



Horizontaal

12. Bloeiwijze; 13. Militaire rang; 15. Groot water; 16. Telwoord; 17. Regel; 21. Afstand doen; 22. Deur (Mal.); 25. Huish.voorwerpen; 26. Tijd (ouderw.); 27. dat wil zeggen; 28. Afgeleefd; 29. Vistuig; 30. Chinese maat; 31. En anderen; 32. Godsdienst; 34. Smalle opening 37. Transport-onderneming; 39. Plaats in Gelderland; 44. Ontdoen van de zemelen; 46. Noteren; 48. Dicht; 50 Vul in: enu; 51. Met broodkruim bestrooien; 52. E ropeaan; 53. Rijstschuur; 58. Zwart maken; 59. Slachtdieren; 63. Aardrijksk.boek; 65. Germaanse zeegod; 66 3 × dezelfde medeklinker; 67. tocht; 68. Loflied; 69. Oor; (Eng.); 71. Elk; 75. Heideplantje; 78. Bedevaartganger; 80. Gesproken iets; 83. Soort onderricht; 86. Vlaktemaat; 87. Geldswaardig papier; 89. Oude heer; 90. Godheid; 91. Binnen; 93. Schriftelijke bewijzen; 95. Muziekinstrument; 96. Ex-Duitse organisatie; 97. Ontkenning; 98. Maleis telwoord; 99. Ondernemings Wacht; 100. Leger; 101. Nummer; 102. Nederland (Afk.); 103. Vrouw van 89 hor; 105. Vul in: ari; 107. Plaats in Duitsland; 109. Plaats in Zeeland; 110. Onthaarde; 112. Vervolgens; 113. Eerstvolgend (afk.); 115. Hemelstenen; 116. Zout (Eng.); 117. Deel van de week; 118. Muzieknoot; 119. Schoensmeer; 120. Boom; 121. Ontkenning.

Verticaal

1. Bedrijf; 2. Vissen (o. sp.); 3. Toets; 4. God v.d. geneeskunde; 5. Ambtsrust met pensioen (v. dominé); 7. Helpen; 8. Verlatenen; 9. Terugtrekking; 10. Vissoort; 11. Gemalen graan; 14. Groet; 15. Zee Reddings Dienst (afk.); 18. Plant; 19. Lengte-maat; 20. Spil; 22. Naschrift; 23. Tweeklank; 24. Onbekende; 33. Jongensnaam; 35. Riviertje in Friesland; 36. Ten name; 38. Plaats in Groningen; 39. Huldigen (o.sp.); 40 Voegwoord; 41. Frans lidwoord; 42. Men (Fr.); 43. Drukmachine; 45. Vleeswarenfabriek; 47. Voorzetsel; 49. Jongensnaam (Fries); 54. Voordelig; 55. Roofdier; 56. Namelijk; 57. Zout (Mal.); 59. Springt terug; 60. Adj. Generaal; 61. Vul In: Riela; 62. Negerdorp; 64. Engelse titel; 65. Zie 14 vert.; 70. Vrucht; 72. Dat is; 73. Gevlekte; 74. Plaats in Frankrijk; 76. Dierengeluid; 77. Hoofddeksel; 78. Tweetal; 79. Scholier; 80. Middel om vervalsing tegen te gaan; 81. Loflied; 82. Gevangen zetten; 84. Januari; 85. Indische lekkernij; 87. Aanpakken; 88. Inkwartieren; 91. Zijn (vervoegd); 92. Achteraf; 94. Reten; 95. Kijken (Eng. verv.); 100. Inbraak; 104. Laan met bomen; 105. Rivier in Zuid-Europa; 106. Lied; 108. Bevel; 109. Lor; 111. Verorberen; 114. Smeermiddel; 122. 5e letter van het alphabet.

Sld. M. A. v.d. Heuvel,
Sld. P. Wiendels, 3-3-5 R.I.

Bij juiste invulling ontstaat op de eerste en laatste regel horizontaal een bekend spreekwoord.

Lekenspiegel

TREINREIS

VOOR de tweede maal sinds ons inschepingsverlof hebben wij thans een tijdelijk lege plaats in dat peloton van ons achtergelaten. Wij zijn er tussen uitgetrokken met de knapzak op de rug en de spuit in de hand, de wijde wereld in! Naar de stad!

Vele goede wensen en raadgevingen vergezellen ons: — goed uit je looien oogdoppen kijken bij 't oversteken en daar en daar is een goeie eettent, en neem dat pokkenbriefje mee anders slepen ze je weer voor de beulen en.....

Daartegenover stonden evenvele verzoekjes en bedreigingen: — neem voor mij wat wrijfwas mee voor de bambu-vloer, doe de groeten van mij aan Marietje maar meer niet en heb het hart niet om je shag mee te nemen op verlof, en —

Eindelijk raakten wij vóór vrij en reden, als heer Halewijn, zingend en klingend door het bos. In een echte trein. Met een machtige machinist, die om 7.59 van een station vertrok, zijn roti vergat, prompt terugreed en om 8.09 uur nog eens vertrok.

Men mag blijkbaar rustig aan de noodrem trekken, want ze zijn niet zo kinderachtig van een loodje voorzien als in Nederland. En men mag in alle wagons gaan zitten; als treinbeveiliging. En wat een prachtige vergezichten, wanneer de trein in tijgersluipgang van tjot naar tjot kruipt. Wij vonden ze zeer mooi al die tjotten, om zittend te bekijken tenminste. Mooier dan die ruige tjotten van ons, die wij altijd lopend moeten bekijken.

Wij hadden dan ook absoluut geen behoefte om treinlectuur te kopen. Trouwens men moet al een zeer verstokt forens zijn en schatrijk, wil men een daalder voor een oude Panorama neerleggen, zoals ze ons op een station werden aangeboden.

Precies op tijd om 12.18 uur stoomde ons zwarte monster het eindpuntperron langs, doch om deze nauwkeurigheid te bereiken, hadden wij 5 km. buiten de bebouwde kom drie kwartier staan wachten. Stel je voor dat wij te vroeg waren binnengelopen.

De hele organisatie in de war.
Dat is niets voor deze S.S.'ers.

Leek.

OPLOSSING KRUISWOORDPUZZLE „Wapenbroeders" Nr. 15

Horizontaal:

1. Bastaard; 7. Terstond; 14. Tarra; 16. Lotus; 17. TT.; 19. Lek; 20. Kil; 22. Bak; 23. De; 24. Are; 26. Kozak; 27. Bon; 28. Legaat; 29a. Reu; 30. Bekers; 31. Ido; 32. Lagerbier; 35. Dut; 36. Ne; 38. Pratend; 40. Si; 41. Werda; 43. Delos; 45. Variant; 46. Pilatus; 48. Nenni; 50. Aster; 52. La; 54. Serpent; 57. Me; 58. Aga; 60. Heterdaad; 62. Ras; 63. Gebaar; 64. Kee; 65. Fataal; 66. Int.; 67. Teelt; 68. Ore; 69. A.T.; 70. Adé; 72. Lus; 73. Pte; 75. T.p.; 76. Abeel; 78. Reeds; 80. Tafelmes; 81. Verlegen.

Verticaal:

1. Betaling; 2. S.t.; 3. Tal; 4. Areaal; 5. Ark; 6. Ra; 8. El; 9. Rob; 10. Staker; 11. Tuk; 12. Os; 13. Dienstig; 15. Bizerta; 18. Trede; 20. Korea; 21. Laube; 23. Dorus; 25. Ego; 27. Bed; 29. Tapdanser; 30. Bedelstaf; 33. Graniet; 34. Indiana; 37. Merel; 39. Boter; 41. Wan; 42. Rin; 44. Lat.; 44a. Sur.; 47. Plagiaat; 49. Spreeuw; 51. Geslepen; 53. Agent; 55. Rekel; 56. Edels; 57. Maart; 59. Abt; 60. Handel; 61. Dartel; 62. RAO; 70. Abe; 71. Eem; 73. Per; 74. Ede; 76. Af; 77. Le; 78. Re; 79. S.G.

De „kleine zeeoorlog" in het Kanaal

Een Nederlandse marine-vlieger kreeg gedurende de oorlogsjaren een opdracht in Nederland uit te voeren. Toen hij terug kwam in Engeland en over zijn niet alledaagse tocht vertelde in gezelschap van verschillende jonge officieren van de motortorpedoboten, kreeg hij de uitnodiging om een tochtje mee te maken.

Het leek de marine-vlieger wel interessant en er werd afgesproken, dat hij een raid op de Belgische en Hollandse kust mee zou maken. De vlieger ging varen en hieronder vertelt hij, voor de lezers van „Wapenbroeders" wat gebeurde. Zijn verhaal geeft een goede kijk op het moeilijke werk van de mannen op de motortorpedoboten.

„Om ongeveer 11 uur 's avonds vertrokken wij uit de haven van Felixstowe met 3 boten; ik zat aan boord bij de leider van het flottielje. Het was een prachtige nacht voor ons doel, met een lichte nevel op het water, halve maan en heldere lucht. Buiten de havenversperring gekomen werd in het begin volle kracht gedraaid vanwege de accoustische mijnen, die door de Duitsers in de vaargeul onder de kust waren gelegd. De topsnelheid van de boten was ongeveer 33 mijl en wanneer men bij deze vaart over een accoustische mijn voer, was men bij de ontploffing meestal ver genoeg verwijderd om het er levend van af te brengen.

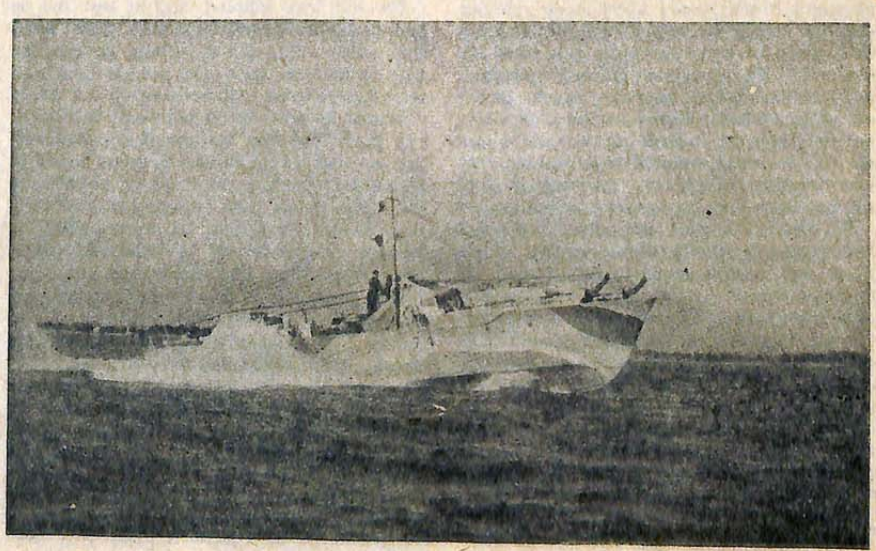
Eenmaal buiten, op zee, werd geminderd tot ongeveer 20 mijl en werd koers gezet op de Franse kust bij Nieuwpoort. De overtocht verliep zonder enige bijzondere belevenissen. Even bezuiden Nieuwpoort liepen wij de kust aan en met langzaam draaiende motoren, z.g. op sluipvaart, werd onder de kust koers gezet om de Noord. Bij het aanlopen van de kust werden wij blijkbaar gehoord door de Duitsers, die ons met zoeklichten probeerden te vinden en daarbij eerst het luchtruim afzochten, waarschijnlijk denkende, dat het geluid van vliegtuigen afkomstig was. Langzaam draaiden de stralen van het zoeklicht echter omlaag en, gezien mijn ervaring als vlieger met dit soort apparaten, leek het mij toe, dat wij spoedig opgemerkt zouden worden. De nevel boven het water bleek echter dicht genoeg om ons vanaf de wal volkomen onzichtbaar te doen zijn. Bovendien maakten onze motoren bij geringe snelheid slechts weinig lawaai, zodat de zoeklichten al spoedig gedoofd werden.

Wij voeren in kielinie. De boot, waarop ik mij bevond, ging voorop. Na een half uurtje varen doemde plotseling het silhouet van een schip op in het maanlicht. Met nog minder vaart slopen de 3 torpedobootjes naderbij en voeren in een grote boog om het verkende schip heen. Het geheel deed mij denken aan een troep honden, die snuffelend om een eventuele prooi heensluipen.

Aan boord stond iedereen gespannen op post en het gaf mij een enigszins hulpeloos gevoel om er zo als passagier voor spek en bonen bij te staan. Het bleek echter, dat het bewuste vaartuig het wrak was van een Engelse torpedobootjager, die enige maanden tevoren bij de evacuatie uit Duinkerken tot zinken was gebracht door Duitse vliegtuigen en thans hoog en droog op het zand zat. Een tegenvaller, maar wij hadden nog een hele trip voor de boeg. In dezelfde formatie werd de tocht voortgezet.

Ter hoogte van Ostende gekomen, besloot de flottielje-commandant het binnenvaarwater te nemen, waarbij wij zo dicht onder de wal kwamen, dat ik, ondanks de betrekkelijke duisternis en heiligheid, de haven en de huizen van Ostende duidelijk kon zien. Ik kreeg de indruk, dat men mij echt „iets wou laten zien" en dat dit bravourstukje nu niet bepaald nodig was. Erg leuk vond ik het niet, want zonder dit geloofde ik ook wel in de flinkheid van deze jongens van de vloot.

De Duitse zoeklichten begonnen weer rond te spelen en al spoedig waren er 2 of 3 rechtstreeks op ons gericht. Ik dacht, nu zal het lieve leventje wel beginnen, doch het bleek, dat de betrekkelijk kleine en lage scheepjes toch nog voldoende beschutting vonden in de lichte nevel, die op het water dreef. Wij voeren thans zo dicht onder de kust, dat men aan boord onbewust ging fluisteren, als het ware uit angst, dat men ons vanaf de wal zou horen.



Geallieerde motortorpedoboten werden tijdens de oorlog ingezet om de Duitse scheepvaart langs het vasteland van Europa te belemmeren.

In de „kleine zeeoorlog" van de motortorpedoboten deden ook Nederlandse bemanningen van zich spreken.

Plotseling praaide een van de uitkijken „schip aan bakboord" en direct werd hierop koers gezet. Dichterbij gekomen bleek het een voor anker liggend schip te zijn van ongeveer 3 à 400 ton, waarschijnlijk een Duits oorlogsschip, belast met de bewaking van de mijnenvelden voor Ostende. Blijkbaar had men aan boord onze tegenwoordigheid opgemerkt, want plotseling werd vuur geopend met een zware mitrailleur, dat echter direct werd beantwoord met het vuur van alle 8 lichte mitrailleurs, die in 2 torens van 4 aan boord van onze motortorpedoboot stonden opgesteld. Tegelijkertijd werd besloten een torpedo te lanceren. De afstand tot het doel werd vergroot, teneinde een behoorlijke aanvalsrun te maken.

Deze motortorpedoboten behoorden nl. tot een vrij ouderwets type, waarbij 2 torpedo's aan boord werden meegevoerd, die bevestigd waren op rails aan stuur- en bakboord van het schip. Een torpedo-lancering bij dit type boot vond als volgt plaats: met sluipvaart werd in de richting van het doel gestoomd, terwijl van tevoren de torpedo-bevestiging op de rails werd los gemaakt. Op bepaalde afstand gekomen werden de motoren op volle kracht gezet en door de plotselinge snelheidsvermeerdering gleed de torpedo achterwaarts van de rails te water, waarbij tegelijkertijd roer aan boord werd gegeven om met de boot uit de baan van de torpedo te komen.

Op deze wijze werd een aanval tegen het vaartuig ingezet. De eerste torpedo miste haar doel echter. Ondertussen waren de Duitsers vanaf de wal gaan schieten met 40 mm mitrailleurs en zwaardere anti-luchtkanons. Het was niet de eerste keer, dat er op mij geschoten werd en dat ik de veelkleurige kogelbanen van de 40 millimeters langs mij heen zag trekken. Ik had toen echter steeds achter het stuur van mijn vliegtuig gezeten, wat je toch min of meer het gevoel geeft je lot in eigen handen te hebben. Thans, als passagier en werkeloos toeschouwer, miste ik deze zekerheid en vond al dat geschiet bepaald onaangenaam. Gelukkig ging echter alles ver over en naast.

Een tweede aanval werd ingezet en op de goede koers en afstand werd volle kracht gegeven, waarbij de torpedo achterwaarts te water gleed. Met roer aan bakboord draaide de boot tegelijkertijd af, maar nog voor 90° van koers veranderd was, in mijn herinnering slechts enkele ogenblikken na het lanceren van de torpedo, vond een zware ontploffing plaats, vlak achter ons, waarbij practisch ons gehele achterschip uit elkaar geslagen werd.

Ik stond op dat ogenblik in de afgang naar de kajuit en sloeg met mijn hoofd tegen het dek. Enigszins versuft begreep ik niet precies wat er gebeurde, maar ik kreeg de indruk dat het achterschip was geraakt door een Duitse granaat en wij tegelijkertijd tegen een muur waren gevaren. De boot lag ogenblikkelijk gestopt met het achterschip onder water, de neus omhoog. In enigszins versufte toestand, waarschijnlijk als reactie vanwege de helling die de boot had aangenomen, klom ik tegen het schuin liggende dek omhoog en op de neus gekomen, klaarde mijn hoofd weer wat op.

Om mij heen kijkend, zag ik een van de andere boten langszij komen. Men wierp een trosje over, dat ik opving en om een van de bolders legde. De commandant van onze boot kwam wat nerveus op mij af en drong er op aan, dat ik het eerst van boord zou gaan. Van zijn standpunt bekeken volkomen juist, aangezien hij in grote moeilijkheden zou geraken, wanneer hij zonder mij naar zijn basis zou terugkeren. Officieel was ik niet aan boord en dus moeilijk als vermist of gedood af te schrijven. Mijn brein was echter nog steeds niet volkomen helder en het enige, wat bij mij opkwam, was dat bij een schipbreuk vrouwen en kinderen het eerst van boord gingen. Ik verzette mij dus tegen de wens van de commandant en ging terug naar het achterschip, waar een matroos knijp zat tussen het restant van de sloep en het dek.

Ondertussen zwommen en dreven enige leden van onze bemanning in het water rond, die door de derde motortorpedoboot werden opgepikt. Het bleek, dat niemand vermist werd en slechts enkelen licht gewond waren. Met de commandant stapte ik tenslotte aan boord van het andere vaartuig in de veronderstelling, dat wij er nu zo spoedig mogelijk van door zouden gaan. Het bleek echter, dat in de kajuit van het wrak verschillende geheime papieren waren opgeborgen en dat de houten boot, ondanks de beschadigingen, niet zonk. Het was echter niet mogelijk naar binnen te gaan, omdat de toegang tot de kajuit onder water stond. Met handgranaten en mitrailleurs werd getracht het wrak tot zinken te brengen, dat echter weinig neiging vertoonde om op de bodem te gaan liggen.

Door al dat vuurwerk kregen de Duitsers aan de wal ons hoe langer hoe beter op de korrel en ik begon de toestand vrij onaangenaam te vinden. Bovendien merkten we een vaartuig op, waarschijnlijk een Duitse torpedobootjager, die uit de haven van Ostende naar buiten kwam. De tijd was gekomen om dit brandpunt van belangstelling vaarwel te zeggen en met volle kracht werd dan ook koers op Engeland gezet, waarbij al spoedig het Duitse schip uit het gezicht verdween. Om van de schrik te bekomen, kregen wij in de kajuit een glaasje rhum. Zonder verdere moeilijkheden bereikten wij de overkant, helaas echter met 2 l.p.v. 3 schepen.

Gedurende de terugtocht waren al enige veronderstellingen opgeworpen, wat ons nu eigenlijk getroffen had. Enkelen dachten, zoals ik, direct aan een ontploffing van onze eigen torpedo achter het schip. Anderen spraken over een mijn, of een ontplofte granaat vlak achter ons in het water. Wat het nu precies geweest was, konden wij echter niet vaststellen.

Enige maanden later sprak ik mijn gastheer nog eens, die mij vertelde dat de gehele zaak door de Admiraliteit was onderzocht. De experts waren inderdaad tot de conclusie gekomen, dat wij door onze eigen torpedo tot zinken waren gebracht. Een torpedo wordt n.l. afgesteld op een bepaalde diepte (och maakt in het begin van haar baan wel eens een gier naar beneden. Zeer waarschijnlijk was nu de torpedo, kort na het lanceren, in haar duik tegen de steile wand van het vaartuig gekomen en ontploft.

Zoals gebruikelijk bij de Britse marine, kreeg de bemanning van het verloren gegane schip 14 dagen verlof.

Daar ik als passagier natuurlijk geen aanspraak op verlof kon maken, bleek het laasje rhum het enige extra'tje voor mij.

In het algemeen zij nog vermeld, dat de Engelsen dit onderdeel van hun vloot, de motortorpedoboten, de laatste jaren voor de oorlog zeer hadden verwaarloosd en slechts enkele ouderwetse scheepjes tot hun beschikking hadden. De Duitsers daarentegen hadden in deze periode reeds de beschikking over een groot aantal zeer moderne en snelle motortorpedoboten, in Engeland bekend als E-boten, waarmee zij de geallieerde convooien onder de Engelse kust belangrijke schade toebrachten. Van onze kant kon toen nog weinig gedaan worden om de Duitse scheepvaart langs het vasteland van Europa te belemmeren, hetgeen voor de Duitse oorlogvoering een groot voordeel was. Er werd dan ook met volle kracht begonnen met een aanbouwprogramma van moderne motortorpedoboten, waarmee echter pas in de tweede helft van de oorlog successen werden behaald en waarbij ook Nederlandse bemanningen van zich deden spreken".

Operatie „Verity"

De gecombineerde vlootoefeningen der 4 West-Europese mogendheden

HET Nederlandse smaldeel, dat deelnam aan de West-Europese vlootmanoeuvres, vertrok op 28 Juni van de rede van Nieuwediep. Tevoren had de bevelhebber over de Nederlandse schepen, schout bij nacht J. J. L. Willinge, aan boord van het vlaggeschip Hr. Ms. „Tromp", een uiteenzetting gegeven over het programma en de aard van de gecombineerde oefeningen van zee- en luchtmacht van Engeland, Frankrijk, België en Nederland, in het kader van de Westerse Unie.

De opzet van de oefeningen was in hoofdzaak bestudering van de mogelijkheden der communicatiemiddelen tussen de 4 smaldelen van verschillende nationaliteit. Engels was de voertaal Het uiteindelijke doel was, te trachten een wijze van seinen en overbrengen van berichten te vinden, welke voor alle 4 vloten het gemakkelijkst was. De nadruk lag dus niet op zuiver militaire oefeningen, hoewel een aantal oefeningen werden gehouden in de verdediging en aanvallen van convooien, waarbij vliegtuigen en oorlogsschepen nauw samenwerkten.

Het heeft enkele maanden geduurd voordat alle plannen, voorbereidingen en vooroefeningen gereed waren en misschien was het tijdstip niet het gunstigst denkbare, daar de Nederlandse vloot nog in volle opbouw is en gebrek heeft aan ervaren personeel. Toch zijn deze oefeningen een uiterst waardevol begin geweest op de weg naar nauwe samenwerking van de West-Europese landen en de noodzakelijke consequentie van de na-oorlogse politiek.

Nederland heeft met de volgende schepen aan de oefeningen deelgenomen:

Hr. Ms. lichte kruiser „Tromp", de torpedobootjager „Piet Hein", het radarinstructieschip „Soemba", de onderzeebootjagers „Johan Maurits" en „Queen Wilhelmina", de onderzeeboten „Zeehond" en „Tijgerhaai", het moederschip voor mijnenvegers „Vulkaan" en 7 mijnenvegers van het Byms-type, n.l. „Borndiep", „Hollands Diep", „Marsdiep", „Texelstroom", „Vliestroom", „Westerschelde" en „Zuiderdiep". De Marine Luchtvaart Dienst was vertegenwoordigd met 9 Fireflies, 8 Seafuries en 5 Mitchells.

Tijdens de vaart naar Penzance hield de Nederlandse vloot reeds oefeningen o.m. in het afweren van aanvallen van vliegtuigen en motortorpedoboten. Onderweg voegden zich bij het Nederlandse smaldeel 4 Belgische mijnenvegers, die echter op 30 Juni met hun 7 Nederlandse collega's afzwaaiden naar Portland, van waaruit met de Britse en Franse mijnenvegers en -leggers zelfstandig werd geoefend.

De overige schepen zetten de tocht naar Penzance voort, waar zij in de avond van de 30ste Juni voor anker gingen.

Tot 4 Juli werden in de Mounts Baa oefeningen gehouden in alle mogelijke manieren van seinen. De commandanten van de verschillende schepen wisselden bezoeken uit en woonden conferenties bij, die de verdere manoeuvres voorafgingen. De bemanningen van de 50 geallieerde schepen, ongeveer 20.000 man, kregen gelegenheid tot passagieren in het vissersplaatsje Penzance, waarvan druk gebruik werd gemaakt ondanks de daverende hitte.

In de ochtend van de 4de Juli lichtte de gecombineerde vloot het anker en zette koers naar de Golf van Biscaye. Het Nederlandse vlaggeschip Hr. Ms. „Tromp" voer met 6 andere kruisers, 2 vliegdekschepen en 2 torpedobootjagers naar de Scilly-eilanden vóór de Engelse Zuidkust. Daar werden schietoefeningen gehouden op zeedoelen, die door vliegtuigen van het Franse vliegdekschip „Arromanches" en het Britse „Theseus" waren uitgeworpen.

De vloot, die intussen op weg was naar de Golf van Biscaye, had zich gesplitst in een convooi, bestaande uit louter oorlogsschepen en een escorte, waarvan het Britse vliegdekschip HMS „Implacable", het vlaggeschip van admiraal sir Rhoderick Mc. Grigor deel uitmaakte.

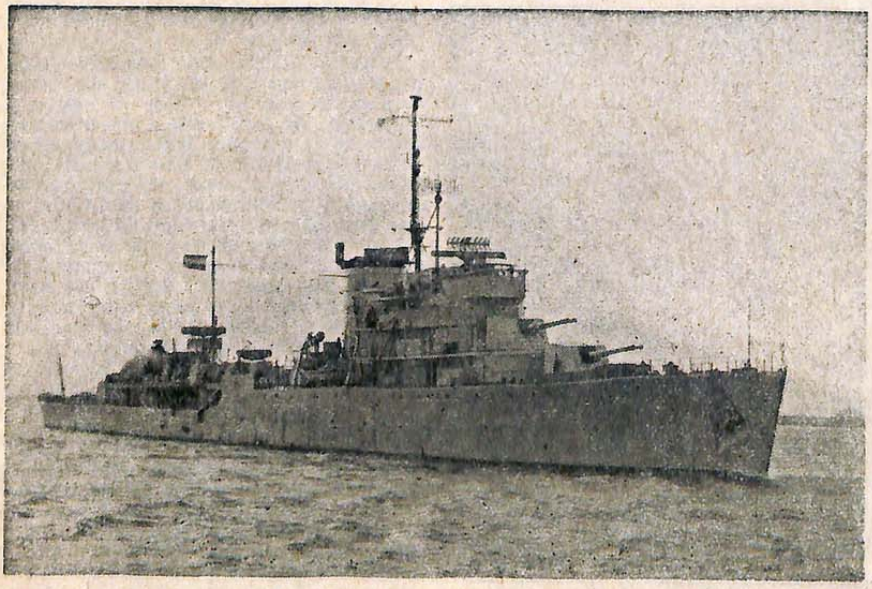
Nadat de eerste uren besteed waren aan oefeningen in verband varen, werd het convooi aangevallen door onderzeeboten, teneinde zowel het convooi als de escorteschepen te oefenen in de onderzeebootafweer. Vliegtuigen assisteerden hierbij, terwijl andere toestellen oefenden in het schaduwen en rapporteren van het convooi. Dit duurde zo voort tot in de voormiddag van de 5de Juli.

Ondertussen waren de kruisers en vliegdekschepen, die een bombardementsoefening hadden gehouden, ook om de Zuid gevaren en hun vliegtuigen zetten in de Golf van Biscaye luchtaanvallen in op het convooi.

Beide partijen verenigden zich daarna tot een nieuw convooi met escortegroep. De vloot veranderde 180 graden van koers en werd op weg naar Het Kanaal aangevallen door onderzeeboten. In de avond van de 6de Juli, toen het convooi niet meer in volle zee was, doch onder de kust in Het Kanaal, begon een volgende oefening. Bommenwerpers van walbases, motortorpedoboten en wederom onderzeeboten voerden hun aanvallen uit. Het convooi ontving voor de afweer hulp van Nederlandse Mitchells, R.A.F.-meteoorvliegtuigen en Lancasters van het Coastal Command. In de avond- en ochtendschemering vielen vliegtuigen van het Bomber Command het convooi aan, dat bovendien verrassende snelle aanvallen moest afweren van Nederlandse Fireflies en Seafuries.

De gezamenlijke vloten liepen daarna de haven van Portland binnen. Aan boord van de „Implacable", het vlaggeschip van de commander in chief admiraal sir Rhoderick Mc. Grigor, voerden de commandanten van alle schepen en stafofficieren na afloop van de oefeningen besprekingen betreffende de resultaten van deze eerste gezamenlijke vlootoefeningen van de 4 landen der Westerse Unie.

Onderweg de oefeningen voortzettend, zijn de Franse, Belgische en Nederlandse schepen de 8ste Juli naar hun thuishavens teruggevaren.



Hr. Ms. „Tromp", het vlaggeschip van het Nederlandse smaldeel, dat deel heeft genomen aan de vlootoefeningen der Westerse Unie.

Duikers der Koninklijke Marine

OP het bureau van de chef Mijnen-Opruimings Dienst van de Koninklijke Marine, de luitenant ter zee der eerste klasse J. G. Dasia, ligt een fotocopie van een kaart uitgespreid. Het is een document uit de geheime Duitse archieven, versierd met adelaar, hakenkruis en „Deutsches Reich". De kaart omvat de Nederlandse kust van IJmuiden tot Hoek van Holland, met daarvoor de door zwarte lijnen aangeduide mijnengebieden, de zgn. „K"-versperringen.

Voor Bloemendaal springt een rode potloodkrabbel in het oog: het is de „K 9a", een mijnversperring die ongeveer 300 meter voor de kust ligt. Deze door de Duitsers gelegde versperring bestaat uit Kathie-mijnen. Dit zijn blokken cement met een springlading van 50 kg, die zich op de bodem bevinden. Op iedere mijn staat een ijzeren driepoot, waarvan de uiteinden 1 meter onder de waterspiegel bij elkaar komen. Hierop is de stoothoorn aangebracht.

Enige tijd geleden strandde bij Bloemendaal het Zweedse schip „C.A. Banck". Bij het vlotkomen van dit schip vormt de „K 9a"-versperring een ernstige belemmering. Vandaar dat men de hulp heeft ingeroepen van de Mijnen Opruimings Dienst der Koninklijke Marine. De M. O. D.-ploeg, die onlangs de opruimingswerkzaamheden in de Brielse Maas beëindigde, is nu met dit karweitje begonnen. Onder leiding van de luitenants ter zee der tweede klasse C. Volkers en E. W. Carels, zal deze ploeg, bestaande uit 5 onderofficieren, 43 matrozen, chauffeurs en stokers, trachten de versperring te ruimen.

De vroege Juni-zon kijkt juist over de Bloemendaalse duinen en strijkt haar eerste stralen over de grauwe huid van de „C.A. Banck". De dragline puft regelmatig en dikke pijpleidingen braken opgeslorpt water en zand uit achter een ring van zandzakken. Een 100 meter verder worden enkele zware marinetrucks gelost: rubberboten, drijfzakken, duikerpakken en zwemvesten worden op het strand gelegd.

Terwijl de rubberboten worden opgepompt steken de mannen zich in oliegoed. De luitenant ter zee Volkers heeft intussen paal 62 gezocht. 10 rubberboten liggen klaar om hun karwei te beginnen. Eén voor één worden ze tot vlakbij het water gesleept, 2 mannen zitten aan de riemen, een derde staat klaar om het bootje af te duwen. „Ja, daar komt een rollerrr..." Het voorste gedeelte van de rubberboten gaat omhoog, een duw, een sprong en met een forse ruk aan de riemen scheuren de mannen zich door de schuimende branding.

Als alle boten door de branding zijn, worden ze in front-linie gelegd, 2 aan 2 verbonden met een lijn. Een lange sleepkabel, waarvan de 2 uiteinden door de 2 buitenste boten getrokken worden, sleurt over een lengte van 50 meter over zanderige bodem en zal blijven haken achter voorwerpen, die zich op de bodem bevinden.

„Scheuren d'r an jongens", schreeuwt de bootsman en 40 handen trekken het flottielje over de spelende golven zuidwaarts.

Op het strand wordt intussen de eerste duiker aangekleed in een zgn. „P"-pak, dat in tegenstelling met het „standaard-pak, gemakkelijk en soepel zit. De duiker kan zich hierin betrekkelijk vrij bewegen. Bovendien heeft het „P"-pak eigen luchtflessen, waardoor aankoppeling van een luchtslang overbodig is. Het voorglas is nog open. De duiker zit op de rand van een rubberboot en praat met gebaren en een stem die ergens uit de diepte lijkt te komen.

...een 20 á 30 meter hoge waterzuil en stukken cement en ijzer worden de lucht ingeslingerd...

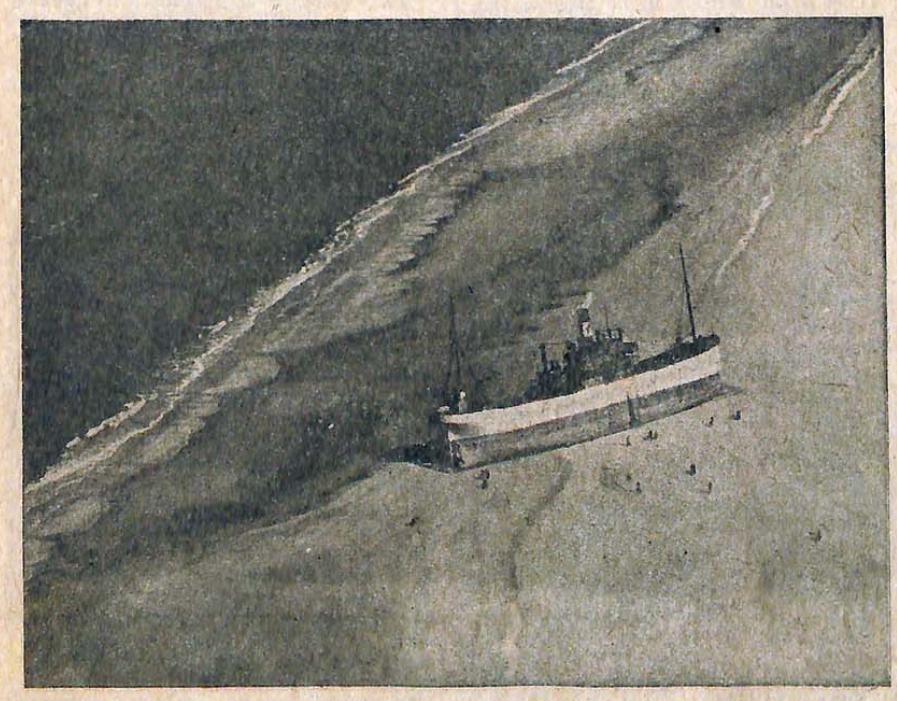
De „C.A. Banck" heeft de eerste bezoekers op het strand gelokt. In groepjes staan ze druk redenerend bij elkaar. De mannen van de berging werken rustig door: grote hoeveelheden drijfzand en water worden weggepompt en de zandgraver stort het zand op een hoop.

Op zee is een rijtje gele bootjes als flauwe stippen te onderscheiden. Rustig trekken de jongens de lichte schuitjes door het water.

„Beet.....". De sleepkabel blijft haken achter een obstakel, dat zowel een steen, een stuk ijzer of een mijn kan zijn. De 2 uiterste boten worden door de remmende kabel naar elkaar toegehaald. Boven de plaats waar de kabel bleef haken wordt een rode boei gelegd. Dit boeienleggen is een kunst op zichzelf. Een lijn, waaraan de boei is verbonden wordt met een handige greep om het obstakel onder water gestrikt. Hierna vist men weer verder, de sleepkabel op de bodem doet zijn werk.

Na 1½ uur is de eerste run teneinde: 6 boeien zijn gelegd. „Ik geloof, dat we op het goeie spoor zitten", meent de bootsman. De boeien liggen mooi op een rijtje en op ongeveer gelijke afstand van de kust. „Los..... jongens en terug naar de wal".

Op het strand drinken de „vissers" koffie en beantwoorden vragen van de toeschouwers. Een van hen vraagt een koffieslurpende Jan waarom hij eigenlijk „Jenny" op de rug van zijn oliejas heeft geschilderd. „Zal ik U uitleggen juf..... Vorige week heb ik per ongeluk een verkeerde jas aangetrokken. Pak weg toen we met het bootje terug-



Enige tijd geleden strandde bij Bloemendaal het Zweedse schip „C.A. Banck". Bij de pogingen om het schip weer vlot te krijgen heeft men de assistentie ingeroepen van de mijnen opruimings dienst der Koninklijke Marine.

kwamen, sloeg het ding toch wel of En dat is al de tweede keer zo juf" Zijn verhaal bleek nog te kloppen ook.

Om 11 uur gaan weer 2 rubberboten in zee. Deze keer bemand met roeiers, ziekenpa, duiker en duikofficier, die bij de eerste boei nog even vraagt of alles in orde is. Een opgestoken duim van de duiker, bootsman Fluit uit Hoek van Holland, is het antwoord. Terwijl de seinmeester de seinlijn laat vieren, ploft de duiker in het water. Zelfverzekerd doet hij zijn werk. Zodra hij vaste bodem voelt trekt hij de lijn wat aan om zich beter te kunnen bewegen. Zijn handen tasten langs het voorwerp, waaraan de boeilijn vastgemaakt is. Hij kan geen vormen onderscheiden, alles is wazig en donkergroen. Hij voelt een kromme ijzeren stang en twijfelt even. Al gauw echter stoot zijn voet tegen iets hards, een blok cement. Hij weet dat het een Kathie-mijn is, met omgebogen driepoot. „Hier heeft er een gesloft", is zijn eerste gedachte. De driepoot werd omgebogen door de aanraking met de kiel van een schip, een aanraking die niet krachtig genoeg geweest is om de mijn tot ontploffing te brengen. De duiker geeft 3 korte rukken aan de seinlijn, ten teken, dat hij opgehaald wil worden. Als zijn arm boven water verschijnt, beantwoorden zijn duim en wijsvinger de vraag, die hij leest op het gezicht van de duikofficier. Zijn hand maakt de vorm van een ring, een teken dat de duikers al te goed bekend is.

Het is middag vooraleer alle boeien hun geheim hebben prijsgegeven: 6 maal raak, een goede vangst.

Terug aan wal wordt de „vette hap" met veel eetlust verwerkt. Op de motorkap van een truck, of op de rand van de rubberboten zitten de mannen te schaften.

Na de middag varen enkele boten uit om de explosieve ladingen bij de mijnen aan te brengen. Een lont is aangebracht op de lading en kan in de boot ontstoken worden. „Alles klaar"....., met een lucifer wordt de lont, die onder water normaal doorbrandt, aangestoken. Nu is het roeien naar de wal en snel. De lont heeft een brandtijd van 8 minuten. Het bootje is net op het strand als een daverende klap weerklinkt. Een 20 á 30 meter hoge waterzuil en stukken cement en ijzer worden de lucht ingeslingerd. In de loop van de middag volgen zo nog enkele ontploffingen. Om 3 uur moeten de mannen het werk staken, want de vloed komt snel op. De trucks moeten van het strand verdwenen zijn, voordat het water te hoog komt. Rubberboten, duikerpakken en etensketels verhuizen in de wagens. De mannen hebben hun oliegoed uitgetrokken en zoeken een plaatsje. De zware banden vreten zich een weg door de slibbige strandstrook en laten brede sporen achter.

Vanaf een terrasje van „Bier-limonade en koek" kijk ik naar de „C. A. Banck", naar het strand met zijn draglines en pompen, naar de zee en de lucht. Het is vredig.....

Een paar rode boeien in zee vertellen echter een andere waarheid.

G. A. Schriever,
Adelborst SD I KMR.

Beëdiging te Soerabaja

„Het is een goede traditie", zo begon de commandant der marine te Soerabaja zijn toespraak op Dinsdag, 12 Juli j.l., „dat de Koninklijke Marine bijeen komt op dagen van bijzondere betekenis, hetzij voor ons gehele volk, voor de Koninklijke Marine of enkele betrokkenen in het bijzonder, zoals thans".

De kapitein ter zee L. H. Quant hield deze toespraak op het voetbalveld naast zijn stafgebouw aan de Kruiserkade te Soerabaja, waar, behalve de gasten en belangstellenden, die over gemakkelijke zitplaatsen beschikten, stonden opgesteld de gewapende wacht, het fanfare-korps van de Marine Luchtvaart Dienst, 4 tamboers en pijpers van het Depôt Mariniers Oosten, commandanten en deputaties van alle schepen en inrichtingen onder bevel van de C.M.R.S. en hoofden van diensten. Als autoriteiten waren aanwezig de kapitein ter zee J. Beckering Vinckers, de commandant van het Marine Vliegkamp Morokrembangan, de kapitein luitenant ter zee vlieger J. M. van Olm, de chef staf van de commandant mariniers Oosten, de luitenant kolonel der mariniers H. P. Arends en de divisiecommandant torpedobootjagers, de kapitein luitenant ter zee G. B. M. van Erkel.

De C.M.R.S. had, nadat hem het voorgeschreven eerbewijs was gebracht (één roffel en één maat van het „Wien Neerlands bloed") de aanwezigen begroet en daarna de gewapende wacht geinspecteerd. Hij deed dit laatste tezamen met zijn chef staf, de kapitein luitenant ter zee J. F. van Dulm M.W.O. en zijn adjudant, de luitenant ter zee der tweede klasse O. van der Gronden, alsmede de autoriteiten, die hij daartoe had uitgenodigd.

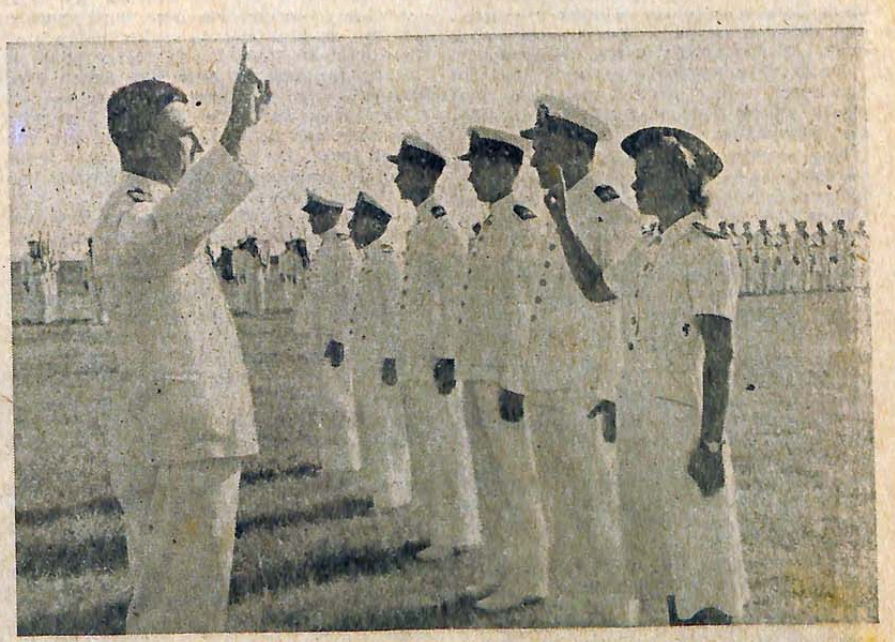
Zijn toespraak vervolgde de kapitein ter zee Quant met te zeggen, dat nu vandaag de eed of de belofte door 6 officieren zou worden afgelegd, de gedachten weer eens te meer zouden gaan naar Haar, die altijd, zoals Haar Moeder en voorouders dat hadden getoond, een voorbeeld is van trouw en plichtsbetrachting.

Nadat spreker er aan had herinnerd, dat de 6 officieren zich wel gerealiseerd zouden hebben, welke gevolgen de eed of belofte voor hen zal hebben, wees hij hen er vooral op, dat niemand, behalve de Koningin, hen er van kan ontheffen, Tot slot legde de C.M.R.S. de betekenis van de eed en belofte uit.

Nadat de ban was geopend, las de adjudant van de C.M.R.S. de Koninklijke besluiten voor, wat gevolgd werd door het beëdigen van respectievelijk de luitenant ter zee arts der eerste klasse dr. S. J. C. Dunlop, de luitenant ter zee van vakdiensten der derde klasse G. J. W. Nieuwenburg, de luitenant ter zee van speciale diensten der derde klasse R. Vochtelo, de luitenant ter zee arts der derde klasse K.M.R., G.A. Verstege, de luitenant ter zee arts der derde klasse K.M.R., G. Groenewoud en de officier Marva der vierde klasse H.C. Flint.

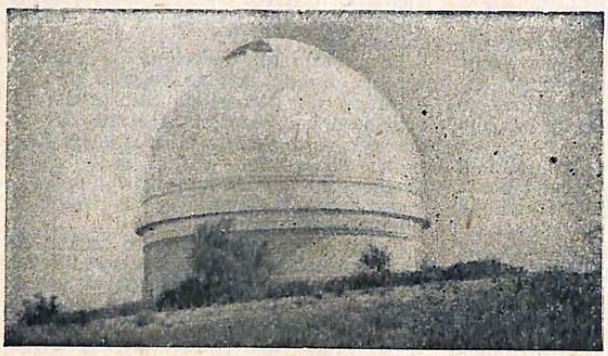
De ban werd toen gesloten en tot slot van de plechtigheid wenste de kapitein ter zee Quant de officieren, die in zijn hand de eed of de belofte hadden afgelegd, als eerste geluk.

D.S.



De 6 officieren, die in handen van de kapitein ter zee L. H. Quant de eed of belofte aflegden. v.l.n.r. de luitenant ter zee (AR) der 1e klasse dr. S. J. C. Dunlop, de luitenant ter zee (VK) der 3de klasse G. J. W. Nieuwenburg, de luitenant ter zee (SD) der 3de klasse R. Vochtelo, de luitenant ter zee (AR) der 3de klasse K.M.R. G. A. Verstege, de luitenant ter zee (AR) der 3de klasse K.M.R. G. Groenewoud en de officier Marva der 4de klasse H. C. Flint.

SAN DIEGO



Tijdens zijn bezoek fotografeerde de schrijver de beroemde „Palomar"-sterrewacht het trotse bolwerk der wetenschap.

Beide machines langzaam vooruit, klaar om onmiddellijk te manoeuvreren, een brug vol scherp uitkijkende mannen, om de 2 minuten een lange stoot op de stoomfluit, zich voorzichtig een weg banend door het water: ..... „MIST!!"

Ja, het mist, en niet zo zuinig ook. Een flinke, ouderwetse mist, zoals geen van ons aan boord van Hr. Ms. „Tjerk Hiddes" dat in jaren gezien heeft. Dank zij onze radar komen we bij de goede boei terecht en vinden daar een loods, die aan boord komt. Dan gaan we verder met de loods, maar nog steeds zeer langzaam, uitkijkend naar de boeien. De mist begint dunner te worden en boven ons hoofd zien we reeds de blauwe lucht. Het eerste, wat we dan plotseling in die blauwe lucht zien zweven, is een strook land, de top van een heuvelrug en de loods wijst schuin de lucht in en kondigt laconiek aan over dat zwevende stuk land: „Well, Captain, that's California!"

En zo varen we dan langzaam de baai van San Diego binnen, waar al spoedig de mist plaats maakt voor prachtig, helder weer met zonneschijn.

Nog voordat we gemeerd liggen, komt per bootje de ontvangstcommissie aan boord. Onder de leden van deze commissie bevinden zich de Vice-Consul, de heer A. van Eeghen, een vertegenwoordiger van de Amerikaanse marine en een dokter. En om 9 uur liggen we dan stevig afgemeerd aan de Navy pier van San Diego en ook deze keer weer vlak bij het centrum van de stad.

Dan begint het pas. Alle officieren en vooral de commandant prepareren zich op de officiële bezoeken en tegenbezoeken, die afgelegd zullen worden. Het programma is al scherp vastgesteld en we krijgen van alles wat. De eerste slagen moest de commandant opvangen. Diens eerste bezoek was dat van de Consul-Generaal der Nederlanden uit San Francisco, Dr. F. A. van Woerden. Daarna volgden nog vele been tegenbezoeken.

De heer Van Eeghen was de organisator van het goed in elkaar gezette officiële gedeelte. Ook onofficiële personen meest Amerikanen van Hollandse afkomst, gaven blijk van hun belangstelling en namen contact op met de bemanning.

Bij onze aankomst stonden 2 grote, snelle bussen gereed om 83 man van ons mee te nemen voor een bezoek aan Hollywood, wat tevoren telegrafisch was aangevraagd. En de post was ook al weer steengoed in orde. Een pluimpje aan het adres van het Marine Postkantoor Amsterdam is hier zeker op zijn plaats, want we hadden het niet beter kunnen treffen.

Om 12 uur volgde het 2de deel van de officiële gebeurtenissen en waren de commandant en 5 officieren uitgenodigd voor een lunch in de San Diego City Club. Na afloop van de lunch waren spoedig alle Amerikanen verdwenen om weer hun „bussiness" te gaan doen en gingen wij weer naar boord terug met de door de U.S. Navy beschikbaar gestelde auto's. De commandant werd echter geen rust gegund, want die was om half drie alweer bezig met enkele journalisten tevreden te stellen en een radio-opname te laten maken. Deze keer ging het niet over onze reis, maar over de politiek in Indonesië, iets wat we eerlijk gezegd al veel eerder verwacht hadden. En een betere „pers" omtrent de Nederlandse en Indonesische zaak hadden we niet kunnen wensen!!!

Om 5 uur stonden alle officieren weer aangetreden om gevolg te geven aan de uitnodiging, om aanwezig te zijn bij de cocktailparty ter ere van ons bezoek, op de Commissioned-Officers Club of the U.S. Navy. Daar ontwikkelden zich levendige gesprekken met jong en oud (vooral oud) en het was ook hier dat we voor het eerst kennismaakten met de televisie, de radio van tegenwoordig. Na deze buitengewoon aardige en geanimeerde cocktailparty ging het direct door naar het El Cortez Hotel op uitnodiging van de heer Van Leer, waar ons door hem een diner werd aangeboden.

Inmiddels waren de Hollywood-gangers ook weer aan boord teruggekeerd van hun lange tocht. De tocht zelf was zeer mooi, door de prachtige bergachtige natuur van Californie. Hollywood zelf....., och, het is net als elk ander groot villadorp, met grote tuinen en de enige twijfelachtige bezienswaardigheid was de reeks van afdrukken van voeten, tenen, gezichten en neuzen van beroemde filmsterren. Teruggekomen aan boord waren ze in een ommezien weer de wal op, om van de amusementen van San Diego te genieten, van de enorme Y.M.C.A., die werkelijk van alle markten op amusementsgebied thuis is en voorts van de bioscopen, waar vrije toegang was voor alle opvarenden van Hr. Ms. „Tjerk Hiddes", voorwaar een gulle geste. De gastvrijheid kende geen grenzen en onze populaire „Jannen" hebben ons landje op waardige wijze vertegenwoordigd.

De volgende dag had ik het voorrecht om met nog 3 andere officieren, op invitatie van van de heer Van Leer, wiens diensten geen grenzen kenden, een tocht door het Californische land te maken, met als einddoel de bekende „Palomar"-sterrenwacht, 6000 voet hoog en de grootste sterrenwacht ter wereld, met de beroemde 200" spiegel. Het land was niet zo weelderig begroeid als we verwacht hadden, maar ongetwijfeld was het een genot om door de sinaasappelboomgaarden te rijden, alleen al voor de geur.

De sterrenwacht was reeds van verre te zien en staat daar als een trots bolwerk der wetenschap. Om 5 uur precies waren we weer terug aan boord. We hadden net tijd om aan stuurboord de valreep op te lopen om direct aan bakboord, via de Middellandse Zee-trap, weer af te dalen in een motor-launch van de U.S. Navy, die ons naar het Naval Air Station zou brengen, waar Rear Admiral Baker recipieerde. Na deze receptie ging het weer full speed naar boord terug om daar gasten te ontvangen voor de party aan boord.

Van andere zijde bleek ook transport beschikbaar gesteld te zijn, want op een gegeven moment reed een grote Cadillac voor. Een „cob" met een groot heupkanon zat aan het stuur. Deze was beschikbaar gesteld door de Mayor van San Diego. Verder had ook de taartenkoning, de heer Koopal, het zijne gedaan, door ten eerste een enorme taart aan te bieden aan de bemanning van Hr. Ms. „Tjerk Hiddes", hetgeen er in grote letters op stond, en ten tweede had hij ook met zijn eigen auto enkele opvarenden het een en ander laten zien van Californië. Alleen speet het hem, dat hij „alleen maar" zijn Cadillac had om mee rond te rijden, want zijn vrouw was met de 4-deurs Packard naar Los Angelos! Deze man levert dan ook per dag enkele duizenden taarten af, heeft indertijd als klerk bij een scheepvaartmaatschappij in Nederland gewerkt, is toen naar Amerika gegaan en heeft nu o.a. deze banketbakkerszaak.

Al met al is duidelijk gebleken, dat wij er helemaal niet „uit liggen" bij de Amerikanen, zoals velen denken en wij hebben nog altijd een goede naam in Amerika.

Ik ben er dan ook van overtuigd, dat wij Nederlands' eer en goede naam op waardige wijze hebben hooggehouden in Amerika en we hebben eens te meer ondervonden, dat Nederland nog steeds een grote populariteit geniet in dit land, alle politiek ten spijt.

G. W. Bakker,
Lts. II KMR.

Eén der adresjes van de luitenant ter zee G. W. Bakker in Californië.

Acrobaten van het Pioniers-Peloton

Tussen hemel en aarde.

Er zweeft een staalkabel, zomaar ergens gespannen hoog boven een diep ravijn.

Een heldere bergbeek bruist daaronder, wit schuim, dat hoog opspat, daar waar de wilde warreling van het water tegenstand ondervindt van gevallen boomstammen en..... van de overblijfselen van de stenen voetstukken van een vernielde brug.

Boven, aan de rand van het ravijn een weg, die plotseling afbreekt. En daar hoog boven, die kabel, als een dunne, zwarte draad tegen het smetteloos blauw van de lucht in de vroege morgen.

Daar scheurt een geraas door de stilte. Een zware truck op die weg langs het ravijn, een truck met mariniers.

Het zijn de mannen van het Pionierspeloton, wier dagtaak gaat beginnen. Die taak, die iedere dag hetzelfde is en toch weer zo afwisselend.

Het herbouwen van de bruggen, die door de extremisten met hun politiek van de verschroeide aarde, doelloos zijn vernield.

Een Pipel-brug in aanbouw van 't ravijn uit gezien. Pionier-acrobaten 30 meter boven de schuimende bergbeek.

Plotseling is het dan één en al bedrijvigheid onder die staalkabel. Heen en weer roetst een kabelblok langs de stalen lijn, die thans nog de enige verbinding vormt over het ravijn. Alles wordt via die kabel getransporteerd en naar beneden gelaten, eerst de emmertjes cement en de keien om de voetstukken te metselen, later de ijzeren diagonaalsteunen, maar ook het gereedschap, hamers, troffels, het lasapparaat.....

Ja, van alles kunnen ze, die mannen van het Pipel. Vroeger in het burgerleven waren ze timmerman, meubelmaker of bankwerker: nu zijn ze metselaar, sjouwer, lasser en..... acrobaat.

Want het is met ware doodsverachting, dat ze, als de eerste langsleggers eenmaal bevestigd zijn, van de ene kant naar de andere tippelen over die 8 centimeter brede balk.

Maar als het eenmaal zover is, zijn ze al een heel eind opgeschoten. Eerst zijn het de voetstukken, die helemaal bijgemetseld moeten worden met specie, die op de weg wordt klaargemaakt met zand van de kali en keien uit het ravijn zelf. Dan komen de schroefpaaljukken, de verticale ijzeren steunen, die voor alle zekerheid nog van diagonalen worden voorzien. Vervolgens worden de dwarsliggers bevestigd, en dan pas komen die lange balken, waarop straks het brugdek zal worden gelegd.

Een machtig stuk werk voor zo'n 10 man, die daar onder leiding van de Sergeant Bosman werken aan de schakel tussen 2 bekende bergkampongs. Kijk, daar zweeft weer zo'n balk boven de diepte. Knarsend schuift het hijsblok over de kabel, „hei-ajo" schreeuwt het koor van de Indonesiërs, die aan het touw staan en aarzelend, in toom gehouden door de deskundige handen van de pipelacrobaten, die zich aan palen en balken vastklemmen, zakt de nieuwe langslegger op zijn plaats. Weer is een stukje brug gereed.

Weggedoken achter een scherm brandt de lasser al weer gaten in de volgende balk. Glerend schuift hij het hijsgestel terug.

Daar komt een andere truck over de weg naar boven om het lasapparaat te halen voor de andere pipelploeg, die ergens anders een brug aan het bouwen is. Want het peloton beschikt slechts over één las-set, en dus moet alles samen zo'n beetje gefikst worden.

Lastig?

Och nee, met een beetje goede wil is dat wel zo te bepraten en te plannen, dat ze niet op elkaar hoeven te wachten en iedere ploeg dus de hele morgen troes-an door kan werken.

En aan die goede wil ontbreekt het niet bij het Pipel. Dat bewijzen wel de resultaten, die ze tot nu toe hebben bereikt.

36 bruggen zijn — weer in geheel oude staat — hersteld met een totale lengte van 1595 voet.

Al bouwende zwierven ze door Oost-Java, van Modjokerto naar Kertosono, van Lamongan naar Babat, van Ngimbang naar Soekodadi, van Soekodadi naar Trawas.

En als dit verhaal van het werk van het Pipel de lezer onder ogen komt, is ook de brug waaraan nu wordt gebouwd ongetwijfeld klaar en zijn de pioniers van de Mariniersbrigade al weer vertrokken om elders een nieuwe brug te slaan.

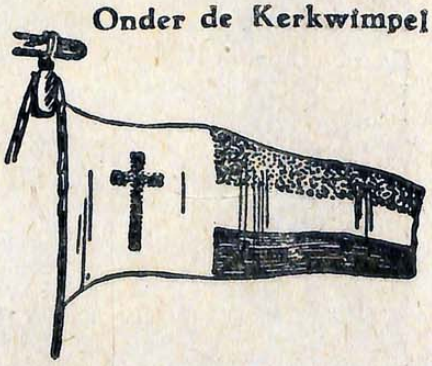
Van 30 voet. Of van 120 voet?

Het geeft niet hoe lang, het hindert niet hoeveel. Ze zijn nog niet voor een kali teruggeschrokken, omdat hij te breed was en ze zullen het niet doen ook.

Dat is tegen hun eer. De eer van *hún* pipel. „Zó'n pipel".

A. Nijman,
Marinierscorrespondent.

Onder de Kerkwimpel



Marcus 8. 1:9 (6de Zondag na Pinksteren)

„Ik heb medelijden met de schare.... ze zullen onderweg bezwijken".

Dat kom je niet meer tegen in onze dagen dat mensen eten en drinken laten staan, dat ze 3 dagen lopen om naar Christus' woorden te luisteren en zijn leer te vernemen.

Tegenwoordig is het „technisch drukken" wanneer een geestelijke spreekt of een dienst houdt. Dan is men werkelijk door de dienst verhinderd te luisteren, zo lang zo iets plaats vindt.

Wat is het? Angst voor God? Een verkeerd begrijpen van de godsdienst, onverschilligheid, minachting? Of zit er geen spanning en sensatie in?

Dit is immers wat de mens nu vraagt. Maar is het niet een enorme spanning of Christus het zal winnen in het stadion van de wereld! Duizenden aanvallers omringen Hem. Zij grijpen kerkelijke leiders en ze worden lichamelijk en geestelijk gemarteld. Luchtbruggen worden geslagen, conferenties van „de grote vier" belegd. Wie zal het winnen? Het gaat uiteindelijk altijd om *Christus*. Hij is van alle tijden. Zijn Pinksterwuur is niet te bedwingen, Zijn kracht niet te overweldigen. Hij leeft in alles!

Al het menselijke heeft Hij geheiligd!

Zegt dat niets? Weet, dat Hij dan over ieder van ons onder de schare roept: „Ik heb medelijden met hen. Ze zullen onderweg bezwijken".

Dat is weer een spanning en een drama op zichzelf.

G. J. van Rijnsoever,
Vlootaalmoezenier.

VAN ALLE WINDSTREKEN

Tijdens de gecombineerde oefeningen van vloot- en luchtstrijdkrachten van de landen der Westelijke Unie is een Firefly-vliegtuig van de Marine Luchtvaart Dienst in zee gestort. De piloot werd opgepikt door een Britse torpedobootjager, doch van de waarnemer, de adelborst vlieger der eerste klasse M. H. van Breen werd geen spoor gevonden, zodat moet worden aangenomen, dat hij verdronken is. Het toestel verongelukte tijdens landingspogingen op het Britse vliegdekschip H.M.S. „Theseus".

*

In antwoord op het telegram van de waarnemend Legercommandant aan de commandant Korps Mariniers ter gelegenheid van de opheffing der Mariniersbrigade, ontving generaal-majoor thans luitenant-generaal D. C. Buurman van Vreeden, via de commandant zeemacht in het Oosten, het volgende danktelegram:

„Moge UhoogEdelGestrenge dankzeggen voor gevoelens van waardering en erkentelijkheid, uitgesproken bij de opheffing van de Mariniersbrigade en U de verzekering geven, dat de brigade het in haar gestelde vertrouwen op hoge prijs heeft gesteld. Op gelijke wijze als de Mariniersbrigade zal thans het Amphibisch Bataljon zijn beste krachten inspannen en in dienst stellen van het Leger.

*

De Koninklijke Marine en de Koninklijke Landmacht zullen gezamenlijk deelnemen aan de huisvlijt-tentoonstelling „Gouden Handen", die van 28 Juli tot 6 Augustus in Ede wordt gehouden. De organisatie van deze tentoonstelling is in handen van de Nationale Actie voor Vrijetijdsbesteding.

*

De zeestrijdkrachten van de 12 landen, die het Atlantische pact hebben ondertekend, zullen waarschijnlijk volgend jaar gezamenlijke oefeningen houden.

In een persconferentie na afloop van de oefeningen van de zeestrijdkrachten der Westelijke Unie-landen, verklaarde veldmaarschalk Montgomery, dat het niet meer dan logisch zou zijn, wanneer deze oefeningen zouden leiden tot manoeuvres van de 12 pactlanden.

Admiraal Mc. Grigor, de commanderend admiraal van de Westelijke Unie vloot, verklaarde aan de pers, dat het zeer raadzaam zou zijn de zeestrijdkrachten van de 12 landen te meten. Over de oefeningen die juist zijn geëindigd verklaarde admiraal Mc. Grigor, dat hierdoor het bewijs is geleverd dat de zeestrijdkrachten van de 4 Westeuropese landen kunnen samenwerken als een eenheid.

De uitmonstering van de dezer dagen tot commandeur benoemde kapiteins ter zee zal bestaan uit een brede gallon met direct hier bovenop een krul. De aanspreektitel luidt „commandeur". Onderscheidingsvlag is die van kapitein ter zee, eskader- of divisie-commandant.

*

Maandag 4 Juli is in Chatham de Britse torpedobootjager „Redoubt" officieel overgedragen aan de Indiase Marine. De „Redoubt", die tijdens de oorlog voornamelijk in de wateren van de Pacific opereerde, zal nu onder de naam „Ranjit" deel uitmaken van de Indiase vloot. Alvorens naar India te vertrekken zal het schip eerst enkele maanden deelnemen aan oefeningen van de Britse Middellandse Zee-vloot. Aan boord van de „Ranjit" bevinden zich ook de manschappen, die binnenkort de 2 Britse torpedobootjagers „Rotherham" en „Raider" voor de marine van India zullen overnemen.

*

In het Wilhelmina Gasthuis te Amsterdam overleed op 8 Juli j.l. de kapitein luitenant ter zee G.P. Küller, commandant van Hr. Ms. „Vulkaan".

De overledene is onder meer commandant geweest van Hr. Ms. „Willem van der Zaan", die tijdens de oorlog convooi-patrouille-diensten verrichtte. Verder nam hij deel aan het openbreken van de Schelde bij Sluiskil, kort voor de bevrijding. Kapitein luitenant ter zee G. P. Küller was Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

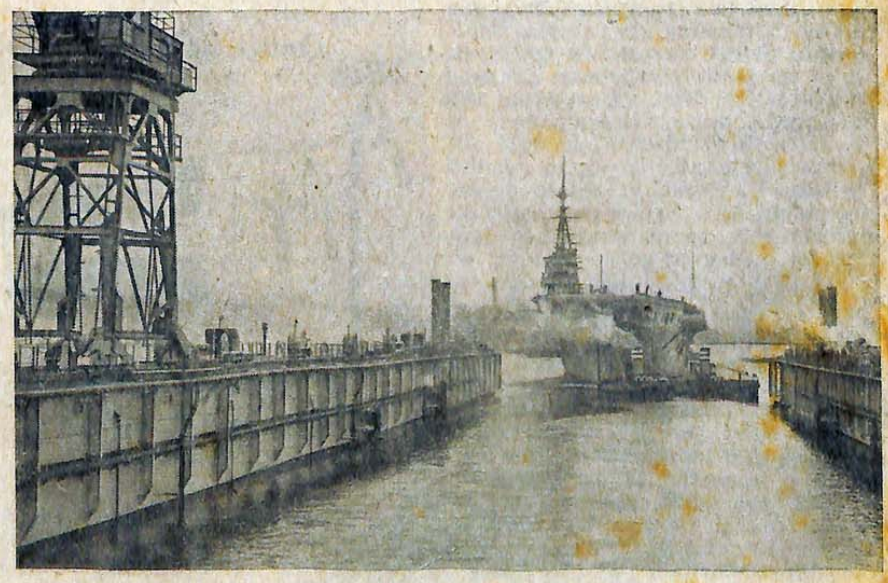
*

In het jaarverslag van de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" over 1948 wordt meegedeeld, dat in 1949, de laatste vooroorlogse order werd afgeleverd, n.l. het motorschip „Waingapoe", voor rekening van de K.P.M. Het gehele jaar 1948 was er veel werk, voornamelijk aan grote reparaties aan schepen en machines. Het aantal arbeiders bleef langzaam toenemen en steeg van 3200 tot 3450. Dit maakte een grotere omzet mogelijk en deze geschiedde met gunstiger eindresultaat, omdat tevens weinig voordelige oude contracten vrijwel waren afgewerkt. Het winstsaldo bedraagt 719.000 gulden. Een dividend wordt voorgesteld van 6 procent. Thans staat de N.V. voor de taak van uitbreiding en modernisering van het bedrijf. De uitrustingskade moet worden verlengd, in verband waarmee een 2-tal nieuwe kranen zijn besteld. Een nieuwe scheepsbouwloods ter vervanging van de in de oorlog vernielde gebouwen is in uitvoering. De onderhandelingen over de financiering van de modernisering en uitbreiding van het machinepark zijn in vergevorderd stadium. Er zal in 1949, aldus het verslag, ruim voldoende werk zijn, zodat men, met enig voorbehoud voor onvoorziene omstandigheden, de naaste toekomst met vertrouwen tegemoet gaat.

Gedurende de periode van 3 t/m 9 Juli 1949 werden door de Koninklijke Marine, tengevolge van vijandelijke acties, geen verliezen geleden.

*

In een telegram, gericht aan alle schepen en inrichtingen der Koninklijke Marine, heeft schout bij nacht F. J. Kist, plaatsvervangend chef marinestaf, de dank van H. M. Koningin Juliana en Z. K. H. Prins Bernhard overgebracht voor het geschenk, dat het Koninklijk echtpaar ter gelegenheid van het koperen huwelijksfeest werd aangeboden door de Koninklijke Marine.



Het vliegkampschip Hr. Ms. „Karel Doorman" is als eerste schip in het nieuwe „Prins Bernhard"-dok in Rotterdam opgenomen. Voorzichtig manoeuvrerend, trekken de sleepboten het grootste schip van de Koninklijke Marine het 208 meter lange dok binnen. De lengte van de „Karel Doorman" bedraagt 200 meter.

VISSER & Co. — BATAVIA-C.