

DE MILITAIRE SPECTATOR

MAANDBLAD VOOR KRIJGSWETENSCHAP

Directeur-Redacteur: J. MOORMAN, Reserve-Luitenant-Kolonel der Infanterie.

Redacteuren:

D. A. VAN HILTEN, Luitenant-Kolonel van den Generalen Staf.

J. J. C. P. WILSON, Luitenant-Kolonel van den Generalen Staf.

M. R. H. CALMEIJER, Kapitein der Grenadiers.

A. ETERMAN, Kapitein der artillerie.

Redactie en Administratie: Zwarteweg 1, Den Haag — Tel. 117783 en 117784

Abonnement f 2.50 per kwartaal. Indië en Buitenland f 12.50 per jaar. Losse Nummers f 1.—

Postrekening 44715 ten name van Moorman's Periodieke Pers N.V.

109e JAAR No. 10

NADRUK VERBODEN

OCTOBER 1940

INHOUD

	Blz.
Het 16de Regiment Infanterie in de Grebbestelling en in de Vesting Holland	406
De Nederlandsche Militaire Luchtvaart kritisch beschouwd, door J. A. BACH	415
Mobilisatie-ervaringen op Verplegingsgebied, door P. P. W. VAN LEEUWEN	422
Nippon's Luchtmacht, door J. S. ZODIJ	426
Eenige ervaringen van het 3e Peloton v/d Afd. Zaanstreek v/h Vrijwillige Landstormkorps Luchtafweerdienst gedurende de oorlogsdagen, door Dr. G. N. HONIG	430
Het sneuvelen van Majoor Landzaat	432
De keuze van de Pantserafweermiddelen in de Verdediging. Eischen en Mogelijkheden, door E. VAN HOOTEGEM	434
De werking van den Geneeskundigen Dienst in oorlogstijd, door W. S. GÖBEL †	437
Meeningen van anderen	442

MOORMAN'S PERIODIEKE PERS N.V. - 's-GRAVENHAGE - 1940

HET 16de REGIMENT INFANTERIE IN DE GREBBESTELLING EN IN DE VESTING HOLLAND

DOOR J. VISSER

Luitenant-Kolonel, voormalig Commandant van 16 R.I.

Het 16de Regiment Infanterie, verminderd met het IIIde Bataljon, (min een tir. comp. en een S. zw. mitr.) en versterkt met een sectie — 8 M. C., een gaszoeklichtgroep en een S.-8 C.P., had van het begin der mobilisatie af tot taak het in staat van verdediging brengen van het middenvak van het gedeelte der Grebbestelling, dat aan VIIIe Divisie was toegewezen.

II-5 R.A. was aangewezen als rechtstreeksche steun van 16 R.I. VIIIe Div. had ter verdediging een vak met de stad Amersfoort als noordelijk gedeelte, loopende ongeveer tot de lijn Zeist—Woudenberg—Valk.

Rechts IIe L.K. tot de Lek, links VIIe Div. tot het IJselmeer.

Het IIIe Bataljon, min 2-III en een sectie zw. mitrailleurs, welke de voorposten Asschat vormden, was toegevoegd aan divisie- en legerkorps-reserve, onder bevel van C.-20 R.I., waartoe tevens III-21 R.I. en II-20 R.I. behoorden.

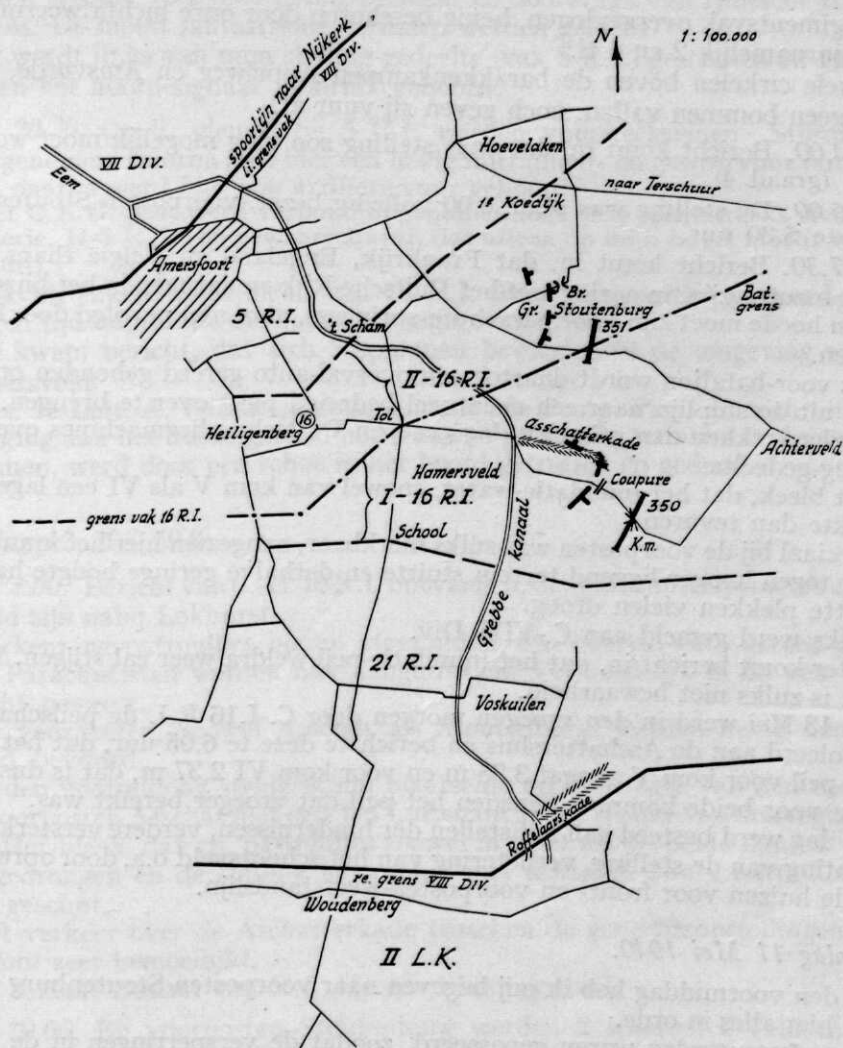
Ongeveer een week voor het uitbreken der vijandelijkheden was het stelling-gedeelte van 16 R.I., zoowel frontlijn, tusschenverdediging, als stoplijn, volgens den oorspronkelijken opzet geheel gereed. De troep had groot vertrouwen in de stelling. Elke man, die acht maanden in zijn vak gewerkt had, was volkomen vertrouwd met de omgeving van de plaats, waar hij te vechten had.

Dat men van hoogerhand niet verwachtte, dat de aanval zoo spoedig zou beginnen, bleek wel uit het feit, dat daags tevoren, dus Donderdagavond 9 Mei, bij II-16 R.I., (Li. Bat. vak) een oefening werd gehouden, waarbij het gebruik van microfoons in het voorterrein werd beproefd en waarbij in den commando-post van den Compagniescommandant te hooren was wat in het geïnundeerde gebied naderde. Ook de Commandant Veldleger zou bij deze oefening, welke om 21 uur aanving, tegenwoordig zijn, doch is niet gekomen. Wel vele andere autoriteiten, zoowel van infanterie als artillerie. De oefening duurde tot ongeveer 23.00.

Onze stelling was beveiligd door voorposten te Asschat onder commando van Res. kapitein M. VAN ZALINGEN en te Stoutenburg onder Res. kapitein J. C. A. VAN DER HEYDEN.

Aan de voorposten Asschat, ter sterkte van een comp. tirailleurs en een sectie zware mitrailleurs, was toegevoegd een S. pag.; aan die te Stoutenburg, sterk $\frac{1}{2}$ comp. tir. en een S. zw. mitr., de 16e Batterij van 6 Veld onder Res. 1e Luitenant Jhr. W. M. DE BRAUW.

Zoowel Asschat als Stoutenburg vormden terreingedeelten, waarlangs een eventuele vijand kon naderen, omdat hier droogliggende gedeelten in de inundatie aanwezig waren. Het gevaar was dus groot, dat hier een aanval zou plaats vinden. In het geheele vak van IVe Legerkorps is zulks dan ook alleen



(Teekening van den schrijver)

geschied in het vak van 16 R.I. De rest heeft geen vijand gezien, behalve enkele pantserwagens.

Bij vp. Asschat waren betonkazematten aanwezig, bij Stoutenburg alleen versterkingen in gronddekking.

Vrijdag 10 Mei 1940.

0.05. Bericht komt binnen, dat te 5.00 graad 3 zou ingaan (d.w.z. voorposten geheel, stelling door piketten bezetten).

Vanaf ± 3.00. In zeer groote getalen komen groepen Duitsche vliegmachines

ons regimentsvak overgevlagen, hevig beschoten door onze luchtafweermiddelen, voornamelijk 2 en 4 tl.

Enkele cirkelen boven de barakkenkampen Appelweg en Amsvorde, doch laten geen bommen vallen, noch geven zij vuur af.

± 4.00. Bericht komt in, dat onze stelling zoo vlug mogelijk moet worden bezet. (graad 4).

± 6.00. De stelling was pl.m. 6.00 volledig bezet, voorposten Stoutenburg reeds te 5.30 uur.

± 7.30. Bericht komt in, dat Frankrijk, Engeland en België thans onze bondgenooten zijn, in oorlog met het Duitse Rijk en dat men in het bijzonder op zijn hoede moet zijn voor parachute-springers, al of niet gevolgd door lucht-troepen.

Per voor-bataljon wordt daartoe een overval-auto gereed gehouden om een sectie uit de stoplijn naar een eventueel bedreigd punt over te brengen.

Verder trekken den geheelen dag groepen Duitse vliegmachines over ons stelling-gedeelte.

Het bleek, dat het inundatie-water, zoowel van kom V als VI een lager peil bereikte dan tevoren.

Speciaal bij de voorposten was zulks merkbaar, aangezien hier het inundatie-water tegen hooger liggend terrein stuitte en derhalve geringe hoogte had.

Natte plekken vielen droog.

Zulks werd gemeld aan C.-VIII Div.

Later komt bericht in, dat het inundatie-peil weldra weer zal stijgen. Intuschen is zulks niet bewaarheid.

Op 13 Mei werd in den vroegen morgen door C.-I.16 R.I. de peilschaal gecontroleerd aan de Aschattersluis en berichtte deze te 6.05 uur, dat het inundatie-peil voor kom V aangaf 3.35 m en voor kom VI 2.37 m, dat is dus pl.m. 15 cm voor beide kommen beneden het peil dat vroeger bereikt was.

De dag werd besteed aan het stellen der hindernissen, verdere versterking en inrichting van de stelling, verbetering van het schootsveld o.a. door opruiming van de huizen voor front- en voorposten-weerstandslijn.

Zaterdag 11 Mei 1940.

In den voormiddag heb ik mij begeven naar voorposten Stoutenburg en bevond hier alles in orde.

De geëvacueerden waren gepasseerd, zoodat de versperringen in de wegen konden worden afgesloten.

± 11.00. Cn. vp. Stoutenburg en Asschat melden het optreden van vijf wielrijders-patrouilles voor de stelling.

Een patrouille van 4 man te Achterveld wordt overvallen, waarbij 2 man worden vermist.

C.-vp. Stoutenburg vraagt vuur 351 aan, hetwelk wordt afgegeven en waarvan de ligging goed was, op kruising van landwegen met Barneveldsche weg, (zie schets).

± 11.50. Bericht van C.-vp. Asschat, dat zijn stelling beschoten was met mitrailleurvuur uit vliegmachines.

Ik kreeg bericht, dat III-16 R.I. 10 Mei vertrokken was naar Leiden.

± 17.00. De evacuatie van de burgerbevolking uit Leusden is voltooid.

± 18.00. Berichten komen in, dat in de stad Amersfoort een paniek heersch-

te. Men vreesde voor luchtbombardement en doorbraak van Duitse pantserwagens. De meest fantastische verhalen werden geloofd.

Er wordt links van mijn stelling-gedeelte (vak 5 R.I.) geschoten en van vele kanten het hoorn-signaal „Alarm” gehoord.

± 20.30. Op li. vleugel bij 5 R.I. werden vuurwerkseinen „Stormvuur” waargenomen, waarna zich hier een hevig mitrailleur- en geweervuur ontpopte. Kort daarna werd hier ook artillerievuur gehoord.

Met U.K.G.-post werd verband opgenomen met onze rechtstreeks steunende artillerie, II-5 R.A., en gewaarschuwd, dat alleen op mijn bevel mocht worden gevraagd.

Ook bij enkele afdelingen van 16 R.I. werd eenigen tijd gevraagd en na eenigen tijd kalmeerde dit noodeloos afgegeven vuur.

Er kwam bericht, dat zich 3 spionnen bevonden in de omgeving van tof Hamersveld.

Res. 1e Luit. A. VREEKEN, commandant 16e Comp. Pag., die zich uit eigen beweging aan het hoofd gesteld had van een patrouille ter achtervolging dezer spionnen, werd door een schot in het hoofd getroffen en gedood.

Zondag 12 Mei 1940.

± 4.00. Bericht van C.-II-16 R.I. ontvangen, dat parachute-springers zouden geland zijn nabij Lokhorst.

Verkenningpatrouilles hierop afgezonden, een overval-auto gereed gehouden. Parachutisten werden niet aangetroffen. Vermoedelijk is dit een vals bericht geweest.

De voorposten, zoowel Asschat als Stoutenburg, werden hevig door den vijand bevuurd.

In den voormiddag stelde ik mij plaatselijk op de hoogte van den toestand der voorposten Asschat met den 1en Luitenant H. C. WOLFF van den regimentsstaf. Het bleek, dat vij. patrouilles zoowel in front als op beide flanken waren doorgedrongen en de stelling bevuurden met lichte en zware mitrailleurs en licht geschut.

Het verkeer over de Asschatterkade tusschen de gevechtsofstellingen werd hierdoor zeer bemoeilijkt.

De soldaat BOKMA van M.C.-III werd hier gewond.

± 10.00. Bij voorposten Stoutenburg werden 2 stukken 6-Veld uit hun opstelling gehaald en in het open veld geplaatst, teneinde vij. doelen die in boerderijen opgesteld waren, te kunnen bevuren.

De 6-veld heeft succesvol geschoten, den vijand verliezen toegebracht en uit boerderijen, waarin hij zich genesteld had, verdreven.

17.00. Te 17.00 werd op aanvraag C.-vp. Asschat het vuur der art. geopend op den Asschatter molen, vuur 350, welk hooge punt de vijand voor waarneming gebruikte en in welke naaste omgeving vijandelijke vuurorganen waren opgesteld.

Het vuren bleek juist te liggen.

± 18.00. Dit vuur werd herhaald.

Telefonisch werd door mij aan beide voorposten een order doorgegeven, actief door patrouilles tegen den vijand op te treden en te trachten het initiatief aan eigen zijde te krijgen.



(Foto van den schrijver)

Afb. 1. Verbrande molen van Asschat.

Maandag 13 Mei 1940.

± 4.30. Juistheidsvuur werd afgegeven op molen van Asschat met waarneming uit wp. Treffers werden verkregen doch de molen bleef intact.

11.00. Het vuur op den molen te Asschat werd herhaald.

Door beide voorposten werden patrouilles in het voorterrein gezonden, die met succes opraden.

De sergeant VAN ESSEN en dpl. v. D. LINDEN van vp. Stoutenburg werden hierbij gewond en afgevoerd.

Vaandrig WAARDENBURG maakte zich hierbij bijzonder verdienstelijk door actief optreden, moed en beleid.

In het voorterrein van Asschat ging een patrouille onder aanvoering van dpl. ANDRIESSEN naar voren, voorzien van handgranaten en bus petroleum om den Asschatter molen in brand te steken, hetwelk gelukte.

ANDRIESSEN werd tot korporaal, later tot onderofficier bevorderd.

Door het succes en actief optreden van de patrouilles werd de goede geest bij de voorposten in gunstige mate beïnvloed.

Onze indruk was, dat tegenover elk der voorposten de vijand ageerde ter sterkte van ongeveer een bataljon, voorzien van pag. en mijnwerpers.

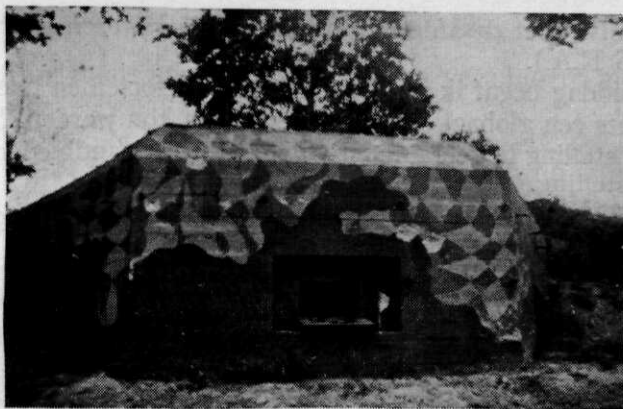
Een 6-tal treffers van licht geschut is o.a. te zien op een stekelvarken, gelegen bij Asschatterweg (zie foto).

In den namiddag begaf ik mij met 1e Luit. WOLFF in de richting voorposten Stoutenburg en bleek dat de noodbrug aan Horsterweg, welke verbinding gaf met vp. Stoutenburg, verdwenen was.

Terugtocht uit de Grebbelinie naar de Vesting Holland.

± 18.00. Bij terugkeer op mijn cp. te ± 18.00 vernam ik het bericht, dat besloten was tot den terugtocht naar de Vesting Holland, waarop ik den C. van de sectie pioniers de opdracht gaf een nieuwe vonder bij de voormalige Horsterbrug te maken, teneinde den terugtocht van voorposten Stoutenburg te verzekeren, hetgeen geschied is.

Daarna werden bevelen voor den terugtocht van C.-VIII Div. ontvangen en



(Foto van den schrijver)

Afb. 2. Treffers van 3.7 cm op kazemat No. 45 S; voorposten Asschat.

naar aanleiding hiervan de bevelen voor den terugtocht van het regiment uitgegeven.

De terugtocht werd ordelijk en in alle stilte ingezet, zonder de aandacht van den vijand te trekken. In het algemeen was de troep zeer teleurgesteld om de Grebbestelling te moeten verlaten. Men had zich hieraan vastgebeten, voelde zich hier volkomen thuis en had een hoog denkbeeld van de sterkte van deze stelling.

Toen de voorposten Stoutenburg te \pm 1.00 van 14 Mei het Valleikanaal gepasseerd waren, werd boven Stoutenburg een oranje lichtsein waargenomen, het welk gevolgd werd door hevig vuren. Vermoedelijk is de aftocht toen ontdekt.

Dinsdag 14 Mei 1940.

De marsch naar fort Blauwkapel verliep in goede orde. Hier was de luitenant toegevoegd, 1e Luitenant L. J. LIEZENBERG, aanwezig, die tevoren in de Hojelkazerne verbinding had opgenomen met C.-Oostfront Vesting Holland.

Aan de onderdeelen werd hun bestemming medegedeeld, waarbij II-16 R.I. het re. vak met fort Rhijnauwen en Hoofddijk, I-16 R.I. het linkervak waarin fort Blauwkapel zou bezetten, terwijl het middenvak zou bezet worden door II-14 R.I. onder res. majoor GEENSE, welke onder mijn bevel gesteld werd en welk bataljon reeds per auto vervoerd was uit de Betuwe naar fort Biltstraat en Griffenstein.

\pm 6.00. waren I en II min de voorposten, op hun plaatsen aangekomen. De troep was zeer vermoeid.

Ik meldde mijn aankomst telefonisch aan res.-kolonel C. E. W. Baron VAN VOORST TOT VOORST, den commandant van vak Utrecht aan het oostfront der vesting Holland.

Onderweg bleek later, dat de dpl. BIJLEVELD van voorposten Stoutenburg in de omgeving van Bilthoven door mitr.vuur werd gewond.

Mijn cp. werd betrokken in R.K.-school in de Pallaesstraat. Hier was aanvankelijk geen telefonische verbinding met de vakken. Omstreeks 12.00 was

dit in orde, behalve met de afdeeling artillerie, aangewezen voor rechtstreekschen steun (I-5 R.A.).

In den voormiddag begaf ik mij langs stelling en fort en hoewel in dezen korten tijd slechts een globaal overzicht verkregen kon worden, bleek, dat op vele plaatsen de stelling in veel mindere mate tot weerstandbieden gereed was, dan de Grebbe-stelling.

Telefonische verbinding tusschen cp. van B.C. en C.Cn. was niet overal aanwezig; er was geen inundatie merkbaar. Het schootsveld was op vele plaatsen miniem.

Van de beton-opstellingen voor zw. mitrailleurs waren vele nog op slot en naar de sleutels moest aanvankelijk worden gezocht.

Bij aankomst in fort Rhijnauwen werd II-16- R.I. met mitrailleur uit vlieg-machine beschoten, waardoor dpl. BAK van 2-II ernstig werd gewond.

Duitsche patrouilles werden in den namiddag \pm 14.30 reeds voor de stelling gesignaleerd.

\pm 16.30. Terwijl ik mij bevond vóór fort Griftenstein, teneinde de werkzaamheden te controleeren betreffende het verruimen van het schootsveld door afbreken van huizen onder leiding van 2en Luitenant der Genie W. G. J. MENNES, kwam van de zijde van Utrecht langs Biltstraat een parlementair met een door Res. kolonel C. E. W. Baron v. VOORST TOT VOORST geteekend stuk, dat de vijandelikheden op het oostfront van de Vesting Holland moesten worden gestaakt.

Vanuit de Bilt kwam een auto aangereden, waarin een Duitsch officier met gevolg, die het stuk in ontvangst nam.

Na informatie en controle, dat inderdaad de wapens moesten worden neergelegd, deed ik deze order doorgeven aan de onderdeelen.

Aan het slot wil ik niet nalaten om te vermelden, dat allen van 16 R.I. hun plicht hebben vervuld. De voorposten hebben verbeterden gevochten en zich met succes actief den vijand van het lijf weten te houden, hetgeen geen gemakkelijke taak was, daar de Duitse patrouilles buitengewoon handig waren in gedekt en ongezien naderen door uitstekend gebruik te maken van het terrein. Soms doken zij plotseling vlak voor de stelling op en konden dan alleen met handgranaten worden verdreven.

De bolaffuiten in de kazematten voor de zware mitr. hebben niet voldaan. Ofschoon in theorie prachtig, hadden zij het groote bezwaar van een te klein schootsveld. De groep wil vuur geven op de doelen, die haar bevuren. De manschappen sleepten den mitrailleur uit de kazemat en plaatsten ze boven op de dekking, doch nu ondervonden zij, dat de affuit hiertoe niet bruikbaar was.

Ook de schietkokers voor de geweschutters voldeden niet, zooals door mannen van de praktijk verwacht was. De schutters stelden zich naast de schietkokers op, om gezamenlijk de vijandelijke doelen te kunnen bevuren.

Er bleek weer uit, dat men een stelling niet alleen op passieve verdediging moet instellen. Alleen actieve verdediging is de juiste!

Verder werd na den terugtocht op de Vesting Holland het groote bezwaar gevoeld, dat niemand deze stelling kende en dat deze door ons nooit verkend was. Al die maanden was daarvoor toch gelegenheid geweest. Ieder voelde zich als een kat in een vreemd pakhuis. Ware het hier tot vechten gekomen, dan zou deze fout zich in erge mate hebben doen voelen.

Er was pas Zondagavond 12 Mei toestemming gegeven voor het stellen van de inundatie. Dit was wel rijkelijk laat.

III-16 R.I. naar Den Haag.

Beschouwen we thans nog het IIIe Bataljon, verminderd met het gedeelte, dat de voorposten Asschat vormde.

Reeds op 10 Mei, te 13.00, ontving de commandant, de Reserve majoor H. THYS van C.-20 R.I. de mededeeling, dat zijn Bat. op auto's van het IVE Autobataljon zoo spoedig mogelijk moest worden verplaatst naar Leiden, alwaar na aankomst zijn troep, na verstrekking van een warmen maaltijd, te 22.00 in het aangewezen stadsgedeelte werd ingekwartierd.

Te 24.00 werd nieuwe opdracht ontvangen. „Zaterdag 11 Mei 2.00 uur het Bataljon verzamelen en per rijwiel afmarcheeren naar Den Haag (Haagsche bosch), teneinde het noordelijk deel hiervan te zuiveren van aldaar gesignaleerde parachutisten.”

In het zuidelijk deel had II-20 R.I. dezelfde opdracht.

11 Mei te ongeveer 5.00 ter plaatse aangekomen, werd van den vijand niets waargenomen, noch bleek deze er geweest te zijn.

Te 12.00 werd een nieuwe opdracht ontvangen van C.-20 R.I.: „Uitgangsstelling innemen in de lijn Den Haag—Scheveningen op rechtervleugel (midden II-20 R.I., li. 12 R.I.), om vandaar in N.O. richting op te rukken door het duinterrein via Meyendell-Bierlap-Kyfhoeck. Ten N. van Wassenaarsche Slag zal 9 R.I. oprukken in Z. richting”.

Nadat de uitgangsstelling was ingenomen, werd echter niet opgerukt, omdat II-20 R.I. werd teruggenomen voor een actie in een stadswijk van Den Haag.

Om 16.15 rukte het bataljon, versterkt met onderdeelen van 12 R.I., in het opgegeven vak, vergroot met dat van II-20 R.I., met de bevolen kompasrichting op.

In het duinterrein werd geen enkel contact met den vijand verkregen. Intusschen bleek, dat onderdeelen van het 1e Depot Infanterie (Depot-bataljon Grenadiers en depotbataljon Jagers) eveneens in het duinterrein patrouilleerden ¹⁾.

In den nanacht van 11/12 Mei, werd het bataljon verzameld en ondergebracht in Wassenaar met cp. te park De Kievit.

12 Mei ongeveer 6.00 werd het bataljon onder rechtstreeksch bevel van C.-I L.K. gesteld, van wien opdracht werd ontvangen om het bataljon te verzamelen bij Paleis „Huis ten Bosch”, alwaar de cp. gevestigd werd.

De troep was door het heen en weertrekken zeer vermoeid.

Te 13.00 werd opdracht ontvangen om te verzamelen op den kunstweg Den Haag—Wassenaar langs den duinrand en om 16.00, om den duinrand van kassteel Voorlinde tot Jagershuis en Park de Kievit te bezetten.

Bij de uitvoering van deze opdracht is geen enkele maal op vijand gestuit.

13 Mei, 15.00 werd van C.-I L.K. opdracht ontvangen om langs de trambaan Den Haag—Wassenaar sterke afdeelingen te zenden tot halte „de drie Papegaaien” teneinde op te treden tegen gesignaleerden vijand, welke in de richting van deze halte oprukte.

Aan deze opdracht is voldaan, doch ook daarbij geen contact met den vijand verkregen.

¹⁾ Voor den toestand op dien dag in het hier bedoelde duinterrein zie het artikel over de verrichtingen van het I. Depot Infanterie in de *Militaire Spectator* van Augustus 1940, no. 8, blz. 348. Daaruit blijkt, dat de Commandant van dat Depot, na ontvangst van het bericht, dat III-16-R.I. en II-20 R.I. in aantocht waren, voor een aanval op Meyendell, aan zijn chef bericht gezonden heeft, dat die troepen geenszins noodig waren. Red.

Intusschen moest voortdurend worden opgetreden tegen den invloed van alarmeerende berichten en verwarringstichtende orders door rondrijdende ordonnansen aan allerlei ondercommandanten uitgegeven en het uitgeven van wachtwoorden, zonder dat daarvan officieele bevestiging werd verkregen.

In den namiddag van 14 Mei bombardement van vier vijandelijke bommenwerpers in de onmiddellijke nabijheid van den commandopost en in den vooravond bericht van de overgave.

Wanneer we dit relaas van III-16 R.I. lezen, moet ons de conclusie van het hart, dat de verplaatsing van de reserves uit de Grebbestelling naar de omgeving van Den Haag weinig zin heeft gehad.

Er is bij de hogere bureaux te veel aandacht geschonken aan geruchten.

De chef, die een gerucht doorgeeft, en hierop laat handelen, zonder het aan de waarheid te toetsen, handelt minstens even verkeerd als degen, die het onware gerucht uitgeeft.

Daar zoowat het geheele I-L.K. zich in de omgeving van 's-Gravenhage en Leiden bevond, moet toch geacht worden, dat daar voldoende macht aanwezig was om tegen parachutisten en kwaadwilligen op te treden, afgezien van het feit der aanwezigheid van talrijke stafwachten, militaire politie, depots, enz.

NIEUWE UITGAVEN.

Bezettingsrecht, een korte schets van het Staatsrecht en de Staatsinrichting gedurende de Deutsche bezetting van Nederland, door F. M. Biegel.

Uitgave *N. Samsom N.V.*, Alphen aan den Rijn. Prijs f 0,80.

Dit geschrift van 36 blz. omvang geeft een orienteerend overzicht van de staatsregeling, die ten gevolge van en tijdens de huidige bezetting zal gelden. Het is allereerst bestemd voor hen, die onderwijs ontvangen in staatsinrichting en die de veranderingen niet onopgemerkt aan zich kunnen laten voorbijgaan. Ook voor docenten in dit studievak is een gids onmisbaar. Verder voor bestuursambtenaren, die dagelijks deze rechtstof hebben toe te passen. Tenslotte voor ieder, die belang stelt in de publieke zaak.

De schrijver behandelt achtereenvolgens: het bestuur door den O.L.Z. tijdens de bezetting, waarbij hij als intermezzo invlecht een bespreking van het landoorlogsreglement en de bezetting; de souvereiniteit over het Rijk in Europa; de grondslagen van het bestuur door den Rijkscommissaris; de bevoegdheden van de secretarissen-generaal; de wetgevende macht tijdens de bezetting; de overige bevoegdheden van den Rijkscommissaris en van de secretarissen-generaal. Door verwijzing naar de desbetreffende verordeningssbladen is de behandeling zeer instructief.

DE NEDERLANDSCHE MILITAIRE LUCHTVAART KRITISCH BESCHOUWD

DOOR J. A. BACH,
Res.-Kapitein-vlieger.

Het is gebleken, dat de militaire luchtvaart — velen spraken gaarne, hoewel ten onrechte van onze *Luchtmacht* — met haar getal van nauwelijks honderd moderne vliegtuigen, niet tegen de haar toegedachte oorlogstaak was opgewassen. Het is verre van ons, te willen beweren, dat er door het luchtwapen niet moedig getreden is, het tegendeel is waar, anders ware toch dit wapen der militaire luchtvaart zeker niet direct na den strijd met de Militaire Willemsorde onderscheiden. Deze onderscheiding is vooral verdiend door de jonge vliegers en waarnemers, welke — veelal met verouderd en voor het doel ongeschikt materieel — gestreden hebben met een élan en op een wijze, welke een openlijken lof van den tegenstander heeft uitgelokt.

Wij willen in deze regelen echter niet over deze prestatie uitweiden, hoewel er redenen te over zijn, onze militaire vliegers de eeren. De Kapitein-vlieger van het Kon. Ned. Ind. leger b.d. C. C. KÜPFER heeft echter de gelukkige gedachte gehad, de ervaringen van onze vliegers op te teekenen en uit te geven in een welverzorgd boek, getiteld „*Nederlands vliegers in het vuur*”, dat dezer dagen het licht zal zien. Dit documentaire werk geeft den vliegers alle eer, die hen toekomt, doch houdt zich uit den aard der zaak niet bezig met de vraag, of de militaire luchtvaart bij het uitbreken der vijandelijkheden wel ten volle voor de haar toebedachte oorlogstaak berekend was.

Wanneer wij hier deze vraag echter wel stellen, dan moet het antwoord zijn een hartgrondig: *NEEN!*

Dit verbijsterend resultaat is het gevolg van enkele zeer speciale factoren en wel in hoofdzaak van het feit, dat de Nederlandsche Regeering en volksvertegenwoordiging sinds jaar en dag geweigerd hebben, het belang van een sterke luchtmacht in te zien; het natuurlijke gevolg was, dat steeds te weinig gelden voor dit doel gevoteerd werden. De leiding van de militaire luchtvaart is er nooit in geslaagd, mede door een slechte behartiging harer belangen ten departemente, de regeering van deze afwijzende houding af te brengen. Verder meenen wij op goede gronden, dat als mede-oorzaak van de teleurstellende ontwikkeling het z.g. *systeem van de vaste kern* te noemen is.

Nemen wij de verschillende factoren eens onder de loupe.

Dat er geen geld beschikbaar werd gesteld voor den opbouw der luchtmacht, mag als algemeen bekend worden verondersteld, hoe grenzenloos slecht de toenmalige L.V.A. er eenige jaren geleden voorstond, is echter minder bekend. Het ware te wenschen geweest, dat in die jaren een ieder, wien dit mooi lijkende commando werd opgedragen, hiervoor bedankt had, tenzij een directe verbetering werd toegezegd.

Enkele jaren terug was de geheele „luchtmacht” geconcentreerd op Soesterberg. Zelfs bij de spannende dagen in September 1938 toen de militaire luchtvaart één week werd gemobiliseerd, had er nog geen decentralisatie plaats gehad. Met de huidige ervaring kunnen we nu zeggen, dat het voor een aanvallers toen een klein kunstje was geweest, onze geheele luchtvloot in één slag te vernietigen. Deze luchtvloot bestond vóór dat jaar in hoofdzaak uit enkele Fokker C-1 vliegtuigen, nog stammend uit 1918 en een aantal gemoderniseerde Fokker C-5 vliegtuigen, welke in dezen oorlog hebben meegestreken op een wijze, die niemand voor mogelijk heeft gehouden. Met de lesvliegtuigen was het al evenzoo gesteld, de Fokker S-4 toch stamde ook uit 1924 en deed, eveneens door inbouw van een nieuwen motor gemoderniseerd, nog steeds dienst.

Afgezien van enkele types zonder eenige militaire waarde als een Fokker C-8, enkele Fokkers C-9 en 3 verkeersvliegtuigen van het verouderde F-7 type, welke echter wel waarde voor de opleiding bezaten, was dit de geheele toenmalige luchtvloot van het Nederlandsche leger. De conclusie had in dien tijd, dus reeds vóór 1938, al moeten zijn, dat dit materieel uitsluitend nog waarde had voor de vliedschool en dat de L.V.A. dus geen enkel modern oorlogsvliegtuig bezat. Wat later werden er enkele vliegtuigen — we schrijven met opzet *enkele* — bijgekocht zooals een serie Fokker D-16 jagers (welke bij het uitbreken van den oorlog op een enkele uitzondering na niet meer bestonden), een serie D-17 jagers, waarvan er op 10 Mei nog zeven aanwezig waren bij de vliedschool en ten slotte een serie Fokker C-10 vliegtuigen, welke, ingedeeld bij de strategische Verva in de oorlogsdagen ongedacht goed werk hebben verricht.

Toen het eindelijk ging dagen aan den departementalen hemel, werd goedgevonden, dat een groote serie vliegtuigen zou worden aangeschaft. De leiding der L.V.A. vond toen den aankoop van moderne trainers terecht het meest urgent, doch in haar verklaarbaren angst, dat de Nederlandsche volksvertegenwoordiging uitsluitend voor trainers nooit zooveel geld zou beschikbaar willen stellen, werd gezegd, dat men trainers zou koopen, welke tevens militaire waarde zouden hebben.

Deze trainer dan werd de Koolhoven F.K.-51. Hoewel de toenmalige commandant van de vliedschool en algemeen erkend luchtvaartexpert, de kapitein VERSTEEGH, dit vliegtuig in zijn rapport als ongeschikt voor het beoogde doel verklaarde, werden door den minister toch meerdere tientallen van dit type besteld. De aflevering van deze vliegtuigen begon in 1937. Zij kwamen voor een deel bij de vliedschool, terwijl de rest bestemd was om — bewapend met slechts één mitrailleur in den vleugel en één waarnemersmitrailleur en met een maximum snelheid van slechts 230 km per uur — te worden gebruikt als artillerieverkenner. Zonder iets ten kwade van dit vliegtuig te willen zeggen, moge uit het voorgaande toch blijken, dat aan dezen trainer nooit militaire waarde had mogen worden toegekend. De regimentscommandant, die deze machines onder zijn bevelen kreeg, heeft ze dan ook in den oorlog niet ingezet en terecht het werk laten doen door de stokoude C-5, die qua militaire waarde ver boven dezen trainer stond.

Kort na de bestelling van deze trainers kwam eindelijk de toestemming tot modernisering van de luchtvloot en werd bij FOKKER een groote bestelling geplaatst. Deze bestelling leek erg groot, er werden toch T-5 bommenwerpers, G-1 jachtkruisers en D-21 jagers besteld, doch bij elkaar beliep deze bestelling nog geen honderd vliegtuigen. Als men dan in aanmerking neemt, dat de L.V.A. op dat tijdstip geen enkel modern oorlogsvliegtuig bezat, en tevens

bedenkt, hoeveel vliegtuigen de naburige staten bijv. per legerkorps noodzakelijk achtten, dan doet de grootte van deze bestelling wel schrijnend aan.

Begin 1939 werd verder nog een serie van 18 Douglas vliegtuigen in Amerika besteld.

Toen de mobilisatie begon — voor de inmiddels tot een Brigade van 3 regimenten uitgebreide luchtvaart reeds in April 1939 — waren de vliegtuigen van deze „grootte” bestelling nog niet alle afgeleverd.

Terwijl alom in Europa de storm zich uitbreidde en Nederland ten hoogste paraat behoorde te zijn, werden geen nieuwe bestellingen geplaatst. Eerst in September 1939 legde de minister beslag op een serie van 26 Fokker G-1 vliegtuigen, welke oorspronkelijk voor den export bestemd waren. Door omstandigheden, die we nog zullen vermelden, hebben slechts drie van deze machines een keer actief aan de oorlogsvluchten kunnen deelnemen. Later werden bij KOOLHOVEN nog jagers en verkenners en in Amerika jagers besteld, dit alles echter veel te laat, zoodat nooit een vliegtuig dezer bestelling geleverd is geworden. Interessant is het, hier nog bij te vermelden, dat KOOLHOVEN in Mei wel degelijk een serie jagers had klaar staan, doch doordat de autoriteiten te lang hadden gedraald met den aankoop der motoren, zijn deze vliegtuigen niet gereed gekomen. De bewering, dat geen motoren meer te krijgen waren, snijdt geen hout en geldt alleen voor de Europeesche fabrieken en niet voor Amerika. Indien Nederland op hetzelfde tijdstip, dat de vliegtuigen besteld werden, ook de motoren in Amerika besteld had, waren deze zeer waarschijnlijk tijdig geleverd.

* * *

Alvorens het materieel verder te beschouwen, willen we eerst eenige woorden wijden aan het systeem der vaste kern. Sinds 1924 werden de officieren gesplitst in twee categorieën, namelijk zij, die tot de vaste kern behoorden en zij, die bestemd waren om maandvlieger te worden. Tot de vaste kern werden benoemd de beroepsofficieren en reserveofficieren, op wier behoud bij de luchtvaart prijs werd gesteld. Maandvlieger werden alle reserve-officieren en beroepsofficieren, op wier behoud geen prijs werd gesteld. Wanneer we nu vermelden, dat slechts een enkele beroepsofficier maandvlieger moest worden en dat er slechts een enkele reserve-officier in de vaste kern werd geplaatst, dan zal het duidelijk zijn, dat de kern hoofdzakelijk uit beroepsofficieren bestond. Dit is op zichzelf geen slechte bezetting, doch een feit is, dat er onder de reserve-officieren velen waren, die een plaats in de vaste kern ongetwijfeld verdiend hadden, wat moge blijken uit het succes, dat zij bij de burgerluchtvaart wisten te bereiken. Doch het groote bezwaar van de vaste kern was, dat deze een frissche doorstroming met jong bloed ongewild tegenhield. Want doordat er bij de geringe sterkte der L.V.A. niet overdreven veel officieren noodig waren en doordat een ieder, die eenmaal tot de vaste kern was opgenomen, zich daar met alle macht in trachtte te handhaven, kwam er weinig jong bloed bij en zoo was de bezetting met hoofdofficieren en kapiteins grooter dan met luitenants. Hetgeen in een luchtvaartwepunest moest worden. Want de drang tot studie was bij velen der vaste kern zeker minder groot, dan deze bij onze jonge Nederlandsche officieren pleegde te zijn. En dat heeft zich bij de snelle ontwikkeling van de luchtvaarttechniek en van de techniek der militaire luchtvaart in het bijzonder sterk gewroken. Wij willen hier echter direct bij aanvoeren, dat ook van overheidswege de lust tot studie niet werd

bevorderd. Dienstreizen naar het buitenland bijv. kwamen practisch niet voor en het feit, dat alles in Nederland moest worden gekocht, deed er het zijne toe, om den blik van de vliegerofficieren weinig te verruimen. Een schrijnend voorbeeld terzake is het volgende: De F.N.-fabriek wilde te Herstal een demonstratie geven met de nieuwe 13,2 mitrailleur welke brisante munitie verschoot en noodigde hier Nederlandsche vliegerofficieren bij uit. Hoewel de fabriek zelfs aanbood de officieren te Eindhoven per auto af te halen, mocht er niemand uit Soesterberg naar toe.

De gevolgen van een en ander bleven niet uit. Strekt in andere landen de militaire luchtvaart steeds tot voorbeeld, in Nederland was het juist andersom. Hier was het de KLM, die uit welbegrepen eigenbelang steeds het nieuwe onderzocht en niet bleef doorvliegen met oud materieel, dat in de exploitatie zoo veel duurder was. De KLM verwierf zich een wereldnaam en vooral op technisch gebied heeft de KLM getoond, wat Nederlanders vermogen. De Marine Luchtvaartdienst zag al gauw het voordeel van contact met deze goedgeleide burgerluchtvaartonderneming in en zocht samenwerking. De KLM toch verkreeg op de lange Indië-lijn in veel korter tijd met motoren en ander materieel een groote ervaring, dan de met een bescheiden budget werkende staatsdiensten dat zouden kunnen. De Marine liet zich dan ook door de KLM voorlichten, kocht dezelfde motoren, instrumenten, propellers als de KLM, kortom de Marine trok profijt van een voordeel, dat voor het grijpen lag. De Landmacht zocht echter geen contact met de KLM. Een der redenen was, dat men meende op Engelsche motoren en propellers aangewezen te zijn, terwijl de KLM grootendeels Amerikaansch georiënteerd was. Dat kan enkele jaren terug waar geweest zijn, doch toen Engeland zelf met een enorm tempo begon te bewapenen en toen bleek, dat de Engelsche industrie de eischen van de Royal Air Force niet kon voldoen, zoodat groote bestellingen in Amerika werden geplaatst, had de Ned. Luchtvaart het roer ook moeten omgooien en eveneens Amerikaansch materieel moeten bestellen. Amerika had dan zeker geleverd, want de Amerikanen zijn in de eerste plaats pientere handelslieden en voelden er veel meer voor om een nieuwe klant in Holland te krijgen, dan alles te verkoopen aan Engeland en Frankrijk, welke landen een eigen industrie hadden, welke na den oorlog weer als machtige concurrent zou kunnen optreden. Trouwens alle Nederlandsche vliegdiensden, te weten het Indische leger, de Marine, de KLM en de KNILM waren reeds allen overgegaan tot het gebruiken van Amerikaansch materiaal, slechts Soesterberg volhardde bij zijn Engelsche leveranciers, die Nederland tenslotte leelijk in den steek hebben gelaten.

* * *

Toen de groote bestelling op vliegtuigen was geplaatst, was het plotseling noodig om het personeel sterk uit te breiden. Velen van de vaste kern toch waren te oud om nog met het moderne materieel te vliegen, zoodat jonge beroeps- en reserve-officieren moesten worden opgeleid. De reserve-officieren mochten, als zij eenmaal tot vlieger waren opgeleid, blijven met contracten van één en drie jaar. Later werd een klein aantal van hen aangesteld tot beroepsofficier.

We willen niet nalaten op te merken dat de jonge beroeps- en reserve-officieren van een heel ander hout waren gesneden, dan de oudere vaste kern. Zij popelden om de militaire luchtvaart, die wel een stootje in de goede richting verdragen kon, vooruit te brengen. Zij waren het ook, die na lang aandringen

in staat werden gesteld, om bij de KLM als tweede piloot praktische ervaring op te doen in het besturen van de zeer moderne vliegtuigen en bij iedere weersgesteldheid, een ervaring, die zij van de meesten hunner oudere collega's niet konden opsteken. Men zal onwillekeurig opmerken, dat het de taak van de oudere officieren ook niet is, om met het modernste materiaal te gaan vliegen en dat dit het specifieke werk voor jonge vliegers is; wij onderschrijven een dergelijke opvatting gaarne, doch moeten erbij vermelden, dat te Soesterberg den jongeren te weinig kansen werden geboden, om zich te doen gelden. De ouderen bleven krampachtig op de eenmaal door hen bezette stoelen zitten. Het is zeker, dat het doen bezetten der hoogere posities bij de luchtvaart door hen, die vroeger gevlogen hebben, een noodzakelijkheid is, doch deze oudere officieren dienen dan door studie volkomen op de hoogte van hun vliegervak gebleven te zijn. En aan die studie heeft het nog wel eens ontbroken.

Tot voorbeeld diene, dat na de ontijdige dood van den Kapitein VAN GEMEREN, dien onvolprezen instructeur, de plaats van Commandant der Vliëgschool werd gegeven aan een hoofdofficier, die zelf was afgekeurd als vlieger. De vliëgschool is onder zijn beleid in een crisis geraakt, welke ontstellende proporties aannam. Wel werd in Augustus 1939 het commando overgedragen aan een jongen kapitein, die veel beter geschikt was voor deze bijzondere functie, doch deze heeft in den korten tijd, die hem restte, de fouten van zijn voorganger niet alle ongedaan kunnen maken.

De Kapitein VAN GIESSEN heeft in zijn artikel over het Douglas vliegtuig, hetwelk in de vorige aflevering van dit tijdschrift voorkwam, het een en ander over het materieel gezegd, dat wij ten volle onderschrijven. Wij behoeven daar niet verder op in te gaan, doch willen in deze beschouwing toch het technische deel der militaire luchtvaart betrekken.

Toen de L.V.A. gesplitst werd in een tactisch en een technisch deel, werd de leiding van het technische bedrijf, het L.V.B. opgedragen aan een hoofdofficier van de Genie, die geen luchtvaartdeskundige was. Sindsdien heeft de regeering er steeds angstvallig voor gezorgd geen erkend luchtvaartexpert met de leiding van het L.V.B. te belasten. Welke redenen hierbij voorzaten, is ons onbekend, doch het is een feit, dat het L.V.B. daardoor niet tot volle ontwikkeling is gebracht en toen het nieuwe materieel arriveerde en de decentralisatie een feit werd, was het L.V.B. — niettegenstaande de vele onder den tegenwoordigen directeur ingestelde verbeteringen — niet opgewassen tegen de groote taak, waarvoor het gesteld werd. Typeerend is wel, dat eerst toen de Kapitein-vlieger van het Indische leger DE KRUYFF VAN DORSSEN, welke hier te lande met verlof vertoefde, en die zijn naam als luchtvaarttechnicus reeds gevestigd had, tijdens de mobilisatie onder de wapenen kwam, en hij aan den directeur van het L.V.B. toegevoegd werd, er een algeheele ommekeer kwam, waarvan de te velde staande vliegtuigafdeelingen direct profiteerden. Ware een dergelijke figuur een jaar eerder in de leiding opgenomen geweest, dan hadden de afdeelingen heel wat vlotter kunnen werken.

Hoe stroef het technische deel van de militaire luchtvaart werkte, moge blijken uit het feit, dat de 26 G-1 vliegtuigen, welke in September toch bijna voor den export gereed waren, in Mei 1940 nog niet klaar stonden voor gebruik bij het Nederlandsche leger. Dit vond zijn oorzaak in de vele veranderingen, welke de Nederlandsche technici wenschten te zien aangebracht. Vele van de veranderingen waren ongetwijfeld hoogst noodzakelijk, doch gezien het feit, dat men dringend verlegen zat om deze vliegtuigen, hadden verscheidene veranderingen gevoegelijk achterwege kunnen blijven. Hier is zeker niet alleen

het L.V.B. schuld. De Inspectie der Militaire luchtvaart bemoeide zich namelijk ook met den aanbouw van nieuwe vliegtuigen. De samenwerking tusschen L.V.B. en Inspectie nu was niet overdreven vlot te noemen. We zouden terzake voorbeelden te over kunnen noemen, doch willen ons in dit artikel tot de algemeene lijn bepalen. Een feit is echter, dat de door de inspectie ingestelde „commissie voor de inrichting en bewapening van vliegtuigen”, waarin liefst dertien leden zitting hadden, trots de ongetwijfeld goede wil van de leden, in het algemeen de bouw van alle vliegtuigen belangrijk vertraagd heeft. De ingenieurs der Fokkerfabriek, die deze commissie een tijdlang iederen Maandag op bezoek kregen, zouden daarover veel interessants kunnen mededeelen.

Tot zoover hetgeen we zeggen wilden over het technische gedeelte. Volgen we de ontwikkeling van ons luchtwapen verder, dan zien we, dat toen de mobilisatie in April 1939 begon, de nieuwgevormde regimenten eerst goed tot ontwikkeling kwamen en de waarheid gebiedt ons hier te vermelden, dat bij het eerste, zoowel als bij het tweede regiment direct gebroken werd met de sleur en de traditie van wat we noemden *de vaste kern*. Er woei direct een frissche wind en de beide regimentscommandanten wisten hun personeel door eigen voorbeeld tot ongekende energie aan te sporen. Er moest nog veel, zeer veel gedaan worden, doch het is gedaan en het resultaat is geweest, dat de vliegers zich tot den laatsten oorlogsdag hebben laten gelden. Dat de personeels- en materieelsbezetting der regimenten minimaal was, was zeker niet de schuld der regimentscommandanten, die niets onbeproefd hebben gelaten om hun regimenten zoo op te bouwen, als in de oorlogsorganisatie bedoeld was. Pro memorie vermelden we hier de indeeling, wat de vliegtuigen betreft, even in het kort.

Het eerste regiment, onder commando van den majoor VAN VOORTHUYZEN bestond uit twee groepen, de jachtgroep en de strategische groep. Dit regiment ressorteerde onder den Commandant Luchtverdediging en was uitsluitend met modern materieel uitgerust. De jachtgroep bestond uit vier afdelingen, de bekende Java's, ieder uitgerust met 12 vliegtuigen. (twee Java's hadden D-21 jagers, de andere G-1 jachtkruisers). De strategische groep bestond uit de Bomva, uitgerust met 12 T-5 bommenwerpers en de Verva (verkenningsvliegtuigafdeeling) met 12 C-10 vliegtuigen. Dit regiment was geheel op oorlogssterkte, hoewel er nog wel enkele vliegers en ander personeel aan ontbraken. Bij het depôt van het L.V.B. behoorde dan nog een materieelsreserve gevechtsklaar aanwezig te zijn van 50 % van de bovengenoemden sterkten. Wij schrijven expres *behoorden*, de lezer zal begrijpen, dat het er met die reserve niet zoo rooskleurig voorstond, vanwege de te kleine bestellingen in het nabije verleden.

Het tweede regiment, onder commando van den luit.-kolonel SAR stond onder de bevelen van den Commandant Veldleger en bestond uit vijf kleinere groepen, te weten vier verkenningsgroepen en één jachtgroep. De vier verkenningsgroepen waren ingedeeld bij de legerkorpsen en bevatten een aantal C-5 verkenners en een aantal F.K. 51 artillerie verkenners. Wij schrijven hier *een aantal*, omdat het op papier bedoelde aantal nimmer volledig bereikt werd. De jachtgroep tenslotte, welke eerst in December 1939 geformeerd werd, zou komen te bestaan uit vier afdelingen, de eerste afdeeling met D-21 jagers, de tweede en vierde afdeeling met G-1 jachtkruisers en de derde afdeeling met Douglas 8 A-3N attack-bombers.

Op 10 Mei waren de eerste en de derde afdeeling volledig gereed en waren naar Ypenburg gedirigeerd. De regimentscommandant had niets onbeproefd

gelaten om zijn G-1 vliegtuigen te krijgen (dit zouden die 26 machines worden, die in September waren aangeschaft en die van een van de Nederlandsche G-1 afwijkend type waren), doch helaas was er op 10 Mei nog geen enkel van deze vliegtuigen gevechtsklaar. Het regiment was wel klaar en had met enkele nog onbewapende machines voldoende vliegers geoefend, zoodat, wanneer de vliegtuigen zouden worden geleverd, de afdeelingen direct geformeerd zouden kunnen worden. Hoe vlot de Fokkerfabriek overigens kon werken, toen zij van het knellende juk der commissies bevrijd was, moge blijken uit het feit, dat er in de oorlogsdagen dag en nacht aan de G-1's gewerkt is en dat er nog voor 14 Mei vijf van deze machines gevechtsgereed konden worden afgeleverd, zoodat er nog drie met vliegers van de 5de groep aan de acties konden deelnemen.

Het derde regiment tenslotte was het depôtregement, waarin tevens alle opleidingen waren gecentraliseerd. Dit regiment is weinig succesvol geweest. Het feit alleen al, dat de vliedschool gedurende het jaar mobilisatie slechts enkele tientallen gebreveteerde vliegers afleverde, spreekt boekdeelen, vooral wanneer men weet, dat bij die jonggebreveteerde vliegers een groot aantal jongelieden was, dat reeds in het bezit was van het verkeersvliegerbrevet — verkregen bij de Rijksopleiding voor verkeersvlieger — voordat zij bij de vliedschool kwamen.

De jongelui, die in October 1939 in opleiding waren gekomen voor reserve officier-vlieger of -waarnemer kregen te Rotterdam een voortreffelijke theoretische opleiding, doch tot 10 Mei hadden deze menschen slechts enkele keeren in een militair vliegtuig gezeten en hadden dus voor de militaire luchtvaart geen enkele waarde. En dat in een tijd, dat de twee oorlogsregimenten om vliegers schreeuwden. Het gevolg was al gauw, dat zoowel het eerste als het tweede regiment zelf de vliegerinstructie ter hand namen en zelf de jonge vliegers gingen opleiden voor het vliegen met T-5, G-1 en Douglas. Dit was ongetwijfeld een ongewenschte toestand, doch uit de omstandigheden geboren. Ware er meer tijd gebleven, dan had dit systeem wellicht nog zijn voordeelen getoond. De langzaam werkende vliedschool zou dan de opleiding blijven verzorgen tot op de C-5, waarna de instructie op het moderne materieel in de regimenten zelf zou plaats vinden. Het is bewezen, dat de opleiding daar wél snel kon gaan en de commandanten van de afdeelingen wisten verder heel precies, wat zij van hun menschen moesten maken.

* * *

Resumeerende, kan worden vastgesteld, dat de militaire luchtvaart wel degelijk op den goeden weg was, doch dat de opbouw, door het te laat beschikbaar stellen van gelden door de regeering, in wezen precies één jaar te laat is aangevangen. Er werd over de geheele linie zeer hard gewerkt en er werd ingezien, dat met veel, wat vroeger als wet had gegolden, moest worden gebroken. Voor ons staat dan ook vast, dat indien deze opbouw één jaar eerder ter hand genomen ware, er zeer veel meer bereikt zou zijn en dat dan vanzelf enkele uit de praktijk nuttig gebleken veranderingen in commando's het mogelijk zouden hebben gemaakt, dat de militaire luchtvaart dan een heel ander machtsmiddel zou zijn geworden, zoodat de Opperbevelhebber een ander gebruik van zijn luchtstrijdkrachten had kunnen maken.

MOBILISATIE-ERVARINGEN OP VERPLEGINGSGEBIED

DOOR P. P. W. VAN LEEUWEN

Luitenant-Kolonel-Intendant n.a.

IV.

Het heeft niet veel nut de, vóórdat ons land in den oorlog werd betrokken, opgezette serie artikelen, in den geest van de vier reeds verschenen delen, voort te zetten. Het zou zoiets zijn als de beschrijving van een gevechtsoefening bij de Grebbelinie voor hen, die den werkelijken strijd aldaar hebben meegemaakt.

Alle nuttige opmerkingen, welke men toenmaals zou hebben kunnen maken over „de samenstelling en de werkzaamheden van de C.A.At. en het Aut. Bat.”, alsmede over „de Bevelstechniek”, de twee onderwerpen, welke, volgens het in het Februarinumner gegeven schema, nog zouden worden behandeld, zijn te „klein” geworden tegenover de feiten, die de oorlogsdagen in het licht stelden.

Het lijkt daarom van meer belang, in een laatste artikel in deze serie, de vraag aan de orde te stellen, welke thans in ons moet opkomen: *Is het verplegingsstelsel, zooals dat de laatste tientallen jaren in ons leger werd gedoceerd en bij manoeuvres practisch werd toegepast, gedurende de oorlogsdagen, juist gebleken?*

Bij het samenstellen van een stafwerk over onze korten, maar hevigen oorlog, hetgeen ongetwijfeld eenmaal zal plaats hebben, zal de hier gestelde vraag uiteraard eerst volledig kunnen worden beantwoord, omdat de schrijver alsdan zal kunnen beschikken over de rapporten der betrokkenen van alle groote eenheden. Mijnerzijds kan de vraag alleen bekeken worden ten aanzien van één onderdeel, het Eerste Legerkorps, welk onderdeel voornamelijk bij den strijd tegen de luchtroepen betrokken was.

Ik moet dan beginnen met, zij het bescheidenlijk, dan toch duidelijk, vast te stellen, dat de feiten schrijver dezes, die niet opgehouden heeft te wijzen op het gevaar van het zich te veel vastleggen op het systeem van verpleging door middel van den etappendienst, in het gelijk hebben gesteld. Dat er zich omstandigheden kunnen voordoen, waarbij deze wijze van verplegen niet kan worden doorgevoerd, is nu n.l. in de praktijk van den oorlog onomstootelijk komen vast te staan.

Merkwaardig, voor mij, is, dat deze omstandigheden zich vooral juist hebben voorgedaan bij I L.K., het Legerkorps, waarbij schrijver dezes was ingedeeld, en dat deze zich bovendien voordeden op een wijze en in een mate, veel radicaler dan ooit was vermoed, dat mogelijk zou zijn.

Dit laatste kwam, omdat het aan een juist indruk omtrent den invloed, welke het optreden van luchtroepen zou kunnen hebben op den gang van zaken bij den aan- en afvoer, had ontbroken.

Er was geen precedent, ook niet in het geval Finland, waar de terreinsom-

standigheden in geen opzicht met de onze overeenkomen, zoodat de gevolgen van het optreden van luchttroepen op den aan- en afvoer dáár en hier, niet identiek konden zijn.

En wie zou er bijv. ooit te voren gedacht hebben aan een feit als dit, dat het noodig bleek, auto's van het Aut. Bat. als versperringsobjecten te plaatsen op de groote autowegen, teneinde daarmee het landen van vliegtuigen op die wegen tegen te gaan.

Nu de feiten. Gedurende de afwachtingsopstelling waren, ten behoeve van de van het *Noordzeekanaal* tot in het *Westland* gelegerde onderdeelen van I L.K., *Eindstations* ingericht in *Hillegom* en in *Delft*, *Aanvullingsplaatsen* in *Heemstede* en *Wassenaar*, respectievelijk voor de noordelijke en zuidelijke onderdeelen. Maandenlang hadden de Korpsvoertuigen zich van hun standplaatsen naar de Aanvullingsplaatsen v.v. bewogen, maandenlang begaven de auto's van het Aut. Bat. zich op marsch langs de wegen, die voerden naar de Eindstations en van deze naar de Aanvullingsplaatsen en omgekeerd, overdag en ook in het donkerst van den nacht. Men kan dus veilig vaststellen, dat er geen enkele moeilijkheid was overgebleven; men kende het werk en het terrein op volkomen wijze.

Mislukking in oorlogstijd was, wat dit betreft, dus niet mogelijk.

En zie nu hoe in den nacht van 9 op 10 Mei parachutisten en luchtinfanterie neerdalen in alle deelen van het legeringsgebied van het Legerkorps en hoe deze allerwege belemmeringen stellen aan de bewegingen van korps- en autotreinen, ja zelfs van het personeel van Eindstations en Aanvullingsplaatsen. De Korpsvoertuigen konden de Aanvullingsplaatsen niet bereiken, het personeel van de Aanvullingsplaatsen kon de marsch van de kwartieren naar de Aanvullingsplaatsen niet volbrengen of kon aldaar, wegens vijandelijk vuur, geen stand houden, van verplaatsing van Autotreinen langs de zoo goed gekende wegen was geen sprake meer

Met het gevolg, dat reeds de allereerste oorlogsvoorvallen een streep haalden door alle, in vreedetijd zoo vaak tot op den letter beoefende en becritiseerde, uitgebreide, bevelen voor den aan- en afvoer en de verpleging en alléén ruimte lieten voor het soberst Verplegingsbevel: *De onderdeelen voorzien zich van het benodigde door aanschaffing in de streek.*

Aldus waren de Verplegingsofficieren, tot dan toe gewend aan aanvoer uit het achterland, op slag, aan zichzelf overgelaten.

Een Intendant, die zwoer bij verpleging door middel van den aan- en afvoer, zou vorenstaand bevel met een uiterst beklemd hart aan zijn commandant hebben voorgelegd. Vertrouwen in het kennen en kunnen van de, bij de onderdeelen ingedeelde, verplegingsofficieren en in den grooten rijkdom van ons land aan allerlei verplegingsmiddelen, deden het bevel *in casu* in alle gerustheid uitgaan.

Dat de Legerkorps-intendant bij dezen stand van zaken intusschen niet werkeloos kon blijven toezien, was duidelijk. Alles moest in het werk gesteld worden om hulp te bieden, waar en zoodra dat noodig zou blijken.

Allereerst werd daartoe een poging aangewend om de voor 10 en 11 Mei bestemde levensmiddelentreinen, welke door den etappen-intendant volgens den gewonen regel op *Delft* en *Hillegom* gedirigeerd waren, maar daar zonder meer waren blijven staan, uit de gevaarlijke zônes weg te krijgen en te doen optrekken naar een, op dat oogenblik, nog veilige plaats, waarvoor gekozen werd het station *Den Haag H.S.M.* De poging slaagde, dank zij de uitstekende mede-

werking der spoorweg-autoriteiten. De treinen met levensmiddelen kwamen zeer spoedig en goed en wel op hun bestemming aan. Was het toeval, of was het te danken aan den vooruitzienden blik van den etappen-intendant . . . : de wagons bleken voor het grootste gedeelte levensmiddelen te bevatten, welke niet aan spoedig bederf onderhevig waren. Voor zoover dit anders was, werden maatregelen getroffen, voor opslag in koelruimten, (versch vleesch) dan wel voor terugzending naar nabije etappeninrichtingen (brood).

Zoo waren er dus vrij groote hoeveelheden levensmiddelen (ik meen twee treinen uit Haarlem en één uit Delft) onder het onmiddellijk bereik van den Legerkorps-intendant, terwijl ook — en dit was zéker toeval; — het L.K. was juist aan de beurt voor het ontvangen daarvan — tevens zeer groote hoeveelheden kleeding en uitrustingsstukken en vooral zoo begeerde waschgoederen te zijner beschikking waren. Van deze laatste goederen heeft het Legerkorps geprofiteerd tot aan den laatsten dag van zijn bestaan.

Door bovenstaande gelukkige omstandigheid, die, als zij zich niet had voorgedaan, veel moeilijker oplossingen zouden hebben noodig gemaakt, kon het tweede verplegingsbevel van de oorlogsdagen dan ook, naast de order om uit de streek te blijven verplegen de aanwijzing bevatten, dat al hetgeen ter plaatse niet kon worden verkregen, (voor zoover zulks, met het oog op de gevechtsumstandigheden, mogelijk was) kon worden afgehaald aan het goederen-emplacement station den Haag H.S.M. Ter regeling van de uitgifte aldaar was intusschen een geschikt onderofficier van een der Eindstations en personeel van een der Aanvullingsplaatsen op dit station gedirigeerd.

Het was nu zaak te trachten de in de wagons te den Haag aanwezige voorraden aan te vullen en op peil te houden.

Omtrent de hoeveelheden, welke door de onderdeelen zouden worden afgenomen, kon men zich in de verste verte geen beeld vormen.

Verschillende onderdeelen bleven voor zichzelf zorgen, velen deden dit gedeeltelijk en maakten voor het overige gebruik van de geboden hulp, anderen gelukte het, door het verlies van hun voertuigen als anderszins, in het geheel niet Den Haag te bereiken.

Door na te gaan hoe de afname verliep, kon ten slotte een ruwe regeling voor de aanvulling verkregen worden en het verdient een bijzondere aanteekening, dat de etappenintendant er steeds in geslaagd is, ook toen de etappeninrichtingen hals over kop van *Rotterdam* naar *Amsterdam* waren overgebracht, de noodige aanvullingen tot stand te brengen, dan wel gelegenheid wist te geven rechtstreeks uit zijn magazijnen voorraden weg te halen.

Insiders zullen begrijpen, dat, als steeds, de fourage, d.w.z. hooi en stroo, de meeste zorgen baarde. Daarvoor moesten van de onderdeelen zelf soms de grootste inspanningen gevraagd worden. Menig voertuig moest het juist geteisterde Rotterdam trotseeren om, aldaar, opgeslagen en gespaarde, voorraden te bereiken, terwijl het voorkwam, dat het noodige moest worden verkregen uit wagons, die door vernielingen waren blijven steken . . . ergens langs een spoorlijn.

Naarmate, na het neerleggen van de wapenen, normalere toestanden terugkeerden, kon alles ook weer in normalere banen geleid worden.

Tot „Aan- en afvoer” is I L.K. niet teruggekeerd, de verstrekkingen bleven plaats vinden uit voorraden in magazijnen en inrichtingen (*Den Haag, Rotterdam, Leiden en Haarlem*).

Wat is nu de les, die m.i. getrokken kan worden uit de korte beschrijving van

de wijze, waarop I L.K., tijdens den oorlog, wegens het optreden van luchttroepen en gedurende de daarop volgende dagen, is verpleegd geworden.

M.i. is deze vèr strekkend. In de eerste plaats zal men nu definitief moeten afrekenen met de gedachte, dat de verplegingsmethode met behulp van den Aan- en afvoer de alleenzaligmakende is. Wie zich daaraan vastklampen, loopen gevaar in de werkelijkheid te komen staan voor de oplossing van vraagstukken, waarop zij zich niet hebben voorbereid. Het geval I L.K. is terzake een sprekend bewijs geworden.

In de tweede plaats zal men, indien men het stelsel van aan- en afvoer wèl toepast, veel meer, dan nu het geval is geweest, aandacht moeten schenken aan de verdediging van Eindstations en Aanvullingsplaatsen, zoowel tegen aanvallen uit de lucht ¹⁾, als uit het terrein.

In de derde plaats, en dit is de belangrijkste kwestie, zal men bij de onderdeelen zelf en wel bij de kleine onderdeelen, compagnieën, enz., grootere hoeveelheden levensmiddelen en fourage blijvend aanwezig moeten doen zijn, waardoor niet alleen de afhankelijkheid van den aanvoer, resp. van de hoogere verplegingsinstanties, vermindert, maar waardoor het ook mogelijk wordt om, wanneer het legeringsgebied niet voldoende oplevert of wanneer verplaatsingen van treinen of enkele voertuigen, zelfs over kleine afstanden, door het optreden van den vijand — zooals we dat nu kennen! — belet worden, te leven van de bij de onderdeelen direct beschikbare voorraden. Dat deze voorraden levensmiddelen, zoowel als fourage, zouden moeten worden gevormd uit, weinig ruimte in beslag nemende, geconcentreerde, conserven, ligt voor de hand. De moderne conserveeringsmethoden bieden daartoe allerhande, in het leger nog niet benutte, mogelijkheden.

Voor een nadere uitwerking van de in dit derde punt behandelde kwestie is het thans niet de tijd. We moeten volstaan met de aandacht op het onderwerp te vestigen.

Zoo is het ook met een vierde punt, hetwelk, als slot van dit artikel, even mag worden aangeroerd. Dit n.l., dat in de toekomst de mogelijkheid zal dienen te worden geschapen om onderdeelen, onder bepaalde omstandigheden, per vliegtuig van het noodige te doen voorzien. Waar de, uit vliegtuigen neergelaten of per vliegtuig aangevoerde vijand *alle* wegen naar de onderdeelen voor den aanvoer kan uitsluiten, — de strijd heeft in dat geval geen front meer — zal ook slechts het, aan geen landwegen gebonden, vliegtuig alsdan de oplossing kunnen brengen.

Zooals gezegd, ook dit is een onderwerp voor de toekomst.

¹⁾ Onder de illustraties, die met de copie voor de oorspronkelijke vervolgartikelen, in de oorlogsdagen, verloren gingen, bevonden zich luchtfoto's van de Aanvullingsplaatsen Wassenaar en Heemstede. Deze foto's toonden twee dingen aan:

1°. Ook de best gelegen Aanvullingsplaats levensmiddelen, teekent zich, in den tijd, dat de boomen geen bladeren hebben, tot op groote hoogte, duidelijk af, tengevolge van de regelmatigheid, welke wij bij de opstapeling betrachten. Op 4000 m hoogte kreeg men nog duidelijk een beeld als dit:

2°. De Aanvullingsplaats kan ontdekt worden doordat de te regelmatig opgestelde, wachtende, voertuigen worden waargenomen. Het beeld daarvan is voldoende bekend.

Met deze luchtfoto's had ik willen bewijzen, dat de opstapeling op Aanvullingsplaatsen onregelmatiger moet plaats vinden, dat de pakmiddelen groen van kleur behooren te zijn, in het algemeen, dat, de camouflage van Aanvullingsplaatsen meer aandacht vraagt en voorts, dat voertuigencolonne zich, nabij de Aanvullingsplaatsen, onregelmatiger dienen op te stellen.

NIPPON'S LUCHTMACHT

DOOR J. S. ZODIJ,

Redacteur „L'Ala d'Italia", „Le Vie dell' Aria".

Meer dan ooit staat Japans politiek in het brandpunt der internationale belangstelling. Vooral na het weer aan het bewind komen van Prins KONOYE schijnt er een algeheele her-oriëntering der Japansche buitenlandsche politiek te verwachten te zijn en de gevolgen, welke dit voor de machtsverhoudingen in het Verre Oosten zal hebben, zijn nog niet te overzien. In de eerste plaats wil men aan het sleepende conflict in China, dat nog steeds zware offers kost, een spoedig einde maken, tot heil der beide volkeren. Hiertoe heeft men verschillende wegen bewandeld, doch het succes schijnt nog uit te blijven. Toen politieke middelen faalden, besloot Japan's legerleiding pressie op de te voeren buitenlandsche politiek uit te oefenen, teneinde de in China tegen de Japansche legers vechtende „bendes" — die door het buitenland langs verschillende wegen rijkelijk van wapenen en munitie werden voorzien — van dien toevoer van buiten-af af te snijden. Hiertoe werden energieke stappen bij de omliggende landen gedaan, waarbij door de Japanners behoorlijke garantie-maatregelen werden geëischt, die door hun organen nauwgezet worden gecontroleerd. Er is echter één land, dat de voornaamste wapenleverancier van TSJANG KAI CHEK is en hierin vinden we de aloude controverse Japan—Rusland.

Ofschoon het niet de bedoeling van dit artikel is dieper op deze hoogst interessante en actueele politieke kwestie in te gaan, kunnen we wel vaststellen, dat het én een Japansch én een Chineesch nationaal belang is, dat er ten spoedigste een regeling in dit conflict komt, doch tot hoever het gezag van de onder Japansch protectoraat staande WANG-TSJING-WEI regeering zich uitstrekt, valt nog moeilijk te zeggen. Economisch heeft Japan het grootste belang bij een spoedige regeling, aangezien hier het nog onvoltooide vijf-jarenplan, dat thans in Mantsjoekwo wordt uitgevoerd, eveneens kan worden doorgezet. Japan heeft nl. een zeer groote behoefte aan tal van grondstoffen, die China in overvloed leveren kan, wanneer het land volgens moderne principes gereorganiseerd zou worden: steenkolen, katoen, zout, wol e.d.

Aan den anderen kant hoort men van Westersche zijde vaak de bewering, dat de inspanning, die Japan zich in China zou moeten getroosten, te groot zou zijn en dat de reeds jaren durende luchtoorlog nadeelig voor de Japansche luchtmacht zou worden. Aan de hand van verschillende, nog onlangs uit het Oosten ontvangen gegevens, meenen wij deze beweringen te moeten bestrijden. Inderdaad vergt de oorlog in China op gezette tijden offers van het Japansche luchtwapen, doch aan den anderen kant moet men niet vergeten, dat het juist dit conflict was, waardoor Japan de noodzakelijkheid van een geweldige luchtmacht inzag en het is juist de harde practijk tegen de moedige Chineesche tegenstanders, die een louterenden invloed op het oorlogspotentieel van Nippon's luchtmacht heeft uitgeoefend. Teveel wordt de kracht, vooral de

geestelijke kracht van het Japansche volk onderschat, bepaalde eigenschappen geloofchend. Zoo weten de meeste menschen niet, dat het Japansche wiskundigen waren, die nieuwe theorieën ontwikkeld hebben, die ras door de Westersche beschaving als revolutionair moesten worden erkend, theorieën, die nieuwe mogelijkheden en problemen met zich brachten. Langen tijd hebben Japansche vliegtuigconstructeurs hun „eigen” ontwerpen met vaak pijnlijke nauwgezetheid van de beste buitenlandsche ontwerpen ge-copieerd en vaak hebben we in Indische vakkringen vreemde dingen over de eigenschappen van Japansche verkeerspiloten vernomen. Origineel-Japansche ontwerpen stonden in de meeste gevallen verre achter bij de moderne toestellen, die op dat moment in Amerika of Europa te verkrijgen waren, zoodat men zich meer en meer tot licentiebouw ging beperken.

Toen was er ineens — we schreven April 1937 — een toestel van Japansche constructie, dat de wereld door zijn prestaties verbaasde. Het was de „Goddelijke Wind”, waarmede een prachtige non-stop vlucht naar Europa en terug volbracht werd. Het toestel had weinig of geen constructieve nieuwigheden, maar het bezat een behoorlijke actieradius en de militaire versie, waarvan men nooit iets vernomen heeft, bezat dezelfde uitstekende eigenschappen, die de nieuwste Amerikaanse bommenwerpers voor den langen afstand kenmerkten. Hierbij komt nog het feit van de goede betrekkingen, die er reeds jaren tusschen Duitschland en Japan bestaan, waardoor de Deutsche lucht-bewapeningsindustrie een ruim afzetgebied in dit land vond en Deutsche deskundigen behulpzaam zijn, waar nog achterstand heerscht, dezen in een minimum van tijd op te heffen. Reeds geruimen tijd zijn b.v. de beste Deutsche zweefvliegers in Japan werkzaam, teneinde bij de inrichting van zweefcentra behulpzaam te zijn en de Japansche jeugd, die voor de luchtvaart buitengemeen veel belangstelling koestert, de noodige practische scholing te geven, die later bij de luchtmacht, of wel bij de civiele of militaire hulpdiensten van nut kunnen zijn. Reeds thans, na enkele jaren noesten arbeid, ondervindt men de voordeelen van de Deutsche hulp, aangezien reeds een gedeelte der piloten op Japansche zweefvliegscholen hun voor-opleiding ontvangen, teneinde hier reeds hun geschiktheid na te gaan en een selectie toe te passen.

Over het conflict in China worden in Europa weinig bijzonderheden bekend. Het Italiaansche vaktijdschrift „Rivista Aeronautica” heeft eens enkele bijzonderheden erover medegedeeld in het artikel „Aspetti aerei dell conflitto Cino-Giaponese”. Hierin wordt de sterkte van de in China ingezette luchtvloot op ongeveer 1000 eenheden geschat, waarvan slechts een betrekkelijk klein percentage bombardementsvliegtuigen, aangezien het Douhetisme eerst de laatste jaren, d.w.z. na het uitbreken van het conflict, meer ingang in Japan zou hebben gevonden. Het is echter te verwachten, dat thans meer en meer de moderne luchtoorlog-tactiek zal worden toegepast, teneinde den tegenstander uit het luchtruim te dringen.

De Japansche luchtvaart-geografische positie is niet alleen in het kader van de verdediging der centrale eilanden te zien, doch bovenal van de in de jongste geschiedenis veroverde steunpunten op Korea, Mantsjoekwo en Formosa. De zes-millioenen hoofdstad Tokio echter ligt op slechts 1070 km afstand van Wladiwostok, vanwaar de Russische luchtmacht het geheele Japansche eilandengebied binnen den actieradius van een moderne bombardevloot heeft liggen. Ook de activiteit der Amerikanen in het Stille Oceaangebied, alsmede de snel wisselende Europeesche machtsverhoudingen, dwingen Japan tot een bovenmate sterke uitbreiding van de luchtvloot, tot

inrichting van nieuwe bases, vanwaar het op alle eventualiteiten voorbereid zal zijn.

Speciaal de Japansche luchtbewapeningsindustrie heeft gedurende enkele jaren een enorme uitbreiding doorgemaakt. Zij is thans zoover gekomen, dat tot de stichting van een export-syndicaat kon worden overgegaan, dat thans in den vreemde propaganda maakt voor de nieuwste producten van de Japansche luchtvaartindustrie. Niet minder dan 17 fabrieken, elk met een maatschappelijk kapitaal van ten minste 1 miljoen Yen, zijn in genoemd syndicaat vertegenwoordigd. Ook wij kregen een dergelijke catalogus, waaraan volgende bijzonderheden ontleend zijn:

1. Aichi Tokei Denki Kabushiki Kaisha, van origine een fabriek van uurwerken en elektrische apparaten. Opgericht in Maart 1938 met een maatschappelijk kapitaal van 30 mill. Yen, vervaardigt vliegtuigen en vliegtuigmotoren, speciaal marinevliegtuigen in verschillende categorieën.

2. Fukuda Keihikoki Kabushiki Kaisha, fabriek voor lichte vliegtuigen en militaire trainers. Opgericht in Augustus 1937 met een maatschappelijk kapitaal van 1 mill. Yen. Vervaardigt eveneens vliegtuigmotoren en licenties.

3. Hatichaki Kokuki Kabushiki Kaisha, opgericht in Mei 1939 met een maatschappelijk kapitaal van 3 mill. Yen, vervaardigt alle soorten militaire en civiele typen vliegtuigen en motoren in licentie.

4. Kabushiki Kaisha Tokyo Ishawakajama Zosenyo. Opgericht in October 1939, vervaardigt origineele Japansche vliegtuigmotoren. Maatschappelijk kapitaal 16 mill. Yen.

5. Kabushiki Kaisha Watanabe Tekkoso, opgericht in Januari 1886. Metallurgische fabrieken, specialiteit vliegtuigbewapening. Kapitaal 15 mill. Yen.

6. Kawanishi Kokuki Kabushiki Kaisha, opgericht in November 1923 met een maatschappelijk kapitaal van 50 mill. Yen. Civiele en Militaire Water-vliegtuigen, speciaal transportmachines.

7. Kawasaki Kokuki Kogyo Kabushiki Kaisha. Opgericht in November 1928, kapitaal 15 miljoen Yen, luchtvaartuigen en motoren.

8. Masada Kikoki Seizakusho, opgericht in December 1933 met een maatschappelijk kapitaal van 4 mill. Yen, vervaardigt vliegtuigen en vliegtuigonderdelen (gedeeltelijke licentiebouw).

9. Midzuno Glyder Seizakusho, opgericht in October 1917, kapitaal 50 mill. Yen, vliegtuigbewapening.

10. Mitshubishi Jukogyo Kabushiki Kaisha, opgericht October 1917, kapitaal 120 mill. Yen, vervaardigt vliegtuigen en motoren. Dit is Japans grootste vliegtuigenfabriek.

11. Nakajima Kikoki Kabushiki Kaisha, opgericht in December 1917, kapitaal 50 mill. Yen, vliegtuigen civiel en militair en vliegtuigmotoren. Eigen ontwerpen en licentiebouw.

12. Nicchi Koku Kogyo Kabushiki Kaisha, een Japansch-Italiaansch concern gesticht in samenwerking met het Fiat concern in October 1939 met een maatschappelijk kapitaal van 30 mill. Yen. Vervaardigt alle soorten Fiat vliegtuigen en motoren in licentie.

13. Nippon Kikoki K. Kaisha, opgericht in October 1934, kapitaal 5 mill. Yen. Vervaardigt marinevliegtuigen.

14. Nippo Koki Kogyo K. Kaisha, opgericht Mei 1937, kapitaal 6 mill. Yen. Sport en toerismevliegtuigen van eigen ontwerp. Licentiebouw.

15. Showa Kikoki Kogyo Kabushiki Kaisha. Opgericht in Juni 1937, kapitaal 30 mill. Yen. Alle soorten militaire vliegtuigen. Eigen ontw. en licentiebouw.

16. Tachikawa Kikoki Kabushiki Kaisha. Oppericht in November 1924, kapitaal 25 mill. Yen. Alle soorten civiele en militaire vliegtuigen. Eigen ontwerp en licentiebouw.

17. Toku Kabushiki Kaisha, opgericht in Augustus 1916, kapitaal 2,65 mill. Yen, toerisme vliegtuigen, militaire trainers e.d.

Uit dit lijstje zien we, dat 4 fabrieken van de laatste jaren zijn, de overigen hebben in dien tijd hun productiecapaciteit belangrijk moeten uitbreiden, teneinde in de stijgende gouvernementsvraag te kunnen voorzien. De navolgende buitenlandsche vliegtuigtypen worden thans in grooten getale door één of meer der bovenvermelde fabrieken in licentie vervaardigd: Heinkel jager-eenzitter He 112, Fiat jager CR 42, Koolhoven FK 58, North American NA-16, Junkers Ju 86, Junkers Ju 87, Lockheed 14, Hawker „Nimrod”. Het aantal licentietoestellen wordt echter steeds kleiner en thans reeds bezit de Japansche luchtmacht een groot aantal origineele ontwerpen, waarvan de Westersche invloed niet vreemd is, doch bij nadere beschouwing blijken deze toestellen wel degelijk zelfstandige constructies te zijn, uiteraard uitgaand van een bestaand ouder licentie-ontwerp. Speciaal op het gebied van den duikbommenwerper hebben de Japansche constructeurs een merkwaardig goed toestel uitgebracht. Het betreft hier het ontwerp „96”, waarvan geen nadere gegevens bekend gemaakt zijn. Het toestel wordt thans in niet minder dan 5 fabrieken gelijktijdig gebouwd in verschillende versies nl. als duikbommenwerper, als marinejager en als leger-jager. Over het algemeen omsluit men de defensie-aangelegenheden, de luchtmachtsaangelegenheden wel zeer in het bijzonder, met een dergelijk waas, dat slechts de vaagste bijzonderheden tot in het buitenland plegen door te dringen, zoodat wij zeer tot onze spijt niet in staat zijn nadere bijzonderheden over de samenstelling der Japansche luchtmacht hier mede te deelen. Deze moet thans uit een groot percentage zware bommenwerpers bestaan, terwijl enkele goede lucht- en jacht-kruisers zich in een proef-stadium bevinden.

Het vliegwezen is in vreedetijd over vier ministeries verdeeld: het leger-vliegwezen onder het Ministerie van Oorlog, het Marinevliegwezen onder het Marineministerie, het Staatsluchtverkeer onder het Verkeersministerie, het Aerotechnische Instituut onder het Ministerie van Cultuur. De Leger-eenheden genieten een groote mate van zelfstandigheid en staan onder een commandeur, die direct onder den Keizer staat. Aan het Ministerie van Oorlog is thans een afdeeling voor Militaire Luchtvaart en Beheer verbonden. De indeeling van de legervliegerstroepen is als volgt:

1. een operatief vliegerscorps in Kagamihara, bestaande uit een regiment jachtvliegers, een regiment verkenners en een regiment gevechtsvliegers.
2. een operatief vliegerscorps in Korea, bestaande uit een gemengd regiment te Heijo, alsmede een gemengd regiment te Ainei.
3. een operatief vliegerscorps te Formosa bestaande uit twee gemengde regimenten te Heitogai en Kaiga.

Voorts zijn er drie vliegerregimenten ingedeeld bij het staande leger in het Japansche moederland, te weten het 3e, 4e en 5e resp. te Yokaitsti en Taisi-wara. Verder 6 Regimenten ingedeeld bij de strijdkrachten in Mantsjoekwo benevens enkele zelfstandige eskaders, die steeds ter beschikking staan en naar behoeften verdeeld kunnen worden, alsmede een aantal ballontroepen, die bij de artillerie ingedeeld zijn.

Daarnaast de marineluchtvaart met een groot aantal bases, alsmede enkele vliegtuigschepen. De totale sterkte van de Japansche luchtmacht wordt op ongeveer 2500 eerste linie toestellen geschat, doch dit aantal zal binnenkort een belangrijke uitbreiding ondergaan.

EENIGE ERVARINGEN VAN HET DERDE PELO- TON VAN DE AFDEELING ZAA NSTREEK VAN HET VRIJWILLIGE LANDSTORM- KORPS LUCHTAFWEERDIENST GE- DURENDE DE OORLOGSDAGEN.

DOOR DR. G. N. HONIG,

Korporaal bij het Vrijwillig L.S.K. Luchtafweerdienst.

In den namiddag van Dinsdag 7 Mei kregen wij order de oorlogsstelling te betrekken. Ons peloton beschikte over 2 stukken van 2 t.l. fabriikaat Oerlikon. De opstellingsplaats lag in een weiland, ongeveer 25 meter benoorden den Poeldijk in den Kalverpolder. De manschappen waren ondergebracht in het clubhuis der Onderlinge Zeilvereeniging, op honderd meter afstand van de batterij gelegen. De manschappen waren verdeeld in twee ploegen, die om de beurt 24 uur in de batterij waren en gedurende 24 uur vrijaf hadden voor het verrichten van hun normale werkzaamheden in het maatschappelijk leven.

Woensdag 8 Mei werd besteed voor het bouwen van een munitiebergplaats en een dekkingsring van zandzakken om de stukken. Het was de bedoeling om deze ringen zoo hoog op te trekken, dat niet met een kleinere elevatie dan 9° kon worden geschoten. Door een tekort aan zandzakken, werd echter de dekkingsring om een van de stukken een rij zandzakken lager.

Voor den nacht van 9 op 10 Mei gold hetzelfde bevel als den vorigen nacht: hooge graad van strijdvaardigheid tot 3 uur, daarna de hoogste graad van strijdvaardigheid tot 8.15 uur.

Kort na twee uur werd door de luidspreker, aangesloten op de lijn van den Luchtverdedigingskring Amsterdam, zoo'n groot aantal vliegtuigen gemeld, dat het den pelotonscommandant wenschelijk voorkwam de batterij onmiddellijk in den hoogsten graad van strijdvaardigheid te brengen.

Omstreeks 2.40 uur nam het aantal meldingen van vliegtuigen onrustbarende afmetingen aan. Winschoten rapporteerde een tweede en derde „golf” vliegtuigen, die in zuidwestelijke richting vlogen, aanvankelijk werden ze als vreemde, later als Deutsche vliegtuigen gemeld. Eenige minuten later volgde het S.O.S. van het alarmgevend zoeklicht der VIe Zoeklichtafdeeling, welke hoofdzakelijk benoorden het IJ gelegen was. Veel vliegtuigen werden door ons gehoord, slechts één werd er, voor zoover wij konden zien, in het zuidoosten in een lichtbundel gevangen en beschoten. Spoedig verminderde het geronk der motoren, om 3.05 uur werd door het alarmgevend zoeklicht „G.G.” (Gevaar Geweken) geseind tegen den lichter wordenden morgenhemel. De luchtverdedigingskring bleef echter voortdurend uit alle deelen van het land meldingen geven van een groot aantal vliegtuigen.

Omstreeks 3.15 uur werd het in het zuiden weer onrustig in de lucht. Er werd fel geschoten en wij hoorden het ontploffen der bommen op Schiphol; in zuidwestelijke richting, waarschijnlijk in de omgeving van Haarlem, stegen roode lichtkogels op. Er was een groot aantal vliegtuigen in de lucht. In het uur dat nu volgde aanschouwden we met spanning den strijd in het zuiden. Verrassend was het om waar te nemen hoe snel de luchtdoelartilleristen, die aanvankelijk slecht schoten, het vuur wisten te verbeteren. Verscheidene vliegtuigen zagen wij in hoogte verliezen, zonder dat het mogelijk was te beoordeelen of zij neerstortten, dan wel door lager te vliegen aan het artillerievuur trachtten te ontkomen.

Te ongeveer 4.30 vloog een Duitsch toestel op 800 meter afstand en 75 meter hoogte in het noorden langs onze batterij. Onmiddellijk werd het bevel tot vuren gegeven. Het eerste projectiel van de vuurstoot afgegeven door het stuk, omgeven door de lage rij zandzakken, trof waarschijnlijk de staart van het vliegtuig, de projectielen afgevuurd door het andere stuk doorboorden de bovenste rij zandzakken van de dekking, die slechts schieten met een elevatie grooter dan 9° toeliet. Het eerste projectiel spatte uiteen onmiddellijk nadat het de zandzak doorboord had, de andere vervolgden hun baan doch waren iets te hoog, en met te weinig voorloop gericht. Het vliegtuig werd even later ook door het peloton te Wormer onder vuur genomen en is waarschijnlijk bij Graff neergestort.

Een tweede vliegtuig, dat een uur later binnen schotsafstand kwam, vloog zoo laag, dat het dekking vond achter eenige pakhuizen en niet beschoten kon worden.

Omstreeks 10.15 uur verscheen plotseling boven een in het noorden liggende fabriek, een tweemotorig vliegtuig, dat recht op de batterij aankoerste, op ca. 50 meter hoogte, zoodat de nationaliteitskenmerken zelfs door den kijker niet zichtbaar waren. Aanvankelijk werd dan ook geen bevel tot vuren gegeven. De wijze waarop dit vliegtuig recht op de batterij afkoerste, deed echter het vermoeden rijzen, dat het ons met mitrailleurvuur wilde bestoken, zoodat toch het bevel tot vuren eenige oogenblikken later gegeven werd. De projectielen van den afgegeven vuurstoot kruisten eenige tientallen meters voor het vliegtuig de vliegbaan. De piloot, blijkbaar verrast door dit plotselinge vuur, trok de machine even op, waardoor de nationaliteitskenmerken — de oranje driehoeken — zichtbaar werden. Nog juist voor de tweede vuurstoot gegeven werd, kon „halt” worden gecommandeerd.

Op 12 Mei verschenen twee vliegtuigen op ongeveer 1800 meter hoogte boven de batterij, ze werden, zonder geraakt te worden, onder vuur genomen. Een dezer vliegtuigen beschoot met slecht gericht mitrailleurvuur de batterij.

Zoodra de oorlog was uitgebroken, verviel de oude regeling, waarbij de manschappen om de beurt 24 uur dienst en 24 uur vrij van dienst hadden. De bezetting, in totaal bestaande uit 22 man, werd in twee ploegen verdeeld, die elkander om de acht uur aflosten, en wel om 6, 14 en 22 uur. (Iedere ploeg bestond uit: een pelotonscommandant, een telefoonwacht, die tevens de berichten van den luchtverdedigingskring opnam en zoo noodig doorgaf aan de batterij, twee stukscommandanten, twee richters, twee munitiedragers, een afstandmeter, een patroonhoudervuller, en een schildwacht). Op deze wijze was het mogelijk, de manschappen de noodige rust te verschaffen, wat bij een snellere aflossing der ploegen niet het geval ware geweest. Had een ploeg gedurende den nacht van 22—6 uur batterijdienst gehad, dan kreeg ze

van 6—12.30 uur gelegenheid om te rusten en van 12.30—14 uur gelegenheid naar huis te gaan, om warm te eten en voedsel te halen voor de volgende 24 uur; om 14 uur betrok deze ploeg de batterij tot 22 uur, waardoor de andere ploeg gelegenheid kreeg gedurende anderhalf uur naar huis te gaan, en te rusten voordat zij den nachtdienst moest overnemen.

Verscheidene malen maakten de berichten over het dalen van parachutisten, of de wenschelijkheid om het autoverkeer te contrôleeren, het uitzenden van patrouilles noodzakelijk. Deze patrouilles werden steeds gevormd uit de ploeg, die vrij van batterijdienst was.

Bijzondere moeilijkheden traden op, wanneer gedurende den nacht de mogelijkheid van daling van parachutisten in de omgeving van de batterij werd gemeld. In de stilte van den nacht waren stemmen over meer dan een kilometer hoorbaar, terwijl het licht van zaklantaarns over een gelijken afstand de aandacht trok. Berichten over naderende vliegtuigen konden dan niet per scheepsroeper, doch moesten per ordonnance naar de batterij worden overgebracht.

Daar de batterij gelegen was in de nabijheid van een weg, die druk bereden werd met auto's, en van groot vaarwater, was het veelal moeilijk te beoordeelen of naderend motorgeronk van auto's, motorboten (pleziervaartuigen!), dan wel van vliegtuigen afkomstig was. Een oude gramfoonhoorn bewees hier goede diensten. Zoowel de richting als de aard van het geluid kon veel beter worden vastgesteld dan zonder hoorapparaat.

Samenvatting:

1. De omroepdienst van den Luchtverdedigingskring Amsterdam werkte uitstekend. De geluidsterkte was echter te gering.

2. Een bescherming van zandzakken, die schieten met een kleinere elevatie dan 9° onmogelijk maakt, is te hoog om laagvliegende vliegtuigen, die langs de batterij koersen te kunnen beschieten.

3. Om te voorkomen, dat laagvliegende vliegtuigen, die over een batterij heenvliegen, door eigen geschut onder vuur genomen worden, is het noodig, dat zij ook aan de voorzijde van nationaliteitskenmerken worden voorzien.

4. Een eenvoudig luisterapparaat (gramfoonhoorn) bewijst goede diensten bij luchtafweergeschut met kleine actieradius (1800 meter).

HET SNEUVELEN VAN MAJOOR LANDZAAT

Nadat de beschrijving van het sneuvelen van den Majoor LANDZAAT (blz. 366 t/m 369 in het September-nummer) verschenen was, bereikten mij eenige mededeelingen, die het noodzakelijk maken, daarop terug te komen.

Het slot van de beschrijving vestigt den indruk, dat ook Majoor LANDZAAT zelf zich ten slotte wilde terugtrekken in de loopgraven, welke zich in de nabijheid van het paviljoen bevonden.

Dit nu is gebleken, niet het geval te zijn.

Toen de situatie hopeloos was en het paviljoen begon in te storten, schijnt hij er geen bezwaar meer tegen gemaakt te hebben, dat de anderen zich ver-



Majoor W. P. LANDZAAT †

Foto J. Merkelbach.

wijderden, waartoe het instorten van het paviljoen dan ook dwong. Voor zijn persoon heeft hij echter de volle consequentie getrokken van het bevel: „standhouden tot den laatsten man”. Hij is vastberaden met de laatste patronen, die hem nog restten, naar buiten gegaan, is *aan 's vijands zijde* van het paviljoen gevallen en daarna onder het puin van het brandende gebouwtje bedolven.

Reeds voor den oorlog heeft hij zich tegenover zijn officieren en tegenover zijn echtgenoot meermalen uitgelaten, dat de verdediging van den Grebbeberg voor hem betekende: „overwinren of sterven”. Voor hem bestond er geen „terug”, ook niet op dat oogenblik, toen de toestand ter plaatse verloren was.

Het is met grooten eerbied voor het optreden van dezen officier, dat ik de Redactie van de *Militaire Spectator* verzoek, het bovenstaande nog te willen plaatsen en tevens zijn portret te willen opnemen.

V. E. NIERSTRASZ,

Luitenant-Kolonel v. d. Generalen Staf

DE KEUZE VAN DE PANTSERAFWEER- MIDDELEN IN DE VERDEDIGING. EISCHEN EN MOGELIJKHEDEN.¹⁾

DOOR E. VAN HOOTEGEM,

Eerste Luitenant der Jagers.

In den tegenwoordigen oorlog houdt de verdediger er rekening mede dat een massa-aanval met vechtwagens tot de waarschijnlijkheden behoort en het ligt dus voor de hand dat hij aan maatregelen van afweer denkt.

Het gaat er nu om te onderzoeken aan welke soort wapenen de pantserafweer, in de specifieke infanterieruimten zal worden toevertrouwd en welke de eischen zijn die aan dergelijke wapenen moeten worden gesteld.

In den oorlog van '14 tot '18 is reeds bewezen dat een kernprojectiel van een zwaar geweerkaliber een onvoldoende uitwerking heeft en dat men een pantserdoorborend springprojectiel noodig heeft, een projectiel dus dat na het pantser doorboord te hebben binnen in den wagen uiteenspat en door zijn explosieve en scherfwerking den wagen onklaar maakt en de bediening buiten gevecht stelt. Dus een zoogenaamde brisantpantsergranaat.

Om tot een verder preciseeren over te gaan moet men eerst de mogelijkheden van een vechtwagenaanval bezien. Laten we er van uitgaan dat het enkele stuk pantserafweergeschut te maken krijgt met een sectie van vijf vechtwagens. Door een dergelijk concreet geval te stellen kunnen ook de eischen waaraan het kanon zal moeten voldoen worden omlijnd.

Voorop moet worden gesteld dat de aanvaller nooit het geheele operatieterrain onder nevel zal leggen hoezeer daardoor ook het schootsveld van het pag. zou worden verkleind. Immers datzelfde zou eveneens plaatsvinden met het uitzicht van de aanvallende vechtwagens; en dat uitzicht is juist zoozeer noodig om natuurlijke en kunstmatige hindernissen en mijnen te onderkennen en te vermijden, zonder dat de snelheid, die ook nog van de terreinsgesteldheid afhangt, in het gedrang komt.

De sectie vechtwagens zal in los verband, met een onderlingen afstand van omstreeks 50 meter in breedte en diepte, zoo snel mogelijk, van dekking tot dekking, of van weerstandspunt tot weerstandspunt, voorwaarts gaan. Komt men onder vuur van een pantserafweerkanon dan wordt getracht in de volgende dekking te verdwijnen en hoogstens twee der vijf wagens zullen de voorwaartsche beweging, zig-zag, voortzetten. De anderen zullen trachten in de flanken of den rug van den tegenstander te komen. Ten slotte volgt dan een gezamenlijken aanval uit alle richtingen tegelijk. Geeft het terrein géén dekking dan zal direct, zoo mogelijk een gelijktijdigen aanval volgen teneinde het kanon te dwingen het vuur te verdeelen. En die aanval zal met zoo groot mogelijke snelheid geschieden om het zoo weinig mogelijk kans te geven te schieten.

De eischen die men nu aan de afweer moet stellen zullen met aanvals-

¹⁾ Dit artikel werd voor den oorlog geschreven. Red.

methoden en met de pantsering van de doelen verband houden. Men moet bij een massa-aanval echter rekening houden met allerlei soorten vechtwagens; van de kleine, lichtgepantserde wagentjes af tot de groote zwaargepantserde vechtwagens toe. Het afweerwapen zal zich echter, zooals dit steeds gebeurt, aan het aanvalswapen aanpassen. Het gevecht tegen de verschillende soorten wagens zal niet door één en hetzelfde wapensoort worden gevoerd. In verband hiermede zal ik eerst het voornaamste, het brisantpantsergranaat verschietende *infanteriekanon* bespreken, dat tegen de zwaarst gepantserde wagens op zal moeten treden.

Als eisch moet worden gesteld dat het het zwaarste bekende pantser (30 mm dikte), op een afstand van 500 m, nog onder een invalshoek van 60 graden doorboort. Het kaliber dat daaraan voldoet ligt tusschen 3,7 en 4,7. Nu is het gewicht van deze beide vuurmonden nagenoeg gelijk. Men moet immers vanwege de groote aanvangssnelheid een lang kanon hebben en moeilijkheden betreffende het zwaartepunt oplossen. De projectielgewichten stijgen echter ongeveer met de derde macht van de kalibers. Daardoor wordt uit de 4,7 een projectiel verschoten dat tweemaal zoo zwaar is als dat van de 3,7. In het projectiel nu ligt de uitwerking; en men moet er met betrekking tot de snelheid van den vechtwagenaanval groot gewicht aan hechten dat iedere treffer den wagen minstens onbruikbaar maakt. Op lichte brandbaarheid moet niet al te veel meer worden gerekend. Tegelijk met het kaliber stijgt ook de schotopening in het pantser, de hoeveelheid van de springstof en het aantal splinters van het projectiel. Mogen de banen van de 3,7 ook iets gunstiger zijn, dan die van de 4,7; toch liggen de verheffingen van de laatste tot een afstand van 500 m binnen de 1 m. En dat is voldoende. Men heeft hier dus verschillende redenen waarom het grootste kaliber te prefereren is.

De munitie moet een overmaat van bpg. tegen een veel geringer aantal bg zijn. In sommige landen acht men ook nog een klein aantal kartetsen noodig voor de nabijverdediging. Het schootsveld moet de mogelijkheid bieden om, zonder verplaatsing van de schoppen, bij een aanval verscheidene vechtwagens buiten gevecht te stellen. 150 graden is hier in de breedte voldoende; in de hoogte kan men met belangrijk minder volstaan. Het wapen moet een dubbele vizierinrichting hebben. Een elevatieboog en een kijker. Voor de bescherming van de bediening is een schild noodig. Het vervoer moet zich aan snelheid (motortractie) en moeilijk terrein (mantractie) kunnen aanpassen.

De eenige voorwaarde waar onze pag. van 4,7 niet aan voldoet is die van het doorslagvermogen. Het heeft echter een uitwerking die alle bekende lichte en middelzware vechtwagens bij een invalshoek van 90° nog op minstens 500 m doorboort met de zekerheid dat één treffer voldoende is om den wagen buiten gevecht te stellen. (Voorloopig wapenvoorschrift 4,7: Het projectiel doorboort tot op 500 meter bij loodrecht treffen een pantserplaat van 20 mm en springt kort na de doorboring). Slechts de frontale pantserplaten van de zwaarste wagens zijn te sterk, maar iedere treffer in een zijwand zal deze ernstig beschadigen, terwijl ook een treffer op korten afstand tegen den voorwand niet zonder uitwerking is.

Een nadeel van het kanon is echter, dat het te zwaar is om over het gevechtveld heen en weer gesleept te worden en tevens dat het veel te groot en te kwetsbaar is om in de allervoorste lijn dienst te doen. Daarvoor is dus een ander afweerwapen noodig. Een tweede bestaansreden voor laatstbedoeld wapen is gelegen in het feit dat bij een aanval de groote wagens vergezeld zullen zijn van een zwerm kleine, tegen mitrailleurvuur gepantserde wagentjes

(o.a. de Carden Loyd). De bedoeling hiervan is den verdediger zooveel doelen te bieden dat hij ze onmogelijk allemaal, op tijd, buiten gevecht kan stellen met het pag. alleen. De doorgebroken wagens moeten dan in den rug en flanken van dat geschut optreden en trachten het zoo buiten gevecht te stellen. Die afweerwapenen in voorste lijn moeten zuivere infanteriewapenen zijn die, zoo noodig, door één enkel man kunnen worden bediend en mogen niet gemakkelijk als zoodanig te herkennen zijn. Ze kunnen dus niet zwaar zijn. Men gebruikt er een kaliber voor van om ende bij 20 mm, dat een kernprojectiel verschiet (*geweer tp.*). Een brisantpantserprojectiel zou op bezwaren van groote aanmaakkosten stuiten. Ook het doordringingsvermogen zou minder worden. Men heeft hier ook zulk een granaat niet noodig. De uitwerking van het kernprojectiel, te samen met den inhoud van het gat in het pantser, waarborgt voldoende uitwerking tegen de lichte wagentjes.

Tot hiertoe zijn slechts actieve pantserafweermiddelen besproken, waarbij de artillerie niet geheel en al zal moeten worden uitgeschakeld (vooral de lichte). Ook zij zal nog wel tegen een vechtwagenaanval moeten optreden wanneer dit mogelijk is. Men mag de artillerie echter niet als voornaamste afweerwapen beschouwen.

Er zijn echter ook nog passieve middelen. Deze moeten als aanvulling dienen van de actieve. De voornaamste zijn de hindernissen en de mijnen. Wat de eerste betreft geldt nog altijd de oude stelregel dat ze verdedigd moeten worden om nut op te leveren.

De meest gebruikte mijn is de *contact-mijn*. Het vlug leggen van een mijneveld kan alleen wanneer de infanterie zelf over de middelen beschikt. Die velden moeten worden gecamoufleerd, terwijl het aanbeveling verdient schijnmijnevelden aan te leggen teneinde de oplettendheid van den vijand te verminderen. Evenals de actieve afweer in breedte en diepte moet geschieden, dient men ook de mijnevelden in dien zin aan te leggen. De contactmijn is en blijft echter ook een gevaarlijk iets voor de eigen partij. Vooral wanneer er kans is dat een tegenstoot zal worden ondernomen of tot den aanval zal worden overg. gaan.

Vorengaande verhandeling zou niet volledig zijn wanneer ik niet de mogelijkheden onder oogen zou zien die de toekomst kan brengen. De strijd tusschen aanvals- en verdedigingswapenen is even oud als de oorlog zelf. Men moet er dan ook rekening mede houden dat de aanvaller uit zal zien naar steeds nieuwe middelen om zich tegen de afweer te beveiligen. Het eerste stadium hiervan is reeds achter den rug. De vechtwagen van thans is niet alleen voorzien van mitrailleurs maar ook van kleine kanonnen; en in Frankrijk heeft men reeds gemotoriseerd geschut dat van pantsering en van rupsbanden is voorzien („*canons automoteurs, chenillés et blindés*”). Dit geschut tracht het vijandelijke pag uit de verte te onderkennen en te vernielen. Ook zal de pantsering van de vechtwagens zwaarder worden. De nieuwbouw, van de naaste toekomst, zal waarschijnlijk reeds een frontaalpantser van 35 mm dikte hebben.

Aan het pag. zullen dan hogere eischen moeten worden gesteld om het tegen deze pantsering op te nemen. Dat beteekent verhooging van aanvangsnelheid, vergrooting van kaliber en verzwaring van den bouw. Dus verhooging van gewicht en een nog minder beweeglijk wapen. Dit betreft echter alleen het pag. De lichte afweerwapenen hebben hiermede niets te maken daar zij, zooals reeds is opgemerkt, niet voor den strijd tegen deze zware vechtwagens bestemd zijn.

DE WERKING VAN DEN GENEESKUNDIGEN DIENST IN OORLOGSTIJD ¹⁾

DOOR W. S. GÖBEL †

*In leven Dirigerend Officier van Gezondheid 2e kl.
Commandant School Res. Officiëren Geneeskundige Dienst.*

Uit eigen ervaring alsmede uit gevoerde gesprekken met Reserve-Officiëren van Gezondheid, oud-leerlingen der S.R.O.G.D., is mij meermalen gebleken, dat nog altijd een vrij belangrijk gedeelte van de troepen-officiëren zich géén duidelijk beeld kan vormen van de werking van den Geneeskundigen Dienst in oorlogstijd. Het lijkt mij daarom niet van belang ontbloomt een en ander hier nader toe te lichten door het geven van een algemeen overzicht.

Het eerste waaraan een soldaat denkt, als hij door een vijandelijken kogel of granaatscherf getroffen wordt, is de plek te verlaten, waar hij gewond werd en waar hem voortdurend nieuwe gevaren bedreigen. Een gevoel van afmatting overmeestert hem plotseling na den staat van overspanning, welke hem gedurende den strijd voor alle vermoeienissen ongevoelig deed zijn.

Zoo het hem slechts eenigszins mogelijk is om zich te bewegen tracht hij achter een struik, een heg, een wal of in een terreinplooi *dekking* te vinden tegen den kogelregen, waaraan hij, nu weerloos, ten prooi is. Menigmaal wordt hij daarbij door niet-gewonde kameraden geholpen, die b.v. met hun pionierschop den grond vóór hem ophoogen, om hem daardoor meer beschutting tegen het vijandelijk geweer- en mitrailleurvuur te verzekeren.

Heeft hij zulk een dekking gevonden, dan ziet hij naar zijn *wond* om. Bloedt deze, dan gaat hij ze verbinden, al of niet door een kameraad geholpen. Het *verbandpakje*, dat hem bij zijn vertrek naar het oorlogstooneel werd uitgereikt en dat een tweetal snelverbanden bevat, komt hem daarbij goed te pas. In den regel vindt men dan ook na afloop van een gevecht vele gewonden op min of meer beschutte plaatsen groepsgewijze in het terrein bijeen; zulke groepen van gekwetsten noemt men *gewondennesten*.

Men staat meermalen verbaasd over den afstand, waarover sommige gewonden, zelfs met verbrijzelde onderste ledematen, zich hebben voortgesleept om zich in hun hulpeloozen toestand meer veiligheid te verschaffen. Kilometers zijn zij soms nog verder gekropen! Zelfs bij doorschoten schedel is de mogelijkheid om op eigen beenen het gevechtsveld te verlaten, niet geheel uitgesloten. Uit den eersten Balkanoorlog wordt ons verhaald van een soldaat, die, door een schedelverwonding blind geworden, nog in staat was met een kameraad, wiens dijbeen doorschoten was, op de schouders, een verbandplaats te bereiken; de gedragene gaf daarbij den weg aan.

Het spreekt wel vanzelf, dat de gewonden aan de bovenste ledematen —

¹⁾ Dit artikel werd reeds voor den oorlog geschreven, het lijkt ons echter van genoegzaam belang om alsnog te worden geplaatst. *Red.*

in het algemeen de lichtere gewonden — die nog loopen kunnen, al is het dan ook steunend op hun geweer, zullen trachten van een zoogenaamde gevechtspauze gebruik te maken, om zich nog verder naar achteren te begeven, alwaar te hunnen behoeve *hulpverbandplaatsen* zijn ingericht.

Geneeskundige hulp is evenwel ook dicht achter de strijdende troepen aanwezig. Steeds bevinden zich tijdens een gevecht officieren van gezondheid, ziekenverzorger en ziekendragers op het gevechtveld; deze vormen het z.g. *personeel voor eerste hulpverlening*. Zij hebben tot taak de gewonden te ontdoen van hun wapenen en uitrusting, hun de eerste hulp te verleen, hun de noodige laken te verschaffen, de lichtgewonden den weg naar de hulpverbandplaats te wijzen en de overige gekwetsten op veilige plaatsen neer te leggen. De gewondennesten zullen door hen opgezocht en ten deele ook zelfs gevormd worden in afwachting van het oogenblik, dat voor hen, die niet kunnen loopen, vervoer naar de hulpverbandplaats mogelijk wordt.

Het vervoer van laatstgenoemde gewonden geschiedt door het *transportpersoneel*, hetwelk door de hulpverbandplaats naar voren wordt gezonden. Dit personeel is ingedeeld in *patrouilles*, die op haar beurt elk bestaan uit *drie ziekendragers* met een *draagbaar*. Drie à vier patrouilles worden samengevoegd tot een z.g. *ploeg* onder geleide van een *korporaal-ziekenverzorger*; aan elke ploeg wordt een afzonderlijk vak van het gevechtveld aangewezen.

Het vervoer nu van de gewonden van het gevechtveld naar de hulpverbandplaats is, althans zoo lang het gevecht voortduurt, tegenwoordig dikwijls lang niet gemakkelijk. In zeer vele gevallen kan zelfs van een geregeld vervoer van de gewonden uit het gevecht eenvoudig geen sprake zijn. Reeds op een afstand van 1000 tot 1200 meter van den vijand „regent” het mitrailleur- en geweerkogels; van 800 meter af wordt het terrein geheel onbegaanbaar. Een ziekendragerspatrouille van 3 man met een draagbaar, nog minder een ploeg van 3 of 4 zulke patrouilles bijeen, kan zich onmogelijk over het terrein bewegen en vruchtbaren arbeid verrichten, zoolang het gevecht onverminderd voortduurt. Wèl kan in dat geval het door de hulpverbandplaats uitgezonden transportpersoneel zich zoo dicht mogelijk gedekt achter de strijdende troepen opstellen, om dadelijk bij de hand te zijn, als vuurpauzen, verleggen van het vijandelijk vuur, vooruitgaan van de eigen troepen, enz., enz., het wegdragen van de gewonden wederom mogelijk maken.

Helaas! De ervaring heeft geleerd:

dat het dikwijls avond wordt, voordat de omstandigheden eenig gewondenvervoer toelaten;

dat dit dikwijls den ganschen nacht moet worden voortgezet;

dat menigmaal elke aanwezigheid van licht onmiddellijk het vijandelijk vuur aantrekt, zoodat in het duister gezocht en vervoerd moet worden;

dat soms reeds het maanlicht de grootste moeilijkheden aan den geneeskundigen dienst brengt.

Hoe het zij, de eerste plaats waar de gewonden, hetzij loopend, hetzij liggend op een draagbaar, uit het gevecht aankomen, is de reeds eerder genoemde *hulpverbandplaats*, welke opgericht wordt zoodra de troep in het vuur komt en het te voorzien is, dat de strijd eenigen omvang zal aannemen, zoodat verliezen van betekenis te verwachten zijn. Men vindt daar officieren van gezondheid, geneeskundig hulppersoneel (ziekenverzorger en ziekendragers) en voertuigen (troepenverbandwagens, gewondenauto's, enz.) De noodzakelijke verdere hulp wordt hier geboden en tevens heeft hier een sorteering van de gewonden plaats in een 4-tal groepen:

1e. De *gevechtsvaardigen*.

Dit zijn zij, die, na de noodige geneeskundige hulp te hebben ontvangen, kunnen doorvechten. Zij worden zoo spoedig mogelijk naar den troep teruggezonden, zoo mogelijk onder geleide van een kaderlid (onderofficier of korporaal).

2e. De *marschvaardigen*.

Dit zijn zij, die nog in staat zijn een eindweegs te voet af te leggen. Zij marcheeren groepsgewijze, zoo mogelijk onder geleide van een lichtgewonden officier of onderofficier, naar een soms vrij ver naar achteren gelegen oord, alwaar te hunnen behoeve een *verzamelplaats voor marschvaardige gewonden* is ingericht, een formatie, waarvan de naam de bedoeling voldoende weergeeft.

3e. De *vervoerbaren*.

Dit zijn zij, die, afdoende verbonden als dat op de hulpverbandplaats met de beschikbare middelen mogelijk is en anders van een noodverband voorzien, verder naar achteren kunnen worden getransporteerd. Zij worden, zoo mogelijk per *gewondenauto*, naar de *hoofdverbandplaats* vervoerd.

4e. De *onvervoerbaren*.

Dit zijn zij, die geheel onvervoerbaar zijn. Zij blijven op de hulpverbandplaats achter en worden op een daartoe aangewezen plaats bijeengebracht en verzorgd.

Overledenen worden, zooveel mogelijk aan het gezicht onttrokken, op een beschutte plaats neergelegd.

De *hoofdverbandplaats*, waarheen de vervoerbare gewonden worden getransporteerd, is een inrichting van grooten omvang, omdat zij dient voor een groote troepenmassa (divisie of legerkorps). Op deze formatie worden de spoedgevallen, als gewonden met buikschoten, slagaderlijke verwondingen, enz. geopereerd en worden verder gipsverbanden en andere gecompliceerde verbanden aangelegd. Er wordt niet alleen voor *lafenis*, doch ook voor voeding van de gewonden gezorgd; kortom, een arbeid van belang is daar te verrichten! Daarom wordt een hoofdverbandplaats altijd in bedrijf gebracht op een plaats, welke buiten de eigenlijke gevechtssfeer is gelegen, d.w.z. welke buiten het bereik ligt van het vijandelijk vuur, met als kern zoo mogelijk een ziekeninrichting met operatiekamer en anders een groot gebouw of huizengroep met een vrij terrein in de onmiddellijke nabijheid.

Verder wordt ter ontsmetting van met blaartrekkend strijdgas (b.v. mosterdgas) besmette of hiervan verdachte militairen zoo noodig in elk divisievak een *gasontsmettingsplaats* ingericht door de zorg van de z.g. „gezondheids- en ontsmettingsafdeeling”, welke daartoe beschikt over *douche-auto's*, die men kan beschouwen als „mobiele badinrichtingen”.

De militairen, die met blaartrekkend strijdgas zijn besmet, gaan vanaf het gevechtsveld allereerst naar de z.g. *verzamelplaats voor besmet materieel* en geven aldaar hun wapens, uitrustingsstukken en een gedeelte hunner bovenkleeding af, welke goederen zoo spoedig mogelijk ontsmet worden door het aldaar werkzaam gestelde personeel, hetwelk tot een z.g. ontsmettingsploeg behoort. Vervolgens worden de militairen vervoerd naar de eigenlijke *gasontsmettingsplaats* en daar gesorteerd in twee groepen, n.l. de gewonden en de

niet-gewonden; eerstgenoemden toch kunnen niet worden gebaad, doch moeten worden ontsmet met chloorkalk-magnesia of soortgelijke middelen. Na ten slotte van schoone kleeding (o.a. werkkleding) te zijn voorzien gaan de militairen, die naar den troep kunnen terugkeeren, eerst weer naar de *verzamelplaats voor besmet materieel*, alwaar intusschen hun wapens, uitrustingsstukken en kleederen ontsmet zijn, nemen deze goederen in ontvangst onder afgifte van de tijdelijk verstrekte werkkleding en keeren vervolgens naar den troep terug.

Volgen wij nu de gewonden op hun verderen weg.

De *marschvaardige gewonden*, die zich, zooals wij gezien hebben, vanaf de hulpverbandplaats te voet naar de *verzamelplaats voor marschvaardige gewonden* hadden begeven, worden vanaf deze laatste formatie per *autobus* vervoerd naar een aan een spoorweg gelegen oord, alwaar een z.g. *afvoerstation voor gewonden en zieken* is ingericht.

De *vervoerbare gewonden* op de *hoofdverbandplaats* worden vandaar per *gewondenauto* eveneens naar genoemd afvoerstation gebracht.

Op het afvoerstation voor gewonden en zieken, waar de gekwetsten (en ook de zieken) ten slotte aankomen, worden zij verzameld en wordt voor hen gezorgd, totdat zij in een z.g. *gewondentrein* kunnen geladen worden, teneinde naar een ziekeninrichting in het achterland, in het z.g. *evacuatiegebied*, te worden vervoerd. In het dagelijksch militair dienstplan der spoorwegen worden twee of meer gewondentreinen opgenomen, zoodat een regelmatige afvoer van zieken en gewonden uit het afvoerstation mogelijk is.

Een gewondentrein bestaat zoo eenigszins mogelijk uit personenrijtuigen, wat het groote voordeel biedt, dat zij in het ongunstige jaargetijde verwarmd kunnen worden. De zittend te vervoeren gewonden worden hierbij vervoerd in AB-wagens (wagons 1e en 2e klasse), de liggend te vervoeren gewonden in C-wagens (wagons 3e klasse met zijgang). Men rekent bij deze laatste categorie op 2 gewonden per coupé, elk liggende op een ziekenraam, hetwelk door middel van een tweetal houten blokken, elk voorzien van een aan beide uiteinden flauw naar boven gebogen dwarsveer, op een der banken veerend is bevestigd.

Dat ook *vervoer te water* in ons waterrijk land zooveel mogelijk, ook over groote afstanden, zal worden toegepast, ligt voor de hand. In dat geval worden de gewonden vanaf een *afvoerhaven voor gewonden en zieken* door middel van *transportschepen* naar het evacuatiegebied vervoerd. Voor zoover deze transportschepen geen eigen beweegkracht bezitten, worden zij door sleepbooten getrokken. Vaste uren van vertrek bestaan bij afvoer te water niet; in den regel wordt gewacht, totdat een vaartuig nagenoeg vol is.

Wat geschiedt er met de *onvervoerbare gewonden*, die wij op de *hoofdverbandplaats* hebben achtergelaten en die dus het afvoerstation voor gewonden en zieken niet hebben bereikt? Het zijn er gelukkig betrekkelijk weinigen, vooral daar in ons land de afstanden niet groot zijn. Toch zijn er altijd!

Zoo verdragen b.v. lijdens met doordringende borstwonden alleen een zeer voorzichtig vervoer, daar anders een doodelijke inwendige bloeding dreigt. Ook voor schedel- en buikwonden is vervoer zeer gevaarlijk. Deze allen blijven daarom liefst ter plaatse en worden zoo eenigszins mogelijk opgenomen in een ziekeninrichting, een z.g. *inrichting voor onvervoerbaren*, gelegen in of nabij het oord, waar de hoofdverbandplaats werd ingericht.

Ook op het *afvoerstation voor gewonden en zieken* kan men met *onvervoerbaren* te doen krijgen. Dit zijn dan in den regel gewonden, wier toestand bij het vertrek vanaf de hoofdverbandplaats nog van dien aard was, dat men hen in staat achtte het vervoer naar het evacuatiegebied te kunnen doorstaan, doch

wier toestand tijdens het transport naar het afvoerstation voor gewonden en zieken zóódanig verergerde, dat zij bij aankomst op laatstgenoemde formatie als onvervoerbaar moeten worden beschouwd. Ook deze lijdens worden, zoo eenigszins mogelijk, in een ter plaatse gevestigde ziekeninrichting opgenomen en verzorgd.

In het *evacuatiegebied*, waarheen de gewonden en zieken zooveel mogelijk worden vervoerd, worden door de zorg van de vereeniging „*het Nederlandsche Roode Kruis*” dadelijk bij het uitbreken van een oorlog tal van *ziekeninrichtingen* in bedrijf gebracht, welke voorzien moeten in de groote behoefte aan verplegingsruimte, waartoe de bestaande militaire en burgerziekeninrichtingen niet groot genoeg zijn.

Het Nederlandsche Roode Kruis brengt tevens een *informatiebureau* in werking, o.a. ten doel hebbend het aan nabestaanden verstrekken van inlichtingen omtrent verwonding, ziekte, vermissing of overlijden van militairen. Deze gegevens worden verkregen op de volgende wijze:

Te velde behoort elk militair een zoogenaamd *oorlogszakboekje* bij zich te dragen. In dat boekje zijn allerlei aantekeningen gesteld omtrent zijn persoon, terwijl zich bovendien achter in dat boekje 4 blanco *berichtkaarten* voor het informatiebureau bevinden, welke met een geperforeerden rand bevestigd zijn en dus gemakkelijk uitgescheurd kunnen worden.

Zoodra nu een *ziek* of *gewond* militair in de een of andere ziekeninrichting wordt opgenomen, of, wat ook kan voorkomen, bij burgers in verpleging komt, of een *overleden* militair zal worden ter aarde besteld, wordt zijn oorlogszakboekje te voorschijn gehaald, één van de 4 berichtkaarten er uit gescheurd en deze, nadat de verschillende daarop gedrukte vragen beantwoord zijn, aan de post toevertrouwd. Enkele uren daarna weet het informatiebureau, dat de betrokkene ziek of gewond dan wel overleden is, en is het op de hoogte van alle bijzonderheden, hem betreffende; o.a. wordt op de kaart bericht omtrent den aard der ziekte of der verwonding (b.v. schotwond, steekwond, houwwond, verwonding door granaatscherven, enz.), omtrent den meerderen of minderen ernst van 's mans toestand, het verwonde lichaamsdeel, het oord waar hij gewond werd, alsmede waar hij in verpleging is opgenomen. In geval van overlijden, hetzij op het slagveld, hetzij in eenig ziekenhuis wordt het bureau in kennis gesteld met den datum van overlijden, de oorzaak van den dood en de plaats van begraven.

Behalve het oorlogszakboekje draagt ieder militair in oorlogstijd een zinken plaatje bij zich en wel aan een koord op de bloote borst. Op elk der beide — zoo noodig gemakkelijk van elkander te scheiden — helften van dit z.g. *herkenningsplaatje* zijn door middel van slagletters en slagcijfers bepaalde gegevens van den betrokken militair gegrift.

Het is ten strengste verboden dit plaatje van den man te scheiden! Bij zijn *overlijden* wordt alleen vóór het begraven de onderste helft van het plaatje afgenomen. Dit *halve plaatje* wordt aan het informatiebureau toegezonden, zoodat daaruit voor de familiebetrekkingen het overlijden van den militair tot zekerheid wordt; tegelijkertijd worden aan het bureau toegezonden alle *voorwerpen van waarde, geldswaarden* en *brieven* enz., welke op den overledene gevonden zijn, met de bedoeling, dat deze aan de daarop rechthebbenden worden afgegeven.

Al de op bovengenoemde wijze verkregen berichten worden na ontvangst dadelijk op het informatiebureau ingeschreven op z.g. *hoofdkaarten*. Voor elk militair, omtrent wien iets wordt medegedeeld, wordt een afzonderlijke hoofdkaart aangelegd.

Latere mededeelingen, b.v. omtrent verbetering of verergering van den toestand, den afloop van ziekte of verwonding, een belangrijke operatie, verplaatsing naar een andere ziekeninrichting, enz. worden op dezelfde kaart gesteld. De toezending van deze latere mededeelingen geschiedt op z.g. *vervolgberichtkaarten*, welke door het bureau ter invulling worden verzonden onmiddellijk na de ontvangst van het eerste bericht.

Naschrift van de Redactie.

Helaas is in de afgelopen oorlogsdagen gebleken, dat vele militairen hebben verzuimd het oorlogszakboekje en het herkenningsplaatje steeds bij zich te dragen. Verscheidene gevallen zijn voorgekomen dat op een gesneuvelden militair noch het een, noch het ander werd aangetroffen, waardoor identificatie uiterst moeilijk wordt. In andere gevallen werd het geheele herkenningsplaatje naar het Informatiebureau gezonden, zoodat het terugvinden van den gesneuvelde zeer werd bemoeilijkt.

Aan deze en andere soortgelijke oorzaken is het te wijten, dat de nagelaten betrekkingen niet steeds zoo snel konden worden ingelicht als theoretisch mocht worden verwacht.

MEENINGEN VAN ANDEREN

CRITIEK OP VLIEGTUIGTYPEN VAN DE NEDERLANDSCHE LUCHTMACHT.

Geachte Redactie,

Het is te betreuren, dat Uw maandblad plaatsing verleende aan de artikelen van de Heeren ZODIJ en VAN GIESSEN, waarin vliegtuigtypen, die destijds door de Nederlandsche Luchtmacht werden aangeschaft, worden becritiseerd. De schrijvers *kunnen* niet beschikken over eenigerlei voldoende kennis van alle omstandigheden, die bij *aanschaffing* en *levering* een rol speelden. Hun artikelen zijn daardoor oppervlakkig en hebben alleen een negatieve waarde. Bovendien zijn zij kwetsend voor velen, die naar beste weten tegen den stroom trachtten op te roeien.

Ook al is begrijpelijk, dat bij vele Nederlanders — militairen en burgers — de wensch leeft na te gaan waaraan het verloop van de oorlogshandelingen van 10—14 Mei j.l. te wijten is, zoo moet het toch voor alle weldenkenden duidelijk zijn, dat zulks alleen mogelijk zal zijn door het instellen van een diepgaand onderzoek, waarbij over volledige gegevens kan worden beschikt en gedurende hetwelk alle betrokkenen gelegenheid krijgen hun stem te laten hooren. Zulk een onderzoek is op het oogenblik onmogelijk, niet alleen

omdat vele betrokkenen zich buitenslands bevinden, maar meer nog omdat het onder de huidige omstandigheden niet zou kunnen worden omringd met de waarborgen, die het, wil het waarde hebben, behoeft. Daarom en omdat een dergelijk onderzoek thans niet in het landsbelang zou zijn, zullen o.i. velen, die over een gefundeerd oordeel beschikken, zich ook van openlijke critiek en polemieken over de oorzaken van het krijgsverloop onthouden.

Om deze reden zullen wij thans niet overgaan tot weerlegging van de in de gewraakte artikelen voorkomende talrijke onjuistheden en oppervlakkige conclusies.

Wel hopen wij evenwel, dat U dezen brief zult willen publiceren en dat hij U aanleiding zal geven aan artikelen van dergelijke strekking geen plaatsruimte te verlenen vóór het tijdstip daartoe zal zijn aangebroken.

Met de meeste hoogachting,

N.V. NEDERLANDSCHE
VLIEGTUIGENFABRIEK FOKKER

J. F. VAN TIJEN,
Adj. Directeur

Naschrift.

Gaarne verleen en wij plaatsing aan bovenstaand ingezonden stuk. Met de directie van de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker zijn wij van oordeel, dat onder de huidige omstandigheden bij het oefenen van critiek groote terug-

houdendheid moet worden betracht. Aan bijdragen waarin zulks uit het oog werd verloren hebben wij dan ook steeds plaatsing geweigerd. Wij meenen echter niet zoo ver te moeten gaan, dat wij elk zakelijk meningsverschil uit onze kolommen weren.

Redactie.

HET DOUGLAS 8A-3N. (Northrop) Vliegtuig

Ik kreeg te laat kennis van het artikel van den Heer ZODIJ in het Juli-nummer om mijn verweer nog in het Augustus-nummer geplaatst te zien. Dit is thans opgenomen in het Septembernummer en intusschen heeft de kapitein BACH gemeend hierover ook een en ander te moeten schrijven. Ik ben hem zeer dankbaar voor zijn steun, temeer daar hij als commandant beter over de geleverde prestaties kan oordeelen. Blijkbaar hebben de Douglassers toch nog nuttiger werk gedaan dan redelijkerwijs verwacht mocht worden.

Niettemin moet ik den kapitein BACH onder het oog brengen, dat van een „ver-gissing” van den I.M.L. geen sprake is. Het indeelen van deze attack-bunkers als jachtvliegtuig is een tactische aangelegenheid, waarmee deze Autoriteit geen bemoeienis had.

Voor het overige kan ik zijn betoog volkomen onderschrijven.

J. H. VAN GIESSEN,
kapitein-vlieger.

Stafie voor wapens, optische toestellen en andere in-richtingen, met scharnierend gemonteerde, door middel van een vertanding afzonderlijk vastzetbare pooten,

Nederlandsch Octrooi No. 37 192.

Ing. Gustav Appel, te Berlijn is bereid om tegen nader overeen te komen voorwaarden bovengenoemd octrooi te verkoopen of daarop licentie te verleen, ten dienste van de toepassing in Nederland en Koloniën.

Brieven kunnen gericht worden tot: Haagsch Octrooibureau Dr. Ir. M. L. van der Schaaff, Breiterlaan no. 146, Den Haag.

SCHOENMAKERIJ W. J. HAZELAAR

Spec. adres voor maatwerk.

1e klas reparatie-inrichting. Billijke prijzen.

Oudste fa. ter plaatse, bestaat reeds 50 jaar.

Leenaert Nicasiusstraat No. 6, Amersfoort. Tel. 1986

BRUSSEE'S

AARDAPPELHANDEL

Zuidwal 92 - Tel. 117168 - Den Haag

*Het aangewezen adres voor
de beste kwaliteiten*

Coöp. Melkinrichting

ST. PETRUS

Willemstr. 79-81 EINDHOVEN tel. 3887

*Van de grootste tot de kleinste
vindt St. PETRUS KAAS het FIJNSTE*

Schokbuis met centrifugaalgrendelinrichting.

NEDERLANDSCH OCTROOI No. 42 013.

Helmut Junghans, te Schramberg-Sulgen, Duitschland is bereid om tegen nader overeen te komen voorwaarden bovengenoemd octrooi te verkoopen of daarop licentie te verleen, ten dienste van de toepassing in Nederland en Koloniën. Brieven: Haagsch Octrooibureau Dr. Ir. M. L. v. d. Schaaff, Breiterlaan No. 146, 's-Gravenhage.

CENTRAAL WERKPLAATSEN

VOOR AUTOMOBIELEN,

het eenige gespecialiseerde bedrijf voor gegarandeerd onzichtbaar herstellen van ook de grootste aanrijdingsschade

Richten van Chassis - Voor alle reparaties maar één adres
THANS: 2e WALDORPDWARSTR. 8-12
DEN HAAG — TELEFOON 114990

LAMBRIEX

MAASTRICHT

Telefoon 3441

RONDHOUT BOUWHOUT

Fa. BRUINSMA en Gebr. DE BOER

ENKHUIZEN TEL. 244

**Aannemersbedrijf
en machinale houtbewerking**