

DE ² MILITAIRE SPECTATOR

OFFICIEEL ORGAAN VAN HET

MAANDBLAD



MINISTERIE VAN OORLOG

EN VAN HET

KONINKLIJK NED. INDONESISCHE LEGER

Directeur: J. MOORMAN, Res. Luitenant-Kolonel der Infanterie b.d.
Hoofdred.: M. R. H. CALMEYER, Generaal-Majoor v. d. Generale Staf
Red.: D. A. VAN HILTEN, Generaal-Majoor tit. b.d.
G. J. LE FEVRE DE MONTIGNY, Luit.Kol. v. d. Gen. Staf
A. L. VAN DEN BERGE, Majoor v. d. Gen. Staf, Secretaris
R. C. SOETBROOD PICCARDT, Maj. v. d. Gen. Staf K.N.I.L.
C. J. M. NASS, Majoor-vlieger
A. T. J. BOESTER, Hoofd Krijgsgeschiedkundige Sectie van
de Gen. Staf van het K.N.I.L.

118de JAAR

Nr. 1

Jan. 1949

Nadruk
verboden

Abonnement f 3.- per kwartaal, Overzeese Gewesten en Buitenland † 15.- p. jaar. Losse ex. 11.25

MOORMAN's PERIODIEKE PERS, Zwarteweg 1, Den Haag, Tel. 18.23.55, Postrek. 44.715

Inhoud

Officiële Mededelingen van het Ministerie van Oorlog.

Uit de Legerorders	2
Mededelingen van de K.M.G.	2
Nederland's Verdediging tegen de Duitse aanval (XXIV)	3

Officiële Mededelingen van het K.N.I.L.

Korpsgeschiedenis van het IVe Bataljon Infanterie K.N.I.L. . . .	9
--	---

Redactioneel Gedeelte.

Boekbespreking	13
Het Bataljon Infanterie in het Gevecht (II) door J. H. Couzy, Luitenant-Kolonel van de Generale Staf	14
De Wapendirecteuren delen U mede	23
De Opleiding van het Luchtvaard- en Grondpersoneel der Luchtsrijdkrachten, door E. Visch, Luitenant-Kolonel vlieger	26
Verslag van het Transport van het Korps A.A.T. 1e Divisie „7 December” over de Periode 1 Dec. 1946—1 Dec. 1947, door Majoor G. F. I. Roetering, Divisie-hoofd-transportofficier	42
Moeilijkheden bij nachtelijke Patrouilletechten in het Indische terrein, door A. G. W. Kleimeer, 1e Luitenant der Infanterie K.N.I.L.	45
Het gebruik van Luchtlandingstroepen, door Th. de Winter, Kapitein der Artillerie K.N.I.L.	49

DE ² MILITAIRE SPECTATOR

OFFICIEEL ORGAAN VAN HET

MAANDBLAD



MINISTERIE VAN OORLOG

EN VAN HET

KONINKLIJK NED. INDONESISCHE LEGER

Directeur: J. MOORMAN, Res. Luitenant-Kolonel der Infanterie b.d.
Hoofdred.: M. R. H. CALMEYER, Generaal-Majoor v. d. Generale Staf
Red.: D. A. VAN HILTEN, Generaal-Majoor tit. b.d.
G. J. LE FEVRE DE MONTIGNY, Luit.Kol. v. d. Gen. Staf
A. L. VAN DEN BERGE, Majoor v. d. Gen. Staf, Secretaris
R. C. SOETBROOD PICCARDT, Maj. v. d. Gen. Staf K.N.I.L.
C. J. M. NASS, Majoor-vlieger
A. T. J. BOESTER, Hoofd Krijgsgeschiedkundige Sectie van
de Gen. Staf van het K.N.I.L.

118de JAAR

Nr. 1

Jan. 1949

Nadruk
verboden

Abonnement f 3.- per kwartaal, Overzeese Gewesten en Buitenland † 15.- p. jaar. Losse ex. 11.25

MOORMAN's PERIODIEKE PERS, Zwarteweg 1, Den Haag, Tel. 18.23.55, Postrek. 44.715

Inhoud

Officiële Mededelingen van het Ministerie van Oorlog.

Uit de Legerorders	2
Mededelingen van de K.M.G.	2
Nederland's Verdediging tegen de Duitse aanval (XXIV)	3

Officiële Mededelingen van het K.N.I.L.

Korpsgeschiedenis van het IVe Bataljon Infanterie K.N.I.L.	9
--	---

Redactioneel Gedeelte.

Boekbespreking	13
Het Bataljon Infanterie in het Gevecht (II) door J. H. Couzy, Luitenant-Kolonel van de Generale Staf	14
De Wapendirecteuren delen U mede	23
De Opleiding van het Luchtvaard- en Grondpersoneel der Luchtsrijdkrachten, door E. Visch, Luitenant-Kolonel vlieger	26
Verslag van het Transport van het Korps A.A.T. 1e Divisie „7 December” over de Periode 1 Dec. 1946—1 Dec. 1947, door Majoor G. F. I. Roetering, Divisie-hoofd-transportofficier	42
Moeilijkheden bij nachtelijke Patrouilletechten in het Indische terrein, door A. G. W. Kleimeer, 1e Luitenant der Infanterie K.N.I.L.	45
Het gebruik van Luchtlandingstroepen, door Th. de Winter, Kapitein der Artillerie K.N.I.L.	49

OFFICIËLE MEDEDELINGEN



van het

Ministerie van Oorlog

UIT DE LEGERORDERS

Nr. 361 L. — Oprichting van onderdelen bestemd voor dienst in Indonesië.

Bij Ministeriële Beschikking van 3 November 1948, Sectie G 2, Nr. 1004 worden op 15 Januari 1949 opgericht de 42e Zelfstandige infanteriebrigade, zomede het 424e, 425e en 426e Bataljon infanterie.

Nr. 368 L. — Indeling Sectie Verbindingsdienst, Depôt Pontonniers en Regiment Pontonniers.

1. Met ingang van 15 November 1948 werd de Sectie Verbindingsdienst, tot die datum deel uitmakende van het Hoofdkwartier van de Kwartiermees-

ter-Generaal en als zodanig ingedeeld bij het Directoraat Verkeerswezen, opgenomen in het Directoraat Verbindingsdienst van het Hoofdkwartier van de Generale Staf.

2. Met ingang van 15 November 1948 werden het Depôt Pontonniers en het Regiment Pontonniers, tot die datum deel uitmakende van de Verkeersstroepen, onttrokken aan de bevelvoering van Commandant Verkeersstroepen en gesteld onder de bevelen van de Bevelhebber in het 1e Militaire Gewest.

Van 15 November 1948 af treedt Directeur Pioniers op als wapendirecteur van de onderdelen der pontonniers.

Mededelingen van de Dienst van de K.M.G.

Technische Goederen

Zaklantaarnbatterijen kunnen in verband met de geringe voorraad en de daaraan bestaande grote behoefte slechts in beperkte mate worden geleverd.

Door inschakeling voor revisie van de N.V. Siemens Maatschappij komen thans meer radiotoestellen en onderdelen beschikbaar.

Een flinke partij rijwielonderdelen wordt zeer binnenkort verwacht, zodat spoedig aan de aanvragen voor o.a. lampen en dynamo's zal kunnen worden voldaan.

Banden 1947 en 1948

In Januari 1949 worden geheel linnen banden beschikbaar gesteld voor de jaargangen 1947 en 1948 à f2.75 per stuk. Levering **uitsluitend na vooruitbetaling** per giro (nr. 44715) of per postwissel

Bestellingen kunnen reeds thans worden opgegeven aan

MOORMAN'S PERIODIEKE PERS
Zwarteweg 1 - Den Haag

Publicaties van Sectie G 8 van het Hoofdkwartier van de Generale Staf uit het in bewerking zijnde stafwerk

NEDERLAND'S VERDEDIGING TEGEN DE DUITSE AANVAL

De Krijgsverrichtingen op het Zuidfront van de Vesting Holland (XXIV)

De krijgsverrichtingen in de Alblasserwaard op 12 t.m. 14 Mei.

(Schetsen 8, 12, 13, 14, 15, 16 en 17.)

Zoals werd vermeld, liet C. Lt. Div., toen hij, op grond van de hem 11 Mei omstreeks 10.15 door C.Vg.H. verstrekte nieuwe opdracht, de hoofdkracht der Lt.Div. op het Eiland van Dordrecht inzette, aan de Noord een *vasthoudende groep* achter, bestaande uit 1 R.W. (min II) en I-K.R.A.

11 Mei 13.55, werd C.-1 R.W., telefonisch met zijn nieuwe taak in kennis gesteld, terwijl op hetzelfde uur het schriftelijk *bevel* werd uitgegeven, opgenomen bij Deel XI.

Ingevolge dit bevel moest de vasthoudende groep het doordringen van de vijand over de Noord beletten en de daartoe nodige verdedigingsvoorbereidingen bij het invallen van de duisternis hebben voltooid.

De toestand aan de Noord was in de namiddag van 11 Mei niet rooskleurig ¹⁾. Zuid van de Alblas, dus in het vak, waar de hefbrug ligt, was de Oostoever vrijwel ontruimd. I-2 R.W. marcheerde af naar Dordrecht, II-2 R.W., uiteen geslagen door de zware luchtbombardementen van 14.00 en 14.15, werd in de boomgaarden W. van de kunstweg Oud Alblas-Papendrecht verzameld en stak eerst in de morgen van 12 Mei, na II-K.R.A. en de korpstrein van 2 R.W., met het Papendrechtse veer de Merwede over.

Noord van de Alblas was de commandopost van C.-1 R.W. door het brandende centrum van Alblasserdam gescheiden van de bataljons. Onder de indruk hiervan, de daadwerkelijke uitwerking van de luchtbombardementen overschattende, en doordat hij nog steeds geen verbinding met I-K.R.A. had, zag de Overste de toestand somber, naar achteraf is gebleken, te somber, in en meldde hij te 14.00 aan C.Lt.Div. dat hij bij gemis aan artilleriesteun, aan luchtdoelartillerie en vliegtuigen, aan de hem opgedragen taak zeer onvoldoende kon voldoen. C.Lt.Div. antwoordde: „Onder alle omstandigheden standhouden”, zegde toe, al het mogelijke te zullen doen om steun van eigen luchtstrijdkrachten te verkrijgen en droeg de D.A.C. op, de verbinding tussen 1 R.W. en I-

¹⁾ Zie schets 8.

K.R.A. tot stand te brengen. Bij III-1 R.W. mankeerden na de bombardementen van 12.40 en 12.50 en het in brand geraken van de opslagplaats met teer, benzine en olie een vrij groot aantal manschappen, die eerst geleidelijk weder werden verzameld; 2 officieren en 16 onderofficieren en manschappen waren gedood of gewond, vrij veel materiaal beschadigd. Met de treinen, die zich O. van Alblaserdam bevonden, bestond door de brand geen verband meer. Bij dit bataljon, dat in personeel en materieel opzicht veel leemten vertoonde ¹⁾, deden deze verliezen zich dubbel gevoelen. Vooral gold zulks voor die aan officieren, daar het bataljon hieraan reeds een incompleet had, bovendien 2 officieren vóór 10 Mei ziek waren en 2 officieren op de mars waren uitgevallen, zodat nog slechts 9 officieren bij het bataljon over waren.

Bij I-1 R.W., dat zich op de rechtervleugel, buiten het gebombardeerde centrum, bevond, was de toestand niet ongunstig.

De 1 Comp was echter nog niet in het bataljonsverband teruggekeerd.

Eerst in de loop van de middag kwam, dank zij ingrijpen van de D.A.C., tevens C.-K.R.A., de verbinding tot stand tussen C.-1 R.W. en C.-I-K.R.A., welke afdeling ongeveer 400 m Oost van de P.K. van Oud Alblas op de zuidelijke kunstweg langs de Alblas gedekt was opgesteld.

De Afd. C. deelde aan C.-1 R.W. mede, dat zich in de Alblaserwaard zeer weinig geschikte artilleriestellingen bevonden. In verband met 's vijands luchtactie en met het feit, dat de inmiddels ontvangen nieuwe opdracht een onmiddellijk ingrijpen van de artillerie minder nodig deed achten, werd besloten het in stelling komen van I-K.R.A. tot nacht 11/12 Mei uit te stellen.

Onder de geschetste omstandigheden kon een hergroepering van de beide aan de Noord blijvende bataljons eerst in de nacht van 11/12 Mei plaats vinden.

C.-1 R.W. besloot, III-1 R.W. ten N. van de zuidelijke P.K. van Alblaserdam te laten, waarbij de rechtervleugel naar het N. moest worden uitgebreid, tot tegenover het Nieuwe Veer (pontveer) bij Kinderdijk, terwijl I-1 R.W., achter dit bataljon om, naar het N. daarvan gelegen riviergedeelte zou worden verplaatst, met één compagnie (2-I) ter weerszijden van de Alblas en — in verband met het nog ontbreken van I-I — voorshands slechts één comp. (3-I) Z. van de Alblas. Het zwaartepunt werd zodoende gelegd in het gedeelte van Alblaserdam N. van de Alblas, zulks omdat de vijand hier een levendige vuurwerkzaamheid bleef ontwikkelen, die eerst tegen het vallen van de avond verflauwde.

III-1 R.W. hergroepeerde zich omstreeks 18.00 in het aangewezen vak ²⁾, met van Noord naar Zuid:

1-III, versterkt met een sectie zw.mitr. en een sectie pag. (deze laat-

¹⁾ De IIIe Bataljons der beide regimenten wielrijders waren eerst tijdens de mobilisatie opgericht. De mitrailleurcompagniën waren, in stede van met 12 mitrs. M'08/15 (stelsel Schwarzlose), uitgerust met 12 mitrs. M'18 (stelsel Vickers), die, wat betreft de richtmiddelen en de kwaliteit der munitie, achterstond bij de mitrs. M'08/15. Bij de compagniën waren geen verbindingsmiddelen, geen springmiddelen en geen drijfzakken. Bij de bataljonsstaf was slechts een onvolledige verbindingsafdeling. Van de ingedeelde officieren waren verscheidene zeer onvoldoende als officier der wielrijders geoefend; het organiek benodigde aantal onderofficieren en het geneeskundige personeel waren incompleet.

²⁾ Zie schets 12.

ste kon echter in het vak van de 1 Comp. niet in stelling komen en bleef in dat van de 2 Comp.);

2-III, versterkt met de sectie nr. van 8;

3-III, versterkt met M.C. (min een S) en een sectie pag. Grenzen van 2-III: rechts (Noord) de noordelijkste P.K. (bij Pl. 124), links (Zuid) het Postkantoor.

Aangezien herhaalde — later vals gebleken — berichten binnenkwamen omtrent landingen in het achterterrein van valschermjagers werden enkele groepen voor rugbeveiliging aangewezen. De munitie werd aangevuld uit de gevechtstrein. Daar de keukenauto's nog achter waren en de levensmiddelenrein nog in Giessen Nieuwkerk was, kon geen warme maaltijd worden verstrekt en werd de troep verpleegd uit hetgeen in de verlaten huizen werd gevonden. 's Nachts werden piketten bij de automatische wapenen gelaten en werd patrouille gelopen langs de Noord, terwijl de troep overigens na omstreeks 40 uren marcheren en strijden, een welverdiende rust kon genieten.

Bij I werd de 2 Comp. (versterkt met een sectie zw. mitrs. en een stuk pag.) uit Kinderdijk teruggeroepen. Zij bereikte omstreeks 19.15 Alblasserdam en kreeg opdracht, stelling te nemen à cheval van de Alblas, tussen de zuidelijkste P.K. (linker grens III-1 R.W.) en de haven bij scheepswerf Z. van Alblas. Hier werd een gunstige stelling gevonden en bezet door piketten met automatische wapenen. Eén sectie werd aangewezen als dekking van de regimentscommandopost in het westelijke deel van Oud Alblas.

De 3e Comp., versterkt met een sectie zw. mitrs. kreeg opdracht, het frontgedeelte tegenover de hefbrug over de Noord, tussen vorenbedoelde haven en de Watertoren, te bezetten, doch kon het steeds feller brandende dorpsgedeelte niet passeren.

Noodgedwongen moest worden gewacht tot de brand iets afnam en de door bommen geslagen gaten in de kunstweg provisorisch waren gedicht. Zodoende was dit stellinggedeelte eerst in de vroege morgen van 12 Mei bezet. De Comp. pag. (min een Stuk) sloot de hefbrug over de Noord af.

De beide overblijvende sectiën van de M.C. werden in de vroege morgen van 12 Mei in Alblasserdam opgesteld tegen luchtdoelen.

Ook bij het I Bat. waren de keukenauto's nog niet beschikbaar, zodat ook hier de troep werd verpleegd met etenswaren uit de huizen.

Bij I-K.R.A. werden tegen het invallen van de schemering de nodige voorbereidingen getroffen voor het in stelling komen, waarop de beide batterijen nacht 11/12 Mei in stelling kwamen in vt. 109—430, N. van de Alblas en W. van de Zijdekade. Vooraf waren de keukenauto's aange trokken en was een warme maaltijd verstrekt. De Afd. C. bevond zich in een boerderij ongeveer 350 m achter de afdeling, een Art. off. inlichter bij C.-1 R.W. Een artillerie-waarnemer werd geplaatst op de zuidelijke P.K. van Alblasserdam. Vuren werden voorbereid op de Westoever van de Noord en wel op de griendranden ter weerszijden van het Nieuwe Veer (Pontveer), op de W. oprit van de hefbrug, op de Scheepswerf bij Oostendam en op de zuidelijke uitgang van Oostendam. De lichte munitiecolonne werd in de omgeving der batterijen aangetrokken.

Aldus was op Pinkstermorgen, 12 Mei, een verdedigend front gevormd

op de oostelijke oever van de Noord van Kinderdijk tot de Watertoren Z. van Alblasserdam.

's Middags om 17.00 kwam 1-I-1 R.W. te Alblasserdam aan. Eén sectie hiervan werd, ter versterking van 2-I, een stelling ter weerszijden van de Alblas, toegewezen.

Een andere sectie werd ingedeeld bij 3-I en gebruikt om de linker-vleugel dezer Comp., bij de Watertoren, te verlengen. Het overblijvende deel van de 1e Comp. werd bataljonsreserve in Alblasserdam en benut voor patrouillediensten en contrôle in het dorp.

Bij het aanbreken van de dag had een luchtbombardement van omstreeks 3/4 uur plaats op Bleskensgraaf, waar zich de commandopost van C. Lt. Div. bevond. Het dorp leed aanmerkelijke schade, o.a. werden het gemeentehuis, de kerk, en het huis, waar de telefooncentrale was gevestigd, vernield. Het gelukte echter om de kamer, de centrale was gevestigd, te behouden zodat de telefoonverbindingen, behoudens een korte onderbreking tijdens het bombardement, in stand bleven. De toegangswegen waren onbegaanbaar geworden. De Comp. pioniers der Lt. Div. begon onmiddellijk de noordelijke weg langs de Graafstroom voor het verkeer te herstellen, terwijl de bij het St. K. ingedeelde politietroepen medehielpen, de branden te blussen. De schade aan het automaterieel, o.m. dat van de trein van 2 R.H.M., in nacht 11/12 Mei te Bleskensgraaf aangekomen, was aanmerkelijk. De verliezen aan personeel echter gering.

C.Lt.Div. verplaatste daarop zijn commandopost naar enkele directieketen langs de kunstweg van Bleskensgraaf naar Wijngaarden omstreeks 1200 m Z. van eerstgenoemd dorp.

De gehele dag van 12 Mei zwermden vijandelijke vliegtuigen boven de stelling, die mitr.vuur afgaven op zich vertonende doelen. Om 10.00 werden 9 bommen op Alblasserdam geworpen.

Op verzoek van de R.C. gaf I-K.R.A., beginnende om 4.15, bij herhaling vuurstoten af tegen vijandelijke troepenbewegingen in de grienden tegenover Alblasserdam.

In de loop van 12 Mei verschoot de 1 Bt. 116 bg. No. 1 en 48 bg. No. 2 de 2 Bt. 115 bg. No. 1. Op initiatief van de Afd. C. werden, ter aanvulling van munitie, 2 auto's aangetrokken uit de A.M.T. te Goudriaan. Met het oog op het luchtgevaar werd deze munitie-aanvulling bij daglicht echter door de D.A.C. verder verboden.

Om 10.30 opende ook de vijand het vuur met artillerie.

In de middag ontving de vasthoudende groep bovendien vuursteun van I-11 R.A.

C.Lt.Div. had bevel gegeven dat deze afdeling met de meeste spoed ter plaatse in stelling moest komen en vuur moest afgeven op de West oever van de Noord tussen Kinderdijk en Hendrik-Ido-Ambacht. Dit bevel is, terwijl de D.A.C. persoonlijk niet aanwezig was, zonder verdere aanwijzingen door een officier van de Staf van de D.A.C. aan C-I-11 R.A. doorgegeven met het gevolg, dat daaraan een te letterlijke uitvoering is gegeven, mede door de omstandigheid, dat voor deze Afdeling in het open en doorsneden terrein vrijwel geen goede en tegen luchtwaarneming gedekte stellingen aanwezig waren.

De Afdeling kwam in stelling op de Damse weg, Zuid van Laag Blokland, welke stelling ongeveer 15 km verwijderd was van de eigen voorste

lijn aan de Noord. De D.A.C. kwam tijdens de vuurvoorbereidingen bij de Afd. aan en vernam aldaar de ontvangen opdracht en de daaraan gegeven uitvoering. Hoewel hij met de stellingkeuze niet accoord ging, liet hij deze ongewijzigd, doch zich niet kunnende verenigen met de wijze, waarop de vuurvoorbereiding was geregeld, nam hij in verband met de grote gevaren, die het vuur op deze afstand voor de eigen troepen in de voorste lijn met zich bracht, persoonlijk de leiding in handen.

Hij bepaalde, ter besparing van munitie en ter bemoeilijking van het waarnemen der Art. door de vijand, dat slechts vuurstoten van 1 minuut mochten worden afgegeven.

De Afdeling verschoot 60 bg's op de omgeving van Oostendam, waarbij waarneming door de voorste troepen plaats had.

In verband met de grote afstand werden nog voor het invallen van de duisternis door de D.A.C. tezamen met C.-I-11 R.A. stellingen voor twee batterijen verkend ten W. van Sliedrecht waarbij zij uit huizen werden beschoten. In de nacht van 12/13 Mei kwamen daarop de 1e en 3e Batterij in stelling resp. ten N. van Sliedrecht, Zuid van de Spoorweg en ten W. van het viaduct bij kp. 86 in de spoorweg W. van Sliedrecht. Beide Bt.Cn. vestigden hun cp. tevens wnp. bij het genoemde viaduct, waar zij een goed uitzicht hadden op de brug van Alblasserdam.

De Afd. C. vestigde zijn cp. 250 m W. van de P.K. te Sliedrecht, waar het gedrag van de bewoners zijn verdenkingen opwekte, hetgeen hem tot bijzondere maatregelen tegen hen aanleiding gaf.

De 2e Bt. bleef in afwachtingsopstelling te Molenaarsgraaf.

De D.A.C. verplaatste zijn commandopost in de avond van 12 Mei naar het Gemeentehuis van Oud Alblas, waar zich ook C.-1 R.W. bevond en beperkte zijn bemoeienis tot de vasthoudende groep.

Nu en dan laaide ook het infanterievuur aan beide zijden van de Noord op. De wielrijders versterkten intussen hun stellingen. De manschappen groeven zich zoveel mogelijk in, de zandzakken werden gevuld. Voorts werd een dankbaar gebruik gemaakt van op de scheepswerven gevonden staalplaten en betonblokken om daarmede mitrailleur-nesten te bouwen.

De *verpleging* bleef zorg baren. Door middel van de verplegingsofficieren en de levensmiddelentrein werd geen aanvoer van levensmiddelen ontvangen. Bij III-1 R.W. waren op 12 Mei ook de keukenauto's nog niet aangekomen, zodat compagniesgewijze levensmiddelen werden verzameld in de huizen van Alblasserdam. Tevens werd hier op petroleumstellen warme soep bereid. Bij I-1 R.W. konden in de loop van de middag van 12 Mei de keukenauto's worden aangetrokken en werden deze van levensmiddelen voorzien onder leiding van de daartoe door de B.C. aangewezen sergeant-fourier.

De nacht van 12/13 Mei verliep zonder bijzondere voorvallen, behoudens op de uiterste linkervleugel, waar een der sectiecommandanten van 3-I, een Vaandrig, in de nabijheid van de Watertoren door een drietal op korte afstand uit het struikgewas afgegeven schoten dodelijk werd verwond. Het onopgehelderde van dit incident verwekte bij de betrokken sectie enige onrust. In het zuiden gaf het schijnsel van te Dordrecht woedende branden een indruk van de strijd aldaar. Ook in Alblasserdam zelf laaiden de vlammen telkens weer op en hing een doordringende brandlucht. De morgen van 13 Mei begon om 4.15 met een luchtgevecht, waarbij een Nederlands G 1 in een strijd met verscheide-

ne tegenstanders onderging en bij Nieuwlekkerland te pletter viel. Kort daarop werd wederzijds het vuur weer levendig. I-K.R.A. was gedurende de nacht in de ingenomen goed gemaskeerde stelling gebleven. De op 12 Mei verschoten munitie was verder aangevuld uit de lichte munitie-colonne, die in de loop van de nacht weder bijvulde uit 1/2 A.M.T., door de D.A.C. ter beschikking gesteld van C.-I-K.R.A. Om 4.35 begon de Afd. zich, met behulp van een waarnemer op de toren van de zuidelijke P.K. te Alblasserdam, in te schieten op de griendrand Z. van het Nieuwe Veer (Pontveer) bij Kinderdijk.

Tijdens dit inschieten volgde tussen 4.40 en 4.45 een aanval door duikbommenwerpers, die 10-20 bommen afwierpen. Al deze bommen groepeerden zich om een boerderij ongeveer 100 m achter de batterijen en ongeveer 150 m van de commandopost van de Afd. C. Sommige veroorzaakten grote trechters; andere kwamen door de drasse bodem niet tot ontploffing. Behoudens enkele scherftreffers in een tweetal auto's was de uitwerking nihil.

Na afloop van het bombardement werd het inschieten voortgezet. Het inschietvuur van 2-I-K.R.A. werd door de vijand beantwoord met artillerievuur tegen de toren van de zuidelijke P.K. te Alblasserdam, waar zich ook inderdaad de waarnemingspost bevond onder een 1e luitenant. Een granaat ging door de klok, een ander door de galmgaten. De waarneming bleef echter in stand. 2-I-K.R.A. gaf in de loop van de dag drie vuurstoten van 1 minuut op doelen in de griendranden tegenover Kinderdijk en Alblasserdam. In totaal verschoot de batterij op 13 Mei 98 bg. Ook I-11 R.A. nam, met de beide in stelling staande batterijen, deel aan het vuur, thans met behulp van een waarnemer in de voorste lijn. In de vroege morgen werd ingeschoten op de Watertoren te Oostendam en daarna werden in de omgeving uitwerkingsvuren afgegeven in vuurstoten van 1 minuut, tempo 3. Deze vuren werden waargenomen uit de Kabelfabriek, gelegen op de Oostoever van de Noord ten Z. van de Hefbrug en door de zorg van de D.A.C. gecorrigeerd en verlegd op de plaatsen, waar zulks verlangd werd. In totaal werden 180 bg. verschoten. Verdienstelijk heeft zich hierbij gemaakt de telefoniste-kantoorhoudster P.T.T. te Oud-Alblas, die voortdurend de verbinding tussen de D.A.C. en de cp. van C.-I-II R.A. moest bewerkstelligen.

De wederzijdse infanterie wisselde bij tussenpozen mitrailleur-, pag- en mortiervuur.

De verpleging begon iets beter te lopen, daar alle keukenauto's thans beschikbaar waren, uit de streek werden voorzien en na het invallen van de duisternis opreden voor het uitdelen van warm eten. De stemming werd echter gedrukt door ongunstige berichten omtrent het verloop van de gevechten op het Eiland van Dordrecht, gepaard met waarnemingen uit de Kabelfabriek betreffende een opmars van gemotoriseerde gepantserde Duitse eenheden over Zwijndrecht naar Rotterdam.

Deze toestand bleef vrijwel ongewijzigd bestaan gedurende de nacht van 13/14 Mei. In de morgen van 14 Mei werd vernomen, dat de overige troepen der Lt. Div. de afgelopen nacht het Eiland van Dordrecht hadden ontruimd en stelling hadden genomen bij Papendrecht op de Noordoever van de Merwede. C.-I-1 R.W. zond een sectie van de 2 Comp. naar het zuiden, die bij rivierpaal 120 verband kreeg met de rechtervleugel van II-2 R.W.

Einde van de Off. Mededelingen van het Ministerie van Oorlog.

OFFICIËLE MEDEDELINGEN



van het

Kon. Nederl. Indonesische Leger

KORPSGESCHIEDENIS

VAN HET IV^E Bataljon Infanterie van het K.N.I.L.

Bijlage: Een schetskaart van Medan en omgeving.

De vorming van dit geheel uit gewezen krijgsgevangenen bestaande bataljon vond gedurende de maand September 1945 in het Wilhelminakamp te *Singapore* plaats.

Wapens, kleding en uitrusting werden te *Singapore* uit de aldaar aanwezige voorraad ontvangen. Mitrailleurs konden slechts tot een klein aantal worden ingedeeld, zodat de bewapening in hoofdzaak bestond uit de karabijn M. 95, waarvan de Jappen een grote voorraad te *Singapore* hadden opgeslagen.

Bij het vormen van dit bataljon werd zeer veel hulp van de Britse autoriteiten ondervonden, tengevolge waarvan reeds op 28 September 1945 het bataljon bestaande uit een staf en 3 compagniën — Prins Bernhard Bataljon geheten — voor het vertrek naar Java gereed was.

Op die dag werd het bataljon door de Gen. Maj. der Inf. K.N.I.L. W. Schilling geïnspecteerd, na afloop waarvan door de Generaal een toespraak werd gehouden, waarin de moeilijkheden, waarvoor dit bataljon ongetwijfeld zou komen te staan, duidelijk werden geschetst. De verwachting welke door de Generaal werd uitgesproken, dat hij er niet aan twijfelde of ieder zou het zijne tot het welslagen van de aan het Prins Bernhard bataljon toe te kennen taak bijdragen, werd niet beschaamd, hetgeen uit het volgende korte overzicht van de door dit bataljon geleverde prestaties moge blijken.

Op 4 October 1945 werd onder commando van de kapitein der Inf. K.N.I.L. J. W. R. H. Doorman in 2 L.C.T.'s ingescheept en op 5 October 1945 vond de ontscheeping te *Tandjong Priok* plaats, waarna tot legering in een aantal militaire woningen gelegen aan de Roomse Kerkweg te Batavia werd overgegaan.

Op 9 October 1945 werden deze eerste op Java teruggekeerde gewezen krijgsgevangenen door Z. Ex. de Commandant van het Leger, de Luitenant Generaal L. H. van Oyen geïnspecteerd, bij welke inspectie deze troep een zeer goede indruk maakte.

De eerste maanden van het verblijf te *Batavia* van het Prins Bernhard bataljon — dat inmiddels als IV^e Bataljon zijn intrede in het K.N.I.L. had gedaan — kenmerkten zich door zuiveringsacties in de binnenstad

van *Weltevreden*. De omgeving van *Senen* en *Kramat* werd in die maanden meermalen door onderdelen van het IVe Bataljon met succes bezocht. Helaas waren bij deze acties slachtoffers te betreuren, een brigadier en twee fuseliers werden in het laatste kwartaal van 1945 ten grave gedragen.

In de eerste maanden van 1946 kwam weinig verandering in de aard der dienstverrichtingen van het bataljon, de zware wachtdiensten werden afgewisseld door een detachering bij het 1e Regiment Infanterie, waarvan de onderdelen in die periode bezig waren de omgeving Zuid van *Batavia* van onpure elementen te zuiveren. Vermelding verdient het feit, dat 2 pelotons van Inf. IV in de maand Januari 1946 met een speciale opdracht naar *Menado* vertrokken. Na aldaar door K.L.-troepen te zijn afgelost keerden deze pelotons in Februari weer naar hun korps te *Batavia* terug.

Op 18 Maart 1946 had in samenwerking met een afdeling Mariniers een actie in de benedenstad van *Batavia* plaats met resultaat, dat *Pasar Ikan* door de onzen werd bezet.

Mei 1946 gaf een belangrijke wijziging in de dislocatie te zien, op 31 Mei n.l. ving de verplaatsing van het bataljon per vliegtuig naar *Bandoeng* aan, alwaar in het gebouw van de voormalige Indische K.M.A., kwartier werd betrokken.

Na aankomst te *Bandoeng* werd het bataljon bij de V.-Brigade ingedeeld.

Naast de bewaking van belangrijke complexen zoals het munitie magazijn te *Bodjong Koneng* en de Artillerie Constructie Winkel te *Kiaratjondong* namen onderdelen van Inf. IV actief aan het zuiveren van de naaste omgeving van *Bandoeng* deel.

In Augustus 1946 werd het bataljon naar de omstreken van *Radjamandala* en *Tjirandjang*, (\pm 50 km W. van *Bandoeng* gelegen), verplaatst, waar eveneens verschillende zuiveringsacties met succes werden uitgevoerd.

Op 5 September 1946 had commando-wisseling plaats, de inmiddels tot luitenant kolonel bevorderde kapitein Doorman gaf op die datum het bevel over aan de kapitein A. van Santen. De zuiveringsacties werden tot eind October 1946 in het rayon *Tjirandjang-Radjamandala* voortgezet.

Op laatstgenoemd tijdstip vond overgave van vorenvermeld rayon aan 1-5 R.I. plaats, aangezien het IVe Bataljon werd bestemd om de in *Oost Sumatra* aanwezige troepen van de Z.-Brigade te gaan versterken.

Op 7 November 1946 werd te *Belawan Deli* gedebarkeerd en op 8 November werden de stellingen in de Z.O.-sector van *Medan* van de Britse troepen overgenomen.

In verband met het nakomen van de bepalingen van het inmiddels gesloten bestand, hadden niettegenstaande herhaalde vijandelijke beschietingen, aanvankelijk geen offensieve acties plaats.

Op 30 November 1946 kwam aan ons geduld een einde. Op die dag rukte het bataljon in twee colonnes op met resultaat, dat het gebied Zuid van *Medan* van snipers werd gezuiverd. Deze actie kwam het bataljon op in totaal 10 man te staan.

Het IVe Bataljon dat van 1 December 1946 als tactische reserve in

handen van de Territoriaal tevens Troepencommandant van *Midden Sumatra* werd ingezet nam o.m. deel aan de convoobeveiliging van de *Belawanweg*, hetgeen het bataljon tengevolge van sniperactiviteit vele verliezen kostte.

Op 1 Januari 1947 was de verlieslijst sedert de oprichting tot 21 man gestegen.

In de eerste maanden van 1947 maakte het bataljon zich verdienstelijk door het opruimen van bendes, die het waagden de demarcatielijn te overschrijden.

Op 2 Mei 1947 legde de Maj. v. Santen het commando neer om het commando over het Ve Bataljon — de bekende *Andjing Nica* — te gaan aanvaarden.

Van 12 Juli 1947 af trad de Majoor B. H. de Vries als bataljonscommandant op.

De periode van begin Mei tot aan de aanvang van de politionele actie werd gebruikt om het IVe Bataljon mobiel te maken, voorts werden met het oog op de komende operaties de compagnieën in bataljonsverband geoefend. Aan deze acties is door het IVe Bataljon actief deelgenomen, hetgeen uit het volgende moge blijken.

Ingevolge algemeen aanvalsbevel van de cdt. der Z. Brigade rukte Inf. IV op 31 Juli 1947 langs de *Belawanweg* naar *Laboehan* op. Aldaar aangekomen werd gewacht tot Inf. VI een doortocht naar *Hamperanperak* had geforceerd. Te 17.00 werd naar *Hamperanperak* opgereden, alwaar de bataljonsstaf en andere onderdelen van Inf. IV overnachtten.

Op 22 Juli werd in O. richting opgerukt gedurende welke opmars zware tegenstand werd ondervonden.

Na steun van artillerie en van vliegtuigen te hebben gekregen kon deze worden gebroken. Het uiteindelijk resultaat van die dag was dat *Stabat* in onze handen viel. De brug over de *Soengi Wampoe* kwam ongeschonden in ons bezit.

Op 26 Juli 1947 werden de door Inf. IV bezette plaatsen door 4-2 R.I. overgenomen. Eerstgenoemd bataljon werd die dag naar *Kampong Baroe* gedirigeerd, teneinde zich aldaar voor de volgende actie gereed te maken.

Op 26 Juli 1947 werd de tweede phase van de politionele actie ingezet. De algemene opmarsrichting van het bataljon was: *Kampong Baroe—Tandjong Morawa* naar *Loeboek Pakam*. Door een verrassende aanval door een groep gevormd door de 3e en 4e compagnie onder bevel van de Kapitein G.W.T. Dames viel de brug over de *Soengai Pertjoet* onbeschadigd in onze handen. Bij de verdere opmars vergde het opruimen van mijnen en wegversperringen zeer veel tijd. *Loeboek Pakam*, waarvan de pasar in lichte laaie stond, werd dan ook eerst te 17.00 bereikt. De 1e cie. bezette *Galang*.

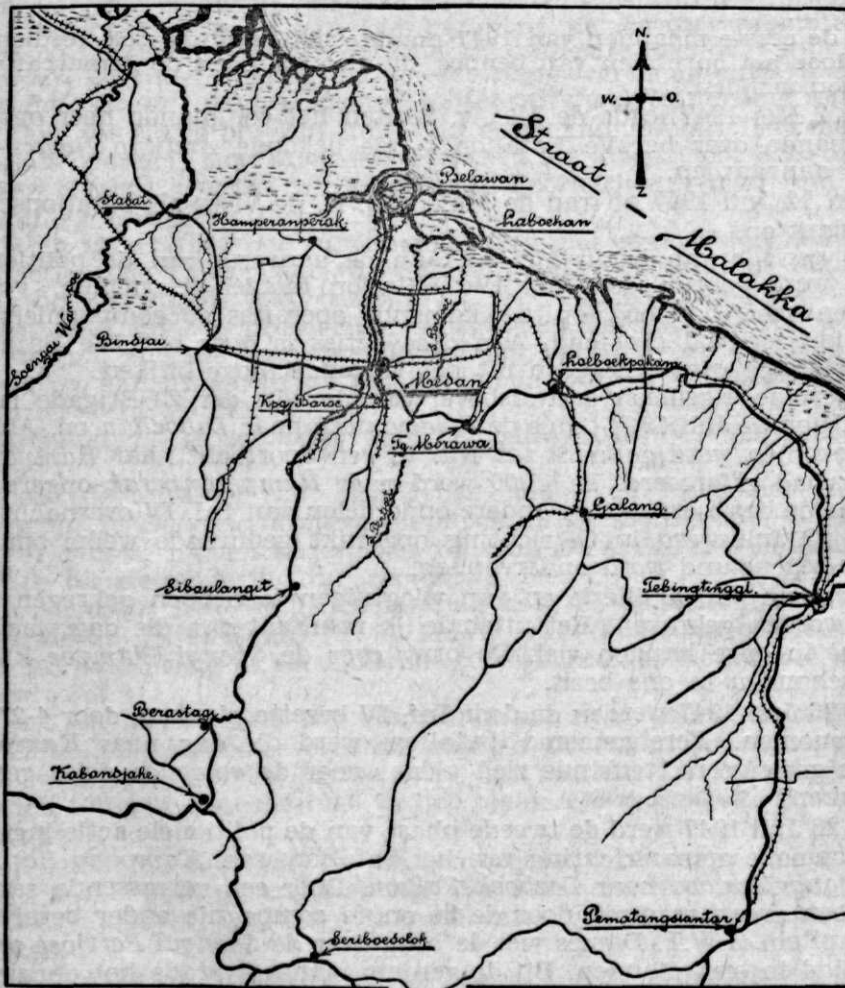
Op 29 Juli voerden de verzetslieden een tegenaanval op *Loeboek Pakam* uit, welke aanval echter met zware verliezen voor de vijand werd afgeslagen.

Op 30 Juli namen onderdelen van het bataljon aan zuiveringsacties N. en N.W. van *Loeboek Pakam* deel.

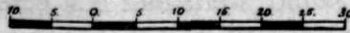
In de nacht van 30 op 31 Juli werd ingeolge van de Cdt. der Z. Brigade ontvangen bevelen om 2.00 's nachts uitgerukt teneinde over *Tebing Tinggi—Pematang Siantar—Seriboedolok* de plaatsen *Kaband-*

Schetskaart van Medan en omgeving.

behoort bij. De Kroesgeschiedenis van het IV Bataljon Infanterie van het Kie. J. R.



Schaal:



Legenda

— hoofdwegen.
— andere wegen.

— spoorbaan —
— trambaan —

— dubbel.
— enkel.

— rivieren.
— moeras.

jahe, *Brastagi*, *Sibaulangit* te bezetten. Te ongeveer 7.30 werd *Pematang Siantar* gepasseerd, het volgende marsdoel t.w. *Seriboedolok* werd eerst te 16.30 bereikt, hetgeen moet worden toegeschreven aan de vele boom- en tankversperringen, welke uit de weg moesten worden geruimd. In laatstgenoemde plaats werd bivak betrokken.

Op 1 Augustus werd de mars voortgezet; te 15.30 werd door de colonne *Kabandpahe*, dat grotendeels in brand stond, bezet. Vooral de Chinese wijk had het moeten ontgelden. Aldaar werden de Bat.staf en de 4e compagnie gelegerd. De 2e en 3e compagnie rukten verder door en wisten nog die dag *Brastagi*, waar betrekkelijk weinig vernielingen waren uitgevoerd, te bezetten.

Een peloton van de 2e compagnie rukte diezelfde avond nog uit teneinde een onderzoek in te stellen naar de aanwezigheid van een in de nabijheid van *Brastagi* gelegen interneringskamp. Aldaar werden 258 personen in deerniswekkende toestand aangetroffen, welke personen door genoemd peloton werden bevrijd.

De 3e cie was na het bereiken van *Brastagi* verder doorgemarcheerd. Eerst laat in de avond werd *Sibaulangit* bereikt.

In Augustus en in de daarop volgende maanden werden in de omgeving van de bereikte plaatsen zuiveringsacties op grote schaal uitgevoerd, hetgeen tot uiteindelijk gevolg had dat de rust in dit aan ondernemingen rijke gebied terugkeerde.

Tijdens deze acties had op 31 October 1947 de overdracht van het commando van de Maj. B. H. de Vries aan de Majoor M. L. van Ham plaats. Aan laatstgenoemde viel de ondankbare taak ten deel om ter uitvoering van de demobilisatie van het K.N.I.L., de nodige voorbereidingen voor het opheffen van het IVe Bataljon te treffen.

Op 24 Maart werd dit bataljon, dat niet alleen op *Java*, maar ook op *Sumatra* zo'n belangrijk aandeel in de opbloei van deze schone gewesten heeft gehad, opgeheven.

Aan de tot het bereiken van dit doel gevoerde acties zijn 39 tot het IVe Bataljon behorende militairen op het veld van eer gevallen.

Einde van de Officiële Mededelingen van het KNIL.

Boekbespreking

RADIO en TELEVISIE door A. STRABEL; **VLIEGTUIG, AUTO EN MOTORRIJWIEL** door A. STRABEL; **SCHEEPVAART EN VISSERIJ** (incl. scheepsbouw) door B. A. SLATER; **AARDOLIE** (incl. wegenbouw enz.) door J. H. MOLYN. Uitgave van: Oceanic Exchange Cy. New York.

Van het filiaal van de „Oceanic Exchange Cy, New York” gevestigd te Hilversum, Lijsterbeslaan 35, mochten wij bovengenoemde technische woordenboekjes (Nederlands-Engels en En-

gels-Nederlands) ter bespreking ontvangen.

Voor degenen die regelmatig van de Amerikaanse en Engelse vakliteratuur betreffende vorengenoemde onderwerpen kennis nemen, dan wel zich met vertaalwerk bezig houden, zullen deze boekjes een welkome aanvulling op de meer algemene woordenboeken vormen.

In dit verband zij vermeld, dat in voorkomend geval zowel de Amerikaanse als de Engelse vertaling voor eenzelfde Nederlands woord of begrip zijn gegeven.

V. d. B.

HET BATALJON INFANTERIE IN HET GEVECHT

door J. H. COUZY, Luitenant-Kolonel van de Gen. Staf.)
Leraar aan de Hogere Krijgsschool.*

II (Slot van blz. 733.)

Vergezeld van zijn verkgr, waarbij een officier van staf DAC-1 Div, begeeft hij zich naar C-3-G Gr, terwijl hij zijn order gr opdracht geeft aldaar om 1500 aanwezig te zijn.

Bij C-3-G Gr stelt hij zich op de hoogte van de aldaar bekende laatste gegevens, waarbij hij o.m. verneemt dat de vijand het bosperceel Heideveld en vermoedelijk de daarachter op de helling gelegen percelen heeft bezet.

Op grond van zijn opdracht, verkregen gegevens, kaartstudie en studie van luchtfoto's, maakt hij nu in grote trekken een plan, hetgeen het uitgangspunt vormt voor zijn verkenning. Na deze verkenning geeft hij om 1500 zijn bevelen uit aan de ordergroep, waarop de ondercommandanten hun verkenningen zullen baseren, terwijl deze worden terugverwacht om 1700 teneinde het resultaat van hun verkenning te kunnen vernemen.

Na het rapport bij de brigade-commandant, waar het aanvalsplan nog eens is bekeken en vooral de ondersteuning door de art en mr 11 onder de ogen is gezien, kan C-3 GPI zijn definitieve bevelen uitgeven.

Alvorens het definitieve bevel te formuleren, zal eerst worden nagegaan welke overwegingen tot het aanvalsplan hebben geleid.

In de eerste plaats moet er nog eens op worden gewezen, dat aan elke verkenning een plan ten grondslag moet liggen. Een verkenning zonder een vooraf opgemaakt plan heeft geen betekenis. Te voren moet worden vastgesteld hetgeen men wil en moet gaan zien, aangezien slechts op die wijze het terrein geheel in het definitieve plan kan worden verdisconteerd.

Evenals elke commandant baseert C-3-GPI zijn plan op de bekende vijf factoren n.l.: Opdracht, Vijand, Eigen middelen, Terrein en Bijkomende omstandigheden.

a) Opdracht.

De aanval moet geschieden in het Z gedeelte van het brigadevak, waarbij Steengroeve, Milbeck, Hübeck en eventueel Heitzerend moeten worden bereikt.

De aanval moet dus geschieden over een diepte van bijna 2 km, waarbij niet is uitgesloten, dat tengevolge van vijandelijke weerstand een Cie in voorste lijn door een Cie in tweede lijn zal moeten worden doorschreden. Bovendien liggen de te bereiken gevechtsdoelen over

*) Abusievelijk werd in het vorige nummer vermeld Luitenant-Generaal van de Gen. Staf.

bijna 1500 m breedte verspreid, zodat het niet mogelijk is ze allen van den beginne af in het aanvalsvak van het bataljon op te nemen. Na het bereiken van bepaalde gevechtsdoelen zal dan in het bat een manoeuvre moeten worden uitgevoerd om een buiten het oorspronkelijk aanvalsvak gelegen gevechtsdoel te vermeesteren. Om zulks te kunnen doen is dus diepte in het bataljon noodzakelijk.

b) Vijand.

De vijand heeft zich gedurende twee dagen ter verdediging kunnen inrichten, terwijl hem vóór onze aanval nog één dag en twee nachten ter beschikking staan. Hoewel hij overdag aan de uitbouw van zijn verdediging weinig kan verrichten, tengevolge van onze overmacht in de lucht, terwijl ook nog geen hindernissen van betekenis zijn geconstateerd, zijn verrassingen op dit gebied niet uitgesloten.

Behalve de reeds bekende vijandelijke opstellingen, zal er naar gestreefd dienen te worden nog te ontdekken stellingen in het vuurplan te verwerken. Intussen heeft de vijand alle gelegenheid gehad zijn vuurplan goed te organiseren.

c) Terrein.

Het voor gereedstelling en nadering meest geschikte terrein bevindt zich tussen kunstweg en spoorweg. Het is evenwel te smal voor het gehele bat, terwijl door een uitsluitend oprukken daar alleen de Steengroeve rechtstreeks zou worden aangevallen. Hoewel het terrein onmiddellijk N van de spoorbaan minder gunstig is dan Z daarvan, is het toch beter dan verder naar N gaande. De spoorbaan zelve kan en mag voor nadering niet worden gebezigd, aangezien enkele vijandelijke mitrailleurs deze gemakkelijk over een grote lengte onder vuur kunnen houden, vermoedelijk uit de bospercelen op de helling. Tot de voorste eigen troepen de helling hebben bereikt, moet dan ook een overschrijden van de spoorbaan van N naar Z of omgekeerd uitgesloten worden geacht.

d) Eigen middelen.

Vooraf in de aanvang zal de aanvalsbreedte van het bataljon de 4 à 600 m niet kunnen overschrijden. De voor de aanval beschikbare vuursteun is hiervoor ruim voldoende. Elk RvA stellend op een breedte van 500 m, 29 RA op 400 m, kan — daar tevens beschikt wordt over een Cie mr 11, twee Pels mr 8 (ook van 3-G Gr) en een Cie zware mitrs — voldoende vuur in de diepte voor de aanvallende troepen worden gebracht, terwijl ook de flanken van de aanval voldoende met vuur kunnen worden beschermd.

e) Bijkomende omstandigheden.

Aangezien de aanval bij het aanbreken van de dag op 5 Augustus zal worden ingezet, is voldoende tijd van voorbereiding aanwezig, terwijl de troep volledig kan worden ingelicht. De gereedstelling moet bij nacht worden ingenomen, waarvoor dus de nodige voorbereidingen moeten worden getroffen. Voorts verdient het aanbeveling om de troep zo kort mogelijk in de gereedstelling te doen verblijven en deze ook in de namiddag van 4 Augustus te doen rusten.

Op grond van bovenvermelde overwegingen besluit C-3 GPI het volgende:

Na een inleidende beschieting van 30 min, gaat het bataljon ten aanval à cheval van de spoorbaan, waarbij na het bereiken van de Steengroeve van Milbeck door de cie in tweede lijn wordt uitgebogen naar Hübeck/Heitzerend.

Nadat dit plan is besproken op het rapport bij de brigadecomman-
waarbij vooral het vuurplan gedetailleerd is gezien, geeft C-3-GPI het volgende bevel uit:

GEHEIM.

C-3-GPI
No..... B
Bijlage 1

Ex. no ..:....
cp, 3 Augustus 1948
2230

Operatiebevel voor 5 Augustus.

1. Vijand en eigen toestand.

Sedert de morgen van 2 Augustus heeft de vijand zich ter verdediging ingericht in de algemene lijn — Ober Bocholt—Hinsbeck — waarbij o.m. bezet zijn Ober Bocholt, bosperceel Heidefeld, bosperceel op de helling O daarvan aan weerszijden van de Spoorbaan Oirlich en Hinsbeck. Mitrs zijn vastgesteld onmiddellijk O van Büschen en bij 005035, terwijl vermoedelijk mitr opstellingen zich bevinden nabij Oirlich en NW gedeelte vt 0003.

Enkele verspreide mijnen, doch geen hindernissen van enige betekenis werden geconstateerd.

3-G Gr en 3-GJ bereikten de landweg Nieder Bocholt/Stegerhof/Hinsbeck, welke in het Z een 100-tal m werd overschreden, doch konden niet verder oprukken. Van 3-GJ is één cie nog niet in het gevecht geweest.

2. Eigen voornemens.

Onze brigade zal bij het aanbreken van de dag op 5 Augustus zich meester maken van het hoge terrein O van Heidefeld/Hinsbeck, waarbij tegelijkertijd Z 2 IBrig en N 3 Div een aanval zullen inzetten.

3. Opdracht 3-GPI.

3-GPI, versterkt met een cie zw mitr en 1-1 RPdA (min twee batterijen) en gesteund door 2 en 5 RvA, 29 RA en een cie mr 11, zal de aanval inzetten in het vak van 3-G Gr. Te bereiken doelen: Steengroeve, Milbeck, Hübeck/Heitzerend.

4. Neventroepen en scheidingslijnen.

Zodra de aanval van ons bat daartoe de gelegenheid geeft, zal 3-GJ de voorwaartse beweging hervatten en mede oprukken naar Heitzerend.

2 IBrig zal de aanval inzetten op Ober Bocholt.
Scheidingslijn met 2 IBrig: kwg van Lobberich in NO richting
(bij 3-GPI).

5. Aanvalsplan.

Na een inleidende beschieting van 30 min op 's vijands voorste opstellingen en overigens bekende doelen, gaat het Bat ten aanval à cheval van de spoorbaan, waarbij na het bereiken van de Steengroeve en Milbeck door de Cie in tweede lijn wordt uitgebogen naar Hübeck/Heitzerend

6 Uitvoering van de aanval.

A. Groepering.

a) Twee vóórcien.

Zuid: 1 Cie, versterkt met aanvalsgr-Pel inf pn, frontbreedte 250 m.

Noord: 2 Cie, versterkt met aanvalsgr-Pel inf pn, frontbreedte 250 m.

Scheidingslijn spoorbaan.

b) In de tweede lijn.

3 en 4 Cie, onderscheidenlijk achter 1 en 2 Cie.
Afstand tot de vóórcien 400 m.

c) Pelotoncarriers en peloton 6 Ap.

Pel carriers (min twee groepen), versterkt met een groep 6 tp, ter hoogte van 3 Cie en Z daarvan, as van beweging de kwg, zuivert bij voorwaarts gaan die wegen naaste omgeving.
Pel 6 tp (min een groep) volgt met een groep, waarbij een groep carriers, onderscheidenlijk achter Z vleugel 3 Cie en N vleugel 4 Cie.

B. Gevechtsdoelen.

1 Cie: Steengroeve. 2 Cie: Milbeck. 4 Cie: Hübeck/Heitzerend.

C. Snelheid van oprukken.

100 m in 5 min.

D. Gereedstelling.

W van de landweg Nieder Bocholt/Stegerhof.

E. Startlijn.

Landweg Nieder Bocholt/Stegerhof.

7. Zw mitren Pel mr 8.

a) Cie zw. mitr.

in stelling tussen zu Hinsbeck en Wevelinghoven; verandert op mijn bevel voorwaarts van stelling naar plateau O van Oirlich.

b) Pel mr van 8.

in stelling omgeving vijfsprong landwegen Heidefeld, verandert op mijn bevel voorwaarts van stelling naar plateau tussen kwg en spoorbaan.

c) Taak.

Zie vuurplan.

d) Waarnemers.

Van Pel mr 8 een waarnemer bij elk der vóórcien.

e) Vuur gereed.

5 Augustus 0330.

8. Vuurplan.

Zie bijlage.

9. Consolidatie.

1 Cie tussen kwg en spoorbaan rand Steengroeve.

2 Cie Milbeck.

4 Cie Hübeck.

3 Cie en pel carriers reserve achter 2 Cie.

Afsluitingsvuren:

2 RvA Steengroeve Codewoord Jan.

5 RvA Bosperceel Heitzerend Codewoord Kees.

Mr 11 400 m O van Milbeck } Codewoord Nico.
Mr 8 250 m O van Milbeck }

10. 6 en 8 tp.

Bij consolidatie van het Pel 6 tp een groep onder bevel 1, 2 en 4 Cie.

1-1 RPdA (min twee batterijen) O van station, gereed om op mijn bevel onmiddellijk op te rukken om 2 en 4 Cie elk met een sectie te steunen.

11. Pioniers.

Pel pioniers, waarbij Pel inf pn (min twee aanvalsgroepen) in bedekt terrein W station.

12. Innemen van de gereedstelling.

Verzamelplaats in huidige legering. Gereedstelling wordt ingenomen in de nacht 4/5 Augustus; punt van splitsing: kruispunt landweg Lobberich/Stegerhof met spoorbaan.

Marsorde: 1, 2, 3 en 4 Cie.

Gereedstelling moet zijn ingenomen op U min 30.

13. Verbindingen.

Normaal.

14. Seinen.

Bereiken gevechtsdoel: groen-groen-groen

Jan: rood-rood-rood.

Kees: groen-rood-rood.

Nico: rood-rood-groen.

15. Cp.

Station. Ik bevind mij achter N vóórcie.

16. Uur U is 0430.

17. Administratie.

a) Voeding.

.....

b) Munitie.

.....

c) Geneeskundige dienst.

Bhp nabij kruispunt kwg Lobberich/Hinsbeck met spoor-
baan.

Twee ziekenverzorgers per Cie.

d) Krijgsgevangenen.

Zo snel mogelijk naar Fabriek N van Lobberich.

e)

Ter uitvoering aan:

C-St Cie

ex no.

4

De Luitenant-Kolonel,

Commandant-3-GPI,

Handtekening

(Naam)

C-1 Cie

5

C-2 Cie

6

C-3 Cie

7

C-4 Cie

8

C-Ost Cie

9 t.m. 12

C-Mitr Cie

13

C-1-1 RPdA

14

C-Pel pioniers

15

Ter inlichting aan:

C-1 IBrig

16 t.m. 18

C-3-GGr

19

C-3 GJ

20

DAC-1 Div.

21 t.m. 24

Bijlage, behorende bij het operatie-
bevel voor 5 Augustus van C-3-GPI
van 3 Augustus 1948; 2230 no. B

Overige vuren op aanvraag.

C-1 Cie geeft codewoorden Ludo, Karel en Pieter, C-2 Cie codewoorden Rijn, Theo en Otto, en C-4 Cie codewoord Koen, waarbij codewoorden Ludo, Rijn Theo en Koen worden gegeven, wanneer zo dicht mogelijk achter het vuur is opgesloten.

Bij de voorcie en 4 Cie elk een art waarnemer.

Naar aanleiding van het vorenstaande bevel met bijlage nog enkele opmerkingen.

Groepering.

Hieronder zijn uitsluitend de eigenlijke aanvalstroepen opgenomen d.w.z. de onderdelen welke zich op uur U in beweging zetten om de vijandelijke stelling binnen te dringen. De onderdelen, welke dit voorwaarts gaan met vuur zullen ondersteunen, zijn in afzonderlijke punten vermeld.

Aangezien het zwaartepunt van de aanval is gelegen op de N vleugel van het Bat zou op grond daarvan een formatie met twee Cien achter de N voorcie kunnen worden genomen, waardoor op die vleugel het gehele Bat een diepte van drie Cien achter elkander zou verkrijgen. Doet zich echter het onverwachte geval voor dat de Z vóórCie moet worden doorschreden, dan zou in dat geval zulks niet mogelijk zijn voor dat de helling in ons bezit is, aangezien vóórdien een Cie in tweede lijn de spoorbaan slechts met zware verliezen zou kunnen overschrijden. Wanneer eenmaal de helling is bereikt doet zich dat bezwaar niet meer voor. Mocht dus de N voorCie niet verder kunnen en worden doorschreden door de daarachter marcherende Cie dan kan na het bereiken van Steengroeve en Milbeck de Cie in tweede lijn Z van de spoorbaan zonder bezwaar naar het N worden uitgeschoven.

Snelheid van oprukken.

Deze varieert in het algemeen tussen 100 m in 4 tot 6 min. Zij wordt vermeld om aan te geven waarop de tijden van het vuurplan zijn gebaseerd.

Vuurplan.

Het vuurplan is zodanig ingericht, dat iedere CC gemakkelijk kan zien welke vuren op een bepaald ogenblik voor zijn onderdeel liggen. De verdeling in fasen houdt in:

- I. tot het overschrijden van de startlijn (uur U);
- II. van de startlijn tot het binnendringen in de vijandelijke stelling;
- III. het gevecht in de vijandelijke stelling;
- IV. de consolidatie na het bereiken der gevechtsdoelen.

De doelen worden omschreven zodat zij gemakkelijk in het terrein terug zijn te vinden. Indien een BC een door een hogere commandant vastgesteld vuurplan ontvangt, moet hij de daarin voor zijn Bat van belang zijnde voorkomende vuren voor zijn ondercommandanten op dergelijke wijze omschrijven.

Een vuurplan mag noch geheel op tijd, waardoor het te star zou worden, en de gewenste ondersteuning gevaar kan lopen, noch geheel

op codewoorden lopen. Door dit laatste zouden te veel ongewenste stagnaties optreden, terwijl een overvloed van codewoorden gemakkelijk tot vergissingen zou leiden. Een combinatie van beiden geeft meestal het beste resultaat.

Het aangegeven tempo wil zeggen, dat elke vuurmond gemiddeld per minuut het bepaalde aantal schoten afgeeft. M.a.w. hierdoor wordt bepaald hoeveel schoten gedurende een bepaalde tijdduur worden afgegeven. Evenwel zal de vuurleider het toegestane aantal projectielen binnen de aangegeven tijd verdelen over enkele vuurstoten, welke in sneller tempo worden afgegeven.

Bv 2 RvA mag van U min 31 tot U min 1 per stuk 60 projectielen verschieten. C-2 RvA zal deze projectielen verdelen over vier vuurstoten elk van 3 min., welke onregelmatig verdeeld over het aangegeven half uur worden afgegeven. Het begin en het eind van de aangegeven tijd wordt steeds door een vuurstoot aangegeven. Aangezien in het half uur slechts werkelijk 12 min wordt gevuurd, zal de snelheid in elke vuurstoot 5 schoten per min kunnen bedragen.

Consolidatie.

Hoewel het verloop van het gevecht wijziging kan brengen in de daarvoor bestemde onderdelen, moet toch te voren, d.w.z. vóór het inzetten van de aanval daarvoor een regeling worden getroffen. Dit is vooral ook voor de ondersteunende wapens van belang, welke daarop hun maatregelen kunnen gronden. Trouwens het tijdens het gevecht aanwijzen van een andere Cie voor een bepaald gevechtsdoel brengt in het optreden en de voorbereiding der ondersteunende wapens geen veranderingen.

De afsluitingsvuren voor de consolidatie hebben voorrang boven alle andere vuren.

Innemen der gereedstelling en Administratie.

De opv. BC is verantwoordelijk voor de voorbereidingen voor het gevecht, het formeren der onderdelen op de verzamelplaats en de opmars naar de gereedstelling.

Tevens zorgt hij voor de rantsoenen en munitie welke de onderdelen en manschappen medenemen, alsmede voor de voeding (een laatste warme maaltijd) onmiddellijk vóór de afmars. Voorts treft hij voorbereidingen en maatregelen voor het opvoeren van munitie en warme maaltijd naar de onderdelen zodra deze zich op het gevechtsdoel hebben geconsolideerd.

Plaats Bat commandant.

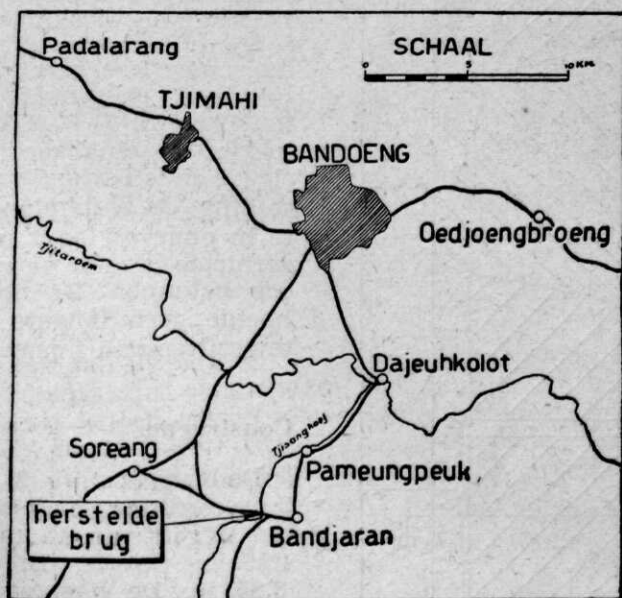
De BC bevindt zich daar waar hij het best in het gevecht kan ingrijpen. Aangezien hij zal moeten aangeven wanneer naar Hübeck moet worden uitgebogen gaat hij voorwaarts achter N vóór Cie.

Uur U.

Aangenomen is dat de ondersteunende wapens voldoende gelegenheid hebben tot het verkrijgen van de benodigde schietgegevens zodat de inleidende beschieting nog gedurende de duisternis kan worden uitgevoerd.

DE WAPENDIRECTEUREN DELEN U MEDE: PIONIERS

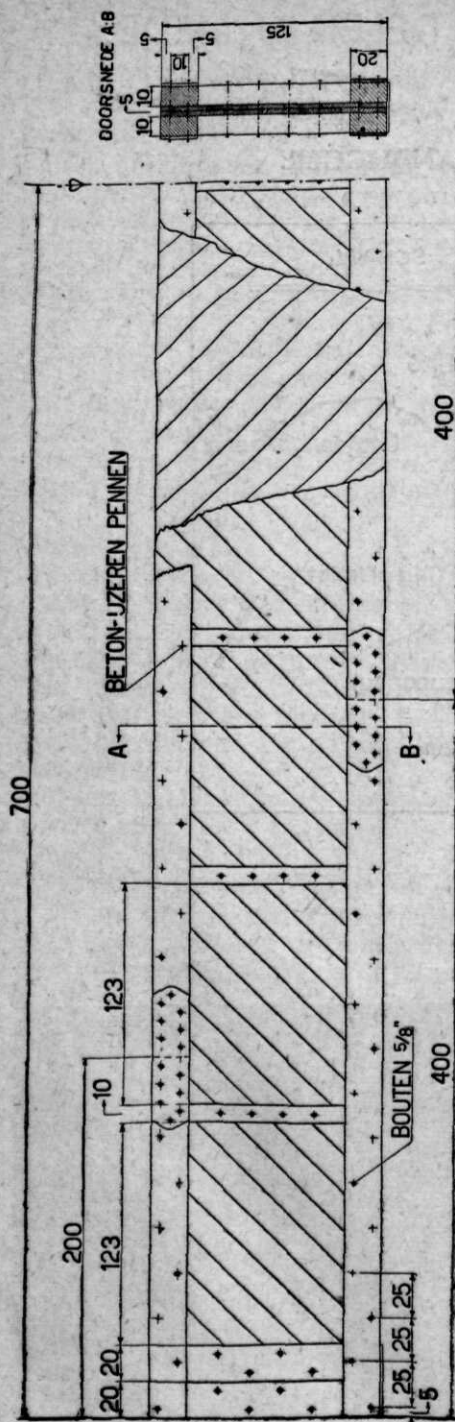
HOUTEN VOLLEWANDLIGGER.



Afb. 1



Afb. 2



Voor het eerst werd deze samengestelde houten liggerconstructie door Pioniers van het Divisiepionierbataljon van de 7 December Divisie uitgevoerd op het traject Soreang—Bandjaran om de Sjisangkoei te overbruggen. (Zie afb. 1.) Daar de weg uit een militair oogpunt slechts van secundair belang was, kon hier geen Baileybrug worden geslagen, omdat dit materieel in te beperkte hoeveelheden beschikbaar was. Van civiele zijde bestond meer belangstelling. De Waterstaat verwachtte in ongeveer acht maanden de vernielde brug te vervangen door een betonnen. De noodbrug behoefde geen langere levensduur te bezitten dan 1 jaar.

Constructie.

De brug (zie afb. 2) bestaat uit 2 overspanningen met elk 4 houten liggers van 14 m lengte, en 1.25 m hoogte. Breedte rijdek 3.25 m. De liggers werden uit djatihout vervaardigd, terwijl de diagonaalbeplanking uit goed wildhout bestond. Dit liggertype komt in sterkte overeen met een I.N.P. 50. Daarbij moet in aanmerking worden genomen, dat naar alle waarschijnlijkheid op heel Java geen 8 I.N.P.-liggers lg. 1400 cm, zoals hier toegepast, te krijgen zijn en aankoop deviezen kost.

De bouw van een ligger had plaats op een stenen vloer, waarop betonnen randen waren gestort. Deze randen deden dienst als mal en maakten het tegelijkertijd mogelijk pneumatisch te boren zonder gevaar, dat de boor in de vloer liep. Na een zekere aanlooptijd, onder meer nodig voor het maken van de mallen, kon per week één ligger worden vervaardigd.



Afb. 3

Vervoer.

Het transport van de liggers, welke ongeveer 2 ton per stuk wegen, was niet eenvoudig. Het vond plaats met behulp van een breakdown, een kraanwagen en een geïmproviseerde aanhangwagen. De aanhangwagen werd in de M.T.-werkplaats van 1 Geniepark Cie. gebouwd; zij bestond uit een Diamond-T chassis met 4 drietonnerwielen en aankoppelbare oliedrukremmen.

Bouw.

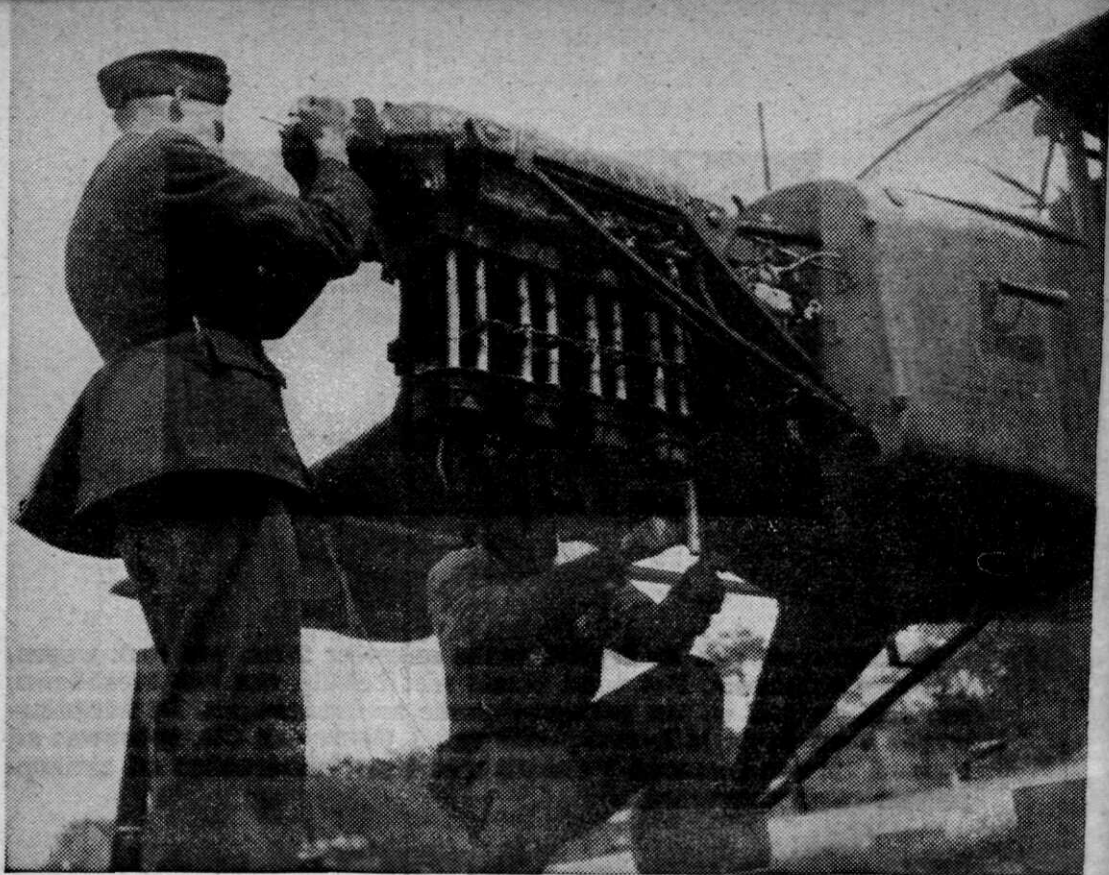
De jukken werden met behulp van een geïmproviseerde bamboe heisting geheid onder toezicht van een werkbaas van Waterstaat. De bouw geschiedde door 1 soldaat 1e klas, 1 soldaat en een twintigtal vaste koelies, onder contrôle van de Pelotonscommandant.

Ter weerszijden van het juk werd teneinde tijdens de bouw de overspanning te verkleinen, tijdelijk een Bailey-pijler gebouwd. Over de pijlers en het juk werden enkele I.N.P.-liggers „op hun plat” gelegd, waar overheen de houten liggers konden worden gerold (zie afb. 3). Hiervoor werden gewone Baileyrollen gebruikt.

Na aankomst van de zesde ligger werd met de eigenlijke bouw begonnen. Een maand later was de brug gereed. Hierbij dient vermeld te worden, dat er geen reden aanwezig was om de brug in een sneller tempo te bouwen.

De brug was ontworpen voor belastingklasse 9. Bij een serie van proefbelastingen door een vierwielig voertuig, dat tot een totaal gewicht van 10 ton was beladen, bogen de liggers gemiddeld slechts 1 cm. door. Deze constructie voldeed dermate goed, dat meerdere soortgelijke constructies werden ontworpen. In samenwerking met het Constructiebureau van Waterstaat West-Java kregen deze constructies een meer permanent karakter, en werden zij geschikt gemaakt voor:

- a) zwaardere lasten (20-tonsverkeer);
- b) een langere levensduur (tenminste 15 jaar) en
- c) een breder rijdek.



OPLEIDING VLIEGTUIGMONTEUR

DE OPLEIDING van het LUCHTVAREND- EN GRONDPERSONEEL DER LUCHTSTRIJKRACHTEN

door E. VISCH, *Luitenant-Kolonel vlieger, S.O.O. Luchtmachtstaf*

ALGEMEEN.

Van het ogenblik af, waarop in 1945 de vorming van het personeel der L.S.K. een aanvang nam, is het beginsel toegepast, dat de opleidingen zoveel mogelijk in nauwe samenwerking dienden te geschieden met die van de Marine Luchtvaartdienst, opdat van de scholen en de daarbij geïncorporeerde instructeurs, materieel en opleidingsmiddelen het hoogst mogelijke rendement zou kunnen worden verkregen.

Te dien einde werden alle specifieke luchtvaartopleidingen, zowel voor luchtarend als voor technisch grondpersoneel van de Departementen Marine en Oorlog in één gemeenschappelijk orgaan ondergebracht, t.w. het *Commando Luchtvaart Opleidingen*.

Dit Commando kortweg C.L.O. genoemd is bij gemeenschappelijke beschikking van de Ministers van Marine en Oorlog dd. 15 Mei 1948, No. 55 gesteld onder de bevelen van de Commandant Legerluchtmacht Nederland, behoudens voor wat betreft de handhaving van de Krijgstucht, alsmede het personeels- en opleidingsbeleid, betreffende het personeel der Koninklijke Marine, ten aanzien van welke aangelegenheden het Commando is gesteld onder de bevelen van de Commandant Zeemacht Nederland.

Het is een verheugend verschijnsel thans te kunnen constateren, dat deze samensmelting, al moge dan de gemeenschappelijke Commandovoering extra moeilijkheden met zich mede brengen, waarvoor een juist beleid een eerste vereiste is, in de praktijk bewezen heeft, vruchtdragende resultaten af te werpen. Het C.L.O. vormt de kerngroep van de opleidingen der Luchtstrijdkrachten (zie A van het Opl. Schema). Een tweede groep ressorteert rechtstreeks onder het *Commando Legerluchtmacht Nederland. C.L.N.*

Hiertoe behoren eensdeels de operatieve vliegeropleidingen, anderdeels die grondopleidingen, welke bezwaarlijk of in het geheel niet met soortgelijke opleidingen van de Marine Luchtvaartdienst gecombineerd kunnen worden.

Een derde groep is ondergebracht bij het *Commando Luchtvaarttroepen*. Bij dit onderdeel, dat onder de rechtstreekse bevelen staat van de C.L.N., vindt ook de eerste militaire vorming (Mivo) plaats van alle dienstplichtigen (zie B van het Opl. Schema).

Tenslotte zijn nog een 3-tal opleidingen gedetacheerd bij de *Koninklijke Landmacht*.

Het betreft hier een groep, die uit een oogpunt van efficiëncy beter door de K.L. kan worden opgeleid, daar zij niets met de bijzondere aspecten der Luchtstrijdkrachten heeft uit te staan (zie C van het Opl. Schema).

Achtereenvolgens zullen deze drie groepen aan een nadere beschouwing worden onderworpen.

I. GECOMBINEERDE OPLEIDINGEN VAN MARINE EN OORLOG ONDER DE C.L.O.

Toen de Nederlandse Luchtstrijdkrachten, na de laatste oorlog voor het grote vraagstuk werden gesteld, zelf hun opleidingen weder ter hand te nemen, trad naast de vele, schier onoverkomelijke moeilijkheden een gunstig aspect naar voren, dat in nagenoeg alle vakken enig personeel aanwezig was, dat volgens de moderne oorlogseisen was opgeleid bij de R.A.F. in Engeland en als zodanig zijn ervaringen en kennis kon overdragen aan het nieuw op te leiden personeel.

Echter waren de opleidingen in Engeland en elders gebaseerd op oorlogstoestand, d.w.z. men moest in kortst mogelijke tijd beschikken over een zo groot mogelijk kwantum, terwijl als eerste eis in vredestijd de kwaliteit zo hoog mogelijk dient te worden opgevoerd.

Aanvankelijk werd, met een kleine kern deskundigen, het opleidingsstelsel van de R.A.F. overgenomen. Het behoeft echter geen betoog, dat geleidelijk aan weer tot een gedegen vredessysteem werd overgegaan, zowel voor het luchtvaard- als voor het technisch grondpersoneel.

De personeelsamenstelling bij de Legerluchtmacht bestaat uit vrijwillig en dienstplichtig personeel, terwijl voor de Marine Luchtvaartdienst vrijwel uitsluitend beroepspersoneel wordt opgeleid. Bij de laatste categorie is de duur der opleiding niet doorslaggevend.

Naast de vele voordelen, die een gemeenschappelijke opleiding biedt, moet met het oog op het verschil in personeelsamenstelling een opleidingsstelsel worden gevolgd, hetwelk zoveel mogelijk bovengenoemde onderlinge tegenstrijdige eisen benadert. Wij komen dan tot de volgende eisen:

1. De opleidingen moeten goed bruikbare mannen opleveren, met een grondige kennis van de praktijk en een gedegen theoretische ondergrond.

2. Rekening houdende met het onder punt 1 gestelde moet in verband met de dienstduur van de dienstplichtigen de opleidingsduur bij deze categorie worden aangepast.

3. In verband met de slechte toestand van 's Lands financiën, moeten de kosten zo laag mogelijk worden gehouden, zonder echter de deugdelijkheid der opleidingen te schaden.

Daar de aanschaffing van nieuw materieel met hoge kosten gepaard gaat moge als gunstige factor worden vermeld, dat thans nog voor een groot deel de opleiding van luchtvaarders plaats vindt op materieel, hetwelk uit de R.A.F. voorraden kon worden overgenomen.

Voor het uitvoeren van zijn taak beschikt het C.L.O. over de volgende inrichtingen en onderdelen:

1. De vliegbasis *Woensdrecht* voor de elementaire vliegopleiding (E.V.O.).

2. De vliegbasis *Gilze-Rijen* voor de voortgezette vliegopleiding (V.V.O.).

Hier bevinden zich tevens de Waarnemersschool, de opleiding voor Vliegtuigtelegrafisten, luchtschutters, luchtfotografen en vliegverkeersleiders.

3. De Aanvullende Vliegeropleiding op Tweemotorige vliegtuigen (A.V.O.T.) op de vliegbasis *Twenthe*.

4. De opleiding van het technisch grondpersoneel op de basis *Deelen*.

De opleiding van luchtvaarders.

A. Vliegers.

De hoge eisen, welke aan de a.s. vlieger, vooral in oorlogstijd, moeten worden gesteld, dwingen tot een ver doorgevoerde selectie. Een schoolopleiding van Mulo B moet wel als minimumeis worden gesteld, wil de aspirant met vrucht het theoretische onderwijs kunnen volgen. Na de vliegmedische en psychotechnische keuring, waarbij resp. ongeveer 50 % en 40 % afvallen, gaan de aspiranten-leerling vlieger, nog als burgers naar de *Nationale Luchtvaartschool*. Deze particuliere instelling verzorgt onder Rijkstoezicht de „grading” der toekomstige vliegers. Zowel zij, die hun toekomstige vliegerloopbaan zoeken bij de Legerluchtmacht of Marine Luchtvaartdienst, als zij, die na hun Militaire vooropleiding te hebben voltooid als vlieger bij de burgerluchtvaart worden geplaatst, moeten hun eerste proeven van geschiktheid afleggen bij de



Opleiding brandweer

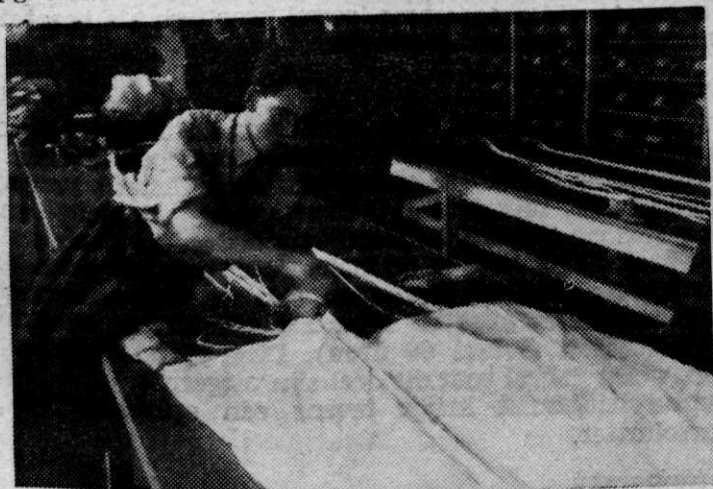
Nationale Luchtvaartschool. Gedurende deze selectie, waarmede 12 tot 14 uren gemeoid zijn, wordt door ervaren instructeurs beoordeeld, of de candidaat redelijkerwijs het vliegen kan leren. Hierbij valt wederom 30 à 40 % af.

Zij, die met succes deze drie fasen van selectie hebben doorlopen, beginnen nu hun militaire vooropleiding (Mivo) bij het *Commando Luchtvaarttroepen*, in Nijmegen of Bussum. Aldaar wordt de man tot soldaat gevormd. Na beëindiging van deze cursus, waarmede 3 maanden gemeoid zijn, begint de *Elementaire vliegeropleiding* (E.V.O.) op de Vliegbasis Woensdrecht. Het doel der instructie is, om de leerling een eenvoudig type vliegtuig met vertrouwen en vaardigheid te leren vliegen bij redelijke weersgesteldheid en zicht, en hem kennis te laten maken met het nachtvliegen.

Het onderricht geschiedt op een licht lesvliegtuig van het type „Tiger Moth”, waarop ongeveer 60 uren wordt gevlogen. Naast de vlieglessen wordt ook reeds terstond begonnen met de *grondopleiding*. Het doel van de grondopleiding is, de leerling een grondig begrip bij te brengen van die vakken, welke hij nodig heeft om zijn vliegtuig effectief als oorlogswapen te gebruiken en een grondslag te leggen voor verdere opleidingen. Zij vormt een afgeronde en doorlopende cursus, zodat het tijdstip van overgang van elementaire vliegopleiding naar de voortgezette vliegopleiding (V.V.O.) niet van invloed is op het lesrooster. De grondschool van de V.V.O. zal dus steeds het programma daar vervolgen, waar dit na de E.V.O. afbrak. Gemiddeld worden per week 20 uren besteed aan

de grondopleiding, waarbij in 26 lesvakken van zeer uiteenlopende aard onderwijs wordt gegeven. De regelmatige afwisseling tussen praktijk en theorie maken deze opleiding zeer animerend voor de leerling.

Na de elementaire vliegopleiding met vrucht te hebben doorlopen, gaat de leerling-vlieger over naar de voortgezette opleiding op de vliegbasis Gilze-Rijen en leert aldaar het vliegen op een militair oefenvliegtuig van het type „Harvard”. Het aantal vlieguren bedraagt in deze opleidingsperiode van 9 maanden ongeveer 150. Ook hier wordt de praktijk van het vliegen afgewisseld met grondopleiding. Gedurende de vlieglessen worden o.m. onderwezen het blindvliegen, nachtvliegen, het beoefenen van bakenlandingen, het in groepsverband vliegen alsmede elementaire oefeningen in het schieten en bommenwerpen. De opleiding moet zo volledig mogelijk zijn, daar zij de grondslag vormt voor de Jachtvliegschool en het vliegen op meermotorige vliegtuigen. Heeft de leerling met goed gevolg de voortgezette vliegopleiding doorlopen, dan ontvangt hij het *militair vliegbrevet*. Zij die voor de Marine vliegdienst worden opgeleid, ontvangen het *Marine-vliegbrevet*.



Opleiding parachutepakker

Afhankelijk van aanleg en behoefte, worden de vliegers na de V.V.O. bestemd voor:

- a. Aanvullende vliegopleiding op meermotorige vliegtuigen (A.V.O.T.);
- b. Opleiding tot Jachtvlieger (J.V.S.).
- c. Austertraining (A.R.V.A.).

De opleiding op meermotorige vliegtuigen geschiedt op de vliegbasis Twenthe en heeft een duur van 3 maanden. Gevlogen wordt op het type „Oxford” (\pm 60 uren). Bijzondere aandacht wordt geschonken aan de navigatie, het blindvliegen en het verrichten van bakenlandingen. De groepen onder b en c genoemd worden als „operationele vliegeropleidingen” behandeld onder de opleidingen, welke ressorteren onder het Commando Legerluchtmacht Nederland. (zie schema B).

B. Waarnemer.

Was vóór de laatste oorlog, de opleiding tot waarnemer in hoofdzaak

gericht op het uitvoeren van strategische, tactische en artillerie-opdrachten, welke gebaseerd waren zowel op oogverkenning als fotografie, terwijl tevens onderricht werd gegeven in het bommenwerpen, radio-verbindingen, navigatie en schieten, bij het naoorlogse systeem wordt het zwaartepunt gelegd op de navigatie. De functie van navigator kan op zich zelf voorkomen, echter kan zij ook gecombineerd worden met die van bommenwerper, telegrafist en mitrailleursschutter.

De huidige opleiding is dus minder algemeen, doch technisch veel omvattender geworden.

Daar de waarnemer tevens vliegtuigcommandant kan zijn, wordt hem reeds gedurende de opleiding de algemene kennis van dit commando bijgebracht.

De waarnemersopleiding vindt plaats op de vliegbasis Gilze-Rijen. Voor de officieren-vlieger van de Marine Luchtvaartdienst die reeds het vliegbrevet hebben behaald, bedraagt de tijdsduur 6 maanden. Voor hen, die uitsluitend voor waarnemer worden opgeleid, bedraagt deze 9 maanden met ongeveer 120 vlieguren. Gevlogen wordt op het type „Anson”.

Een zeer uitgebreid programma, zowel practisch als theoretisch moet in deze 9 maanden worden doorlopen.

C. *Vliegtuigtelegrafist.*

Deze cursus wordt gegeven aan leerlingen, die reeds met goed gevolg een opleiding tot grondtelegrafist hebben doorlopen. Seinen en opnemmen, radiotechniek, grondige kennis van de algemene radiovoorschriften, radionavigatie, meteorologie, bewapening, vliegtuig- en scheepsherkenning vormen wel het belangrijkste onderdeel dezer opleiding.

Voor het praktijkgedeelte in de lucht wordt gebruik gemaakt van het „Anson” vliegtuig, waarbij leerlingen van de waarnemersschool meegaan als tweede telegrafist en later als zelfstandig telegrafist in de „proctor”vliegtuigen (totaal 60 uren). Deze laatste zijn eenmotorige vliegtuigen, welke geheel voor dit doel zijn uitgerust.

De vliegtuigtelegrafist krijgt tevens een opleiding tot vliegtuigmitrailleursschutter.

D. *Luchtfotograaf.*

Deze opleiding geschiedt te Gilze-Rijen bij de aldaar voor de andere opleiding noodzakelijke fotoafdeling. De duur der cursus bedraagt voor Fotograaf I één jaar, voor fotograaf II een half jaar.

E. *Vliegverkeersleider.*

Uit hoofde van haar 2-voudige taak, n.l. het leiden van het verkeer op de grond en in de lucht, wordt de opleiding voor deze functie verzorgd op de vliegbasis te Gilze-Rijen in een cursus die drie maanden duurt. Hierbij staan instructeurs en materieel van andere aldaar gevestigde opleidingen en wel in het bijzonder van de waarnemersschool volledig ter beschikking. Gedurende zijn opleiding wordt de leerling een 5-tal uren mede de lucht ingenomen, teneinde zich een oordeel te leren vormen nopens de bijzonderheden en moeilijkheden welke aan het starten en landen van een vliegtuig verbonden zijn. Na zijn opleiding moet de aspirant verkeersleider nog enige tijd praktijk-ervaring opdoen, alvorens hem deze verantwoordelijke taak zelfstandig wordt toevertrouwd.

F. Hulpmiddelen voor de opleiding.

Het doel van de z.g. synthetische opleidingsmiddelen is de leerling te bekwamen in diverse praktijkoefeningen op de grond. Zij moeten echter steeds als aanvulling van de praktische oefeningen in de lucht worden beschouwd. Zodra de leerling volkomen is geoefend op deze middelen begint de praktijk in de lucht.

Als voorbeelden van synthetische opleidingsmiddelen mogen hier worden genoemd:

- a. De *linktrainer*. Deze bestaat uit een compleet cockpit-uitrusting, radio-communicatie en navigatiemiddelen;
- b. De z.g. „*D.R. trainer*”. Hiermede worden op de grond navigatietochten gemaakt volgens z.g. gegist bestek;
- c. Het *bommenwerpapparaat*. De bommenrichters leren met dit toestel, waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende soorten bommenrichtkijkers, de werpoefeningen;
- d. De z.g. „*Harwellboxes*”. Met dit hulpmiddel leert een klas telegrafisten, ieder in een aparte cel het gehele radioverkeer beoefenen. In de contrôlekamer, constateert de instructeur met behulp van waarschuwingslichten of de oefening fout of goed wordt uitgevoerd;
- e. De z.g. „*Standard free gunnery trainer*” en „*gyro gunsight trainer*”. De schutter leert met deze middelen zijn geschutskoepels en richtmiddelen nauwkeurig op de grond te behandelen;
- f. Tenslotte heeft men in het z.g. „*Camera Schieten*” een doelmatig hulpmiddel om het schieten op aanvallende vliegtuigen te beoefenen.

Dit hoofdstuk zou onvolledig zijn, als nog niet een zeer belangrijke categorie werd genoemd die bestemd is, de opleiding van onze jonge adspirant-vliegers ter hand te nemen. Dit is:

G. De opleiding tot Vlieg-instructeur.

Deze opleiding bestaat uit twee gedeelten:

- a. De elementaire vlieg-instructeursopleiding op de vliegbasis Woensdrecht, duurt 3 maanden.
- b. De voortgezette vlieg-instructeursopleiding op de vliegbasis Gilze-Rijen, duur 3 maanden.

Het behoeft geen betoog, dat voor deze opleiding alleen die vliegers in aanmerking komen die een deugdelijke vakkennis paren aan goede geschiktheid om les te geven. Het feit, dat zij zijn uitgekozen voor deze opleiding, houdt in dat men van oordeel is dat zij de aangeboren hoedanigheden van instructeur bezitten.

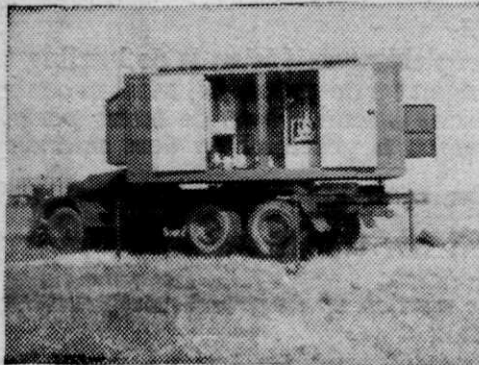
De opleiding van technisch grondpersoneel.

Op de basis Deelen vindt de opleiding voor het technisch grondpersoneel plaats, welke weer te splitsen is in:

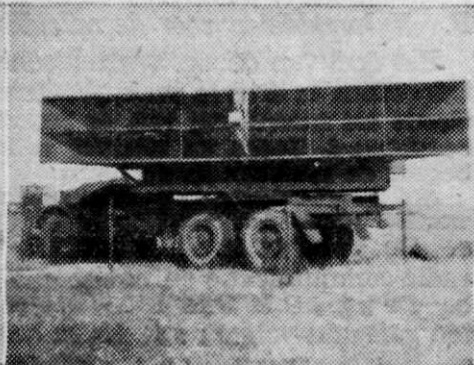
A. Technische School.

Aan deze school, die voor het grootste aantal der dienstvakken opleidt, worden de toekomstige motor- en vliegtuigmonteurs, houtbewerkers, bekleeders, electriciëns, instrumentmakers, bewapeningsmonteurs, metaalbewerkers, houtbewerkers, parachutepakkers, schilders e.a. voor de luchtstrijdkrachten opgeleid.

Reeds bij hun aankomst onder de wapenen zijn ze geselecteerd. Na de Militaire Vooropleiding van 3 maanden, begint hun elementaire vak-



Radar zenderwagen



Radar-antenne (horizontaal)

opleiding te Deelen. Zij die bereid zijn, bij hun intrede in de dienst een contract van 3 jaar te tekenen, ontvangen na de elementaire vakopleiding nog een voortgezette opleiding. De duur der opleidingen varieert van 14 tot 49 weken.

B. Radio-Radarschool.

De Radio-Radarschool leidt op:

- a. Radio-telegrafisten, zowel voor grondstations als voor het eerste gedeelte der opleiding voor vliegtuigtelegrafisten;
- b. Radio- en Radar monteurs;
- c. Radaroperateurs (bedieners);
- d. Radiotelegrafisten.

Vermeld zij, dat de radio-technicus naast de gewone vakwerkzaamheden (materiaalbewerking, draadlassen, solderen) ook tal van laboratoriumproeven moet uitvoeren, variërend van eenvoudige weerstandsmetingen tot het opbouwen en doormeten van complete radioapparaten.

De opleiding radio-radar monteur duurt totaal 15 maanden (resp. 9 en 6 maanden).

De radiotelegrafist ontvangt een korte opleiding van 6 weken. Hij moet technisch begrip hebben, om met vrucht de voor hem gebruikte communicatiemiddelen te kunnen bedienen. Schoolopleiding M.U.L.O. is in verband met de noodzakelijke kennis der Engelse taal zeer gewenst.

De opleiding tot radarbediener is eenvoudig en bedraagt slechts 1 maand.

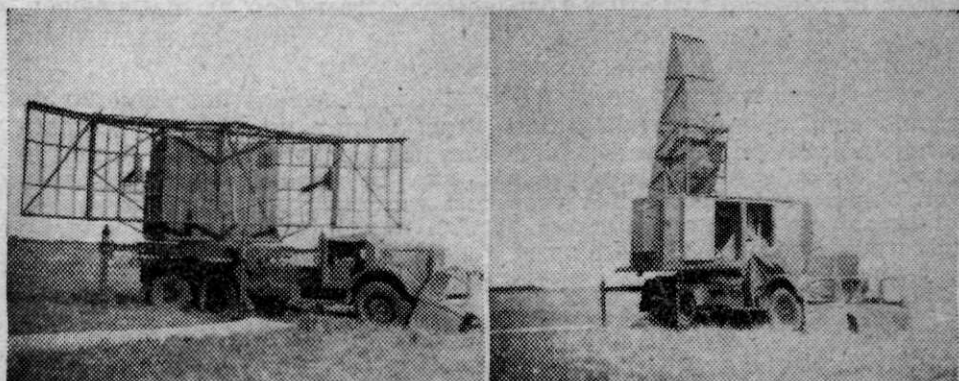
Elementaire begrippen en het technisch juist leren behandelen van zijn apparaat vormen voor de leerling het hoofdbestanddeel van de leerstof.

Deelen is één grote Technische School, waar nog steeds nieuwe opleidingen bijkomen, en waar uitstekend vakkundig onderwijs wordt gegeven. Zowel de L.S.K. die grote behoefte heeft aan goed geschoold personeel, als de dienstplichtige, die daar wordt opgeleid, varen er wel bij.

II. OPLEIDINGEN WELKE RESSORTEREN ONDER HET COMMANDO LEGERLUCHTMACHT NEDERLAND.

Hiertoe behoren:

- A. Operationele Vliegeropleidingen;



Lange golf radar-antenne

Radar-antenne (verticaal)

- B. Grondopleidingen, rechtstreeks onder het C.L.N.
- C. Grondopleidingen bij het Commando Luchtvaarttroepen.

A. Operationele vliegeropleidingen.

1. Jachtvliegschool.

Op de vliegbasis „Twenthe” worden gebrevetteerde militaire vliegers, na gebleken geschiktheid, opgeleid tot jachtvlieger. Het vlieguitrustingspark bestaat hier uit Spitfires en Meteors.

a. *Spitfireafdeling.* Het doel van deze opleiding is om de vliegers, welke op de V.V.O. (voortgezette vliegopleiding) de algemene aspecten van het vliegen hebben geleerd, de bijzondere moeilijkheden en mogelijkheden — zowel theoretisch als praktisch — bij te brengen van het vliegen in een modern operationeel type jachtvliegtuig.

Einde 1946 werd de Jachtvliegschool (J.V.S.) op „Twenthe” geïnstalleerd en begon, aanvankelijk op kleine schaal, met haar taak. Het duurde tot medio 1947 alvorens de school op volle toeren kon gaan draaien, daar eerst toen een contingent van in Engeland opgeleide vliegers ter beschikking werd gesteld, later gevolgd door meerdere, naar gelang behoefte en plaatsingsmogelijkheid.

Voor zover het 't vliegend gedeelte betreft, is de cursus verdeeld in een „A”- en een „B”-vlucht, resp. *Tactische vlucht* en *Schietvlucht*, welke ieder twee maanden duurt. Instructeurs zijn hier jachtvliegers welke bij de R.A.F. een ruime oorlogservaring hebben opgedaan. Waar speciaal in een jachteskader onderlinge samenwerking van buitengewoon groot belang is wordt hier dan ook getracht een gevoel van saamhorigheid tussen de officieren- en onder-officieren-vlieger te kweken.

Alvorens voor een oefening wordt opgestegen, komen leerlingen en instructeurs bij elkaar en worden de moeilijkheden en bijzonderheden van de vlucht besproken. Is de oefening afgelopen dan komen allen weer bij elkander en wordt van gedachten gewisseld over de lessen, welke uit de behaalde resultaten getrokken kunnen worden. Aan de leerlingen worden gemaakte fouten uitgelegd.

Gedurende de „tactische vlucht” maakt de leerling kennis met de Spitfire. Zijn geschiktheid wordt vooraf, d.m.v. een test op de „Harvard” bepaald. Nadat voor de eerste maal op dit nieuwe type een solo-

vlucht is gemaakt, wordt verder geconcentreerd op formatievliegen, stunts en navigatie-vluchten, waarbij de leerling langzamerhand volkomen met het type vertrouwd raakt.

Op de „schietvlucht” wordt de jachtvlieger geleerd het schieten op gronddoelen, op andere vliegtuigen (met behulp van de z.g. „camera gun”) het schieten op een sleepschijf en het bombarderen van doelen in scheer- en duikvlucht. Het gebruik van de moderne richtmiddelen wordt hem geïnstrueerd. Tot voor kort werd gebruik gemaakt van de schietbaan op de Harskamp voor het schieten op gronddoelen. Voor dit doel wordt thans de Vliehors op het eiland Vlieland gebruikt, alwaar in de toekomst ook het raket-schieten zal worden beoefend.

Theoretisch wordt dieper ingegaan op de reeds in de vooropleiding behandelde stof, waarbij speciaal aandacht wordt besteed aan de bijzondere hoedanigheden van deze opleiding, b.v. de grotere snelheden en sterkere motoren.

b. *Meteorafdeling.* Sinds Augustus bestaat de nieuwste aanwinst der L.S.K. uit een aantal jachtvliegtuigen van het type „Meteor M.K. IV”, die zijn ingedeeld bij de Jachtvliegschool. Terstond werd de opleiding tot Meteorvlieger van enkele ervaren „Spitfire”vliegers ter hand genomen, zodat al spoedig een kleine kern gevormd werd van instructeurs voor dit vliegtuig. Half September is de eerste cursus begonnen van vliegers die juist de Spitfireafdeling hadden doorlopen.

Het ligt in het voornemen de „Meteor M.K. VII” trainer te bestemmen voor instructiedoeleinden. Zolang dit toestel nog niet aanwezig is zal het volgende opleidingsprogramma worden gevolgd.

1. 5 à 10 uren vliegen op het vliegtuigtype „Oxford”. De bedoeling is, de leerlingen vertrouwd te maken met het vliegen op een 2-motorig vliegtuig, en hem routine bij te brengen met het a-symmetrisch vliegen en landen op 1 motor.

2. 4 uren meevliegen als 2e bestuurder op een vliegtuigtype „Mitchell”. De leerling krijgt inzicht op het landen van een toestel met een neuswiel.

3. Solovlucht op Meteor IV. Nadat de leerling, met goed gevolg de onder 1 en 2 genoemde oefeningen heeft gevlogen, en nauwkeurig op de hoogte is gesteld van de „cockpitdrill” van de Meteor, vliegt hij zijn eerste solovlucht. De verdere training duurt dan nog \pm 10 uren.

Bij het einde van deze twee cursussen is de leerling na afgelegd examens geschikt om als jachtvlieger in een jachteskader te worden opgenomen. Hij heeft dan ongeveer 80 uren bij de Jachtvliegschool gevlogen.

2. *Austertraining (ARVA).*

Ten behoeve van de in 1946 naar Indië uitgezonden vliegers van de 6e Auster-Artillerie Verkenning Afdeling, welke in de loop van 1948 afgelost dienen te worden, werd einde 1947 een overgangsopleiding op Austervliegtuigen in het leven geroepen. Deze cursus is slechts een zeer beknopte, aangezien de eigenlijke operationele training in Indië bij de ARVA plaats vindt.

De overgangsopleiding geschiedt op de M.L.D.-vliegbasis „Valkenburg” en is ingedeeld bij de aldaar gestationeerde Transport Vliegafdeling van de L.S.K.

De duur van de opleiding is één maand, waarin totaal 15 uren worden

gevlogen. De cursus omvat, voor het vliegend gedeelte, het „los” komen op de Auster, enige overland-vluchten en oefeningen in het landen op zeer kleine terreinen. Theoretisch worden de speciale eigenschappen van dit toestel behandeld en wordt op enkele onderwerpen, reeds in de vooropleiding bestudeerd, verder ingegaan.

B. Grondopleidingen (rechtstreeks onder het C.L.N.).

1. Meteorologen.

Het vliegend personeel is ten zeerste gebaat met een goed functionerende meteorologische dienst, welke van dag tot dag en zelfs van uur tot uur gegevens kan verstrekken omtrent het huidige en te verwachten weer op een bepaalde route of boven een bepaald gebied. Geen vlucht wordt ondernomen, zonder dat vooraf bij de meteoroloog van de vliegbasis zo volledig mogelijke inlichtingen zijn ingewonnen. Omgekeerd brengen de vliegers en hun waarnemers in vele gevallen na een vlucht waardevolle gegevens mee, welke door de meteorologische dienst worden verwerkt en gedistribueerd.

De meteorologie is een natuurwetenschap, welke een uitgebreide kennis vereist en waarvoor een grondige opleiding nodig is. Deze vindt plaats in het centrum van de Nederlandse weerkunde, het K.N.M.I. te de Bilt. Men onderscheidt een cursus voor Meteo-officier welke 5 maanden duurt en een voor Meteo-assistent, waarvoor de duur 4 maanden bedraagt. Na hun theoretische opleiding gaan zowel de meteo-officieren als assistenten nog een 3-tal maanden naar de vliegvelden om de praktijk te beoefenen.

2. Auto- en Motor Rijschool.

Gelijk ieder ander onderdeel van de strijdmacht moet ook de Luchtmacht over een goed en modern voertuigenpark beschikken. In het bijzonder het motorvoertuigenpark van de vliegbases is zeer uitgebreid en verscheiden: Brandweerwagens, benzinetankwagens, ambulance-auto's en vrachtwagens voor vervoer van personen en voorraden behoren tot de uitrusting. Het spreekt vanzelf, dat voor het besturen hiervan speciale en hoge eisen worden gesteld aan de chauffeurs en dat derhalve een grondige training nodig is.

Op de Rijschool te „Twenthe” worden de chauffeurs voor de L.S.K. opgeleid. Iedere drie maanden komt een contingent dienstplichtigen de voorafgaande cursus aflossen. Op het eind van de cursus worden zij, die aan de theoretische eisen voldoen en de rijproeven met goed gevolg hebben afgelegd, in het bezit gesteld van een militair rijbewijs, waarna zij bij de verschillende onderdelen het M.T.-personeel gaan versterken. Enkelingen krijgen na de chauffeurs-cursus nog een opleiding als motorrijder, zodat deze ook als motorordonnans in dienst gesteld kunnen worden.

Gedurende de opleiding krijgen de leerlingen praktische instructie in het chaufferen van drie-tonners, wordt hun geleerd, eenvoudige reparaties te verrichten en leren zij de verkeersregels, de werking van de motor enz. Het ligt voor de hand, dat alleen personeel, dat reeds een zekere mate van kennis op het gebied van motoren bezit, op deze cursus wordt toegelaten.

Het militair rijbewijs is voor alle chauffeurs een kostbaar bezit, omdat het betekent, dat de houder ervan een goed chauffeur is op middel-

zware en zeer zware trucks en tevens een goed inzicht heeft in de constructie en werking van de automobiel.

3. *Magazijndienst*

Op elke vliegbasis bevindt zich een magazijn, waarin, behalve het normale verbruiksmateriaal, ook vele technische artikelen zijn opgeslagen, welke ten dienste staan voor de vliegtuigherstelplaats en gebezigd worden voor het onderhoud en vliegklaar houden van de tot de basis behorende vliegtuigen. Hiervoor zijn vakbekwame magazijnofficieren en magazijnbeheerders nodig.

Magazijn-personeel is een verzamelnaam, welke drie categorieën in zich verenigt:

- a. Magazijnofficieren
- b. Magazijnmeesters (O.O.)
- c. Magazijnbedienden (korporaals en soldaten).

De vakopleiding vindt voor alle categorieën plaats in Weesperkaspel. De drie eerste maanden loopt voor allen de opleiding parallel. Hoewel bij de voorselectie al is bepaald, welke militairen in principe tot off. of O.O. worden opgeleid, vindt na deze drie maanden nog een herselectie plaats, waarbij militairen voor één categorie bestemd, nog kunnen worden aangewezen voor een andere.

Na deze drie maanden is de opleiding voor de onder (c) vallende groep afgelopen. Onderofficieren zowel als officieren zetten hun theoretische opleiding nog 6 maanden voort, waarvan de drie laatste maanden gescheiden. De officieren gaan in deze periode op de verschillende onderwerpen dieper in. Terwijl de onderofficieren hierna nog drie maanden praktijk beoefenen, welke vereist wordt voor hun benoeming tot sergeant, gaan de officieren naar de S.R.O.L.M. te Breda, na afloop hiervan doen zij nog drie maanden praktijk, waarop hun aanstelling tot vaandrig volgt.

4. *Brandweerlieden.*

Een moderne luchtmacht is ondenkbaar zonder een goed uitgeruste brandbestrijdingsdienst, waarbij aan het personeel hoge eisen worden gesteld. Door de aard der ontstane branden (benzine) is onmiddellijk, beslist en vakkundig ingrijpen noodzakelijk. Dit kan alleen gebeuren door goed opgeleide specialisten op het gebied van vliegtuigbranden.

Op de Vliegbasis Leeuwarden vindt deze opleiding plaats. Alvorens de theoretische cursus begint, hebben de leerlingen eerst gedurende 7 weken de z.g. voorpraktijk gehad waarbij hun het gebruik en onderhoud van de verschillende soorten brandslangen, snelblussers en brandweerwagens wordt geïnstrueerd. De theoretische cursus, welke 6 weken duurt, heeft tot doel de brandweerman het „hoe” en „waarom” van de gebezigde brandweermiddelen bij te brengen. Speciale aandacht wordt hier besteed aan de brandbeveiligings- en bestrijdingsmiddelen welke in de ingebruik zijnde types vliegtuigen voorkomen. Bij het einde van de cursus wordt de aspirant-brandweerman aan een vakbekwaamheids-onderzoek onderworpen waarbij behalve zijn theoretische vooral zijn praktische prestaties worden getoetst.

5. *Inlichtingen Officier en Onderofficier.*

Het doel dezer opleiding is in oorlogstijd te kunnen beschikken over

geschoold personeel dat tot taak heeft bij de operationele onderdelen der Luchtmacht alle militaire inlichtingen te verzamelen en te verstrekken, welke nodig zijn om de operatieën met succes te kunnen uitvoeren.

Grondopleidingen bij het commando luchtvaarttroepen.

Bij zijn oprichting in Maart/April 1946 had het Regiment Luchtvaarttroepen, sinds November 1946 *Commando Luchtvaarttroepen* geheten, een tweeledige taak:

1. De militaire vorming van al het vliegend en technisch personeel, bestemd voor de militaire luchtvaart. Deze opleiding vond plaats bij het Bataljon Technisch Personeel te Bussum.

2. Opleiding van personeel, bestemd voor de verdediging van vliegbases, welk personeel bij mobilisatie tot taak zou krijgen de Nederlandse vliegbases te verdedigen tegen vijandelijke aanvallen op de grond (Luchtlandingstroepen en parachutisten) en uit de lucht.

Daartoe werden opgeleid:

A. Bij het Instructiebataljon, soldaten voor de bestrijding van parachutisten en luchtlandingstroepen; een bestrijding, uitgaande van het beginsel, dat de aanval de beste verdediging is.

Uit deze, al dan niet gespecialiseerde infanteristen, werd aan de Officiers- en Kaderscholen der Koninklijke Landmacht kader opgeleid bestemd voor tirailleurs, mortierist, pag, pioniers, aanvalspioniers en verbindingsdienst.

B. Bij de Afdeling Luchtdoelartillerie personeel, bestemd voor de bediening der vuurmonden van 4-tL en 2-tL en de luchtdoelmitrailleurs ten dienste van de luchtverdediging van de vliegbasis en naaste omgeving. Uit deze artilleristen werd kader opgeleid aan de S.R.O.A. en de kaderschool Luchtdoelartillerie.

De onder 2A en B genoemde opleiding van manschappen vond plaats naar analogie van de opleiding bij het Britse R.A.F.-Regiment. Deze opleiding is echter sinds medio 1947 gestaakt.

De onder 1 genoemde opleiding is blijven bestaan en vindt plaats bij het 1e en 2e Instructiebataljon resp. te *Nijmegen* en *Bussum* gelegerd. De jonge recruten ontvangen daar hun eerste militaire opleiding en vertrekken na 3 maanden voor hun verdere vakopleiding naar diverse cursussen van de Commando's Legerluchtmacht Nederland en Luchtvaartopleidingen.

De opleiding voor kantoordienstpersoneel geschiedt op de Kantoor-dienstschool te *Nijmegen* (ingedeeld bij het 1e Instructiebataljon); die van de automonteurs in *Breda* (in onderhoud bij de Officiers- en Kaderschool Legerluchtmacht Nederland). Beide opleidingen worden nog nader behandeld.

Als 3e Bataljon behoort tot het Commando de *Officiers- en Kaderschool Legerluchtmacht Nederland*, thans gevestigd in de *Trip van Zoutlandkazerne te Breda*.

Aan deze school worden in de eerste plaats gegeven cursussen van 3 maanden bestemd voor verdere militaire vorming van aspirant officieren en onderofficieren, nadat zij hun vakopleiding reeds hebben genoten. Het leerplan omvat algemene militaire vorming op zo breed mogelijke basis, met inbegrip van Krijgsgeschiedenis, Tactiek Zee-, Land- en Luchtmacht, Organisatie, Militair Straf- en Tuchtrecht, Mil. Paedagogiek, Practische velddienst, Wapenleer, Schieten, Pionieren, Magazijns-

dienst, Radio-Radartechniek, Verkeersleiding Vliegtuigherkenning en Lichamelijke Opvoeding (opl. N.O.C.).

Vervolgens worden er cursussen gegeven van 6 weken voor militaire vorming van onderofficieren der Militaire Luchtvaart, die hun vakopleiding reeds geheel of gedeeltelijk hebben genoten. De bedoeling is hen in de algemene militaire vakken te scholen.

Verder vindt aan de Officiers- en Kadernschool voorlopig alleen voor 1948 de onderofficiers- en officiersopleiding voor dienstplichtigen der Luchtvaarttroepen plaats, die na hun opleiding tot geoefend soldaat in 6 resp. 8 maanden worden opgeleid voor het sergeants resp. vaandrags-examen, teneinde te voorzien in de behoeften aan officieren en kader bij de L.S.K.

De eerste twee maanden is de opleiding van beide groepen gecombineerd.

In afwijking van de S.R.O.I. en Kadernscholen Infanterie wordt bij deze opleiding bijzondere aandacht besteed aan velddienst en gevechtsopleiding, speciaal gericht op bestrijding van parachutisten, verdediging der vliegvelden en vliegtuigherkenning.

Automonteur.

De cursus is ondergebracht bij de officiers- en kadernschool te Breda; de duur bedraagt 14 weken. Als eis voor toelating wordt gesteld, dat de adspirant-cursist reeds een praktische en theoretische ondergrond heeft (enkele jaren ambachtsschool). Een gedeelte van de lessen wordt in de avonden en op Zaterdagmiddag aan de ambachtsschool te Breda gegeven door leraren van deze inrichting van onderwijs. Een groot deel van het lesrooster bestaat uit praktische vakken. Aan het einde van hun opleiding leggen de leerlingen een examen af voor de commissie voor Militaire Vakbekwaamheid (C.C.M.V.). Het hierbij verkregen diploma wordt door de B.O.V.A.C. erkend, zodat zij dus later in het burgerleven als volwaardig monteur daarvan de vruchten kunnen plukken.

Na afloop van de cursus worden de leerlingen aan de Motor Transport Secties op de vliegbases toegevoegd.

Kantoor dienstschool.

Deze cursus welke 3 maanden duurt is gevestigd te Nijmegen en leidt dienstplichtigen op voor een bureaufunctie, welke in tegenstelling met het merendeel der andere L.S.K.-opleidingen zeer weinig door het technische karakter van de luchtmacht wordt beïnvloed.

De leerlingen worden aldaar in de geheimen van de administratieve werkzaamheden op een bureau ingewijd en hun wordt tevens geïnstrueerd het gebruik van de luchtvaartterminologie, het archiefsysteem, de L.M. organisatie en legerorders. Bovendien wordt de leerling onderricht in het gebruik van de schrijfmachine en stenografie. De twee laatstgenoemde vakken worden niet aan de school onderwezen, doch bij een burgerinstituut. Het is wellicht onnodig te vermelden, dat ook bij deze opleiding de grootste aandacht wordt besteed aan de praktische kant. Een zeer belangrijk deel van het leerplan is hieraan gewijd. Ook wordt niet vergeten, dat het bureaupersoneel militair in staat moet worden geacht zijn bureau en zich zelf tegen aanvallen te verdedigen. Daartoe zijn velddienst, schieten en exercitie in het programma opgenomen.

De opleiding tot *bureau officier* vangt aan met 3 maanden militaire vooropleiding, vervolgens wordt de Kantoordienstschool doorlopen, waarna de leerlingen 3 maanden praktisch op bureaux worden tewerk gesteld. Na afloop van deze praktijkmethode volgt een 3-maandse opleiding aan de S.R.O.L.M. te Breda.

III. Opleidingen gedetacheerd bij de Koninklijke Landmacht.

Deze zijn:

1. opl. Spcrtinstructeur te Hooghalen;
2. opl. Ziekendrager en -verzorger te Utrecht;
3. opl. Kokspersoneel te Eefde (zie Opl. Schema C).

De opleiding voor *beroepsofficier* bij de L.S.K. is een moeilijk probleem, hetwelk reeds enige tijd in studie is genomen. Rekening moet worden gehouden met het feit, dat voor een 15-tal uiteenlopende categorieën moet worden opgeleid, welke weer te splitsen zijn in 2 hoofdgroepen n.l. luchtvaardenden en grondpersoneel.

Daar de beschikking over een goed onderlegde beroepskern beslist noodzakelijk is voor de verdere ontwikkeling der L.S.K. zal nog dit jaar de Minister van Oorlog een desbetreffend voorstel worden voorgelegd.

De a.s. technische- en verbindingsofficieren zullen reeds beginnende het cursusjaar '48-'49 een opleiding van 2 jaren volgen aan de K.M.A. te Breda, waarbij het zwaartepunt zal worden gelegd op de militaire vorming tot officier. De opleidingsduur der a.s. verbindingsofficier bedraagt 5 jaren K.M.A., die van de a.s. technisch officier 2 jaren K.M.A., vervolgens 3 jaren Technische Hogeschool te Delft.

Tenslotte zij nog vermeld, dat dit jaar een aanvang is gemaakt met de opleiding tot

Middelbaar Technisch Officier.

Voor deze opleiding komen in aanmerking beroepskorporaals en -onderofficieren der Luchtmacht, die daartoe roeping gevoelen, aanleg bezitten en geschikt worden bevonden.

Zij zullen in de gelegenheid worden gesteld het einddiploma van de vakopleiding vliegtuigbouwkunde, electrotechniek, of werktuigbouwkunde aan de Middelbaar Technische School te Haarlem te behalen, welke opleiding normaal 4 jaren duurt. Daarna volgt aanstelling tot Adjutant-Onderofficier in welke rang 2 jaren praktijk moet worden gedaan. Bij goede beoordeling, volgt daarop de aanstelling tot 2e Luitenant-Middelbaar Technicus.

Met het bovenstaand overzicht, dat geenszins op volledigheid kan bogen, is getracht een eenvoudige opsomming te geven van de vele en uiteenlopende opleidingen, welke thans bij de L.S.K. plaats vinden.

In de afgelopen 3 jaren is, ondanks de grote moeilijkheden, welke nu eenmaal aan een hernieuwde opbouw onzer luchtstrijdkrachten verbonden zijn, reeds veel bereikt. Nog zéér veel werk wacht, doch de energie en goede wil, waarmede in de afgelopen jaren werd opgebouwd, geven een waarborg, dat onze Luchtmacht in de nabije toekomst op een hechte basis zal zijn gevestigd.

VERSLAG VAN HET TRANSPORT VAN HET KORPS A.A.T. 1^E DIVISIE „7 DECEMBER”

over de periode 1 Dec. 1946 – 1 Dec. 1947

door Majoor G. F. I. ROETERING, *Divisie-hoofdtransportofficier.*

•Dit verslag over het transport van het Korps A.A.T. 1e Divisie „7 December” over het jaar 1-12-'46 tot 1-12-'47 bevat enkele door mij als Divisiehoofdtransportofficier van deze Divisie verzamelde en voor publicatie omgewerkte gegevens betreffende de transporten, uitgevoerd bij de verzorging van het 2e lijntransport der Divisie met de transportpelotons der 4 tot het Korps behorende compagnieën. Het verslag zou geen goed beeld geven, wanneer niet vooraf werd gewezen op de grote moeilijkheden, welke de uitvoering van genoemde taak belemmerden.

Op *Personeelsgebied* deden zich voornamelijk moeilijkheden voor door de korte opleiding tot chauffeur in Holland en door het daarbij ontbreken van voldoende instructiematerieel (b.v. leswagens). Het is voorgekomen, dat A.A.T.-chauffeurs die tot dusverre slechts 15 uur achter het stuur hadden gezeten, in Indië kwamen te rijden (wel werden alleen zij als chauffeur genomen, die hier eerst getest waren op voldoende rijvaardigheid, doch *rij-ervaring* kon niet verkregen zijn). Bovendien deed een van de beginne af in Indië bestaand tekort aan chauffeurs door het uitvallen van een aantal hunner — ongeveer gelijk aan het totale personeel der Pelotons Reserve Chauffeurs (240 man) — tengevolge van de voor het vertrek uit Holland plaatsvindende keuring voor de tropen, zijn invloed gelden.

Op *Materieelgebied* werd het Korps zwaar gehandicapt, doordat het werd uitgerust met gebruikte wagens, afkomstig uit dumps in Duitsland, welke gebreken vertoonden door slijtage, beschadigingen en incompleetheid. Ook had men zeer veel hinder van de onvoldoende voorziening met reserve-onderdelen om de wagens te repareren, waardoor, ondanks de tot het uiterste doorgevoerde improvisatie door de compagnies-werkplaatsen, slechts $\frac{1}{2}$ tot $\frac{2}{3}$ van het materieel in de loop van het afgelopen jaar op de weg gehouden kon worden.

Eerst thans (eind 1947) wordt het Korps geleidelijk voorzien van nieuwe werkwagens tot een totaal van 120 wagens (hieronder bevinden zich 83 Australische Fords Marmon Herrington), welke voor het grootste deel zullen dienen ter vervanging van het versleten Dodgematerieel ($1\frac{1}{2}$ compagnie).

De omstandigheden, geschapen door de politionele actie, eisten nog eens extra veel en zwaar werk, maar de wagens hebben dit jaar gereden door heel West-Java, getrouw aan ons A.A.T.-devies: „Zorg, dat de troep overal alles op tijd krijgt”.

Er zijn mensen en wagens verloren gegaan door ongelukken; tijdens acties zijn chauffeurs achter hun stuur weggeschoten; er zijn wagens vernietigd, doordat ze op een mijn liepen, maar:

Voor de troep is, wordt en zal worden gezorgd!

In de eerste helft van October 1946, werd het eerste 17-tal werkwagens in Priok in ontvangst genomen. Eemand door kwartiermakers werden, met behulp van enige in een der wagens aangetroffen sneeuwkettingen, door een paar van deze wagens, welke inderdaad bleken te rijden, de overigen naar de locatie in Batavia gesleept.

Doordat de slepende wagens zelf ook weer defect geraakten en gesleept moesten worden, duurde het een volle dag, voordat het 17-tal bijeen was in de locatieën en met een minimum aan gereedschap en een maximum aan enthousiasme begonnen kon worden er zoveel mogelijk rijbaar te maken om een volgende uitgifte in Priok weer te gaan halen.

Op 24 October arriveerde het personeel van het Korps A.A.T. 1e Divisie „7 December” met de „Boissevain” in Priok en eind November reeds was aan vele opdrachten voldaan: troepenverplaatsingen uitgevoerd (U-Brigade, 2e Inf. Brig., 1st Indian Infantry Division), 2812 ton vracht vervoerd en in totaal 137.900 km afgelegd, alles met een gemiddelde van 31 werkwagens per dag op de weg.

Op 28 October verhuisde de 1e Inf. Bde. Tpt. Cie naar Buitenzorg.

In October en November werden de wagens ontvangen voor de 1e, 2e en voor de helft van de 3e Inf. Bde. Tpt. Cie. Eerst in December en Januari volgde de rest van de 3e Cie. en het materieel voor de Divisie Troepen Tpt. Cie. (4e Cie.).

In December reed de 2e Cie met 30 en de 3e Cie. met 15 wagens (dus in totaal 45 trucks) 2 x mee met het Batavia-Bandoeng v.v. -convooi en de 1e Cie. met 30 wagens 5 x met het convooi Buitenzorg—Tjiandjoer—Batavia—Buitenzorg.

Van Januari tot Juli verzorgden de wagens van de 1e Cie. voornamelijk de aanvoer van Batavia naar Buitenzorg voor de 1e Inf. Bde., de wagens van de andere compagnieën assisteerden hierbij, reden ook locale opdrachten in het rayon Batavia, bijvoorbeeld aanvoer Avpl. 2 te Mr. Cornelis (Avpl. 7 Dec. Div.) en kleine troepenverplaatsingen, na Maart ook de gehele aanvoer naar Avpl. „C” te Tjiandjoer voor de 3e Inf. Bde. Alie bovendien nog beschikbare wagens werden gemeld aan, en met vervoersopdrachten belast door, Transportbureau T.V.T.O. Batavia.

Nadat in Januari 1947 alle wagens waren ontvangen en hiervan het aantal rijdbare wagens zo hoog mogelijk was opgevoerd door het verrichten van kleine, eenvoudige reparaties, moest dit aantal daarna wel dalen door het volkomen ontbreken van reserve-onderdelen.

Op 3 Februar: werd het Verkenningsregiment van Priok naar Buitenzorg vervoerd. In Maart begon de aanvoer naar Tjiandjoer (voor de 3e Inf. Bde.) terwijl hulp werd verleend bij het vervoer van troepen van deze Brigade naar Tjiandjoer.

In Mei steeg het aantal rijdbare wagens door de ontvangst van 57 3-tonners uit de L.T.D. 80 (Mr. Cornelis) welke werkplaats deze wagens in April bruikbaar gemaakt had voor de A.A.T. en 41 sloopvoertuigen, uit de dump Priok, ontvangen op 24-4-'47, waarvan de onderdelen werden gebruikt voor reparatie van het wagenpark. Een stijging in Juli was te danken aan de gelegenheid tot grondig nazien en werken aan de wagens welke werd geboden door het consigneren der transportcompagnieën voor de aanvang der politionele actie op 21 Juli.

Van 1—7 Mei werd het K.N.I.L.-Bataljon Inf. II, vervoerd van omgeving Batavia naar omgeving Tjiandjoer. Tussen 13 en 17 Mei vernuisde de 2e Cie van Batavia naar Buitenzorg. Dan volgt eerst een consignatie der 1e, 2e en 3e Cie. die vijf dagen duurt, waarna ook deze compagnieën in versneld tempo uitsluitend rijden voor de aanvoer naar de aanvullingsplaatsen.

Na enkele mutaties in de compagnieën zelf ving op 21 Juli de politionele actie aan waarbij de 1e, 2e en 3e Cie. onder bevel kwamen van C.-1e, 3e en 2e Brigade. De overige beschikbare wagens verzorgen de aanvoer op Mr. Cornelis, Buitenzorg, Tjiandjoer en Bekassi welke laatste aanvullingsplaats zich achtereenvolgens naar Tjekarang en Krawang verplaatste. Tenslotte droeg de 4e compagnie mede zorg voor de verhuizing naar Bandoeng van de Divisiestaf en de Divisie-troepen welke hieraan werden toegevoegd. Eind Augustus is het bataljon hoofdzakelijk verspreid over Buitenzorg, Garoet, Poerwakarta en Tjimahi.

Medio Augustus keerden de wagens, die tengevolge van detachering overal in W. Java waren terechtgekomen, wederom naar hun oorspronkelijke Cieën terug. Op 27 Augustus ving de 4e Cie aan met de aanvoer naar Avpl. C te Garoet, waarbij hulp werd verleend door de Basis Bandoeng met de haar ter beschikking staande transport-onderdelen. De 4e Cie. verzorgde ook de aanvoer naar Avpl. D te Tjimahi en werd daarna vele malen ingeschakeld om Baileybrugslagmateriaal en troepen te vervoeren voor de 3e Brigade.

Op 23 September ving de 2e Cie in Garoet aan de aanvoer naar Avpl. C te steunen met 5 wagens per dag, een week later met 12 wagens en eind October met 18 wagens per dag. Van 23 October tot 14 November werd ook het benodigde naar de Avpl. der W Brigade te Garoet aangevoerd. Na 1 October had de geleidelijke aanvulling met nieuwe werk-wagens een gunstige invloed op het aantal rijdbare wagens welk aantal sterk teruggelopen was door het continurijden en gebrek aan onderdelen.

De onderdelen, die uitgerust waren met oude Dodges (2e Cie. geheel en het 1e Tpt. pel van de 3e Cie.) waarvan in October het Dodge materiaal geïnspecteerd werd door een speciale inspectieploeg van de LTD, uitgezonden door de KMG (welke ploeg bijna alle Dodges classificeerde in Klasse VI of VII), vingen in Nov. aan. onbekwame wagens bij een IBW in te leveren. Zo leverde b.v. de 3e Cie. bij 3-IBW 15 Dodges in.

Ten einde nog een algemeen inzicht te geven in hetgeen gepresteerd werd door de hiergenoemde onderdelen volgen hier tenslotte nog enkele gegevens. Het zal niet alleen uit het vorenstaande, doch ook uit deze gegevens duidelijk worden dat de geleverde prestaties inderdaad groot zijn te noemen wanneer nog mede in rekening wordt gebracht onder welke — voor Nederlanders vreemde — klimatologische en terreinomstandigheden moest worden gewerkt.

Hoe de algemene toestand van het materieel is geweest moge blijken uit het feit, dat van het totaal aantal wagens per maand ongeveer de helft in langere reparatie was. Hetgeen zeggen wil dat alle diensten verricht werden op „halve kracht” of nog anders gezegd, de werkbelasting der wagens en ook de taak van het personeel nagenoeg het dubbele was van wat geprojecteerd was.

(Slot op blz. 45 onderaan.)

MOEILIKHEDEN

BIJ NACHTELIJKE PATROUILLETOCHTEN IN HET INDISCH TERREIN

door A. G. W. KLEIMEER, *Eerste Luitenant der Infanterie
K.N.I.L.*

Het in het Augustus-nummer verschenen artikel van de Kapitein H. J. van Veen betreffende de vermeestering van Tjileungsir op 19 Juli 1946 geeft mij gereede aanleiding de moeilijkheden, gepaard gaande aan nachtelijk optreden van patrouilles, naar voren te brengen.

Alvorens het verloop van de patrouille van de in Schets No. 2 aangeduide N.groep (zie Aug. nummer) aan te geven moge geweest worden op het in de aarde van het artikel van de Kapitein van Veen verkondigde: „dat bij de actie op grote schaal een grondige voorbereiding noodzakelijk is en dat de taken der verschillende groepen tot in de finesses moet worden gecoördineerd”. Zeer dikwijls zal in Indië een gecombineerde actie tegen het aanbreken van de dag worden uitgevoerd, waartoe het een vereiste is, dat de deelnemende groepen tijdig, dus vóór het aanbreken van de dag, hun uitgangsoptellingen hebben ingenomen. In het onderhavige geval gaf het tijdschema aan, dat alle groepen op hetzelfde uur hun actie van de resp. uitgangsoptellingen uit zouden aanvangen, en ofschoon bij de voorbesprekingen rekening was gehouden met alle mogelijkheden, valt het te begrijpen, dat elk tijdschema onderhevig is aan wisselvalligheden, omdat men nooit van te voren met zekerheid kan aangeven, welke moeilijkheden zich zullen voordoen. Met nadruk was er bij de voorbesprekingen op gewezen, dat de N. groep verreweg het langste traject had af te leggen. Dit gaf aanleiding om het oorspronkelijke vertrekur met een uur te vervroegen, en daarmee was ogenschijnlijk voor Cdt.N.groep „alle kou uit de lucht”. Echter bleek na afmars, dat reeds vertraging ontstond van ongeveer 30 minuten, en tot overmaat van ramp was de in het verslag genoemde coupure in de weg oorzaak, dat de auto's niet verder konden. Het lag n.l. in de bedoeling de auto's ongeveer 1800 meter verder op te laten rijden. Dit had tot gevolg, dat het oorspronkelijke traject van ruim

(Slot van blz. 44.)

In totaal werd door de 4 compagnieën van het Korps A.A.T. 1e Div. „7 Dec.” 3.530.700 km in een jaar tijds afgelegd. Dat wil dus zeggen ruim 88 maal de aarde rond!

Daarbij werden tot 1-12-'47 ongeveer 76.800 ton goederen en 56.700 man troepen vervoerd, terwijl 2.026.700 liter benzine werd verbruikt. Het zijn respectabele getallen, temeer als wij ons dan daarbij bedenken, dat de onderdelen waarvan hier gesproken werd, slechts een deel van het vervoersapparaat in Indië is. Niettemin de verzamelde gegevens hebben hun waarde, waarom zij dan ook werden gepubliceerd.

6 km vergroot werd met 1800 meter, waardoor de N.groep zich voor de opgave gesteld zag 8 km in iets minder dan drie uur te lopen.

Menig uwer zal waarschijnlijk de opmerking maken, dat dit niet zo vreselijk moeilijk kon zijn, maar daarbij moge in overweging worden gegeven, dat:

A. Gelopen moest worden met Nederlandse militairen, die alhoewel niet voor een kleintje vervaard, niet die ervaring hebben van de militairen van het K.N.I.L.

B. Er weliswaar enig maanlicht was maar de eerste 5 km door dicht begroeid en zeer donker terrein moesten worden afgelegd.

C. Geen gebruik van licht diende te worden gemaakt, anders dan voor kaartlezen, en dan nog sterk afgeschermd.

D. Van het terrein, en N. van de weg Tjileungsir niet bekend was, dan dat de wegen waarschijnlijk van hindernissen voorzien waren.

E. Het patrouilleren met een sectie heel iets anders is dan het patrouilleren met een compagnie.

De N.groep was ruim 100 man sterk en om nu eens te illustreren, welk een invloed betrekkelijk kleine hindernissen hebben op de mars-snelheid, diene het volgende: Voor het overschrijden van een zeer zwak bamboebruggetje, waarbij slechts één man tegelijk over kon gaan werd per man een tijd van 8 seconden gebruikt, hetgeen op een verlies van ten naastenbij 15 minuten voor de groep kwam te staan; overbodig te zeggen, dat dit niet de enige hindernis was!

Het behoeft geen betoog, dat de troep nadrukkelijk geweest was op het behalen van een zo groot mogelijke mars-snelheid, waarbij de order werd gegeven, dat niet geschoten zou mogen worden op eventuele vrijposten, of kleine patrouilles, tenzij natuurlijk uit zelfverdediging.

De eerste 1800 meter tot aan het punt, waarop de N.groep naar het N. afboog (schets 2), werd met hoog tempo, 6 km per uur, afgelegd. Daarna bleek de weg bezaaid te zijn met omgekapt bomen, struiken etc., zodat het marstempo aanzienlijk zakte.

Verscheidene keren zagen de vooraanlopende militairen vrijposten, die bij de nadering van onze Brabanders en Limburgers zonder ook maar zelfs een schot te lossen ijlings de vlucht namen. Onzerzijds werd eveneens geen schot gelost, hetgeen ook zonder het bevel doelloos zou geweest zijn. Een moeilijkheid was, dat tijdens het lopen met behulp van onze draagbare zender contact gemaakt moest worden met de bataljonscommandant, hetgeen aanvankelijk door de dichte en hoog opgaande begroeiing mislukte.

De moeilijkheden begonnen echter pas goed toen afgebogen werd naar het Oosten. Van dit moment af waren de kampongpaden menigvuldig, en het was zeer lastig een geschikt traject te vinden, omdat het niet wenselijk voor ons was, betrekkelijk dicht bij het aanvalsobject met ruim 100 man door de kampongs te trekken. In dit verband wordt gewezen op een moeilijkheid, die zich nog al eens met gidsen voor doet. Zeer dikwijls, zijn gidsen ingedeeld bij een groep; daar zijn m.i. bezwaren aan verbonden, omdat men dan alleen iets aan een gids heeft, wanneer hij de omgeving zo goed kent, dat hij het minst voor de hand liggend traject kan aangeven en als het ware van een willekeurig punt in het terrein op de militair meest gunstige wijze tot het object kan geraken. Mijn ervaring is, dat de meeste gidsen wel een globale kennis had-

den hoe ze van kampong A naar kampong B konden komen, maar dan gaat het meestal langs een bekende weg of bekend pad, en dat is nu juist, wat uit militair oogpunt niet verkieselijk is. Het kompas, de kaart en intuïtie moeten de patrouillecommandant in staat stellen, zijn weg, met inachtneming van de militaire regels, feilloos te vinden en het vertrouwen in gidsen zal in vele gevallen blijken onjuist te zijn geweest.

Na enige tijd in O. richting te hebben gelopen, werd wederom in N. richting afgebogen, waarbij, natuurlijk juist op het moment, waarop de patrouillecommandant het verband in de colonne controleerde, de gidsen een naar een Noordelijk gelegen kampong voerende weg volgden, terwijl zij de opdracht hadden gekregen een smal paadje naar het Oosten in te slaan. Bij het passeren van het bedoelde pad werd onmiddellijk het haltsignaal doorgegeven, maar het ongeluk wilde, dat het peloton, dat achter het voorlopende peloton volgde, net geen contact met de achterste man van het 1ste peloton had, waardoor het voorste peloton doorliep en de rest halt hield. Het euvel werd verholpen en de mars werd in O. richting vervolgd. Niet vermeden kon worden, dat het achterste peloton soms in looppas moest overgaan om het tempo bij te houden. Even later liep het voorste peloton achter de patrouillecommandant in de aangegeven richting, maar het 2e en 3e peloton sloegen een zijpad in, wederom door het verloren raken van het verband tussen 1e en 2e peloton. Gelukkig werd dit tijdig bemerkt en zo kwam de colonne bij de Tjileungsirrivier. Een rivierovergang werd gekozen, die tamelijk ver N. van ons aanvalsobject lag, om de kans op voortijdige alarmering zo klein mogelijk te maken. Een punt waar ook de aandacht op gevestigd moge worden is het automatisch halthouden na het overschrijden van hindernissen in colonneverband. Uit het gegeven voorbeeld, betreffende overschrijding van een riviertje, waarbij een vertraging van 15 minuten optrad, valt op te maken, dat het voor de voorste afdeling zaak is, zo lang halt te houden, totdat bericht van achteren komt, dat er doorgelopen kan worden. Het was zelfs bij de enthousiaste en bereidwillige troepen moeilijk om de commandanten van voorste afdelingen dit automatisch te laten doen.

Juist de strenge marsdiscipline, waarbij een ieder zich realiseert, wat de moeilijkheden zijn, geeft de waarborg, dat met het geringste tijdsverlies gelopen wordt.

Ondanks hun vermoeiende tocht, die vooral psychisch zware eisen stelde, slaagden zij erin, om op tijd in de uitgangsstelling aan te komen, hetgeen voor deze toch betrekkelijk slecht geoefende soldaten een zeer goede prestatie was. Hun streven, het zo goed mogelijk te willen doen, kwam zeer duidelijk tot uiting, toen de doorzoekingslinie geformeerd werd, en het sein tot voorwaarts gaan gegeven werd. De frontbreedte was in het onderhavige geval zeer groot, n.l. 600 meter, hetgeen niet te vermijden was, gezien de breedte van de kampong Tjileungsir. Desondanks slaagden deze soldaten van 2-1 R.J. er in, om door angstvallig verband houden hun frontbreedte van 600 meter ongeschonden te handhaven tijdens het voorwaarts gaan over een kilometer in kampongterrein, dat zeer onoverzichtelijk was.

De doorzoekingslinie mocht onder geen voorwaarden de huizen betreden. Dit liet de ijheid van de linie allerminst toe. Bij het onderdeel werd

daarvoor een aparte M.P. afdeling gebruikt, die de strikte opdracht had, zich niet vóór de doorzoekingslinie uit te begeben, zulks met het oog op het plotselinge vuur openen van eventuele verzetslieden. De doorzoekingslinie zou in dat geval niet terug kunnen vuren.

Slotbeschouwing.

1. Het is van zeer groot belang, dat sectie-, pelotons- en comp.-commandanten zeer goed overweg kunnen met de kaart en het kompas, na de training in Nederland.

Er kan niet genoeg de nadruk op worden gelegd, dat patrouillecommandanten, die onvoldoende geoefend zijn in deze materie, in een groot deel van hun taak tekort schieten. De eis dient m.i. gesteld te worden, dat genoemde functionarissen in staat moeten zijn in Nederland des nachts onder ongunstige omstandigheden (als maanloze nacht, regen) van een gegeven punt uit, alleen met behulp van een kaart en kompas een willekeurig op te geven punt in het terrein tot op 100—200 meter te benaderen. Mogelijk is deze eis zwaar, maar het komt in Indië regelmatig voor, dat kleine groepen er op uit gestuurd worden om afsluitingslinies te vormen en dan is bovengenoemde eis geen overbodige luxe, te meer, waar het Indische terrein beduidend lastiger is.

2. Elke patr. commandant, dus sectie, pelotons en comp. commandant, moet kunnen beoordelen hoeveel tijd hij nodig heeft, om op een op de kaart aangegeven traject af te leggen. Dat wil niet zeggen, dat hij op de minuut af moet kunnen uitrekenen, hoe lang hij er over zal doen. Dat is niet mogelijk, maar wel moet hij onder verschillende omstandigheden zijn marssnelheid kunnen taxeren, zoals b.v. het iopen over, of liever, door natte rijstvelden, in rubbertuinen, droge rijstvelden al dan niet geogst, zowel bij dag als bij nacht. Hij moet ongunstige factoren in rekening kunnen brengen (zoals regen, die de gemakkelijk begaanbare dijkjes tussen de rijstvelden tot glibberige obstakels maakt, waar men meer naast dan op loopt).

3. Ofschoor het aanbeveling verdient op een zodanige tijd te vertrekken, dat niet onnodig lang onderweg verbleven wordt, zulks in verband met het ontijdig signaleren van de groep, hetgeen toch al een moeilijke opgave is, dient toch enige tijdsreserve in rekening te worden gebracht voor eventuele tegenvallers. Mocht op het tijdschema, dat iedere patrouillecommandant voor zichzelf dient aan te leggen, worden ingelopen, dan kan dit door oordeelkundige rusten worden gecorrigeerd. Daarom is het wenselijk bij de vooropleiding verscheidene groepen van verschillende punten naar een af te zetten gebied te dirigeren, waarbij op een bepaald tijdstip de opstellingen dienen te zijn ingenomen. Deze oefeningen zijn in vele variaties mogelijk, nuttig, leerzaam en wekken belangstelling. Zij dienen dan eerst overdag, later veelvuldig 's nachts te worden gehouden.

4. Het lopen in Indisch terrein bij nacht met een hoge marssnelheid stelt zeer hoge eisen aan het verband houden. Iedereen moet er van doordrongen zijn, dat dit een essentiële voorwaarde is voor het tijdig bereiken van het aangegeven punt, en er dient dan ook bij de vooropleiding de allergrootste aandacht aan te worden besteed.

HET GEBRUIK VAN LUCHTLANDINGSTROEPEN

door TH. DE WINTER, *Kapitein der Artillerie K.N.I.L.*

I. Doel van dit artikel: Het geven van een kort overzicht van de principes welke het gebruik van luchtlandingstroepen (airborne troops) beheersen. Het zal niet mogelijk zijn een volledig overzicht te geven, zodat vele belangrijke punten niet, of slechts zeer oppervlakkig, zullen worden behandeld. Van deze belangrijke punten noem ik slechts de inlichtingendienst, de aan- en afvoer, de medische dienst en de samenwerking met gevechtsvliegtuigen. Voor een duidelijk begrip is het echter noodzakelijk de troepentransportvliegtuigeenheden in deze beschouwing te betrekken. Achtereenvolgens zal worden gegeven:

1. een opsomming van de principes die het gebruik van luchtlandingsstroepen beheersen;
2. een overzicht van de taken welke aan luchtstroepen kunnen worden opgedragen, alsmede een overzicht van de gunstige en ongunstige karaktereigenschappen van luchtlandingstroepen en troepentransportvliegtuigeenheden;
3. de factoren welke in beschouwing genomen moeten worden bij het maken van een plan, alsmede de verantwoordelijkheden van de verschillende hoofdkwartieren;
4. een korte samenvatting van de grondregels;
5. een korte beschouwing over de huidige opvatting omtrent het gebruik en de organisatie van eenheden der luchtlandingstroepen.

II. Definities:

- a. Luchtlandingstroepen zijn eenheden der grondstrijdkrachten welke speciaal zijn georganiseerd, opgeleid en uitgerust om door middel van luchttransport in het gevecht te kunnen worden ingezet.
- b. Troepentransportvliegtuigeenheden (troop carrier forces) zijn eenheden der luchtstrijdkrachten welke speciaal zijn georganiseerd en opgeleid voor het vervoeren van luchtstroepen en hun „supplies” naar het gevechtsterrein.

III. Het gebruik van luchtlandingstroepen wordt beheerst door de volgende principes:

- a. Een actie van luchtlandingstroepen zal normaal deel uitmaken van een gecombineerde actie; de operatie zal normaal worden uitgevoerd in zeer nauwe samenwerking met andere delen der strijdmacht (Leger - Luchtmacht - Marine);
- b. luchtlandingstroepen zijn opgeleid en uitgerust voor het uitvoeren van speciale opdrachten. Zij mogen niet voor taken worden gebruikt welke sneller en economischer door andere eenheden kunnen worden uitgevoerd;
- c. het coördineren van een operatie, uit te voeren door luchtlandings-

troepen, vereist een enorme hoeveelheid tijd en arbeid. Zij zullen daarom alleen dan worden ingezet indien de taak welke aan de strijdmacht in zijn geheel is opgelegd, hun inzet noodzaakt. T.a.v. het inzetten van luchtlandingstroepen is het terrein een zeer belangrijke factor;

- d. indien luchtstroepen worden gebruikt in samenwerking met andere eenheden der grondstrijdkrachten zullen de voorste elementen van deze grondstrijdkrachten aansluiting met luchtlandingstroepen moeten verkrijgen in 3—5 dagen. Indien luchtlandingstroepen met een zelfstandige opdracht worden ingezet moet aanvulling van personeel en materieel door de lucht mogelijk zijn. Afhankelijk van de steun welke door de luchtmacht kan worden gegeven zullen zij dan voor onbepaalde tijd zelfstandig kunnen optreden;
- e. het inzetten van luchtlandingstroepen moet geschieden in massa. Het grootste deel der troepen moet snel worden geland op een zo klein mogelijk terreinoppervlak;
- f. overwicht in de lucht is een eerste vereiste voor het doen slagen van een actie van luchtlandingstroepen. De mate waarin dit overwicht kan worden verkregen is een belangrijke factor bij de overweging of de operatie bij dag dan wel bij nacht zal moeten plaatsvinden;
- g. de training voor de eenheden welke aan de operatie deelnemen moet realistisch en grondig zijn. Indien de omstandigheden het toelaten moet vooraf een oefening worden gehouden onder omstandigheden welke de werkelijk uit te voeren operatie zoveel mogelijk nabij komen;
- h. hoogte en route welke door de transportvliegtuigen wordt gevlogen moeten zorgvuldig worden gekozen en gecoördineerd met het optreden van alle, aan de gecombineerde operatie deelnemende delen der weermacht:
 - 1. de routes moeten z.m. marineconvoien vermijden;
 - 2. anti-lucht doelgeschut moet z.v.m. worden vermeden;
 - 3. padvinder-vliegtuigen moeten de transportvliegtuigen voorafgaan;
 - 4. de eerste nadering van de vijandelijke posities moet op lage hoogte geschieden, teneinde vroegtijdige ontdekking te voorkomen;
- i. alle overige aan de gecombineerde operatie deelnemende eenheden der strijdmacht moeten op de hoogte worden gesteld van de actie welke door de luchtlandingstroepen zal worden uitgevoerd. De luchtlandingstroepen moeten op de hoogte worden gesteld van de herkenningssignalen welke door de grondstrijdkrachten waarmee zij moeten samenwerken worden gebruikt;
- j. de volgende factoren hebben invloed op de keuze van het landings-terrein:
 - 1. alvorens daadwerkelijk aan het gevecht deel te nemen moet er een redelijke mogelijkheid bestaan de troepen onder georganiseerd commando te krijgen;
 - 2. het doel moet dicht bij het landingsterrein liggen, teneinde de verrassing volledig te doen zijn;
 - 3. indien zich sterke vijandelijke steunpunten bevinden tussen het landingsterrein en het doel moet het terrein zodanig zijn dat deze steunpunten kunnen worden omtrokken;

4. nabij het landingsterrein moet voldoende dekking aanwezig zijn;
 5. het terrein moet gunstig zijn voor de verdediging tegen gemechaniseerde eenheden (pantser-eenheden);
 6. reserve-landingsterreinen moeten worden voorbereid zodat, indien de oorspronkelijke landingsterreinen te zwaar verdedigd of om andere redenen onbruikbaar blijken, op de reserve-landingsterreinen kan worden geland;
 7. de landingsterreinen moeten van de lucht uit gemakkelijk herkenbaar zijn;
- k. het slagen van een actie van luchtlandingstroepen en troepentransportvliegtuigen hangt af van:
1. de mate van overwicht in de lucht;
 2. een voldoende gunstige weersgesteldheid;
 3. het beschikbaar zijn van voldoende troepen om het gestelde doel te bereiken;
 4. de aanwezigheid van voldoende troepentransportvliegtuigen om troepen en materiaal benodigd voor de uitvoering van de gestelde opdracht te kunnen vervoeren;
 5. voldoende faciliteiten voor een grondige voorbereiding en voldoende gunstige landingsterreinen bij het doel;
 6. kundige adviseurs van luchtlandingstroepen en transportvliegtuigen in de staf van de hoogste commandant;
 7. voldoende tijd voor een zorgvuldig voorbereide, gecoördineerd uitgevoerde training; deze tijd is afhankelijk van de reeds bereikte graad van geoefendheid en ervaring der troepen;
 8. het beschikbaar zijn van volledige inlichtingen, speciaal v.w.b. de vijandelijke „intelligence“;
 9. het beschikbaar zijn van padvindervliegtuigen en hulpmiddelen voor de navigatie;
 10. een goedwerkende verbindingdienst, incl. een goede verbinding tussen de startplaatsen en het doel.

IV. Welke taken kunnen aan deze speciale troepen worden opgedragen.

Na de opsomming van de vorige punten waarin de grondregels voor het gebruik werden aangegeven, zal thans worden nagegaan, welke taken aan deze speciale troepen kunnen worden opgedragen, terwijl ook de gunstige en ongunstige eigenschappen van deze troepen en van de troepentransportvliegtuigen eenheden zullen worden vermeld. Het zal duidelijk zijn dat een grondige kennis van de zwakke en sterke zijden een eerste vereiste is om een goed tactisch gebruik van deze speciale eenheden te kunnen maken. Alleen door de sterke zijden volledig uit te buiten en de zwakke zijden z.v.m. te vermijden of te verkleinen kan het maximum profijt van deze troepen worden getrokken.

Als taken, welke normaal aan luchtlandingstroepen zullen worden opgedragen, kunnen worden genoemd:

- 1e. het in samenwerking met — of in afwachting van — andere delen der strijdmacht, nemen, vasthouden of exploiteren van belangrijke tactische doelen;
- 2e. een aanval in 's vijands rug en daardoor bijstand verlenen aan een doorbaak of een landing van de hoofdmacht;
- 3e. door het bezetten van belangrijke punten in het terrein 's vijands

reserves af te sluiten of te vertragen, waardoor het gevechtsterrein wordt geïsoleerd;

- 4e. het veroveren van vijandelijke luchtbases;
- 5e. het veroveren of vernietigen van belangrijke vijandelijke objecten waardoor commandovoering, aanvoer- en verbindingssysteem worden verstoord of lamgelegd;
- 6e. de vijand noodzaken zijn troepenmacht te verspreiden;
- 7e. het vertragen van een terugtrekkende vijand en daardoor de hoofdmacht in staat stellen hem te vernietigen;
- 8e. het versterken van bedreigde of omsingelde eigen troepen;
- 9e. het bezetten van niet te zwaar verdedigde eilanden;
- 10e. het stichten van verwarring en wanorde onder vijandelijk militair- en burger personeel;
- 11e. alleen reeds door hun aanwezigheid in het operatiegebied een voortdurende bedreiging zijn voor de vijand, hem aldus noodzakende zijn strijdkrachten te verspreiden en zijn vitale instellingen te bewaken;
- 12e. het uitvoeren van een tegenaanval bij de verdediging.

De taken welke aan troepentransportvliegtuigeenheden worden opgedragen zijn de volgende:

- 1e. **primaire taak:** het vervoeren van luchtlandingstroepen naar het gevechtsterrein en het verzorgen van deze troepen totdat zij weder worden geëvacueerd of totdat zij op andere wijze van het nodige kunnen worden voorzien.
- 2e. **secundaire taak:**
 - a. het in noodgevallen verzorgen en evacueren van andere delen der grondstrijdkrachten;
 - b. het vervoeren van andere delen der grondstrijdkrachten en de verzorging van hun aan- en afvoer.
 - c. normaal vervoer van personeel, materieel en post.

Het is de taak van de, in het operatiegebied aanwezige, hoogste staf, de troepentransportvliegtuigeenheden tijdig van hun secundaire taak te ontheffen, teneinde deze eenheden voldoende tijd te geven zich voor hun primaire taak voor te bereiden.

De gunstige en ongunstige eigenschappen van luchtlandingstroepen en troepentransporteenheden, welke bij het nemen van een beslissing voor hun inzet in beschouwing dienen te worden genomen zijn de volgende:

a. **Luchtlandingstroepen:**

1. **gunstige eigenschappen:**
 - a. laten grote ruimte open voor de keuze van gunstige doelen;
 - b. zijn in staat om op te treden diep in het vijandelijk achterland, daarbij gebruikmakende van snelheid en verrassing;
 - c. hebben grote invloed op 's vijands moreel;
 - d. zijn in staat op te treden zowel bij dag als bij nacht;
 - e. zijn in staat op te treden tegen speciaal uitgekozen doelen op een beperkte terreinoppervlakte;
 - f. zijn normaal in de gelegenheid zich speciaal voor te bereiden en vooraf te oefenen voor de speciale opdracht.
2. **ongunstige eigenschappen:**
 - a. zijn in grote mate afhankelijk van de weersgesteldheid;
 - b. na de landing is de mobiliteit beperkt, het vervoer is in den

- beginne afhankelijk van de medegevoerde lichte vervoermiddelen en de buitgemaakte transportmiddelen;
 - c. zijn zeer kwetsbaar voor aanvallen van gemechaniseerde eenheden en voor aanvallen uitgevoerd tijdens de landing en de hergroepering;
 - d. de tijd welke vereist wordt voor de voorbereiding der actie is betrekkelijk lang;
 - e. meestal staan beperkte inlichtingen ter beschikking voor een actie in vreemd terrein,
 - f. zijn niet uitgerust voor een zware, langdurige actie.
- b. Troepen transportvliegtuigeenheden:
1. gunstige eigenschappen:
 - a. in staat troepen en materieel naar elk gewenst doel (binnen het vliegbereik gelegen) te vervoeren;
 - b. zijn in staat op te treden zowel bij dag als bij nacht;
 - c. zijn uitgerust met vliegtuigen welke het beste geschikt zijn voor het vervoer van luchtlandingstroepen;
 - d. zijn uitgerust met „gliders“ welke geland kunnen worden op, niet van tevoren gereed gemaakte, betrekkelijk kleine terreinstroken;
 - e. zijn uitgerust met navigatiemiddelen ter localisering van doelen in 's vijands gebied;
 - f. hebben normaal de gelegenheid om voor een bepaalde opdracht vooraf te oefenen.
 2. ongunstige eigenschappen:
 - a. gebrek aan snelheid, pantsering en bewapening;
 - b. afhankelijk van bescherming door jachtvliegtuigen, de noodzaak voor vliegen op lage hoogte langs bepaalde routes of bij beperkt zicht, om redenen van veiligheid;
 - c. moeilijkheden in navigatie in verband met de noodzaak op lage hoogte en veelal bij slecht zicht te moeten vliegen.

V. Weersgesteldheid. De weersgesteldheid is een zeer belangrijke factor bij het optreden van luchtlandingstroepen en moet zorgvuldig worden bestudeerd tijdens de voorbereiding van de actie. Bij gecombineerde operaties moeten de commandanten, voor het geval zich onvoorziene slechte weersomstandigheden voordoen, er op voorbereid zijn om, hetzij de hoofdaanval uit te kunnen stellen, hetzij op te kunnen treden zonder hulp van luchtlandingstroepen.

Een bepaald uur waarop een actie van luchtlandingstroepen moet worden ingezet kan uiteraard niet worden vastgesteld. Zoals reeds in een der vorige punten werd gezegd is het voor luchtlandingstroepen mogelijk op te treden zowel bij dag als bij nacht.

Enkele aanwijzingen welke van belang zijn voor het bepalen van het tijdstip zijn:

1. indien luchtlandingstroepen optreden in samenwerking met andere delen der strijdmacht moet het uur van de inzet van de luchtlandingsstroepen zodanig worden gekozen en gecoördineerd, dat deze de maximum assistentie verlenen bij de hoofdaanval;
2. de praktijk heeft uitgewezen dat, indien luchtlandingstroepen optreden in samenwerking met amphibious troepen, de actie der luchtlan-

dingstroepen de aanval der amphibious strijdkrachten moet voorafgaan. Gewaakt moet worden tegen een te vroege inzet, waardoor de verrassing verloren gaat;

3. operaties bij nacht, massa-landingen van parachutisten en gliders kunnen alleen slagen indien het lichte maan is (tenminste EK of LK);
4. optreden bij dag biedt normaal een grotere kans op succes dan optreden bij nacht; uiteraard dient aan de noodzakelijke eisen voor een optreden bij dag te worden voldaan;
5. de voordelen van het optreden bij dag en bij nacht kunnen gedeeltelijk worden gecombineerd en kunnen worden verkregen door het optreden bij dag met behulp van rookvorming (gordijnen).

Acties welke bij nacht worden uitgevoerd hebben de volgende voordelen:

1. de kans op verrassing is groter, daar de juiste landingsterreinen en de sterkte der gelande strijdkrachten niet snel door de vijand kunnen worden vastgesteld;
2. aanvallen van vijandelijke luchtmachteenheden gedurende het vervoer van de troepen zijn minder waarschijnlijk;
3. transportvliegtuigen en „gliders“ zijn minder kwetsbaar voor lucht-doelgeschut;
4. de laatste voorbereidingen voor de start kunnen gemakkelijker geheim worden gehouden;

Operaties bij nacht hebben de volgende nadelen:

1. piloten zowel als luchtlandingstroepen moeten een hogere graad van geoefendheid bezitten;
2. moeilijkheden bij de landing; een langzamer tempo van aankomst van vliegtuigen; moeilijkheden in het hergroeperen en het weder onder georganiseerd commando brengen van de troepen.

In sommige gevallen kan, door combinatie zoals een start bij nacht en een landing bij daglicht, of een start bij dag gevolgd door een landing tijdens de schemering of bij nacht, een gunstig compromis worden verregen.

Voor operaties waaraan luchtlandingstroepen deelnemen wordt een zeer hoge graad van samenwerking vereist tussen alle deelnemende strijdkrachten.

De opperbevelhebber of de commandant die alle, aan de operatie deelnemende troepen onder zijn bevel heeft, is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de inzet der luchtlandingstroepen. Deze verantwoordelijkheid mag niet aan lagere staven worden gedelegeerd daar de noodzakelijke samenwerking alleen kan worden verkregen en bevolen door de commandant, en diens staf, die alle deelnemende troepen commandeert. De operatie van luchtlandingstroepen moet deel uitmaken van het basisplan voor de strijdkrachten in hun geheel. Het is bepaaldelijk onjuist om een operatie van luchtlandingstroepen te doen uitvoeren los van een reeds opgemaakt operatieplan. De commandanten van de luchtlandingstroep en troepentransportvliegtuigen eenheden werken de gedetailleerde plannen uit v.w.b., de concentratie van de troepen, het luchtvervoer, het tactische plan voor het nemen van het opgegeven doel.

De orders van blijvende aard moeten zodanig zijn samengesteld dat zij door luchtlandingstroepen en troepentransporteenheden bij alle typen luchtlandingsacties kunnen worden toegepast. Gedurende de voorbereiding moet een voortdurend en zeer nauw contact bestaan tussen com-

mandanten en staven van de eenheden welke aan de actie deelnemen. Commandanten van luchtlandingstroepen en transporteenheden moeten zijn gemachtigd om gedurende alle fasen van de voorbereiding direct met elkaar te overleggen en te corresponderen.

Een van de voornaamste eisen bij het opstellen van het plan is een v o u d. Teneinde dit te bereiken moet het volgende worden vermeden:

- a. een gecompliceerd plan voor de verdeling van de troepen over de vliegvelden van waar de start zal plaats hebben;
- b. onvoldoende voorziening in luchtvervoertabellen voor uitstellen, in de start, verzameling van de troepen, aankomst van vliegtuigen op rendez-vous-punten, landingen en voorbereidingen voor opvolgende series transporten, als gevolg van onvoorzienne operationele omstandigheden;
- c. veranderingen in de vastgestelde koers op andere dan van tevoren vastgestelde punten;
- d. keuze van landingsterreinen voor parachutisten en gliders zonder voorafgaande zorgvuldige beschouwing van mogelijk onverwachte invloeden, zoals vermindering van zicht, verandering in windrichting en van het zich voordoen van rook, stof en branden, ontstaan door voorafgegane bombardementen;
- e. gebruik van punten in het terrein welke moeilijk van de lucht uit zijn te onderkennen;
- f. een gecompliceerd landingsschema;
- g. een plan dat afhankelijk is van de aankomst van een bepaald onderdeel of van een bepaald tijdstip waarop aansluiting wordt verwacht met grondtroepen;
- h. moeilijkheden tussen aankomende en vertrekkende vliegtuigen.

De voorbereiding voor een actie door luchtlandingstroepen verloopt in het kort als volgt. Door het hoogste kwartier worden de orders voor de actie verstrekt aan de luchtlandingstroep en troepentransporteenheden, terwijl de overige aan de operatie deelnemende onderdelen over de toekomstige actie der luchtlandingstroepen worden ingelicht. De commandanten van luchtlandingstroep en troepentransporteenheden bestuderen de ontvangen orders en stellen hun algemeen plan op. Vervolgens heeft een conferentie plaats tussen deze commandanten waarin beslissingen t.a.v. het verloop van de actie worden genomen. Tijdens deze conferentie zal het zowel voor de commandant der luchtlandingstroepen als voor de commandant der transporteenheden veelal noodzakelijk zijn te geven en te nemen. Deze conferentie culmineert tenslotte in de orders van beide commandanten aan hun respectieve eenheden, dus de definitieve bevelen voor de uitvoering van de opgelegde taak.

Waar het opnoemen van alle verschillende punten welke door beide commandanten moeten worden behandeld, te ver zou voeren, zal met het vorenstaande worden volstaan. Het in het kort aangeven van de verantwoordelijkheden van de verschillende commandanten werd echter noodzakelijk geacht.

De hoogste staf (algemeen Hoofdkwartier):

- 1e. luchtlandingstroepen zullen onder bevel staan van de hoogste commandant in het operatiegebied totdat zij in het landingsterrein zijn geland. Daarna zullen zij staan onder de bevelen van de commandant in wiens sector zij zullen optreden, deze commandant wordt aangewezen door de hoogste commandant;

- 2e. de vooraf uit te voeren bombardementen door eenheden der luchtmacht of marine moeten zodanig worden voorbereid dat de operatie der luchtlandingstroepen niet wordt bemoeilijkt. Het ontstaan van branden, ontploffingen, rook en stofwolken, het verlichten van de grond als gevolg van deze bombardementen maken het identificeren van contrôlepunten in het terrein uitermate moeilijk.

Verantwoordelijkheden van de commandant der troepentransportvliegtuigeenheden:

Taak en bevoegdheden:

- 1e. hij schrijft voor het gebruik en de verdeling van de transporteenheden, z.v.m. rekening houdende met de wensen van de commandant der luchtlandingstroepen; de tactische en technische eisen voor zijn eenheden spelen hierbij uiteraard een belangrijke rol;
- 2e. hij schrijft voor de details voor het luchtvervoer w.o. begrepen tijden, vlieghoogten, snelheden, rendez-vous-punten, herkenningpunten, gebruik van navigatie- en andere hulpmiddelen voor het regelen van de transporten naar het doel;
- 3e. hij voert opdrachten uit voor de verzorging van de luchtlandingsstroepen.

Verantwoordelijkheden van de commandant van de luchtlandingsstroepen:

- 1e. hij concentreert troepen, uitrusting en aanvullingsvoorraden op de daarvoor vastgesteld bases;
- 2e. hij stelt het tactische plan voor de actie na de landing vast;
- 3e. hij schrijft de taken voor van de gliderpiloten na de landing van de gliders (in afwachting van hun evacuatie);
- 4e. hij stelt zijn aanvoereisen vast en draagt zorg voor de aflevering der voorraden aan de luchtbases.

Gezamenlijke verantwoordelijkheden:

- 1e. het aanwijzen van troepen en transporteenheden voor de vastgestelde luchtbases;
- 2e. het toezicht uitoefenen op het inladen der troepen, uitrusting en aanvulling;
- 3e. het uitkiezen van landingsterreinen;
- 4e. het voorbereiden van — en toezicht uitoefenen op — de verzorging der troepen.

VI. Samenvatting van de vijf voornaamste principes. Alvorens dit artikel te besluiten met een korte beschouwing v.w.b. de huidige opvatting van het gebruik en organisatie van luchtlandingstroepen volgt een samenvatting van de vijf voornaamste principes welke de grondslagen vormen voor het doen slagen van een operatie. Deze zijn:

- a. luchtlandingstroep en troepentransportvliegtuigeenheden zijn eenheden in handen van de autoriteit die alle land-, lucht- en zeestrijdkrachten, op het operatietoneel aanwezig, beveelt. Plannen voor het optreden van deze troepen worden door deze autoriteit voorbereid. Deze verantwoordelijkheid mag niet worden gedelegeerd aan lagere staven daar een goede samenwerking tussen alle delen der strijdkrachten alleen tot stand kan worden gebracht door die autoriteit, die alle strijdkrachten commandeert;
- b. de aanwijzingen voor de samenwerking tussen de verschillende delen

- der strijdkrachten moeten worden verstrekt, zodat tijdige ontvangst door alle strijdkrachten bij de operatie betrokken, is verzekerd; rekening moet worden gehouden met geïsoleerde anti-luchtdoel-eenheden en afzonderlijk optredende marine-vaartuigen;
- c. routes, hoogten, tijdschema's en herkenningmiddelen vastgesteld voor de actie, zowel op de grond als in de lucht, moeten van tevoren aan alle, aan de gecombineerde operatie deelnemende troepen bekend worden gemaakt. Maatregelen moeten worden getroffen dat niet door eigen land-, lucht- en zeestrijdkrachten wordt gevraagd op transportvliegtuigen die in de vastgestelde koers, op de juiste hoogte en volgens de juiste tijdschema's vliegen;
 - d. de plannen moeten voorzien in de noodzakelijke voorbereidingen welke door luchtlandingstroepen en transporteenheden moeten worden getroffen, hieronder begrepen de training, de vooroefeningen en de concentratie van de troepen nabij de vertrekbases;
 - e. luchtstroepen blijven onder rechtstreeks bevel van de hoogste commandant totdat zij in het gevechtsterrein zijn geland; daarna gaat het bevel over op de hoogste commandant, in het gebied waarin wordt opgetreden, aanwezig.

VII. Conclusies. De conclusies welke thans volgen en welke betreffen de huidige opvattingen t.a.v. gebruik en organisatie van luchtlandings-troepen zijn gebaseerd op de ervaringen opgedaan in de IIe Wereldoorlog:

- a. elke bevelhebber (commandant), tot wiens taak het maken van strategische dan wel operationele plannen behoort, moet getrainde en ervaren officieren van de luchtlandingstroepen in zijn staf ter beschikking hebben;
- b. luchtlandingstroepen moeten zodanig worden gelegd dat zij onmiddellijk beschikbaar zijn op vooruitgeschoven luchtbases. Dit stelt hen in staat een door grondtroepen verkregen succes te kunnen exploiteren. De staven moeten voortdurend van de toestand op de hoogte blijven, zodat bij het maken van hun operatie-plannen geen vertraging ontstaat;
- c. de huidige organisatie van de divisie voldoet aan de t.a.v. administratie, aanvoer en „planning” te stellen eisen. De tactische onderdelen kunnen worden hergegroepeerd naar gelang bepaalde omstandigheden dit noodzakelijk maken;
- d. van de grote mobiliteit van luchtlandingstroepen en troepentransportvliegtuigeenheden kan het maximum gebruik worden gemaakt door deze eenheden, naar gelang de operaties dit vereisen, van het éne operatietoneel naar het andere over te brengen.
- e. luchtlandingstroepen zijn speciaal getraind voor speciale opdrachten. Zij zullen niet mogen worden gebruikt voor taken die door andere strijdkrachten, welke de hoogste commandant ter beschikking staan, kunnen worden uitgevoerd;
- f. de ervaring heeft geleerd dat de tijd, vereist voor de voorbereiding van een actie van luchtlandingstroepen, te lang was, met het gevolg dat zij niet konden worden gebruikt voor het onmiddellijk uitbuiten van een behaald succes. De tijd, benodigd voor de voorbereiding van een actie, mag niet groter zijn dan die voor andere belangrijke operatiën. Het maken van de plannen gaat sneller indien

de eenheden der luchtlandingstroepen zijn gelegerd in de nabijheid van de hogere hoofdkwartieren;

- g. ver vooruit denken en verbeeldingskracht bij de voorbereiding en uitvoering zijn noodzakelijk om volledig van de speciale eigenschappen van luchtlandingstroepen gebruik te kunnen maken. Bedacht dient te worden dat de eerste inzet van de luchtlandingstroepen slechts het begin is. De plannen voor de verzorging en het in stand houden van de troepen na de inzet zijn even belangrijk als het tactische plan. De gehele operatie staat en valt met de middelen welke het hogere stafkwartier verschafft ter voortzetting van de actie. Voor het aanvullen van materieel, enz. zullen bommenwerpers of andere typen, die beschikken over bewapening en pantsering, beter geschikt zijn dan de ongewapende en ongepantserde transportvliegtuigen;
- h. voortdurend moet in gedachten worden gehouden dat een actie van luchtlandingstroepen, meer dan enig andere actie, afhankelijk is van de voorbereidingen en van het gemaakte plan. Teneinde de meest gunstige omstandigheden, waaronder de troepen worden ingezet, te scheppen, moet elk detail volledig worden beschouwd en uitgewerkt; alleen van troepen die tot in alle finesses zijn getraind kan worden verwacht dat zij hun taak zullen volbrengen. Wanneer wordt nagelaten aan deze eisen te voldoen, zal een mislukking van de actie het gevolg zijn, daar het na de inzet niet meer mogelijk is door het herroepen van orders, om de gemaakte fouten te herstellen;
- i. de acties welke door de gevechtseenheden van de divisie worden uitgevoerd, zijn gebaseerd op van tevoren gereed gemaakte plannen en van tevoren verstrekte bevelen. Dit is noodzakelijk, daar het wachten op bevelen, nadat de troep is ingezet, fataal kan zijn voor het uitvoeren van de eerste aanval.

Het is te voorzien dat naarmate de techniek voortschrijdt, zowel in de wijze van vervoer als in het materieel waarmede luchtlandingstroepen thans zijn uitgerust, belangrijke wijzigingen zullen komen. Het is tevens te voorzien dat in een toekomstige oorlog op belangrijk grotere schaal van luchtlandingstroepen gebruik zal worden gemaakt dan dit in de Ite Wereldoorlog geschiedde, de inzet van grondstrijdkrachten door middel van luchtvervoer zal in een toekomstige oorlog als normaal worden beschouwd.

Ter overname:

Giberne, Sjerp, zwarte Pluim en
Wandelsabel

Br. nr. 14 Bureau „De Militaire Spectator”, Zwarteweg 1,
Den Haag.

RESTAURANT „**Winkels**” AMSTERDAM
GERENOMMEERD IN BINNEN- EN BUITENLAND
GOEDE KEUKEN
MIDDAG- EN AVONDCONCERT — DANCING