

BIJENKOMST VAN 16 JANUARI 1948 TE 's-GRAVENHAGE  
LEZING GEHOUDEN VOOR DE VEREENIGING TER BEOEFENING  
VAN DE KRIJGSWETENSCHAP

door de

Luitenant-Kolonel van de Gen. Staf B. M. P. VAN GRIETHUYSEN

Voorzitter: Zijne Excellentie Luitenant-Generaal b.d. C. A. PRINS

De Voorzitter:

Mijne Heren,

Ik open deze bijeenkomst en heet U allen welkom. Er zijn geen huis-  
houdelijke zaken te behandelen, dus ik kan dadelijk het woord geven aan  
de Luitenant-Kolonel van de Generale Staf B. M. P. van Griethuysen  
voor het houden van zijn voordracht over Luchtlandingstroepen.

Lt.-Kol. B. M. P. van Griethuysen.

Mijnheer de Voorzitter, Mijne Heren,

Het is mij een voorrecht hedenavond een in de annalen der geschiedenis  
onzer vereniging nieuw onderwerp voor U te mogen inleiden. Ik heb ge-  
meend mij daarbij van een critische beschouwing betreffende organisatie,  
bewapening en gebruik der luchtlandingstroepen te moeten onthouden; om-  
dat gefundeerde en rechtvaardige kritiek onmogelijk is, zolang niet of al-  
thans niet in voldoende mate wordt beschikt over de motieven, welke tot  
een bepaalde organisatie, een bepaalde bewapening of een bepaald strate-  
gisch of tactisch gebruik dezer troepen hebben geleid. Daarbij missen wij  
tot op heden nog het „hoor en wederhoor” en zijn wij voor de bestudering  
der vele met luchtlandingstroepen en luchtlandingsoperaties verband hou-  
dende vraagstukken in hoofdzaak aangewezen op geallieerde bronnen en  
geallieerde zienswijzen.

Militair-wetenschappelijk zal dus deze inleiding in algemene zin oriën-  
terend zijn en het doel hebben meerdere bekendheid te geven aan en be-  
langstelling te wekken voor die strijdkrachten, welke — in verband met  
hun zeer ingewikkelde wijze van gebruik, hun grote afhankelijkheid van  
technische middelen en hun van de overige wapens afwijkende opleiding —  
nog te veel worden beschouwd als studieobject voor de specialist.

Zoals U bekend vinden vele der in de tweede Wereldoorlog gebruikte strijdmiddelen en toegepaste gevechtsmethodes hun oorsprong in de eerste wereldoorlog. Ik denk hierbij aan het vliegtuig, aan de vechtwagen, het tactisch gebruik der infanterie en der artillerie.

Het statisch karakter van de stellingoorlog — in hoofdzaak het gevolg van het groot defensief vermogen van de mitrailleur en van de omstandigheid, dat de aanleuning der fronten aan neutraal gebied of aan voor grondstrijdkrachten ontoegankelijk terrein een manoeuvre op de flank of in de rug van de tegenstander onmogelijk maakte — was oorzaak, dat aan beide zijden gezocht werd naar middelen en wegen om de gevechtsvoering haar beweeglijk en dynamisch karakter terug te geven.

Een eerste vereiste daarvoor was, dat de verstijfde fronten beweeglijk werden gemaakt en dat kon alleen door een doorbreking of zoals de Amerikaanse Generaal Mitchell het voorstelde door een verticale omvatting. De vechtwagen en het vliegtuig waren de middelen, welke ter verwezenlijking van een dynamische tactiek ter beschikking stonden. Generaal Mitchell opperde in 1918 het plan om een divisie met parachutes achter het vijandelijk front neer te laten. Men miste echter de voor een dergelijke gevechtshandeling geoefende troepen en het aantal transportvliegtuigen voor het vervoer dezer troepen was ontoereikend, zodat allereerst de nodige voorbereidingen dienden te worden getroffen. Het spoedig daarop volgende einde van de oorlog was oorzaak, dat deze in het voorjaar van 1919 uit te voeren actie, niet doorging. Practische ervaring in het gebruik van luchtlandingstroepen had de eerste wereldoorlog dus niet gebracht, maar het denkbeeld was er en liet de militaire wetenschap na het einde van die oorlog niet los. Velen uwer zullen zich in de tussen de beide wereldoorlogen in de vakpers gevoerde polemieken over de al of niet practische uitvoerbaarheid van de verticale omvatting herinneren.

Het waren de Russen, die in 1936 bij de manoeuvres van het Rode leger de practische mogelijkheid van het gebruik van luchtlandingstroepen aantoonde, toen niet minder dan twee bataljons parachutisten in 8 minuten boven het manoeuvre-terrein afsprongen.

Polen en Duitsland richtten in 1936 een parachutistenschool op, terwijl Duitsland zich tevens toelegde op de ontwikkeling van zweeftuigen.

In 1938 werd in Duitsland het eerste regiment parachutisten in de legerorganisatie opgenomen, spoedig gevolgd door nog een tweetal dezer regimenten. Deze drie regimenten vormden de kern van de in 1939 opgerichte 7e Luchtdivisie. In Februari 1941 werd het XI Luchtlandings-korps op-

gericht, waarvan de 7e Luchtdivisie, geheel bestaande uit parachutisten-eenheden, en andere, met zweeftuigen te vervoeren onderdelen, deel uitmaakten.

Frankrijk volgde in deze vóór de tweede wereldoorlog liggende jaren schoorvoetend. Het nam weliswaar de opleiding van parachutisten ter hand, maar meer uit „par esprit d'imitation”, dan uit overtuiging. Bovendien beschikte Frankrijk niet over een voldoende aantal voor luchtlandingsoperaties geschikte vliegtuigen, zodat het noodgedwongen ten achter moest komen bij de in Duitsland snel voortschrijdende ontwikkeling van luchtlandingsstrijdkrachten.

Amerika en Groot-Brittannië hadden vóór het uitbreken van de tweede wereldoorlog geen luchtlandingstroepen opgeleid, maar het succesvol gebruik dezer troepen door de Duitsers in 1940, was voor beide landen een stimulans om de vorming van luchtlandingseenheden met kracht en voortvarendheid aan te pakken.

Zowel in Amerika, als in Groot-Brittannië werd in Juli 1940 een begin gemaakt met de opleiding van parachutisten.

In Augustus 1944 werd het 1e Geallieerde Luchtlandingsleger, o.m. bestaande uit drie Amerikaanse en drie Britse luchtlandingsdivisies, opgericht.

Japan begon in de zomer van 1940 met de opleiding van luchtlandingsstroepen onder Duitse instructeurs.

Het is in de ontwikkelingsgang der luchtlandingstroepen een opmerkelijk feit, dat de Russen, die toch het eerst de praktische-militaire waarde dezer troepen aantoonde, in de tweede wereldoorlog slechts sporadisch en dan nog op beperkte schaal deze nieuwe strijdkrachten hebben ingezet. Zij bepaalden zich er toe kleine groepen parachutisten neer te laten achter de Duitse linies om daar op te treden tegen 's vijands verbindingen. Ook werden, doch in het algemeen zonder succes en onder grote verliezen, parachutisten gebruikt om doorgebroken Duitse afdelingen onschadelijk te maken. Wat de oorzaak is van dit beperkt gebruik van luchtlandingstroepen aan Russische zijde is nog niet gebleken en de toekomst zal ons moeten leren of zulks uit tactische overwegingen geschiedde of dat dit te wijten was aan gebrek aan vliegtuigen.

Aan Duitse zijde werden een drietal grote luchtlandingsoperaties uitgevoerd. De aanval op Noorwegen in 1939 droeg geheel het karakter van een strategische luchtoverval.

Bij de aanval op Nederland en België in Mei 1940 zien we voor het

eerst de luchtlandingstroepen gebruiken in nauwe samenwerking met grondstrijdkrachten (Moerdijkbruggen, fort Eben Emael).

De derde grote luchtlandingsoperatie der Duitsers was de verovering van Kreta, een op zichzelf staande luchtlandingsoperatie, waaraan nog nimmer per vliegtuig vervoerde onderdelen (van de 3e en 5e Duitse Alpenjagers) deelnamen.

En dan is het gedaan met luchtlandingsoperaties aan Duitse zijde. Wat was daarvan de oorzaak?

De bij de in Nederland en België en op Kreta uitgevoerde luchtlandingsacties geleden verliezen waren zeer hoog, hetgeen een gevolg was van:

- het doen landen van transportvliegtuigen op vliegvelden, welke nog niet geheel in handen waren van de parachutisten of waarop de verdediger van buiten het vliegveld gelegen punten af nog vuur kon brengen.
- het afspringen van parachutisten op te geringe hoogte, waardoor de valschermen geen gelegenheid kregen zich volledig te openen.

Hitler kwam tot de conclusie, dat de tijd van luchtlandingsoperaties voorbij was en hechte geen geloof aan de rapporten volgens welke de Anglo-Amerikanen de tactiek van het gebruik der luchtlandingstroepen verder ontwikkelden.

Hij veranderde echter van zienswijze na de verovering van Sicilië door de Geallieerden in 1943. Onder de indruk van de wijze, waarop aan geallieerde zijde bij deze operatie luchtlandingstroepen waren gebruikt, beval hij een uitbreiding van deze troepen. Maar dit overstag gaan kwam te laat; de „Luftwaffe” had intussen het luchtoverwicht verloren en het gebruik van luchtlandingstroepen zonder het meesterschap in de lucht blijft een hachelijke, zo niet een onmogelijke gevechtshandeling.

Het is niet wel mogelijk U in de mij toegemeten tijd een uitgebreid en ook maar enigszins bevredigend overzicht te geven van alle in de laatste wereldoorlog uitgevoerde gevechtshandelingen van luchtlandingstroepen aan geallieerde zijde. Om U echter een indruk te geven van de rol, welke deze strijdkrachten aan geallieerde zijde speelden, volgen hier de belangrijkste door deze strijdkrachten uitgevoerde operaties in Europa in het tijdvak Juli 1943—April 1945. Sicilië, operatie „Husky”, 9, 11, 13 Juli 1943; Salerno, operatie „Avalanche”, 14, 15 September 1943; Normandië, operatie „Neptune”, 6, 7, 8 Juni 1944; Zuid-Frankrijk, operatie „Dragoon”, 15, 16 Augustus 1944; Nederland, operatie „Market”, 17, 22 September 1944; Bastogne, operatie „Repulse”, 25—30 December 1944; Wezel, operatie „Varsity”, 24 Maart 1945.

Bij deze 7 operaties, zich uitstreckende over 10 dagen, werden in totaal gemaakt:

9073 vluchten met transportvliegtuigen;

5099 vluchten met zweeftuigen.

De sterkte der aan deze operaties deelnemende troepen bedroeg 120798 man, terwijl een gewicht van ongeveer 11 miljoen kg aan wapens, munitie, levensmiddelen en voertuigen door de lucht werd vervoerd.

Bij de ontwikkeling van het tactisch gebruik dezer nieuwe strijdkrachten hebben de Geallieerden een harde en moeilijke leerschool te doorlopen.

Elke operatie bracht nieuwe ervaringen, teleurstellende en hoopgevende, welke tenslotte hebben geleid tot de beginselen, volgens welke luchtlandingsstroepen naar Amerikaanse en Britse inzichten moeten worden gebruikt.

#### ORGANISATIE VAN DE LUCHTLANDINGSDIVISIE

Er zijn twee factoren, welke de organisatie der luchtlandingsstroepen volkomen beheersen, namelijk:

- het transport door de lucht;
- de landingstechniek.

Voor de luchtlandingsdivisie geldt evenwel in niet mindere mate dan voor elke andere grote gevechtseenheid, dat zij het gevecht zelfstandig moet kunnen voeren, waaruit onvoorwaardelijk volgt, dat deze divisie een uit verschillende wapens en diensten harmonisch samengesteld geheel moet vormen. Daarnaast moeten organisatie en bewapening de praktische uitvoerbaarheid der voor een luchtlandingsoperatie aanvaarde tactische beginselen mogelijk maken.

Zo stelden de mogelijkheden van het vervoer door de lucht bepaalde gewichtseisen aan de bewapening en aan de transportmiddelen der divisie, terwijl de tactische eis, dat landingsterreinen, vóór deze als zodanig kunnen worden gebruikt, volkomen beveiligd moeten zijn, het opnemen van parachutisteneenheden in de divisie noodzakelijk maakten, waaruit, gelet op de landingstechniek dezer eenheden, noodwendig voortvloeide, dat b.v. een parachutistenbataljon niet die zware bewapening kon hebben als een infanteriebataljon van een infanteriedivisie.

Op dit ogenblik staat ons als meest moderne voorbeeld van een luchtlandingsdivisie de Britse „Airborne Division” ter beschikking.

In grote lijnen bestaat deze divisie uit de volgende onderdelen.

1. *Het divisiestafkwartier met troependetachment*, waarbij 20 mm lucht-doelgeschut is ingedeeld. Het personeel van de gevechtstaf is geoefend en uitgerust als parachutist.

2. *De divisie verbindingsafdeling*.

3. *Infanterie*

a) Twee parachutisten-brigades à drie bataljons.

Het bataljon bestaat uit de bataljonsstaf, de stafcompagnie en drie tirailleurcompagnieën.

Tot de stafcompagnie behoren:

- het verbindingspeloton;
- de inlichtingssectie;
- het mortierpeloton (nr van 8);
- het lichte-mitrailleurpeloton.

De tirailleurcompagnie telt drie pelotons à drie groepen.

De totale sterkte van het bataljon aan parachutisten bedraagt ongeveer 550 man. Het bataljon heeft in zijn bewapening geen zware mitrailleurs en pantserafweergeschut.

b) Een luchtlandingsbrigade à drie bataljons.

Het bataljon bestaat uit de stafcompagnie, de ondersteuningscompagnie en vier tirailleurcompagnieën.

Tot de stafcompagnie behoren:

- het verbindingspeloton;
- het verkenningspeloton;
- het pionierpeloton;
- het transportpeloton;
- het administratief peloton.

Tot de ondersteuningscompagnie behoren:

- het peloton 6 tp (4 stukken);
- drie pelotonsmortieren van 8 (elk 4 mortieren).

De tirailleurcompagnie telt vier pelotons.

De totale sterkte van het bataljon bedraagt ongeveer 850 man. Als transportmiddelen zijn jeeps, lichte aanhangwagens en handkarren ingedeeld.

4. *Artillerie*.

a) Drie groepen artilleriewaarnemers. Het personeel is geoefend en uitgerust als parachutist.

- b) Het regiment lichte artillerie, bestaande uit drie afdelingen à twee batterijen. Het regiment telt 24 stukken 75 mm houwitser, welk geschut een dracht heeft van 8800 m. Het geschut wordt getrokken door jeeps.
- c) Het regiment pantserdoelartillerie à drie afdelingen à drie batterijen. De bewapening bestaat uit kanonnen 6 tp of kanonnen 8 tp. Bij de eersten dient de jeep als trekkraft, bij de laatsten een lichte tractor.

#### 5. *Verkenningseenheid.*

Deze kan bestaan uit een verkenningseskadron of een pantser-verkenningsregiment.

Het verkenningseskadron is uitgerust met jeeps en bewapend met zware mitrailleurs, granaatwerpers tp en pantserafweergeschut.

Het pantser-verkenningsregiment is uitgerust met lichte tanks, carriers en jeeps. Hoewel in beginsel een verkenningseenheid kan dit regiment eveneens gebruikt worden als mobiele anti-tankeenheid, als mobiele vuurreserve en — nadat de verbinding grondstrijdkrachten — luchtlandingstroepen tot stand is gekomen — als orgaan ter beveiliging van deze verbinding. Normaal opereert dit regiment niet verder dan 40 km vóór de luchtlandingstroepen.

#### 6. *Pioniers*

- a) Twee pionierseskadrons, uitgerust en geoefend als een pioniercompagnie van een infanteriedivisie. Een gedeelte van het eskadron, waaronder alle officieren, is geoefend als parachutist. Pioniers, als parachutist ingezet, kunnen slechts weinig gereedschap en materiaal mede voeren, zodat aanvulling hiervan per zweeftuig zo spoedig mogelijk moet plaats vinden.
- b) Het pionierparkeskadron, uitgerust en geoefend als de pionierparkcompagnie der infanterie divisie. Bij het eskadron is een brugpeloton ingedeeld. Alle officieren en een gedeelte der vaklieden zijn geoefend als parachutist.

De pioniers zijn geoefend in het gebruik van alle infanteriewapens, ruim voorzien van automatische wapens en bewapend met mortieren van 5, zodat zij, indien hun normale taak zich hiertegen niet verzet, gebruikt kunnen worden als tactische reserve in handen van de D.C.

### 7. *Geneeskundige troepen*

- a) Twee parachutisten-veldambulances, elk bestaande uit een staf, twee chirurgische ploegen, een tandarts en 4 geneeskundige groepen. De staf beschikt over een volledige operatiekameruitrusting. De ambulance kan worden versterkt met transportmiddelen, welke per zweeftuig moeten worden vervoerd.
- b) Een luchtlandingsveldambulance, bestaande uit een staf, twee chirurgische ploegen, een tandarts en 5 geneeskundige groepen.  
Ook in de staf van deze eenheid wordt over een operatiekameruitrusting beschikt.

### 8. *De zelfstandige parachutistencompagnie*, waartoe infanteriepelotons, mortier- en anti-tank-detachementen behoren.

Hoofdtak van deze compagnie is het merken en beveiligen van landingsterreinen. Zonodig kan de compagnie worden gebruikt voor beveiliging van het divisiestafkwartier of als divisiereserves.

### 9. *Aan- en Afvoertroepen.*

- a) Een lichte compagnie, uitgerust met jeeps en lichte aanhangwagens, bestaat uit:
  - drie parachutistenpelotons (voor elke brigade een peloton).
  - drie luchtlandingspelotons.
- b) Twee transportcompagnieën, elk van drie transportpelotons. De taak van deze compagnieën is, om — na het tot stand komen van de verbinding grondstrijdkrachten — luchtlandingsstrijdkrachten — de ze lijn voorraden aan te voeren.

### 10. *Divisietroepen*

Hiertoe behoren:

- de technische troepen;
- de marechaussee-compagnie;
- het materieelpark;
- de veldpost-afdeling.

Nu moet deze divisie voor het grootste deel door de lucht worden vervoerd en de vraag, welke zich hierbij als van zelf opdringt is: „Hoeveel vliegtuigmateriaal is daarvoor nu nodig?” Om U hiervan enig denkbeeld te geven, volgen hier enkele, eveneens Britse gegevens



Parachutistenbataljon, waarbij een geneeskundige groep .....	35	Dakota's, 2 Horsa's
Luchtlandingsbataljon .....	63	Horsa's
Regiment lichte artillerie .....	87	Horsa's
Verkenningsskadron .....	20	Horsa's
Pantser-verkenning Regiment .....	(36	Horsa's (29 Hamilcars

De gehele divisie kan worden vervoerd in:

- 262 Dakotas (216 Stirlings)
- 527 Horsas
- 29 Hamilcars.

### HET VALSCHERM

De aan een valscherms te stellen eisen kunnen als volgt worden samengevat:

- betrouwbaarheid in het gebruik;
- een bepaald gewicht kunnen dragen;
- bij de landing een bepaalde daalsnelheid niet overschrijden;
- zo licht mogelijk zijn.

De in verschillende landen in gebruik zijnde valscherms lopen weinig uiteen. In het algemeen hebben zij een diameter van 7 à 7,5 m, een oppervlakte van 40 à 45 m<sup>2</sup> en een gewicht van 9 à 10 kg. De daalsnelheid bij de landing bedraagt 6 à 6,5 m per sec.

Het door deze valscherms te dragen gewicht beperkt zich tot ongeveer 100 kg, waaruit volgt, dat de parachutist slechts licht bewapend kan zijn. In het gevecht op de grond kunnen echter ook de parachutisten de lichte automaten en de zware infanteriewapens niet missen. Deze wapens worden verpakt in standaard-pakketten, ook wel „containers” genoemd, welke aan het bommenrek van het vliegtuig worden bevestigd en gelijktijdig met het afspringen der parachutisten door de vlieger worden losgelaten.

De Duitse Ju 52 kon 4 van deze pakketten, welke gepakt elk 150 à 165 kg wogen, meenemen.

Daar de pakketten zwaarder waren dan de neerdalende parachutisten, bereikten zij in de regel eerder de grond dan het personeel waarvoor zij bestemd waren. De voor deze pakketten gebruikte valscherms zijn van verschillende kleur. Bij een bepaalde kleur behoorde een bepaalde inhoud, zodat de parachutist kon zien welk pakket voor hem was.

De Duitsers beschikten ook over pakketten, waarin een gewicht van

500 kg kon worden verpakt. Ter beperking van de valsnelheid werden deze pakketten aan een bundel van 3 valschermen neergelaten. Bij de luchtlandingsoperaties op Kreta wierpen de Duitsers op deze manier pantserafweergeschut van 20 mm en luchtdoelgeschut van 20 mm af.

Bij de verdere ontwikkeling van het valschermscherm wordt thans bijzondere aandacht besteed aan het neerlaten van zwaardere lasten. Zo schijnt men er thans in Engeland in te zijn geslaagd om kanonnen van 9 veld, en jeeps per valschermscherm neer te laten.

Het voor de parachutist bestemde valschermscherm wordt gebruikt bij een vliegsnelheid van 150—200 km per uur. Bij een grotere vliegsnelheid zou de verspreiding op de grond te groot worden. Ook hierin tracht men verbetering te brengen door valschermen te vervaardigen, welke bij grotere vliegsnelheden kunnen worden gebruikt. Volgens de mijner beschikking staande gegevens zou in Amerika een valschermscherm in beproeving zijn om bij een vliegsnelheid van 280 km per uur te worden gebruikt.

#### HET ZWEEFTUIG.

De zowel individueel als collectief licht bewapende parachutisten moeten, na hun landing, zo spoedig mogelijk en binnen de kortst mogelijke tijd worden voorzien van de niet in pakketten mede te voeren zware infanteriewapens, van een aanvullende voorraad munitie en van transportmiddelen.

De luchtlandingsoperaties der Duitsers in Nederland en op Kreta speelden zich in hoofdzaak af op en in de onmiddellijke nabijheid der bestaande vliegvelden. De in de naaste omgeving van het vliegveld neergelaten parachutisten hadden opdracht zich in het bezit te stellen van het vliegveld, voor welke gevechtsactie een bepaalde tijd was uitgetrokken, waarna de aanvaller versterkingen en zware wapenen per transportvliegtuig aanvoerde. Wisten de parachutisten zich evenwel niet binnen de geraamde tijd in het bezit te stellen van het vliegveld, of kon de verdediger vanuit bepaalde buiten het vliegveld gelegen punten vuur brengen op de landende transportvliegtuigen, dan — en zo is het geweest in Nederland en op Kreta — leed de aanvaller in de regel onevenredig hoge verliezen aan vliegtuigmateriaal en personeel.

Deze duur betaalde oorlogservaring dwong tenslotte tot de landingstechniek met zweeftuigen, waarbij men zich losmaakte van een landing op een in de regel bewaakt en goed verdedigd vliegveld.

Het voordeel van deze landingstechniek lag dan ook in het feit, dat zweeftuigen voor de landing niet gebonden zijn aan vliegvelden, waardoor

zowel de strategische, als tactische beweeglijkheid van luchtlandingstroepen belangrijk toenam. Tegenover dit aan de landingstechniek met zweeftuigen verbonden voordeel stonden ook enkele nadelen. Het zweeftuig hindert het transportvliegtuig in zijn bewegingen en vermindert zijn snelheid met ongeveer een vierde. Het transport door de lucht werd dus kwetsbaarder voor aanvallen van vijandelijke jagers en voor het vuur der op de grond opgestelde luchtdoelbestrijdingsmiddelen. Losgehaakt van het transportvliegtuig heeft het zweeftuig bij zijn landingsmanoeuvre geringe snelheid, terwijl de landing zelve niet zonder gevaar is voor het personeel.

Gedurende de laatste oorlog zijn zweeftuigen van verschillend type gebruikt.

De Duitsers beschikten in 1940 o.m. over de D.F.S. 230, waarmee een nuttige lading van 2700 kg of 10 volledig uitgeruste manschappen konden worden vervoerd, en over de „Goliath”, welke 140 volledig uitgeruste manschappen kon vervoeren.

Aan Britse zijde beschikte en beschikt men ook thans nog over:

- de Hotspur, welke een lading van 900 kg, of 10 volledig uitgeruste manschappen kan vervoeren;
- de Horsa, welke een lading van 3150 kg of 23 volledig uitgeruste manschappen, of een anti-tankkanon met jeep, of een stuk 9 veld, met jeep kan vervoeren;
- de Hamilcar, met een laadvermogen van 7300 kg.

De Amerikanen beschikten over de C.G. 4 en de C.G. 4a. Beide toestellen hadden een laadvermogen van 1800 kg en konden 15 volledig uitgeruste manschappen, of een kanon 6 tp, of een 75 mm houwitser, of een jeep vervoeren.

De voor- en nadelen der verschillende typen hier buiten beschouwing latende, nog een enkele opmerking over het transport met zweeftuigen.

Normaal wordt een zweeftuig door een transportvliegtuig getrokken. De hiervoren reeds genoemde Duitse „Goliath” moest evenwel door 3 transportvliegtuigen worden gesleept en was, om vliegsnelheid te krijgen, uitgerust met 4 of meer motoren. Ook de Amerikaanse C.G. 4a was uitgerust met 2 motoren.

Aan Duitse zijde heeft men ook wel de z.g. „Schleppzug” toegepast. Deze „vliegtrein” bestond uit een transportvliegtuig en drie of vier achter elkaar gehaakte zweeftuigen. Hierbij deed zich de moeilijkheid voor, dat één transportvliegtuig niet met 3 of 4 zweeftuigen kon starten. Hiervoor was een

tweede transportvliegtuig nodig, dat — na het geheel mede in de lucht te hebben gebracht — werd losgehaakt en terugkeerde naar zijn vliegbasis.

De landingssnelheid der hiervorengenoemde Amerikaanse en Britse typen bedraagt ongeveer 100 km per uur. Om de aan een landing verbonden gevaren te ondervangen werd de Britse Horsa voorzien van een landingsgestel en neuswiel.

### HET TRANSPORTVLIEGTUIG

Transportvliegtuigen worden bij luchtlandingsoperaties gebruikt voor het vervoer van parachutisten, voor het slepen van zweeftuigen en voor het vervoer van met valschermen neer te laten munitie, wapens, levensmiddelen, geschut, lichte transportvoertuigen en andere voor het op de grond voortzetten van de strijd benodigde materialen en goederen.

Beschikken de luchtlandingsstroepen in het door hen bezette gebied over een vliegveld, waarop veilig geland kan worden, dan kunnen de transportvliegtuigen met voordeel worden gebruikt voor de aanvoer van troepen, materieel enz.

Men onderscheidt wel eens strategische en tactische transportvliegtuigen. Tot de eerste categorie rekent men dan die vliegtuigen met een grote actieradius, een grote snelheid en een hoge nuttige belasting, zoals het Amerikaanse „Stratocruiser" type, met een actieradius van 3400 mijl, een snelheid van 200 mijl per uur en een nuttige belasting van 8,5 ton, of zoals het Amerikaanse „Constitution" type, met een actieradius van 6000 mijl, een snelheid van 300 mijl en een nuttige belasting van 35 ton.

Tot de tactische transportvliegtuigen, waartoe algemeen de bij de luchtlandingsoperaties gebruikte transportvliegtuigen kunnen worden ingedeeld, hebben een geringere actieradius, een geringere snelheid en een kleinere nuttige belasting.

Tot deze categorie kunnen worden gerekend:

- de Duitse Ju 52, met een actieradius van 850 km, een snelheid van 250 km per uur en een nuttige belasting van 10 ton. Het vliegtuig kan 20 parachutisten vervoeren;
- de Britse Dakota (C 47), de „maid-of-all-work", met een actieradius van 425 mijl, een snelheid van 160 mijl per uur en een nuttige belasting van 2,5 ton. Het vliegtuig kan 20 parachutisten vervoeren.

Nog enige bekende, tot deze categorie behorende typen zijn de in Groot-Brittannië in gebruik zijnde „Halifax" en „Stirling", welke vliegtuigen,

evenals de reeds genoemde „Dakota" het standaard-zweeftuig „Horsa" slepen.

Het zware zweeftuig „Hamilcar" wordt gesleept door de „Halifax". Dit transportvliegtuig wordt tevens gebruikt voor het vervoer van de met een valscherp neer te laten zware lasten, zoals een jeep of een kanon 6 tp.

### TACTISCH GEBRUIK VAN LUCHTLANDINGSTROEPEN

Voor een juist gebruik van strijdkrachten in het algemeen is het een eerste vereiste te weten, welke factoren van invloed zijn op hun gebruik en welke kenmerkende eigenschappen zij bezitten.

Beschouwen we in deze zin de luchtlandingstroepen, dan doet zich als vanzelf allereerst de vraag voor, in hoeverre het vliegtuig van invloed is op het gebruik dezer troepen.

Het vervoer per vliegtuig en zweeftuig maakt een snelle en daarnaast, indien althans ook geheimhouding der gevechtshandeling kon worden behouden — een verrassende inzet op grote afstand mogelijk. Deze afstand is evenwel niet onbegrensd en o.m. niet alleen afhankelijk van de actieradius van het te bezigen transportvliegtuig maar b.v. ook van de sterkte der in te zetten troepen, de tijd binnen welke deze troepen moeten worden overgevlogen en het aantal der daarvoor beschikbare vlieg- en zweeftuigen.

Als norm kan worden aangenomen, dat de afstand, waarop luchtlandingsstroepen bij het beschikbaar zijn van een voldoende aantal transportvliegtuigen en zweeftuigen kunnen worden ingezet, maximum 750 km bedraagt.

Het behoeft geen nader betoog, dat zonder luchtoverwicht, een luchtlandingsoperatie zo al niet onmogelijk, dan toch zeker een onderneming is, welke weinig uitzicht op succes biedt. Maar zelfs, indien luchtoverwicht aanwezig is, blijft het noodzakelijk een luchtlandingsoperatie, en dit geldt in het bijzonder voor de combinatie transportvliegtuig-zweeftuig, door luchtstrijdkrachten te doen beschermen.

Vervoer en bescherming van dit vervoer zijn niet de enige taken, welke luchtstrijdkrachten bij een luchtlandingsoperatie hebben uit te voeren. Ik denk hier verder aan afleidingsbombardementen gedurende het overvliegen, de bescherming in de lucht en de te verlenen luchtsteun bij de strijd op de grond.

U ziet een luchtlandingsoperatie is niet alleen in hoge mate afhankelijk van aantal en soort der transportvliegtuigen en zweeftuigen maar evenzeer van de mogelijkheid om de operatie in voldoende mate te doen beschermen en steunen.

De weersomstandigheden spelen bij een luchtlandingsoperatie een niet mindere rol. Mist, lage bewolking, vorst en windsterkte kunnen een luchtlandingsoperatie onmogelijk maken. Het valscherp is bij een windsterkte van meer dan 40 km per uur niet te gebruiken. Bij het doen landen van zweeftuigen bij een windsterkte van 60—65 km per uur moet er op gerekend worden, dat de verliezen aan materieel en personeel bij de landing zeer hoog zullen zijn.

Luchtlandingstroepen kunnen een zekere tijd zelfstandig, d.w.z. onafhankelijk van grondstrijdkrachten, het gevecht voeren. Deze tijd is afhankelijk van:

- het aantal ter beschikking zijnde vlieg- en zweeftuigen voor de aanvoer van versterkingen, munitie, levensmiddelen en andere voor het voortzetten van de strijd benodigde zaken;
- de weersgesteldheid;
- de inwerking van 's-vijands luchtstrijdkrachten;
- 's-vijands luchtafweer op de grond;
- de mogelijkheid, welke de luchtlandingstroepen in hun bewapening bezitten, om weerstand te bieden aan de aanvallen van 's-vijands grond- en luchtstrijdkrachten.

De oorlogservaringen hebben geleerd, dat tegenover een tegenstander, die over voldoende reserves beschikt, grote luchtlandingseenheden niet langer dan 2 à 3 dagen zelfstandig kunnen opereren.

Het vliegveld is bij een luchtlandingsoperatie een belangrijke factor. Hierbij gaat het voornamelijk om het aantal beschikbare vliegvelden en hun capaciteit, d.w.z. het aantal vlieg- en zweeftuigen, dat op een vliegveld kan worden samengebracht. Hoe groter het aantal vliegvelden en hoe groter hun capaciteit, hoe eerder een bepaalde sterkte aan luchtlandingstroepen kan worden overgevoerd, hoe sneller het verloop der operatie op de grond kan zijn. Voor de luchtlandingsoperatie „Market” (Arnhem, Sept. 1944), waarbij 1544 transportvliegtuigen en 478 zweeftuigen werden gebruikt, stonden 26 vliegvelden ter beschikking, m.a.w. het gemiddeld aantal vliegtuigen (transportvliegtuigen en zweeftuigen) per vliegveld bedroeg bij deze operatie 70 à 80.

Een zwakke zijde der luchtlandingstroepen is hun kwetsbaarheid gedurende het afspringen, het landen en het verzamelen op de grond. Luchtlandingstroepen moeten mitsdien bij voorkeur daar afspringen en landen, waar zij niet onmiddellijk zijn blootgesteld aan vijandelijk vuur en waar de tegenstander zijn reserves eerst na enige tijd daadwerkelijk kan doen in-

grijpen. De kwetsbaarheid der luchtlandingstroepen voor vechtwagens — een gevolg van het beperkt aantal in de organisatie opgenomen aantal anti-tankkanonnen en het gering aantal mede te voeren anti-tankmijnen — zal aanmerkelijk verminderen, indien de terugstootloze vuurmond in de bewapening wordt opgenomen, ter vervanging van het zoveel zwaardere anti-tankgeschut, waardoor een groter aantal anti-tankwapens met behoorlijke dracht en pantserdoorboringsvermogen kan worden medegevoerd.

Tenslotte nog de kenmerkende verschillen tussen parachutisten en luchtstroepen. Parachutisten komen, zelfs onder de meest gunstige omstandigheden, verspreid op de grond. Een twintigtal in een vliegtuig te vervoeren parachutisten komen over een diepte van tenminste 450 m. en op enige afstand van de neergelaten pakketten (containers) met wapens, munitie enz. op de grond.

Het vraagt enige tijd om de wapens enz. uit de pakketten te halen en om te verzamelen. Bij daglicht heeft een compagnie 15—30 minuten nodig om te verzamelen, een bataljon of een brigade een uur. Bij duisternis moeten deze tijden worden verdubbeld.

Parachutisten kunnen worden neergelaten op die terreinen, waar zweefvliegtuigen of transportvliegtuigen niet kunnen landen. De mogelijkheid is evenwel geenszins uitgesloten, dat zij — door niet op het juiste punt af te springen — niet op de vastgestelde plaats op de grond komen, waardoor een nog grotere verspreiding van het geheel ontstaat en de tijdsduur nodig om een bepaald onderdeel te verzamelen aanmerkelijk wordt verlengd of wél een bepaald onderdeel bij de op de grond uit te voeren gevechtshandeling niet op organieke sterkte is en dus aan gevechtskracht inboet.

De in zweefvliegtuigen te vervoeren luchtlandingstroepen vormen een tactische eenheid, b.v. een peloton infanterie, een stuk geschut met bediening enz. Het verzamelen van een bepaalde eenheid vraagt dan ook minder tijd dan bij de parachutisten. Onder gunstige omstandigheden kan een compagnie in 5 minuten gevechtsklaar zijn. De mogelijkheid om zware infanteriewapens, geschut, lichte tanks en transportmiddelen per zweefvliegtuig te vervoeren geeft de daarmede te vervoeren luchtlandingstroepen een grotere gevechtskracht dan de parachutisten en vormen daarom voor deze laatsten een waardevolle versterking.

Zweefvliegtuigen kunnen op grote afstand van het landingsterrein worden losgehaakt en zweven dan geruisloos verder, hetgeen vooral bij duisternis of slecht zicht een gunstige factor is om de tegenstander te verrassen. De in een zweefvliegtuig te vervoeren troepen zijn bij de landing en bij het ontladen

uiterst kwetsbaar. Een veilige landing kan alleen plaats vinden, als het landingsterrein reeds in eigen hand is, dan wel niet onder vuur genomen kan worden door vijandelijke vuurorganen.

Na deze korte beschouwing over de kenmerkende eigenschappen van parachutisten en per zweeftuig te vervoeren luchtlandingstroepen, wilde ik U nu een korte opsomming geven van de gevechtshandelingen, welke aan luchtlandingstroepen kunnen worden opgedragen. Deze gevechtshandelingen kunnen tot een tweetal hoofdgroepen worden teruggebracht.

A. Luchtlandingstroepen opereren in nauwe samenwerking met grondstrijdkrachten.

In dit geval is de door de luchtlandingstroepen uit te voeren gevechtshandeling een onafscheidelijk deel der gehele operatie. Het was de meest voorkomende wijze, waarop luchtlandingstroepen in de laatste oorlog werden gebruikt. Het gebruik van luchtlandingseenheden bij de invasie in Normandië (Juni 1944) en de luchtlandingsoperatie bij Arnhem (September 1944) zijn hiervan de meest bekende voorbeelden.

De bij deze wijze van gebruik aan de luchtlandingstroepen te geven opdrachten kunnen zijn:

1. bij de aanval.

- het doen van een aanval in de rug van de tegenstander, terwijl de eigen hoofdkrachten een frontaanval doen;
- het oprukken van 's-vijands reserves naar diens bedreigde frontgedeelten beletten;
- het vermeesteren van vijandelijke vliegvelden, aldus medewerkende aan het verkrijgen of behouden van luchtoverwicht;
- het vermeesteren en vasthouden van bepaalde terreinpunten of kunstwerken (b.v. défilé's, bruggen), welke voor de verdere opmars der eigen hoofdkrachten van essentieel belang zijn (brug over de Orne in Normandië (1944), Moerdijkbruggen (1940), bruggen over de grote rivieren in Nederland bij de doorstoot van het Britse 2e Leger van Eindhoven naar Arnhem.)
- het vertragen van een terugtrekkende tegenstander, terwijl de eigen hoofdkrachten vervolgen;
- het vermeesteren van vijandelijke stafkwartieren, met het doel 's-vijands bevelvoering lam te leggen;
- het optreden op 's-vijands verbindingen ter verontrusting en ter ontwrichting van zijn aan- en afvoer;



## 2. *bij de verdediging.*

— versterken van ingesloten of bedreigde troepenafdelingen.

- B. De luchtlandingstroepen treden zelfstandig en dus onafhankelijk van andere strijdkrachten op. Zoals andere strijdkrachten, kunnen ook luchtlandingstroepen onmogelijk voor onbepaalde tijd zelfstandig het gevecht voeren, indien de tegenstander bij machte is voldoende strijdkrachten samen te trekken om de luchtlandingstroepen onschadelijk te maken. De op deze wijze door de luchtlandingstroepen uit te voeren opdrachten zullen dan ook in het algemeen van zodanig gewicht zijn, dat zij het verlies van een bepaalde sterkte aan luchtlandingstroepen rechtvaardigen. De tot deze groep behorende luchtlandingsacties beperkten zich in hoofdzaak tot vernieling van voor de tegenstander van belang zijnde objecten, zoals kunstwerken, opslagplaatsen enz. Een voorbeeld van zulk een actie is de op 10 Februari 1941 door een detachement Britse parachutisten, ter sterkte van 7 officieren en 31 minderen, uitgevoerde opdracht om de waterleidingsinstallatie bij de Monte Vulture in Zuid-Italië te vernielen.

Een luchtlandingsoperatie kan schematisch worden verdeeld in 4 fasen:

- a) de voorbereiding van de operatie;
- b) de concentratie der strijdkrachten en transportmiddelen;
- c) de uitvoering der transporten en de daarop volgende landing;
- d) de strijd op de grond.

ad a *De voorbereiding van de operatie.*

Het ligt niet in mijn bedoeling de voorbereiding van een luchtlandingsoperatie tot in details voor U te schilderen. Dit zou trouwens ook niet mogelijk zijn, omdat het bij een voorbereiding te volgen schema, zoals bij elke andere voor te bereiden gevechtshandeling, geheel bepaald wordt door de omvang van de operatie en door de voor de voorbereiding beschikbare tijd, waaruit volgt, dat elke voorbereiding van een gevechtshandeling in haar praktische uitvoering verschillend is.

Een en ander wil echter niet zeggen, dat bepaalde zaken, welke voor een luchtlandingsoperatie voorbereid moeten worden, terzijde zouden kunnen worden geschoven.

Elke luchtlandingsoperatie, wil zij tenslotte tot uitvoering kunnen komen en met enige kans op succes worden uitgevoerd, vereist van te voren nauwkeurige regelingen, waarvan ik er U enige zal noemen.

Tot de voornaamste voorbereidingen behoren het verkrijgen van gegevens over de vijand en het verkrijgen van gegevens over het terrein. In het bijzonder gaat hier de belangstelling uit naar de plaats van 's-vijands reserves, vooral van zijn in reserve staande vechtwagens en de tijd welke de tegenstander nodig zal hebben om deze reserves daadwerkelijk te doen ingrijpen. Welke terreinen kunnen worden gebruikt als afspringterreinen voor de parachutisten en welke terreinen zijn geschikt voor de landing van zweeftuigen? Hoe zullen de weersomstandigheden zijn? Al deze vragen moeten worden beantwoord.

Vele van de gewenste en verkregen inlichtingen zijn van belang zowel voor de staf der luchtlandingseenheid als voor de staf der luchtmacht. Het is dan ook een eerste eis, dat het inlichtingsplan wordt samengesteld in onderling overleg en de beide staven hun verkregen inlichtingen onderling uitwisselen.

Naast de normale inlichtingsbronnen, vindt men ook wel als middel aangegeven, om kort voor het begin der operatie parachutisten voorzien van radiotoestellen neer te laten in het gevechtsgebied, ter verschaffing van nog noodzakelijke gegevens, of ter nadere vaststelling van de juistheid van bepaalde, op andere wijze verkregen inlichtingen.

Men dient hierbij wel te overwegen of deze wijze van handelen een mogelijk verloren gaan der verrassing rechtvaardigt.

Het vaststellen der afspringterreinen en landingsterreinen neemt bij de voorbereiding der operatie een voorname plaats in. Bij het vaststellen der afspringterreinen speelt het terrein niet zo'n grote rol als bij het vaststellen der landingsterreinen. Parachutisten kunnen worden neergelaten in bedekt terrein, maar het landen van zweeftuigen stelt aan het terrein bijzondere eisen; het moet vlak, en onbedekt zijn en bovendien een bepaalde afmeting hebben. De minimum afmeting van een landingsterrein moet 700 bij 400 m bedragen.

Overigens moeten zij aan de volgende eisen voldoen.

- a) Zo zijn gelegen, dat de gelande troepen een redelijke kans hebben, om zich te kunnen verzamelen onmiddellijk na het bereiken van de grond.
- b) Zij moeten zo dicht mogelijk bij het eerste gevechtsdoel zijn gelegen, terwijl dit gevechtsdoel zonder overschrijden van natuurlijke hindernissen en zonder gevecht met vijandelijke troepen moet kunnen worden bereikt.

De Japanners schreven voor, dat de afspring- en landingsterreinen niet meer dan 5 km van het eerste gevechtsdoel mochten liggen.

- c) Zij moeten gelegen zijn, en dit geldt in het bijzonder voor de landings-terreinen, bij dekking biedend terrein en gelegenheid bieden tot een gedekte opmars naar het eerste gevechtsdoel.
- d) Moet tijdens de operatie van landingsterrein worden veranderd, dan moet dit nieuwe terrein zo zijn gelegen, dat het kan worden beveiligd tegen aanvallen van de tegenstander.
- e) Zij moeten, indien mogelijk, gemakkelijk uit de lucht zijn te herkennen en de erheen leidende vliegroute moet gemakkelijk zijn aan te geven.
- f) Landingsterreinen voor zweeftuigen op of in de onmiddellijke nabijheid van veroverde vliegvelden geven het voordeel, dat het terugbrengen der zweeftuigen naar de vliegbasis kan worden bespoedigd.

Als leidraad kan dienen dat een landingsterrein voor een in zweeftuigen vervoerd bataljon minstens een afmeting van 900 bij 700 m moet hebben en dat een brigade parachutisten kan worden neergelaten op een terrein van 1000 bij 1000 m.

Als belangrijkste der verder te treffen voorbereidingen en te maken regelingen noem ik U:

- de verdeling der vliegtuigen over de beschikbare vliegvelden en de daarmee verband houdende verdeling der troepen over deze velden;
- het maken van tijdtafels, aangevende de volgorde, waarin en het tijdstip waarop de voor een bepaald vliegveld aangewezen onderdelen moeten worden overgevlogen, alsmede het tijdstip, waarop moet worden afgesprongen of moet worden geland;
- het maken van laadtabellen voor transportvliegtuigen en zweeftuigen;
- het regelen van de bescherming in de lucht;
- het opmaken der tactische bevelen voor de strijd op de grond;
- het instrueren en oefenen der troepen aan de hand van luchtfoto's, kaarten en zandbakmodellen.

De tijd laat helaas niet toe op elk dezer voorbereidingen dieper in te gaan. Ik moge dan ook verder volstaan met nog een enkele opmerking. Het is in de laatste oorlog meerdere malen voorgekomen, dat voorbereide luchtlandingsoperaties niet tot uitvoering kwamen. Zo werden in het tijdvak 1 Augustus 1944—16 September 1944 door de Staf van de „First Allied Airborne Army” niet minder dan 18 verschillende luchtlandingsoperaties voorbereid, waarvan er een, namelijk de operatie „Market”, tot uitvoering kwam en de anderen niet meer nodig waren, omdat het geallieerde offensief een sneller en gunstiger verloop had of omdat de vliegtuigen van het „Troop Carrier Command” voor andere doeleinden moesten worden gebruikt.

In beginsel zullen, ter wille van de geheimhouding en met het oog op vijandelijke luchtaanvallen de voor een luchtlandingsoperatie aangewezen troepen, transportvliegtuigen en zweeftuigen zo laat mogelijk op de basisvliegvelden worden geconcentreerd.

Bij aankomst op het basisvliegveld zijn de troepen reeds ingedeeld in groepen (sticks). Elke groep is voorzien van een nummer, corresponderende met het nummer van het transportvliegtuig of zweeftuig, waarmee deze groep zal worden vervoerd.

Een groep heeft tevens het materieel (b.v. standaard-pakketten, zware infanteriewapens, munitie) bij zich, hetwelk eveneens door het betrokken transportvliegtuig of zweeftuig moet worden medegevoerd, dan wel tot de bewapening of uitrusting der groep behoort.

Op een basisvliegveld bevindt zich een „regelingsofficier”. De commandanten der op het vliegveld aankomende zelfstandige onderdelen melden zich bij deze officier, die o.m. tot taak heeft zorg te dragen, dat het laden der vlieg- en zweeftuigen een ordelijk en vlot verloop en op de aangegeven tijden plaats heeft, dat de vlieg- en zweeftuigen op de juiste tijd, in de juiste volgorde op de startbaan aanwezig zijn en dat op tijd, in de juiste volgorde en met de voorgeschreven tussenruimte wordt gestart.

Onder normale omstandigheden kan — volgens de thans bestaande voorschriften — per minuut een transportvliegtuig of een combinatie transportvliegtuig/zweeftuig starten. Bij slecht zicht starten transportvliegtuigen met een tijdsverschil van 5 minuten. Dat ook deze tijden als richtlijn moeten worden beschouwd, blijkt uit de starttijden in de nacht van 5 op 6 Juni 1944 (invasie Normandië), toen — hoewel bij volle maan en uitstekend zicht — de transportvliegtuigen met de parachutisten van de 101 Airborne Division startten met een tussenruimte van 11 seconden en op het vliegveld „Welford Park” om de 18 seconden een transportvliegtuig met zweeftuig de lucht inging

Nog een enkel woord over de vliegformaties. Aan Britse zijde vliegen de transportvliegtuigen met parachutisten, ook overdag, niet in formatie. De vliegtuigen volgen zelfstandig de aangegeven vliegroute. De Amerikanen vliegen daarentegen bij voorkeur in de z.g. V-formatie van 3 of 9 vliegtuigen.

Tijdens de vlucht is de vlieger commandant van al het in het transportvliegtuig of zweeftuig bevindende personeel. De vlieger van een transportvliegtuig is verantwoordelijk voor het volgen van de juiste route, de voorgeschreven vlieghoogte, en het op de juiste tijd en op de juiste plaats doen

afspringen van de parachutisten en het op de juiste plaats losmaken van het zweeftuig.

De vlieghoogte kent eigenlijk twee uitersten. Of men vliegt op een hoogte van ongeveer 2000 m of op een hoogte van ongeveer 20 m, teneinde zo min mogelijk kwetsbaar te zijn voor het vijandelijke lichte luchtdoelgeschut. De vliegsnelheid voor transportvliegtuig/zweeftuig bedraagt 175—200 km per uur; de maximum snelheid voor de „Horsa” is 240 km per uur.

Bij het vervoer van parachutisten dient de vlieger te zorgen, dat hij bij het naderen van het afspringpunt zijn springsnelheid heeft.

Parachutisten springen normaal af op een hoogte van 150—200 m en bij een snelheid van 150—200 km per uur. \*

Het tijdstip van losmaken van zweeftuigen is afhankelijk van de vlieghoogte. Wordt op grote hoogte gevlogen, dan kunnen de zweeftuigen ook op grote afstand van het landingsterrein worden losgelaten. Wordt daarentegen op geringe hoogte gevlogen, dan zal de afstand, waarop moet worden losgemaakt ook minder moeten zijn. Des nachts, bij helder maanlicht, is het gewoonlijk een voordeel, om de zweeftuigen op grote afstand van het landingsterrein los te laten ter verkrijging van de verrassing. Daar staat evenwel tegenover, dat, hoe groter de afstand waarop wordt losgemaakt, hoe groter de kans wordt, dat het zweeftuig het landingsterrein niet vindt.

Normaal worden zweeftuigen losgemaakt op een hoogte van ongeveer 500 m en op een afstand van ongeveer 4—5 km van het landingsterrein.

Het afspringen der parachutisten duurt slechts enkele seconden. Een groep van 20 parachutisten heeft in 13 à 14 seconden het vliegtuig verlaten.

Bij dag kan een parachutistenbrigade bij een afspringterrein van 1000 bij 1000 m in twee minuten op de grond staan. Dit in massa afspringen zal in de regel vliegtechnisch niet mogelijk zijn en geeft bovendien moeilijkheden op de grond bij het verzamelen.

Als een voor de praktijk meer bruikbaar gegeven geldt dan ook, dat een parachutistenbrigade zonder al te grote moeilijkheden in 8 à 10 minuten kan landen; bij duisternis in ongeveer 20 minuten.

De uitloop van het „Horsa” zweeftuig bij de landing bedraagt normaal 135 m, maar kan, desnoods, door de hoofdwielen van het landingsgestel af te werpen, worden verminderd tot ongeveer 70 m. Het zware „Hamilcar” zweeftuig heeft een uitloop bij de landing van 270 m.

Als vierde fase noemde ik U de strijd op de grond. In feite verschillen luchtlandingstroepen slechts in zoverre van de verschillende wapens der grondstrijdkrachten, dat zij door de lucht naar het gevechtveld worden ver-

voerd en — althans in de huidige organisatie — over een beperkt aantal ondersteuningswapens beschikken. Hun gevechtvormen en tactische beginselen voor het gevecht wijken in wezen niet af van de normaal voor de verschillende wapens der grondstrijdkrachten geldende gevechtvormen en tactische beginselen. Zij zijn evenwel — in verband met de wijze van vervoer en de daarmee samenhangende landingstechniek, alsmede in verband met de hen op te dragen taken en de omstandigheden, waaronder zij het gevecht met de tegenstander moeten aangaan — te beschouwen als verder gespecialiseerde grondstrijdkrachten.

Er kan zich echter bij de strijd op de grond een omstandigheid voordoen, welke tactisch alleen bij een luchtlandingsoperatie voorkomt, namelijk dat de uitgekozen en vastgestelde afspring- en landingsterreinen door de tegenstander zijn bezet of onder vuurbereik van diens infanterie liggen.

Ik behoef U hier de moeilijkheden niet te schetsen, welke zich onder deze omstandigheden voordoen, in het bijzonder voor de verspreid op de grond komende parachutisten. Dan zal het een eerste vereiste zijn om de tegenstander aan te grijpen, de afspring- en landingsterreinen te zuiveren en zich een weg te banen naar het verzamelpunt, waar gevechtswaardige eenheden worden gevormd. Eerst daarna kan met de strijd ter bereiking van de vastgestelde gevechtsdoelen worden begonnen ter uitvoering van de gegeven opdrachten.

Hiermede, mijne Heren, stap ik af van het tactisch gebruik der luchtlandingsstroepen, op zichzelf een interessant en facettenrijk onderwerp, dat, naar mijn overtuiging, in de komende jaren niet alleen een toenemende belangstelling zal ontmoeten, maar tevens vele pennen in beweging zal brengen.

Tenslotte wil ik mijn inleiding beëindigen met de beantwoording van een tweetal vragen.

„Wat was de betekenis der luchtlandingsstroepen in de laatste oorlog” en „Wat zal de toekomstige betekenis der luchtlandingsstroepen zijn”.

Toen Minister Churchill, in gezelschap van de generaals Eisenhower en Bradley, in Maart 1944 een demonstratie van de 10re Airborne Division bijwoonde, noemde hij de luchtlandingsstroepen „the most modern expression of war”. Voor het eerst daadwerkelijk gebruikt in de tweede wereldoorlog, zijn zij nog van jeugdige leeftijd. Zij zijn gegroeid en hebben zich ontwikkeld onder omstandigheden, welke geen tijd lieten voor diepgaande studie of uitgebreide vergelijkende proefnemingen. Maar ondanks dit is het opmerkelijk, dat geen enkele luchtlandingsoperatie als volkomen mislukt

kan worden aangemerkt. Zeker er zijn luchtlandingsoperaties geweest — en ik noem hier de Duitse luchtoverval op Nederland in Mei 1940, de luchtlandingsoperatie bij de landing op Sicilië in Juli 1943 en de operatie „Market” in September 1944 — welke niet die resultaten opleverden, welke er van verwacht werden. Maar dit is in de oorlogs- en gevechtsvoering geen nieuw geluid. Hoeveel operaties met grondstrijdkrachten zijn niet mislukt? Het succes in de strijd hangt aan een zijden draadje. En de door de luchtlandingstroepen behaalde successen, hetzij dan of het succes slechts ten dele, dan wel ten volle werd bereikt, danken zij aan de mogelijkheid om verrassend te worden ingezet tegen 's-vijands meest kwetsbare plaatsen, waarmede tevens is verklaard, dat zij op het verloop van de gevechtshandelingen in het algemeen van grote invloed zijn en het middel vormen, om in samenwerking met zee-, grond- en luchtstrijdkrachten een snelle beslissing te bevechten en mitsdien in niet geringe mate bijdroegen tot verkorting van de duur van de oorlog.

De betekenis der luchtlandingstroepen in de laatste oorlog wordt het best gekarakteriseerd door Eisenhower's woorden, welke hij sprak bij zijn bezoek aan de 101e Airborne Division op 10 Augustus 1944 en welke luiden:

„But for your services the great operation in France perhaps could not „have taken place without your spearheading.

„In the airborne operations lies one of the great futures of our success”.

Wat zal de toekomst der luchtlandingstroepen zijn? Ter beantwoording van deze vraag wil ik allereerst de feiten doen spreken, feiten, welke voldoende demonstreren, welke betekenis, ook voor de toekomst, aan luchtlandingstroepen wordt gehecht.

Amerika ontwerpt een nieuwe organisatie voor zijn luchtlandingsdivisie. Franse legeronderdelen hielden in de zomer van het vorige jaar in het bezette gebied manoeuvres, waaraan werd deelgenomen door luchtlandingsstroepen. In het Britse Leger worden uitgebreide proefnemingen gehouden ter verdere ontwikkeling van de landingstechniek. In België werd het vorige jaar een parachutistenschool opgericht. Het Belgische Leger beschikt reeds over een regiment parachutisten.

De feiten spreken voor zichzelf en in de vakpers komt dan ook duidelijk tot uitdrukking, dat de luchtlandingstroepen in de toekomstige organisatie van een krijgsmacht een belangrijke plaats zullen innemen.

En zoals de organisatie van elke gevechtseenheid harmonisch moet zijn opgebouwd, waaronder ik niet alleen versta een bepaalde verhouding tussen mankracht en middelen, maar eveneens een bepaalde verhouding tussen

de middelen, zo zal ook de organisatie van een krijgsmacht een harmonisch geheel moeten vormen, wil deze krijgsmacht in de handen van de bevelhebber een bruikbaar instrument zijn, hetwelk hem de strijdkrachten verschaft om de strijd onder moderne omstandigheden te voeren. En zo kan men zich een strijdmacht niet meer denken zonder luchtlandingseenheden, het element ter verwezenlijking van een der voornaamste hoofdbeginselen der gevechtsvoering „de tegenstander aan te grijpen op zijn zwakste plaatsen”.

Nederland moet zijn nieuwe weermacht nog opbouwen. Vele zaken met deze opbouw verband houdende zijn in studie of worden overwogen. Hoe onze nieuwe weermacht er straks zal uitzien, is nog niet te zeggen, maar het is mijn vaste overtuiging, dat ook in deze weermacht een kern van luchtlandingstroepen niet zal mogen ontbreken, want in een weermacht zonder deze strijdkrachten mist de bevelhebber een der krachtigste middelen voor het voeren van de strijd.

Majoor v. d. G.S., M. DE BOER:

Mijnheer de Voorzitter. Mijne Heren. Met grote belangstelling heb ik de interessante voordracht van Overste van Griethuysen gevolgd. Gaarne zou ik daar een korte aanvulling op willen geven. Overste van Griethuysen heeft gesproken over parachutisten-*troepen*. Ik zou willen wijzen op het gebruik van parachutisten-*enkelingen* in het verband der Binnenlandse Strijdkrachten.

De mogelijkheid tot het afwerpen van parachutisten in de door de vijand bezette gebieden heeft de eigen militaire leiding de gelegenheid gegeven tot het uitoefenen van een belangrijke invloed op de verzetsbeweging en de ondergrondse strijdkrachten in die gebieden. Deze parachutisten worden als regel met enthousiasme bij de verzetslieden ontvangen. Zij worden als deskundige, geschoolde voormannen beschouwd en hebben veel invloed.

Zij kunnen in de volgende categorieën worden onderscheiden:

1. *Organisatoren*. Dit zijn steeds officieren, die tot taak hebben:
  - het organiseren van het verzet in de gewenste banen;
  - het overbrengen en c.q. toelichten van bevelen;
  - het inlichten van de militaire leiding omtrent de stand van zaken bij het verzet;
  - het organiseren van wapendroppingen en het geven van leiding bij de wapeninstructie.



Zij zijn de contactpersonen tussen de militaire leiding en de verzetsbeweging. Voor de uitoefening van hun taak hebben zij de beschikking over één of meer:

2. *Radiotelegrafisten*. Dit zijn officieren of onderofficieren, wier taak bestaat uit het onderhouden van de radioverbindingen. Zij hebben daartoe één of meer radiosets ter beschikking.
3. *Voormannen van de inlichtingsdienst*. Dit zijn steeds officieren. Hun taak bestaat uit het organiseren van spionnaged groepen en het leiden van deze groepen. Zij beschikken zelf over radiosets en worden dikwijls vergezeld door een of meer radiotelegrafisten. Zij volvoeren hun taak bij voorkeur geheel onafhankelijk van de onder 1 genoemde organisatoren.
4. *Saboteurs*, zijn de officieren of onderofficieren, wier taak bestaat uit het bedrijven van sabotagedaden op een bepaald gebied met steun van verzetslieden, dan wel het leiding geven aan dergelijke daden. De daartoe vereiste middelen voeren zij met zich mede. Zij kunnen ook in een sabotageploeg van een zekere sterkte worden uitgeworpen ter volvoering van een nauwkeurig omschreven opdracht en dragen dan het karakter van een commandotroep, op wier gebruik de Overste van Griethuysen zopas reeds heeft gewezen.

Waar de Ite Wereldoorlog op de meeste fronten een systematisch gebruik van Binnenlandse Strijdkrachten heeft meegebracht en de hiervoor bedoelde parachutisten belangrijke plaatsen bij deze strijdkrachten innamen, wilde ik niet nalaten in het verband van de voordracht van hedenavond hier de aandacht op te vestigen.

Kapt-Luit. ter Zee J. REYNIERSE:

Naar mijn mening moet bij deze lezing wel de opmerking worden gemaakt, dat zij in het bijzonder is georiënteerd op het Europese oorlogsterrein.

Aangezien de moderne oorlog moet worden gezien als een wereldoorlog in de meest letterlijke zin van het woord, mag m.i. wel de aandacht worden gevestigd op één der grootste en meest succesvolle luchtlandingsoperaties met het karakter van een zelfstandige operatie. Deze is n.l. gedurende de laatste oorlog tegen Japan in Birma uitgevoerd door de Britten naar het plan van de zo brillante Generaal Wingate.

De zo rijkelijk door de Overste van Griethuysen verstrekte gegevens betreffende de organisatie, afstanden en dergelijke zijn hierbij niet geheel van toepassing en de Engelse „School of Air-support” maakte dan ook in die tijd een deugdelijk onderscheid tussen „European” en „Far-Eastern Airborn Operations”.

De Generaal-Majoor D. A. VAN HILTEN:

Mijnheer de Voorzitter,

Gaarne breng ik de Overste van Griethuysen hulde voor de wijze, waarop hij het moeilijke, maar ook zo mooie onderwerp „Luchtlandingstroepen” op de bijeenkomst van hedenavond heeft ingeleid.

Het is dan ook niet bepaald om met de spreker in debat te gaan, dat ik thans het woord heb gevraagd, doch meer om enige aanvullingen te geven, alsmede om een enkel punt van zijn betoog iets nader te belichten.

Hiervoor vind ik een aanknopingspunt in de mededeling van de inleider, dat wij voor de bestudering van de vraagstukken verband houdende met zijn onderwerp in hoofdzaak aangewezen zijn op geallieerde bronnen.

Inderdaad, wij zijn overstromd met lectuur van Angelsaksische zijde. Engelse, Amerikaanse en Canadese schrijvers hebben met min of meer succes reeds over alle operaties uit de tweede Wereldoorlog geschreven en in de „hoera-stemming” van de overwinning is het merendeel van deze boeken tot stand gekomen, waardoor niet alle mededelingen de toets van een wetenschappelijk historisch onderzoek ten volle kunnen doorstaan. Hierbij komt, dat deze lectuur ons de handelingen weergeeft gezien uitsluitend van geallieerde zijde, terwijl op de daarop gevolgde reacties aan Duitse kant niet of slechts zeer oppervlakkig wordt ingegaan. Door Duitse militaire schrijvers is nog niets gepubliceerd en de Duitse archieven, voorzover niet vernield, zijn nog niet voor navorsingen toegankelijk. Dit maakt het moeilijk zich een objectief oordeel te vormen over de juiste toedracht der militaire operatiën. Ik heb dit bezwaar van de aanvang af gevoeld en was daarom als historicus niet gerust voordat ik persoonlijk contact had verkregen met die Duitsers, welke gedurende de tweede Wereldoorlog een hoofdrol speelden in Nederland.

In gevangenschappen, huizen van bewaring, internerings- en krijgsgevangenkampen sprak ik hier in Nederland vele malen met de Duitse Generaals Student, Christiansen, Rauter, Von Wühlisch, de kolonel Fullriede, met Dr Schwebel, Dr Bodens, en ook met het voormalige hoofd van de Duitse

Abwehrstelle in Nederland. Met toestemming van de Chef van de Staf van het European Command, U.S. Army te Frankfort, heb ik in het Amerikaanse krijgsgevangenkamp voor Duitse generaals, gelegenheid gehad, de militaire gebeurtenissen in Nederland van Mei 1940—Mei 1945 te kunnen reconstrueren door middel van besprekingen gedurende meerdere dagen. Ik sprak daar met de Maarschalk Von K chler, de commandant van het Duitse 18e leger, dat op 10 Mei 1940 Nederland is binnen gevallen. Hierbij waren tegenwoordig legerkorps- en divisie-commandanten, alsmede verscheidene stafofficieren die een commando of functie hebben vervuld bij het 18e Leger. Ook met Duitse generaals, die in bezettingstijd in Nederland vertoefden, voerde ik besprekingen, waaronder in het bijzonder vermeld kon worden de General-Oberst Blaskowitz, de laatste Duitse Opperbevelhebber in het, van het Oosten reeds afgesloten, nog bezette deel van Nederland.

Deze besprekingen, die in de vorm van tactische oefeningen met de kaarten op tafel plaats hadden, gingen steeds gepaard met critische beschouwingen, waarbij niet geschroomd werd, fouten en tekortkomingen in het volle licht te stellen.

Een onderwerp, dat hierbij ook uitvoerig is ter sprake gekomen, was het gebruik van luchtlandingstroepen en parachutisten. En hoewel het niet mogelijk en ook niet mijn bedoeling is er te diep op in te gaan, zal ik in aansluiting op de voordracht van Overste van Griethuysen, hierover enige mededelingen doen welke de H.H. zullen interesseren.

Nadat de Duitse leiders hadden overwogen of het mogelijk was Nederland, zoals in 1914, buiten de oorlog te houden en, om redenen waarop ik thans niet zal ingaan, beslist werd, dat zulks niet mogelijk was, werd het operatie-plan opgemaakt.

Het doel was, om zo spoedig mogelijk de Nederlandse kust in handen te krijgen; daartoe zou aanvankelijk de overval plaats hebben met het zwaartepunt gelegd Noord van de grote rivieren. Hierbij zou een doorbraak naar het hart van het land geforceerd worden ter hoogte van Utrecht, waartoe de aanval langs de grond zou worden gecombineerd met een grote overval uit de lucht in de omgeving van Soesterberg. Dit plan is om verschillende redenen, welke hier niet ter zake zijn, later vervangen door een ander operatieplan, waarbij het zwaartepunt gelegd werd Zuid van de grote rivieren met een nevenactie Noord tegen de Grebbeberg. Ook deze operatie zou gepaard gaan met een grote luchtoverval, waarbij de luchtlandingstroepen echter niet onder bevel kwamen van de commandant van het 18e Leger, doch zelfstandig zouden opereren. De Vlieger-generaal Student

bleef voor de uitvoering van de luchtoperatie onder bevel van Generaal-Oberst (later Feldmarschall) Kesselring.

Aan de Generaal Kurt Student werd opgedragen het plan hiervoor uit te werken. Besloten werd een troepenmacht van twee divisies door de lucht te vervoeren en neer te laten in het hart van Holland. Het betroffen de 7e Fliieger Division en de 22e Infanterie Division welke laatste als Luftlande Division zou worden ingezet en daartoe enigszins werd gereorganiseerd. De taak van het korps was tweeledig. Noord van Rotterdam werd het gros van de 22e Divisie (min het I.R. No. 16) en versterkt met één bataljon plus één compagnie parachutisten neergelaten, met als hoofdoopdracht, 's-Gravenhage te bezetten en de Nederlandse Regering en legerleiding uit te schakelen, teneinde de weerstand in de overige delen des lands lam te leggen.

Zuid van Rotterdam sprong het gros van de 7e Division af, terwijl bovendien het regiment Nr. 16 van de 22e Div. daar is geland en later nog een bataljon van het regiment Nr. 72 volgde, teneinde zich meester te maken van de òs Moerdijk—Zwijndrecht—Rotterdam en deze open te houden, totdat de door Noord-Brabant oprukkende troepen bij Moerdijk contact zouden hebben verkregen met de parachutisten. Hiervoor was gerekend op een tijdsduur van 3 à 4 dagen. Dit laatste is, zoals de H.H. weten gelukt, de gebeurtenissen zijn bekend, zodat ik hierover niet verder zal spreken. Wel wil ik nog opmerken, en dit in afwijking met hetgeen de inleider mededeelde, dat de Duitsers uitdrukkelijk verklaarden, dat de inzet van luchtlandingstroepen in Noorwegen nog moest worden gezien als een tactische onderneming, doch dat met de Duitse luchtoperatie in Holland van Mei 1940 voor de eerste maal in de Krijgsgeschiedenis een strategische inzet van luchtlandingstroepen plaats vond.

Van de verschillende luchtlandings-operaties uit de Tweede Wereldoorlog, welke ik met de Duitse Generaals besprak, zal ik hier alleen iets mededelen over die van September 1944, omdat deze zich geheel afspeelde op Nederlands grondgebied.

Het is bekend, dat aan de voorgenomen grote doorbraak van de Engelsen een zeer vergaand plan ten grondslag lag. Het Engelse 2e Leger, bestaande uit het XXXe, het VIIIe en het XIIe Legerkorps, moest doorbreken van de Nederlands—Belgische grens over Eindhoven—Grave—Nijmegen—Arnhem naar de Veluwe tot het IJsselmeer en bruggenhoofden innemen op de Oostelijke IJsseloever.

De opmars, met een zeer smal front, zou plaats hebben over een tapijt, door luchtlandingstroepen onmiddellijk voor de opmars uitgespreid.

De Amerikaanse 101ste Para. Div. — reeds enige malen door de inleider genoemd — landde in de omgeving van St. Oedenrode en had tot taak de vaste overgangen over de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal te bezetten. De Amerikaanse 82e Para Div. moest de brug bij Grave, de bruggen bij Nijmegen en het hoge terrein bij Groesbeek bezetten. De Engelse 1e Airborne Div. met een Poolse Brigade zou afspringen en landen nabij Arnhem, de Rijnbruggen bezetten, een klein bruggenhoofd door de stad noord van de verkeersbrug vormen en een groot bruggenhoofd rondom de stad innemen.

Het laatste om de stad af te sluiten voor eventueel aanrukkende Duitse versterkingen.

De 101e Para Div. heeft voor 75 % aan haar opdracht kunnen voldoen; de brug bij Son werd op het laatste moment nog door de Duitsers opgeblazen.

De 82e Para Div. heeft voor 50 % succes gehad; de brug bij Grave kwam onbeschadigd in Amerikaanse handen, doch het gelukte niet de Nijmeegse bruggen te bezetten.

De Engelse 1e Airborne Div. heeft haar opdracht niet kunnen vervullen, deze divisie werd vernietigd.

Ik heb de slag bij Arnhem met de Duitse tegenspelers in meerdere bijeenkomsten gereconstrueerd en uitvoerig besproken. Het zou thans te ver gaan om hier de Slag bij Arnhem van Duitse zijde te behandelen. Alleen wil ik mededelen, dat ik aan de Generaal-Oberst Student, die toch zeker genoemd mag worden als een van de bekwaamste vlieger-generaals uit de 2e Wereldoorlog, de vraag heb voorgelegd, hoe hij met dezelfde troepen onder dezelfde omstandigheden de opdracht van de Engelse generaal-majoor Urquhart zou hebben uitgevoerd.

Hij antwoordde gehoord te hebben, dat de Engelsen ervan uit waren gegaan, dat te Arnhem en Deelen een groot aantal Flak-batterijen stonden opgesteld en om deze reden waren afgesprongen en geland op de Ginkelseheide en ter hoogte van Wolfhezen. „Op dit punt”, merkte hij op, „heeft de Engelse Inlichtingendienst gefaald, want te Arnhem was dat zeer zeker niet het geval. Doch afgezien hiervan en Flak of geen Flak, ik”, zeide hij, „zou hebben laten landen onmiddellijk bij en desnoods op het hoofdobject; „de grote verkeersbrug”. Dit hebben wij gedaan in 1940 op het fort Eben Emaal en ik deed hetzelfde bij de verovering van Kreta en had steeds

succes. De Engelsen landden bij Arnhem 10 à 13 km. van hun hoofd-object en verspeelden daarmee het, bij de aanvang in hoge mate aanwezig zijnde, element „Verrassing”.

Ik wil verder nog de aandacht vestigen op een luchtlandingsoperatie in ons land, welke, zoals mij is gebleken, nog slechts weinig gekend wordt.

In de eerste helft van April 1945 zijn twee bataljons Franse parachutisten, in totaal ± 900 man, afgesprongen in Drente voor het front van het oprukkende Canadese Ite Legerkorps.

Het Canadese Ite Legerkorps, sterk drie divisieën, waarbij later de Poolse Div. werd gevoegd, rukten uit het bruggenhoofd Wesel en de omgeving van Emmerik op in drie colonnes tegen het Twentekanaal. Hier moesten enige moeilijkheden worden overwonnen, waarna de 4e Divisie als rechter colonne richting nam naar het N.O. en in algemene zin oprukte naar de omgeving Bremen. Het centrum, gevormd door de 2e Div. waar zich de Poolse Div. bijvoegde, kreeg als as van beweging de lijn Assen—Groningen, en de linker colonne, gevormd door de 3e Div., ontving de taak, aangeleund aan de IJssel op te rukken naar Meppel en Friesland te zuiveren.

France Special Air Service-troepen waren aangewezen, om met de Canadezen samen te werken. Zoals we reeds hoorden, worden in dergelijke gevallen verschillende plannen opgemaakt waarvan er slechts een enkele tot uitvoering komt. Hier waren plannen uitgewerkt voor het gebruik van de parachutisten o.a. bij Apeldoorn, bij Zutphen en in Drente bij Meppel e.o. Laatst genoemd plan is tot uitvoering gekomen. In de nacht van 7/8 April zijn twee bataljons Fransen afgesprongen in het rayon Assen—Meppel—Hoogeveen—Beilen—Gieten—Assen met opdracht:

- 1e. in het genoemde gebied zoveel mogelijk verwarring te stichten en daardoor te beletten, dat de Duitsers, in dit voor de verdediging gunstige terrein achter waterlopen en kanalen, een krachtige verdediging zouden organiseren, teneinde de Canadese opmars ernstig te vertragen;
- 2e. te voorkomen, dat de bruggen over de kanalen en wateren werden vernield, waartoe reeds aangebrachte ladingen moesten worden geneutraliseerd;
- 3e. vernieling van het vliegveld bij Steenwijk beletten.

De onderneming is volkomen geslaagd. Zoals een visser zijn net in zee uitwerpt waarin de vissen verward geraken, zo werden de Franse parachutisten neer geworpen over het genoemde gebied en in dit parachutisten-net geraakten de aanwezige Duitsers volkomen verward.

Weldra oprukkende geblindeerde jeeps brachten het eerste contact tot stand met de parachutisten en de Canadese Divisies konden, zonder noemenswaardige tegenstand, snel naar het Noorden oprukken. De 2e Div. naar Groningen met de Poolse Div. naar de Dollard en de 3e Div. over Meppel—Heerenveen naar Leeuwarden, om in enkele dagen geheel Friesland van Duitsers te zuiveren.

M. de V.

Ik heb gemeend, zonder op details in te gaan, deze enkele mededelingen als aanvulling wel te mogen geven.

Commandant Korps Geneesk. Troepen. Dr. H. M. VAN DER VEGT.

Mijnheer de voorzitter, mijne heren,

Ik zou gaarne aan de overste van Griethuysen een vraag willen stellen, doch ik kan deze vraag niet juist formuleren zonder een bescheiden aanvulling betreffende de organisatie van de geneeskundige dienst in de luchtlandingsdivisie.

Bij de infanteriedivisie in het Britse leger treffen wij aan een drietal hulpverbandplaatsafdelingen (Field-Ambulances), waarvan er dus één per brigade voorkomt, en daarnaast een veldhospitaal (Field Dressing Station) en een Hygiënische afdeling (Field Hygiene Section). De indeling van drie „Field-Ambulances” in een Britse luchtlandingsdivisie komt hiermede overeen en het is van zelfsprekend dat, aangepast aan de soort der brigades, van deze drie „Field-Ambulances” er twee als parachute-formatie en een als luchtlandingsformatie zullen worden georganiseerd.

De Britse organisatie van een luchtlandingsdivisie was mij niet precies bekend. De Amerikaanse is mij iets minder vreemd. Evenals bij de Amerikaanse infanterie divisie waar de verschillende geneeskundige formaties tot een „Medical Batallion” zijn samengevoegd, is de geneeskundige dienst in de luchtlandingsdivisie tot een eenheid geconcentreerd, welke eenheid bestaat uit een drietal elementen nl. voor transport, behandeling en voor verpleging, dit laatste natuurlijk in de geneeskundige zin des woords.

Naast deze formaties is er dan nog personeel ingedeeld bij de troep, evenals bij het Britse infanteriebataljon. Of dit personeel tot de geneeskundige dienst behoort, zoals bij de Amerikanen, of tot de infanterie zelve en alleen voor een geneeskundige neventaak is opgeleid, zoals in het Britse leger maakt geen principieel verschil.

Door gebrek aan transportmaterieel moet er een sterkere personeelbezet-

ting zijn dan bij de infanterie: er moet meer gedragen worden. Door het feit dat gedurende langere tijd geen afvoer van gewonden mogelijk is moet er een meer definitieve geneeskundige behandeling mogelijk zijn. De Overste van Griethuysen deelde dan ook mede, dat per hulpverbandplaatsafdeling een chirurgische groep wordt ingedeeld. Maar ook moet er enige tijd te blijven verplegen. Hiervoor is de „Field-Ambulance” ten enen male ongeschikt en ik heb daarom in de organisatie van de Britse luchtfandingsdivisie het veldhospitaal of „de Field Dressing Station” gemist. In de Amerikaanse organisatie komt het equivalent daarvan immers wel voor. Mijn vraag is nu of het veldhospitaal en ook de hygiënische afdeling inderdaad ontbreken.

In de tweede plaats wilde ik nog vragen hoe het zit met het geneeskundig personeel bij de troep, dus niet behorende bij de geneeskundige formaties. (De Zwitsers gebruiken voor dit personeel de uitstekende doch moeilijk vertaalbare term: „Truppensanität”). Wel heeft de Overste gesproken over een groep geneeskundig personeel die met het Parachute-bataljon moet afspringen doch het is niet duidelijk of hiermede wordt bedoeld een groep ziekenverzorgers (stretcherbearers) van de hulpverbandplaatsafdeling of het bij het parachute-bataljon behorende personeel dat geneeskundig is geschoold.

Tevens zou ik gaarne vernemen of er bij het bataljon van dit personeel voorkomt en hoe sterk dit is.

Lt.-Kol. B. M. P. VAN GRIETHUYSEN.

M.d.V., M.H.

Gaarne zal ik de vragen, welke de heren mij stelden, achtereenvolgens beantwoorden.

De door de majoor de Boer bedoelde parachutisten-enkeling betrok ik niet in mijn beschouwingen, omdat deze strijder niet tot de parachutisten, bedoeld in de zin van mijn inleiding, behoort te behoren en mede omdat het versterken van Binnenlandse strijdkrachten met radiotelegrafisten, agenten enz. niet kan worden gerekend tot de taak der luchtlandingstroepen.

Als antwoord aan overste Reynierse moge dienen, dat ik mij in mijn inleiding hoofdzakelijk bepaalde tot „algemene beginselen”, zoals deze in buitenlandse voorschriften zijn neergelegd. Zeer zeker zullen deze „algemene beginselen” zich hebben aan te passen aan de soms zeer uiteenlopende terreins- en andere omstandigheden der verschillende operatiegebieden.



De generaal van Hilten dank ik voor zijn krijgsgeschiedkundige aanvullingen.

De majoor van der Vegt kan ik tot mijn spijt geen gedetailleerde gegevens verstrekken over de samenstelling der geneeskundige formaties in de Britse luchtlandingsdivisie. Voor zover mij bekend beschikt deze divisie niet over een veldhospitaal en een hygiënische afdeling, waarschijnlijk omdat de tijd, welke de luchtlandingstroepen zelfstandig opereren, in de regel heel kort zal zijn.

Normaal wordt bij een parachutisten-bataljon een geneeskundige groep ingedeeld, waarmede dan wordt bedoeld geneeskundig personeel en materieel van een parachutistenveldambulance.

De Voorzitter,

Ik dank Overste van Griethuysen zeer voor zijne belangwekkende voordracht en de andere sprekers — in het bijzonder Generaal van Hilten, die ons zulke interessante mededelingen deed — voor het door hen in het midden gebrachte.

Spreker heeft ons een overzicht gegeven van de organisatie en het gebruik van de luchtlandingstroepen. Wij kunnen niet anders dan het vernuft en het organiserend vermogen bewonderen die, vooral bij de geallieerden, dit nieuwe wapen in korte tijd tot een zo hoge graad van ontwikkeling hebben gebracht, waardoor het mogelijkheden heeft geschapen van welke men in de toekomst zeker geen afstand zal willen doen. Men kan het daarom zeker met spr. eens zijn, dat in een harmonisch samengestelde strijdmacht de luchtlandingstroepen niet mogen ontbreken. En als men dan weet dat de Amerikaanse Commissie voor Luchtvaartpolitiek nog zeer onlangs in een rapport aan President Truman heeft aangedrongen op ene uitbreiding van de luchtmacht, die ene verdubbeling van het huidige potentieel betekent, zulks met het oog op een tegenoffensief tegen een over enige jaren mogelijke aanval via de polen en oceanen door middel van bestuurbare projectielen en vergezeld van een invatie van luchtlandingsstroepen, dan begrijpt men dat het laatste woord in deze nog lang niet gesproken is.

Ik dank de spreker nogmaals voor zijne voordracht en U, mijne Heren, voor Uwe aanwezigheid en sluit de vergadering. (applaus).

MEDEDELINGEN VAN HUISHOUDELIJKE AARD

---

NIEUWE LEDEN

Nederland

F. Rouffaer, Ritmeester Huzaren, te Wassenaar.

West-Indië

E. P. W. Elstak, 1e Lt. Inf., Paramaribo (Suriname).

Als ieder lid ons een nieuw lid opgeeft, kan de contributie voor het volgende werkjaar weer gebracht worden op f 6.—