

zaak ging door en in '37 arriveerden in Indië de eerste dertien tweemotorige *Glenn Martin*-bommenwerpers. Er volgden er meer – het tempo van de bestellingen werd evenwel geremd doordat het grote moeite kostte, in Indië de nodige vliegtuigwerkplaatsen in te richten en daar het vereiste aantal monteurs en andere technici voor op te leiden. Ook het opleiden van vliegers en waarnemers bood talloze problemen. Uit het beroepskader kwamen die niet in voldoende aantallen te voorschijn; men ging er toen toe over, kortverband personeel aan te stellen¹ dat gerecruiteerd werd uit de clubs van sportvliegers die op particulier initiatief maar met steun van de legerleiding waren opgericht.²

In '40 en '41 werd niet alleen het aantal 'gewone' vliegvelden uitgebreid (tot een totaal van twee-en-dertig, waarvan er zeventien op Java lagen³) maar werd er, aangezien men moest aannemen dat deze alle aan de Japanners bekend waren, ook toe overgegaan om in de binnenlanden van Sumatra, nl. 75 km ten zuidwesten van Palembang, en van Borneo, nl. op eenzelfde afstand ten noordwesten van Samarinda en op 60 km ten oosten van Singkawang (zie kaart XIV op pag. 816) goed gecamoufleerde, geheime vliegvelden aan te leggen die met het cijfer II werden aangeduid. Luchtdoelgeschut was slechts beschikbaar voor de belangrijkste vliegvelden, waaronder Palembang II en Samarinda II, op alle overige moest men het stellen met luchtdoelmitrailleurs. Radarapparatuur ontbrak.

Eerder vermeldden wij dat de Militaire Luchtvaart (de vroegere Afdeling van het Knil was per 1 januari '40 een apart Wapen geworden) in '40-'41 uit de Verenigde Staten, afgezien van 20 *Lockheed*-verkeersvliegtuigen (bestemd voor parachutisten), 95 moderne jagers ontving: 24 van het type *Curtiss Interceptor*, 71 van het type *Brewster Buffalo*. Beide types waren aanzienlijk langzamer dan de jagers waarover de Japanners beschikten (de z.g. *Zero*-jagers van de Japanse marine, een product van de Mitsoebisji-fabrieken, waren bijvoorbeeld ruim 150 km per uur sneller,

¹ Met de betrokkenen werd een dienstverbintenis aangegaan voor de tijd van zeven jaar waarvan de eerste vijf in werkelijke dienst zouden worden doorgebracht; in de resterende twee zouden zij zich kunnen voorbereiden op een positie in de burgermaatschappij. ² In '37 hadden, zoals reeds vermeld, meer dan tachtigduizend personen hun handtekening gezet onder het door de Vaderlandse Club georganiseerd Weerbaarheidspetitionnement. Elk hunner had bovendien het symbolische bedrag van één gulden afgedragen. Die ruim tachtigduizend gulden waren gebruikt als aanvangskapitaal van het midden '38 opgericht Nederlands-Indisch Luchtvaartfonds dat subsidies verleende aan de sportvliegerij opdat deze meer reservevliegers zou kunnen opleiden voor leger en marine. ³ De burgervliegvelden van de Knilm meegeteld.