

Indië en de gouverneurs van Curaçao en Suriname kunnen onderhouden.

Waren de watervliegtuigen waar van Kleffens aan gedacht had, inderdaad beschikbaar?

Er was rekening mee gehouden dat zich onmiddellijk na het begin van het Duitse offensief officiële Nederlandse vertegenwoordigers naar het buitenland zouden moeten begeven: de opperofficieren namelijk, die generaal Winkelman naar Parijs en het hoofdkwartier van generaal Gamelin, naar Brussel en naar Londen wilde laten vertrekken, elk met de opdracht, de militaire hulpverlening aan Nederland te bevorderen. Besloten was om voor het vervoer althans van de voor Londen bestemde missie (generaal-majoor van Oorschot, de over het Venlo-incident gestruikelde chef van GS III, zou als hoofd optreden) van de watervliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst gebruik te maken; zoals wij al in ons vorig deel verhaalden, had de marine-staf in de nacht van 9 op 10 mei kort na twaalf uur gelast, enkele vliegtuigen die verspreid en gecamoufleerd op het Brasemermeer lagen, naar de steigers te halen en van hun bommenlast te ontdoen: zij zouden voor het transport van regeringsvertegenwoordigers naar het buitenland gebruikt worden – als zij op het meer aan de aandacht der aanvallende Duitsers zouden ontsnappen.

Dat laatste was het geval maar zulks betekende niet dat op dat moment met de gespaarde toestellen offensief iets ondernomen kon worden. Voor de strijd in de lucht met Duitse jagers en bommenwerpers waren de MLD-toestellen die alle met drijvers uitgerust en daardoor vrij langzaam en moeilijk wendbaar waren, niet geschikt. Afgezien van de lesvliegtuigen waren bij de marine vier types drijvervliegtuigen in gebruik, alle een product van Fokker. Drie types (de series F, G en W) dienden voor verkenning, het vierde type (de serie R) was bestemd om torpedo's te vervoeren die in de vlucht gelanceerd moesten worden tegen vijandelijke schepen; de lanceerinrichtingen werkten evenwel nog niet feilloos – vandaar dat men de toestellen met bommen uitgerust had.¹

Toen nu door de ministerraad vastgesteld was, dat van Kleffens en Welter naar Engeland zouden vertrekken, belde eerstgenoemde de chef van de marine-staf, vice-admiraal Furstner, op 'en ik heb gevraagd: kunt ge die dingetjes niet naar zee sturen, dan komen wij misschien weg.'² Dat men door de gevechten die zich met de op het vliegveld Valkenburg gelande Duitsers

¹ De dislocatie der operationele toestellen was: 'De Mok' op Texel vijftien toestellen; Alkmaardermeer tien; Schellingwoude één; Westeinderplas zes (daar kwamen op 12 mei nog twee nieuwe T-8-W's bij); Brasemermeer drie; Veere acht (J. F. van Dulm en F. C. van Oosten: 'De Marineluchtvaartdienst 1917-1967', *Marineblad*, 1967, p. 521-22). ² Getuige E. N. van Kleffens, *Enq.*, dl. II c, p. 294.