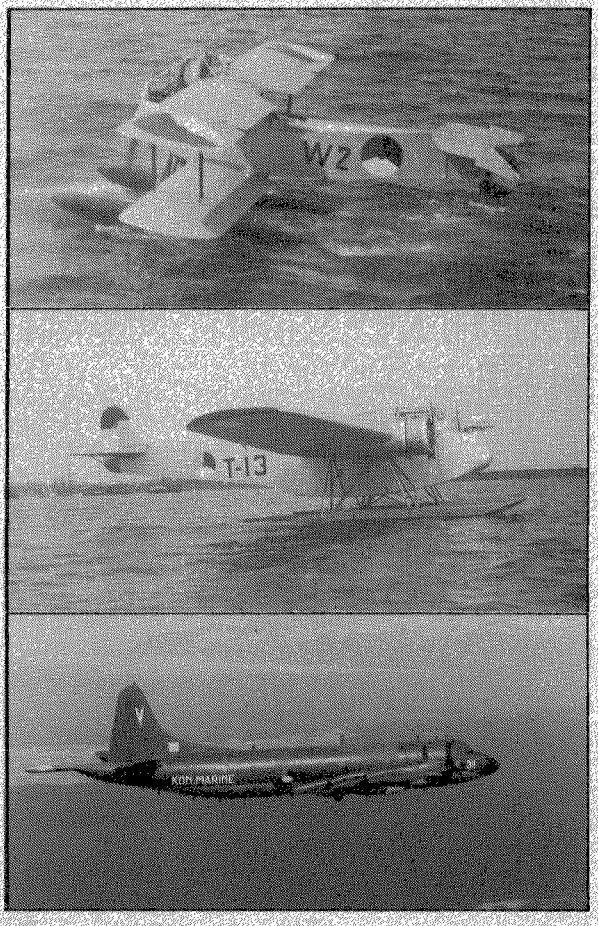
MARS *et* HISTORIA

Themanummer
75 JAAR MARINELUCHTVAARTDIENST
1917-1992



26e Jaargang nummer 3 - juli/september 1992

ORGAAN
van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie. Opgericht 20 augustus 1966. Verschijnt 4 x per jaar.

Beschermheer: Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden.

SAMENSTELLING VAN HET BESTUUR:
Voorzitter: Mr. C.J.M. Kramers, **Vice-Voorzitter:** F.J. van Lier, **1e Secretaris:** mevr. P.H.Th. Dumon, **Penningmeester:** drs. J.A. Bom, **2e Secretaris:** E.W. van Popta. **Leden:** jhr.mr. D.J.H.N. den Beer, Poortugael, J. van den Berg, B.C. Cats, J.A.H. Engelman, H.F. Fabri, C.B. Nicolas.

ADRESSEN DAGELIJKS BESTUUR:
Voorzitter: Benoordenhoutseweg 30, 2596 BB 's-Gravenhage, tel.: 070-3247769. **Vice-voorzitter:** Herenstraat 9, 4116 BK Buren. **Secretaris:** Aart van der Leeuwlaan 56, 2624 LD Delft, tel.: 015-567564. **Penningmeester:** Storm van 's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, tel.: 01751-18624. De contributie bedraagt per jaar min. **f 35,00**, te storten op rek.nr. **65.82.12.125** van de Nederlandsche MiddenstandsbankteWassenaar, t.n.v. de Nederlandse Vereniging van Militaire Historie of op giro **29 40 790** van de N.V.M.H. te Wassenaar.

ERELEDEN:
Drs. B.G.J. Elias, F.J. van Lier, H. Muller.

SAMENSTELLING REDACTIECOMMISSIE:
J. van den Berg, J.A.H. Engelman, F. Fabri, H. Muller.

Redactie-adres: Cronestein 85,2804 EL Gouda.
Ledenadministratie: Mevr. P.H.Th. Dumon, Aart van der Leeuwlaan 56, 2624 LD Delft, tel.: 015-567564.

AFDELINGSCORRESPONDENTEN:

(1) a. 'KRIJGSGESCHIEDENIS, KORPSGESCHIEDENIS', voor 1813, olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224,2564 VZ 's-Gravenhage 070-3251955
b. KRIJGSGESCHIEDENIS ná 1813 olv E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade (gem. Nuth) 045-242962
c. Middeleeuwen olv drs. R.P. de Graaf, Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal 08385-27780

(2) 'TRADITIES EN CEREMONIEEL' olv P. van der Burg, Hoofdstraat 94, 3972 LC Driebergen 03438-17588

(3) 'UNIFORMKUNDE' olv F.A.Th. Smits jr., Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg 070-3873961
M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn 055-661706

(4) 'RIDDERORDEN EN ONDERSCHEIDINGEN' olv H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray 04780-82992
B.W. Wagenaar, Händelstraat 18, 1901 VA Castricum 02518-53084

(5) 'MILITAIRE EMBLEMEN' olv B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum 02159-13563
C. van Ekeris, Anslostraat 183, 2533 KD 's-Gravenhage 070-3886566

(6) 'WAPENS EN MUNITIE' olv drs. J. Lenselink, Oxfordlaan 49, 2314 EB Leiden 071-894012

(7) 'MILITAIRE MUZIEK' olv mr. R.A. Schimmel, De Mildestraat 57, 2596 SW 's-Gravenhage 070-3246568

(8) a. VERSTERKINGSWERKEN ALGEMEEN olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage 070-3251955
b. 'OVERZEESE VERSTERKINGSWERKEN MET NEDERLANDSE HISTORIE' olv A.F. Lancker, De Akker 21, 1611 JM Bovenkarspel 02285-18968

(9) 'MARITIEME GESCHIEDENIS' vacant

(10) 'NAPOLEONTICA' olv Joh. Schaede, Wouwermanstraat 31III, 1071 LW Amsterdam 020-6624311

(11) 'TWEEDE WERELDOORLOG' olv E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade (gem. Nuth) 045-242962

(12) 'MILITAIRE EN CIVIELE MINIATUURFIGUREN' olv D.E.J. Stoot, De Wouden 87, 9405 HC Assen 05920-57174

(13) 'VAANDELS EN STANDAARDEN' olv Kl. Sierksma, 'Nij Midgaard', Woelwijk 1, 9255 KE Tytsjerk 05118-2524

(14) 'EERSTE WERELDOORLOG' olv dr. F. Snapper, Burg. Patijnlaan 136, 2585 BM 's-Gravenhage

(15) 'KONINKLIJKE MARINE' olv B.E. Stuit, Middelzand 2711, 1788 CM Den Helder 02230-44649

(16) 'MILITAIRE GENEALOGIE' olv G. van Zuijdam, Dennenlaan 12, 7313 AM Apeldoorn 055-553839
W. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe 05780-12138

(17) 'MILITAIRE FOLKLORE' olv F.W. van Steen, Lion Cachetstraat 2, 3851 ZE Ermelo 03417-51983

(18) 'MILITAIRE VOERTUIGEN EN TANKS' olv M.C. van der Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK 's-Gravenhage 070-3634391
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede 023-291324
W. den Dunnen, Laurens Reaelstraat 32, 2595 XM 's-Gravenhage 070-3814892

(19) 'KONINKLIJKE LUCHTMACHT' olv J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda 01820-34283
Dr. P.C. Boer, Waterklaver 2,2804 PN Gouda 01820-35332

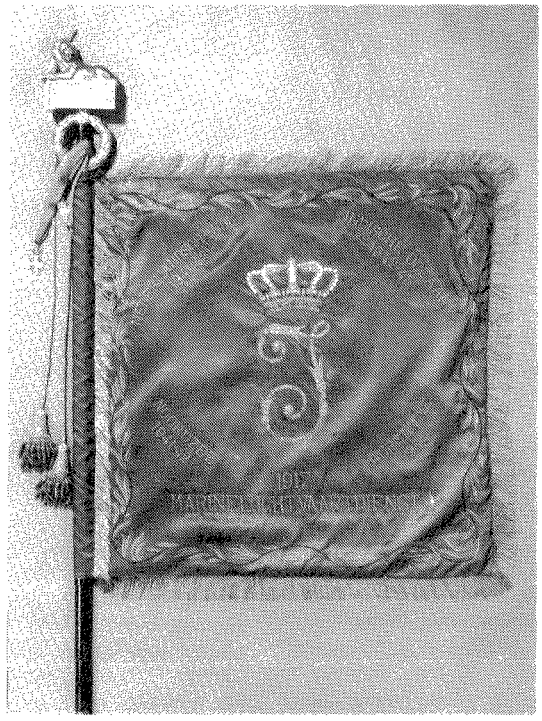
(20) 'KNIL' olv C.A. Heshusius, Van Alkemadelaan 350, flat 316, 2597 AS 's-Gravenhage 070-3248495

(21) 'MILITAIRE BIBLIOGRAFIE TIJDSCHRIFTEN' olv drs. M.J. Lohnstein, Vondellaan 15, 6881 MC Velp 085-615484

(22) 'MILITAIRE GEDENKTEKENS EN MONUMENTEN' olv drs. J.A. Bom, Storm van 's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar 01751-18624
J. Albarda, Lindenheuvel 12A, 1217 JX Hilversum 035-46815

(23) 'KORPS MARINIERS' olv drs. J. Nuis, Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden 02159-46037

(24) GEWAPENDE BURGERS olv A. Kok, Balistraat 86c, 2585 XW 's-Gravenhage, 070-3466135



Vaandel Marineluchtvaartdienst (1)

DE MARINELUCHTVAARTDIENST

Opgericht bij Ministeriële Beschikking van 18 augustus 1917, Nr. 62.
Bij K.B. van 2 december 1943, No. 2, een vlag toegekend.
Bij K.B. van 18 augustus 1962, No. 31, een vaandel toegekend.

Vaandelopschriften:	
Nederlands-Indië	1941-42
Indische Oceaan	1942-45
Noordzee	1941-42
Normandië	1944

Bij K.B. van 9 april 1942, No. 18, toegekend het ordeteken van Ridder der 4e klasse de Militaire Willems-orde wegens:

'In de strijd tegen Japan van het oogenblik der oorlogsverklaring op 7 December 1941 af bij voortduring en zonder uitzondering, uitmuntende diensten en uitstekende daden verricht bij verkenningen, bombardementen, onderzeebootbestrijding, mijnenleggen en convoyeeren, tegen een overmachtigen vijand, waarbij allen hun uiterste krachten en velen hun leven hebben gegeven in onophoudelijke luchtgevechten en bij het toebrengen van groote verliezen aan den vijand.'

MARS *et* HISTORIA

De 'NEDERLANDSE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE MILITAIRE HISTORIE', opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij K.B. no. 50 van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de studie van geschiedenis, ceremoniëel, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

26e Jaargang nummer 3 **juli/september 1992**

INHOUD

In memoriam Mr. Ch.L.M. Schaepman
J.A.H. Engelman: 75 jaar Marineluchtvaartdienst
W.H. Schoenmaker: De marine krijgt vleugels
G.J. Hagens: De Carstenz-expeditie
J.G. Wallis de Vries: AROV Herinneringen
P.H.A. Schmidt Crans: Het verhaal van Boy Thomann, airgunner bij 320 squadron (RAF)
H.J. van der Kop: MLD operaties vanuit Groot Brittannië in de Tweede Wereldoorlog
J.A. Bom: Enkele grepen uit de 75 jarige geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst, belicht aan de hand van gedenktekens en monumenten
J.A.H. Engelman: De Marineluchtvaartdienst nog altijd onmisbaar
W.J.J. Geneste: MLD-er met twee bronzen kruizen
Bestuursmededelingen: 8ste opgave van wijziging en aanvulling op de ledenlijst van november 1990; Jaarverslag van de secretaris over de periode juli 1991-juli 1992

IN MEMORIAM
Mr. Ch.L.M. SCHAEPMAN

Op 26 augustus j.l. overleed geheel onverwacht in de leeftijd van 68 jaar ons zeer gewaardeerde lid Mr. Ch.L.M. Schaepman, oud plv. secretaris-generaal van Defensie.
Hij heeft aan de wieg van onze vereniging gestaan en is vanaf de oprichting tot 1990 bestuurslid geweest en heeft ons als adviseur steeds met raad en daad terzijde gestaan.
Wij missen in hem niet alleen een goede vriend en kameraad maar zeker ook iemand die de vereniging een goed hart toedroeg en heel veel heeft bijgedragen tot de huidige bloei en ruime nationale en internationale bekendheid van Mars et Historia.
Wij zullen zijn nagedachtenis in ere houden.
Onze deelneming gaat uit naar Mevrouw Schaepman en alle anderen die hem dierbaar waren en wensen hen veel sterkte om dit verlies te kunnen dragen.
Moge hij rusten in vrede.

H. Muller

De redactie is voor de realisatie van het themanummer 75 jaar Marineluchtvaartdienst zeer veel dank verschuldigd aan de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf. In het bijzonder fotograaf H. Kragt, die de eindredacteur keer op keer met raad en daad terzijde stond. Nogmaals hartelijk dank daarvoor.

Op de voorkant:
Respectievelijk van boven naar beneden Van Berkel WA, Fokker T-IVa, Lockheed P-3C Orion.

Zij vlogen voor de vrede . . .

75 jaar Marineluchtvaartdienst

Voor U ligt een nieuw themanummer van MARS et HISTORIA. Nu geheel gewijd aan het jubileum van de Marineluchtvaartdienst. Deze uitgave is geen historisch overzicht, geen 'geschiedenisboek', maar een ode aan het jarige marine-onderdeel.
De redaktie heeft er naar gestreefd in grote lijnen de roemruchte en boeiende historie van de MLD vast te leggen. In grote lijnen, want de ruimte laat niet toe dat wij stilstaan bij elk detail. Daarover zijn zowel bij het 70-jarig als nu, bij het 75-jarig jubileumboeken verschenen die de geschiedschrijving van de MLD alle eer aandoen. Toch vindt U alle belangrijke facetten uit de geschiedenis van de MLD in dit nummer behandeld en beschreven, zoals het ontstaan van het vliegende wapen bij de Koninklijke Marine, de ontdekking van het Carstenz-gebergte in het voormalige Nederlands Nieuw Guinea. De Marineluchtvaartdienst in Indië is een markante periode geweest, waar zij zelf de grootste basis voor vliegboten in het Verre Oosten bezat. En natuurlijk staan wij stil bij de 'Engelse periode', de Engelandvaarders waarvan er velen later ook vliegers werden.
Dit thema-nummer is vooral een bundeling van verhalen, soms persoonlijke belevenissen, die een goed beeld geven van de inzet van het personeel in de moeilijke dagen van de Tweede Wereldoorlog. Terugkijkend op drie-kwart eeuw marine-vliegerij levert een veelheid aan verhalen op, waarbij de charme en romantiek van het oude Indië aan de ene kant en de spanning en heldenmoed uit de oorlogsdagen aan de andere kant de boventoon voeren.Maar steeds weer wordt uit die persoonlijke belevenissen duidelijk hoe men verbonden is met de Marine en meer speciaal de 'vliegende Marine'.
De feestelijkheden hebben zich in de loop van dit jaar in verschillende fasen voltrokken, met als hoogtepunt op 17 augustus de reunie op het marinevliegkamp Valkenburg. Hier onderstreepte de Vlagofficier MLD, Commandeur R. Zeijlemaker, dat een discussie over de toekomst van de Marineluchtvaartdienst kort kan zijn en de conclusie logisch is 'dat het vliegend potentieel in de Koninklijke Marine moet blijven'. De VOMLD ziet de varende en de vliegende maritieme eenheden van de Koninklijke Marine als natuurlijke partners omdat zij hetzelfde maritieme theater delen. Volgens hem is het aantoonbaar dat de Koninklijke Marine met de huidige omvang van de Marineluchtvaartdienst 'maar nipt kan voorzien in de behoefte aan een maritieme luchtcomponent om de vereiste gevechtskracht op zee te waarborgen. Commandeur Zeijlemaker is dan ook van mening dat bij een steeds kleiner wordende Koninklijke Marine de MLD alleen maar aan belang zal winnen dankzij de flexibiliteit, mobiliteit, de reikwijdte en de capaciteit om in korte tijd grote gebieden te bestrijken.
Een discussie over de toekomst van de Marineluchtvaartdienst, zowel qua omvang als qua bestuursvorm, zal de marineleiding niet uit de weg gaan en met open vizier voeren. Men is er van overtuigd dat bij het honderdjarig bestaan in 2017 de wapenspreuk van de MLD 'Aera Possideo Ac Mare' - zowel in de lucht als op zee ben ik meester - nog steeds en met ere zal prijken op het wapen van de Marineluchtvaartdienst.

J.A.H. Engelman

W.H. SCHOENMAKER

De marine krijgt vleugels

'Thans kan geacht worden, dat het oogenblik is aangebroken om ook onze marine te doen profiteeren van de voordeelen, die de vliegkunst aanbiedt, en wel in het bijzonder voor den verkenningsdienst.'
Aldus verwoordde art. 29 van de Staatbegroting voor het dienstjaar 1914 de plannen ten aanzien van de vorming van een marine-vliegdienst.

OPRICHTINGSDATUM

Voordat we aandacht willen schenken aan de aanloop tot die marine-vliegdienst eerst iets over de oprichtingsdatum. Als werkelijke oprichtingsdatum van een 'zelfstandige Marine Luchtvaartdienst' wordt 18 augustus 1917 het meest genoemd, omdat de beschikking van de minister van Marine, nr. 62, van die datum dateert. Het vreemde is echter, dat in de Staatscouranten van 1917 niets over deze oprichting te vinden is. Zelfs in het jaarboek 1917 van de Koninklijke Marine wordt deze oprichting niet genoemd.
Dat er zo weinig aandacht werd besteed aan deze oprichting is hoogstwaarschijnlijk te danken aan het feit, dat er reeds lange tijd sprake was van een Marine Luchtvaartdienst (ook marine-vliegdienst). Er waren immers vóór augustus 1917 reeds marine-vliegtuigen en -vliegers, alleen bestond er toen nog geen 'zelfstandige' organisatie, die op genoemde datum dus werkelijkheid werd.
18 Augustus 1917 wordt dus algemeen aangenomen als oprichtingsdatum en dat wordt met nadruk vermeld, omdat er ook een andere datum wordt genoemd, t.w. 21 augustus 1917.

In 'Het Vliegveld' van oktober 1927 zegt de toenmalige cdt Vliegkamp 'De Kooy', de kap-lt-ter-zee Remijnse, het volgende:
'. . . na de indienststelling van Hr. Ms. Vliegkamp 'De Mok', den 21en augustus 1917, op welke datum de MLD werd geboren, etc.'
In 'Het Vliegveld' van september 1937 wordt vermeld, dat 'De Koninklijke Marine-vliegdienst bestaat 20 jaar', hetgeen onder de datum 21 augustus 1937 staat genoemd.

BELANGSTELLING

De belangstelling aan marinezijde voor de luchtvaart kreeg op 19 oktober 1907 gestalte door de oprichting van de 'Nederlandsche Vereeniging ter Bevordering van de Luchtscheepvaart', waarvan immers de lt-ter-zee A.E. Rambaldo de grote animator was. De vereniging op zich had nauwelijks iets met marine-zaken te maken, maar Rambaldo zag de ballon en het luchtschip als basis voor het doen van meteorologische waarnemingen in de hogere luchtlagen. En Rambaldo was op zijn beurt weer 'aangestoken' door zijn leermeester op het Koninklijke Instituut voor de Marine, de lt-ter-zee S.P.C. l'Honoré Naber. Toen Rambaldo gebruik wilde maken van de luchtvaart dachten hij en zijn tijdgenoten alleen aan de toepassing van de luchtvaartuigen, die in die tijd in de lucht een soort alleenrecht bezaten, de ballon en het luchtschip.

Het aeroplaan was nog niet veel meer dan een verzameling bamboelatten en onbetrouwbare krachtbronnen, welke laatsten bovendien veel te weinig vermogen bezaten om spraakmakende resultaten te kunnen behalen. Hoewel de gebroeders Orville en Wilbur Wright als eersten een aantal gecontroleerde vluchten uitvoerden, waarmee zij in december 1903 voor het eerst succes hadden, duurde het tot augustus 1908 voor ook Europa de vorderingen, die de Wrights op dat gebied hadden behaald, kon waarnemen. Wilbur Wright demonstreerde toen in Frankrijk wat onder 'gecontroleerde vluchten' precies verstaan moest worden. En pas eind 1909 toonde de vliegweek rond Reims, dat er voor het aeroplaan een zonnige toekomst in het verschiet lag.

De onder de bezielende activiteiten van Rambaldo opgerichte vereniging werd al spoedig herdoopt in 'Nederlandsche Vereeniging voor de Luchtvaart'' die op 14 november 1912 de koninklijke status ontving en die sindsdien bekend staat als 'Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart' (KNVvL). Dat deze vereniging bij haar oprichting zoveel militairen bevatte, werd weggewuifd met de opmerking, dat niemand anders er aan had gedacht om de belangstelling voor het vliegen/varen te bundelen . . ! Rambaldo heeft de opkomst van het aeroplaan nauwelijks kunnen volgen. Tijdens een ballonvaart in het voormalige Nederlands-Indië verloor hij op 5 augustus 1911 het leven.

BREVETTEN

De eerste marine-officier, die een vliegbrevet behaalde, was de lt-ter-zee van de Marine-Reserve, H.G. van Steyn, die op 16 november 1912 van de Aéroclub de France brevet-nr. 1140 in ontvangst mocht nemen, zodat zijn opleiding bij de Farman-school met succes werd bekroond. Hij had kort daarvoor de marine verlaten, maar meldde zich kort na het uitbreken van de eerste wereldoorlog (WO1) voor dienst bij de Koninklijke Marine. Dat was twee dagen nadat hij met zijn privé-Farman vanuit België naar ons land was gevlogen. Van Steyn werd ondergebracht bij de, op 1 juli 1913 opgerichte, Luchtvaartafdeling (LVA) op Soesterberg, vanwaar hij later in die maand werd gedetacheerd op het terrein Souburg te Vlissingen, voor het doen van waarnemingen. In 1915 werd hij uitgezonden naar de Verenigde Staten van Amerika, voor het keuren en aankopen van (water)-vliegtuigen voor de KM. Op 5 juni 1916 is hij, na een kortstondige ziekte, in Los Angeles overleden.

KLEIN BEGINNEN

Keren we even terug naar de, in de aanhef genoemde, Staatsbegroting voor 1914. Daarin is o.a. te lezen, dat: 'Het komt echter niet gewenscht voor om tot Stichting van een afzonderlijken marine-vliegdienst over te gaan, waar reeds de oprichting van een luchtvaartafdeeling bij het Department van Oorlog een voldongen feit is, doch wel zal ook bij de marine praktische ervaring moeten worden opgedaan.' En even verder: 'Het ligt in de bedoeling één instructie-vliegtuig aan te schaffen met daarvoor benoodigde loods, ten einde in het vliegkamp te Soesterberg zeeofficieren te oefenen om bij voldoende ervaring met dit vliegtuig ook verkenningsdiensten van af de kust naar de zee te doen verrichten, etc.'
Om één en ander te realiseren werd een bedrag van *f* 36.000 voldoende geacht.

BEZWAREN

Niet ieder Tweede Kamerlid kon zich met een zelfstandige organisatie verenigen.
'Sommige leden waren van oordeel, dat men zich tot één luchtvaardienst voor de beide Departementen van Oorlog en Marine moest beperken.' De betreffende minister van Marine, J.J. Rambonnet, antwoordde daarop, dat het 'voorlopig' niet in het voornemen lag tot stichting van zoodanigen afzonderlijken dienst over te gaan.
De protesterende kamerleden (tegen de vorming van een afzonderlijke vliegdienst voor de marine) wezen er op, dat 'eene scherpe scheiding tusschen operaties met vliegmachines te land en te water niet is te maken.'
Maar de minister hield de poot stijf, of hoe noem je zoiets in ministeriële kringen. De aanschaf van het eerste marine-vliegtuig, de opleiding van marinepersoneel voor de vliegdienst kwam op Soesterberg in handen de cdt LVA. Het antwoord aan de twijfelende kamerleden luidde 'dat, wanneer over voldoende goefend personeel en over de noodige watervliegtuigen wordt beschikt, men moet oefenen in den verkenningsdienst in zee en op de kust, vooral met het oog op de taak, die de vliegtuigen bij de marine in Indië zullen hebben te vervullen.'
Op 28 juli 1914 arriveerde op Soesterberg het eerste marinevliegtuig, nog wel een landvliegtuig, maar geschikt voor de opleiding van de eerste zee-officieren. Deze HF-22, een produkt van de Franse Henri Farman-firma, ontving de registratie MA1. Het is later aan de LVA overgedragen, waar het de registratie LA9 ontving. Een tweede

HF-22 werd geleverd door de firma Trompenburg, die werd geleid door één van onze pionier-vliegers, Henri Wijnmalen. Deze tweede aanwinst werd voorzien van de registratie M1, die kort daarop werd aangevuld met een tweede HF-22, die natuurlijk als M2 door het marineleven zou gaan.

RONDVLUCHT 1916

We maken even een sprongetje vooruit, omdat beide toestellen op 6 maart 1916 hebben deelgenomen aan de Militaire Rondvlucht. Deze rondvlucht was georganiseerd door de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, generaal C.J. Snijders, die het volk de aviatische vorderingen van de LVA wilde demonstreren, maar bovendien om die vorderingen, op het gebied van navigeren en waarnemen, zelf vast te stellen. De M2 werd bij die gelegenheid gevlogen door de lt-ter-zee A.S. Thomson, waarover straks meer, met als waarnemer de latere KLM-baas Albert Plesman. De M1 nam, in tegenstelling tot wat de meeste bronnen beweren, niet direct aan de Rondvlucht deel. Wel werd het toestel in gedemonteerde vorm over de weg van Soesterberg naar Scheveningen vervoerd, alwaar het werd gemonteerd en daar ook heeft gevlogen. De beide Farmans waren landvliegtuigen en hadden geen enkele militaire waarde, behalve dat de LVA-vliegtuigen aan het begin van WO1 voor waarneming van onze grenzen en kust werden gebruikt. Dat er in marinekringen grote belangstelling bestond voor de vorderingen van watervliegtuigen werd o.a. duidelijk tegen de jaarwisseling 1913-1914. Marinus van Meel, ook één van onze pioniers op vlieggebied, had voor zijn tweede Brik een paar drijvers laten vervaardigen, waarmee hij op de Waal onder Tiel demonstreerde. De Nieuwe Tielsche Courant heeft aan die belangstelling aandacht besteed: 'De marine-vliegdienst zal zich bij voorkeur van watervliegtuigen bedienen, vooral ook met het oog op de rol, die de luchtvaart bij den verkenningsdienst voor de vloot in Indië hoogstwaarsschijnlijk zal hebben te vervullen.'

Hoewel Van Meel veel bekijks trok, ook van LVA-zijde, had hij niet veel geluk met zijn vliegtuig, dat om begrijpelijke redenen als 'Waterbrik' door het korte leven ging. Begin 1914 demonstreerde hij in de haven van Rotterdam voor een aantal marine-autoriteiten, toen het toestel tijdens een klap op het water volledig in de vernieling ging. Marinus zelf kwam er met een nat pak vanaf.

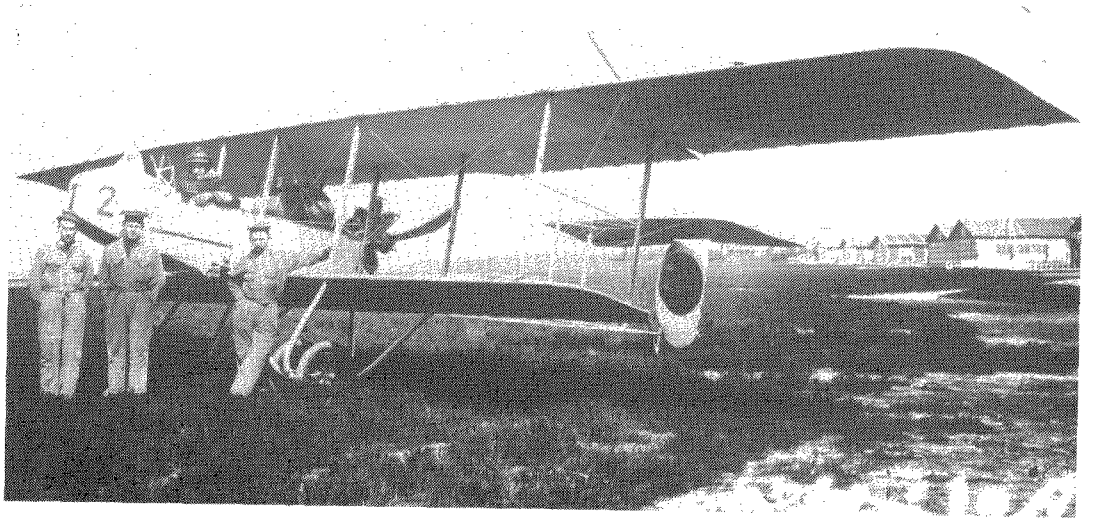
DE EERSTE ECHTE MARINE-VLIEGER

Henri van Steyn was dus onze eerste marine-vlieger, maar hij maakte deel uit van de Marine-Reserve. De eerste beroeps zee-officier, die in opleiding ging, was de lt-ter-zee Alexander Smith Thomson, aan wie het vliegerbrevet nr. 11 op 15 november 1914 werd uitgereikt. Dit vliegbrevet werd uitgereikt door de KNVvL, het orgaan dat al spoedig na haar oprichting lid werd van de Fédération Aéronautique Internationale (FAI), een wereldwijd lichaam, dat brevetten verstrekt en dat o.a. de eisen voor die brevetten vaststelt.

Ook records op luchtvaartgebied lopen via de FAI.

Thomson wist op 1 juni 1915 het militair brevet te behalen en werd hierna aangesteld als instructeur. Op 9 oktober van dat jaar had hij zijn minister als passagier zodat deze persoonlijk de kwaliteiten van deze marineman kon vaststellen.

Ook in 1915 werden nog vier zee-officieren in opleiding genomen. Op 30 oktober 1915 werd het FAI-brevet verstrekt aan: K.W.F.M. Doorman, K. Muller, H. Nieuwenhuis, allen lt-ter-zee, en de officier-machinist H. Steensma. De marine-vliegdienst had nu in elk geval een basis om op voort te bouwen. Zij werden spoedig daarop gevolgd door de lt-ter-zee D. Vreede, die zijn brevet op 15 december 1916 ontving. Deze zee-officier had reeds in 1908 opmerkelijke proeven genomen met een soort zeilvlieger, waarmee hij door een torpedojager omhoog werd getrokken, hetgeen echter veelal eindigde met een nat pak. Maar het vliegen zat er bij hem al vroeg in. Toen dan ook de plannen om te komen tot een zelfstandige MLD werden gesmeed, werd Vreede al direct gezien als de eerste commandant en werd er bij de aanvang van zijn vliegeropleiding dan ook aangedrongen op de 'meeste spoed'.



Eén van de eerste MLD vliegtuigen, een Farman F-22. (2)

Rumpler 6B-2, op 29 mei 1917 geïnterneerd bij Westkapelle en daarna in gebruik genomen. (3)



VLIEGKAMPEN EN VLIEGTUIGEN

Het gebruik van de faciliteiten op Soesterberg, waar een eigen marine-loods werd neergezet, droeg uiteraard slechts een voorlopig karakter. Gezocht werd naar een eigen 'haven', van waaruit marine-vliegtuigen, watervliegtuigen en/of vliegboten, konden opereren. Als eerste Marinevliegkamp werd op het Buiten-IJ te Amsterdam-Schellingwoude op 17 april 1916 in gebruik genomen. Dit vliegkamp bleek echter niet geschikt voor de opleiding van marine-vliegers, reden om een andere locatie te zoeken, die werd gevonden op Texel. Marinevliegkamp De Mok bleek uitstekend geschikt, was bovendien in de buurt van Den Helder gesitueerd, en werd op 21 augustus 1917 officieel geopend. In 1918 werden ook Veere en De Kooy in gebruik genomen, maar nu zijn we al buiten het bestek van dit artikel.

De marine-vliegdienst, die door de oorlogsomstandigheden in de strijdende landen geen bestellingen kon plaatsen, moest voor de aanschaf van watervliegtuigen uitwijken naar Amerika.

Zoals eerder opgemerkt was de lt-ter-zee Henri van Steyn naar de VS uitgestuurd, die na zijn dood werd opgevolgd door de ook reeds eerder genoemde off-machinist Steensma. Men raakte niet echt onder de indruk van het te verkrijgen materieel, maar watervliegtuigen van de firma Glenn Martin kwamen nog het meest overeen met de marine-eisen. In de Staatsbegroting voor 1915 was een bedrag van *f* 200.000 aangevraagd, waarvan *f* 120.000 kon worden besteed voor de aanschaf van zes Glenn Martin watervliegtuigen.

De Tweede Kamer aarzelde nog even, omdat men zich afvroeg of 'de zes watervliegtuigen hier te lande gemaakt kunnen worden . . .' Minister Rambonnet was vlug klaar met zijn verweer: 'Daar in ons land nog geen watervliegtuigen zijn vervaardigd, lag het ook met het oog op de gewenste vlugge aanschaffing in de bedoeling deze vliegtuigen rechtstreek uit het buitenland te betrekken.'

Omdat naast de bestelde vliegtuigen ook het verder vereiste materieel moest worden aangeschaft, werd met nadruk vermeld, dat de gevraagde *f* 200.000 als een eerste termijn op het totale te verwachten bedrag van *f* 500.000 moest worden beschouwd.

Terug nu naar de Glenn Martins, twee van het R-type (verkenners) en vier van het TT-type (trainers). De bestelling ging overigens niet geheel voorbij aan onze industrie, want de bestelling geschiedde door tussenkomst van de N.V. Nederlandsche Automobiel- en Vliegtuigenfabriek 'Trompenburg' te Amsterdam. Bovendien werd een groot aantal Nederlandse bedrijven ingeschakeld bij de bouw van de vele faciliteiten, die betrekking hadden op de inrichting van de vliegkampen.

INTERNERINGEN

In een schrijven van de OLZ, generaal Snijders, van 8 februari 1915, wordt met nadruk gesteld, dat: 'zolang ons land niet in den oorlog betrokken is, mag niet boven Belgisch grondgebied, noch boven Belgisch territoriaal watergebied gevlogen worden. Ook zal vermeden moeten worden in de nabijheid der Belgische grens te vliegen.' Dat men, door de aangebrachte nationaliteitstekens (voor onze vliegtuigen grote oranje bollen op vleugels en romp), te maken had met neutrale Nederlandse vliegtuigen, werd niet als vanzelfsprekend beschouwd, vooral niet na een rapport, d.d. 1 maart 1915, dat werd opgesteld door de lt-ter-zee-vliegenier H.G. van Steyn, toen hij gedetacheerd was op het Middenreduit bij Vlissingen.

Hij zegt in dat rapport o.a., dat: 'Omtrent een oefeningsvlucht, gemaakt op 23 februari, waarbij gedurende een kwartier boven het Z.deel van Walcheren en boven de op de reede varende oorlogsschepen op 800 meter hoogte werd gevlogen, is niets anders te vermelden dan dat ik later vernam, dat niettegenstaande het vrij heldere weder, van de Oranje-schijven als onderscheidingstekens niets of zoo goed als niets te zien was!'

Maar zoals onze vliegtuigen zich niet buiten onze grenzen mochten begeven, zo was ook bepaald, dat vliegtuigen en schepen van de belligerenten, zo gauw ze zich binnen ons territoriaal gebied/wateren bevonden, in beslag genomen zouden worden.

OOK DE BEMANNINGEN WERDEN IN DAT GEVAL GEÏNTERNEERD

Het eerste watervliegtuig, dat op deze wijze een welkome aanvulling vormde, was een Duitse Friedrichshafen FF-19, een drijvervliegtuig, dat op 17 augustus 1914 binnen onze territoriale wateren neerkwam. Deze werd op 17 februari 1915 gevolgd door een Britse White-Thompson vliegboot, zodat onze vliegers met beide typen, watervliegtuig en vliegboot, ervaring op konden doen.
De hier genoemde typen werden tijdens het verloop van WO1 gevolgd door, tot landing op ons gebied gedwongen, andere typen, zodat de marine-vliegdienst zich meer en meer kon bekwamen in het gebruik, het onderhoud en de techniek van alles wat door de belligerenten werd gebruikt.

ZWEDEN

In het eveneens neutrale Zweden was begin 1917 een commissie van de KM begonnen met een onderzoek naar de kwaliteit van vliegtuigen van de A.B. Enoch Thulin's Aeroplanfabrik in Landskrona. Genoemde fabriek kon niet alleen vliegtuigen maar ook motoren leveren. De commissie, bestaande uit de lt-ter-zee K.W.F.M. Doorman en de off-machinist P. Davidse, heeft de Thulin-vliegtuigen en motoren uitvoerig geïnspecteerd en na een gunstig rapport kwamen uiteindelijk nog in datzelfde jaar tien Thulin Type K jagers, eenzitters, drie tweezitters van hetzelfde type en tien Type LA lesvliegtuigen, welke laatste een absolute miskoop bleken, naar ons land.
Ook Thulin-motoren vonden hun weg naar ons land, waar zowel de LVA als de MLD er dankbaar gebruik van maakten.

PERSONEEL EN TOELAGEN

Bij KB nr. 59 van 4 september 1914 werd bepaald, dat aan 'officieren der Zeemacht, behoorende tot of geplaatst wordende bij de Luchtvaartafdeeling, een maandelijksche toelage toegekend wordt van dertig gulden (*f* 30), welke toelage wordt gebracht op zestig gulden (*f* 60) zoodra zij hebben voldaan aan de eischen voor het behalen van het brevet voor vliegenier, vastgesteld door de FAI.'
Op 29 juni 1916 werd dit KB uitgebreid via KB nr. 37, want inmiddels waren ook onderofficieren tot de vlieger-opleiding toegelaten. De eerste twee, de bootsmannen J. van de Witte en J.G. de Wildt, werden in oktober 1916 bij de LVA gedetacheerd.
Beiden wisten met succes de eisen voor het brevet af te leggen.
Bij KB nr. 37 nu werd voor 'schepelingen een maandelijksche toelage toegekend van vijftien gulden, welke toelage na het behalen van het militair brevet wordt verdubbeld.'
Ook de andere toelagen, zoals bij het meevliegen, werden bij KB bepaald. Bij KB nr. 51, d.d. 8 augustus 1917, werd nog eens uitgebreid uit de doeken gedaan wie in aanmerking kwamen voor de vlieger-opleiding. Voor wat betreft de onder-officieren werd hierbij gekozen uit: scheepsonderofficieren, torpedisten, konstabels, seiners, vliegtuigmakers en mariniers. Flinkheid, voortvarendheid en besluitvaardigheid waren de vereiste karaktereigenschappen, terwijl men niet ouder mocht zijn dan 35 jaar. Het maximum toelaatbare gewicht bedroeg 85 kg, longen, hart, ogen en oren moesten geheel gezond zijn en voor de onderofficieren was bepaald, dat: 'zij blijk hebben gegeven van in alle opzichten betrouwbaar te zijn.' Voor officieren gold deze laatste regel kennelijk niet . . !
Wel moest betrokkene een verbintenis van tenminste vijf jaar afsluiten.

BREVETTEN

Tot medio februari 1911 golden nog de oude bepalingen, die door de FAI waren vastgesteld: 'Een Brevet voor Bestuurder van eene Vliegmachine wordt uitgereikt aan den Nederlandschen Aviatieker, die aan de volgende voorwaarden voldaan heeft:
1e. dat hij driemaal achtereen eene gesloten baan van minstens 5 K.M., zonder den grond te raken, gevlogen heeft;
2e. dat hij, na iedere baan, met stopgezetten motor geland is, in dier voege, dat het toestel geheel stilstaat binnen een afstand van 150 meter van een vooraf door hem aangewezen punt.'
Begin februari 1911 vaardigde de FAI nieuwe, zwaardere eisen uit, zodat de drie

adspirant-aviateurs, die toen op de Molenheide (Gilze-Rijen) bij de Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging hun opleiding genoten, haast hadden met het afleggen van de vereiste proeven. Die drie waren (in de volgorde waarin zij inderdaad aan die nog oude eisen voldeden) Adriaan Mulder, Henri Bakker en Joseph van Bussel. Zij ontvingen van de NVvL (nog niet koninklijk) de brevetnrs. 1, 2 en 3. Om het verhaal te completeren: hun instructeur was de Brit Ernest Archer en zij ontvingen hun opleiding op het beroemde Blériot XI type, hetzelfde type waarmee Louis Blériot op 25 juli 1909 van Frankrijk naar Engeland was gevogen, een bijzonder populair vliegtuig in die tijd.
Medio februari 1911 werden dus de nieuwe bevreteisen van kracht: 'Zij die een brevet aanvragen, zullen de volgende proefvluchten moeten afleggen:
a. Twee afstandsvluchten, beide bestaande in het afleggen zonder den grond te raken, van een gesloten baan van ten minste 5 K.M. lengte (deze lengte te meten als hieronder aangegeven);
b. Eene hoogtevlucht, bestaande in het zich verheffen tot eene hoogte van ten minste 50 meter boven het punt van vertrek;
c. De proefvlucht b zal met één van de proefvluchten a kunnen samenvallen.'

In de toelichting werd bepaald, dat de baan die de vlieger af moest leggen, afgebakend werd door twee palen, op 'niet meer dan 500 meter van elkander geplaatst.' Uit deze toelichting wordt tevens duidelijk, dat een onafgebroken reeks van achten gevolgen werd.
Bovendien: 'Bij elke proefvlucht moet de landing geschieden:
1e. door den motor stop te zetten uiterlijk op het oogenblik, dat het vliegtuig den grond raakt;
2e. op een afstand van minder dan 50 meter van een punt, door den vliegenier voor het begin der proefvlucht aangewezen.'
Eén en ander werd gecontroleerd door een officieel, door de NVvL/KNVvL aangewezen, Sportcommissaris. De eerste Nederlandse autoriteit op dit gebied was Jonkheer G. Bosch van Drakestein, die zich bij liet staan door vier onder-commissarissen, die de hoeken van de aangegeven vliegbaan controleerden.

MARINE-VLIEGBREVET
We naderen nu de bewuste oprichtingsdatum, 18 augustus 1917.
Opnieuw waren de eisen verzwaard, in die zin, dat nu ook gesproken werd 'of het water te raken' (dus niet alleen de grond). Bovendien werd de vereiste hoogte verdubbeld naar 100 meter.
Het marine-vliegbrevet, dat geheel overeen kwam met het militair-brevet, bevatte de volgende eisen:

1. Het maken van een tocht van minstens 280 K.M. lengte, hemelsbreed gemeten, op hetzelfde vliegtuig, op ten hoogste twee achtereenvolgende dagen en volgens een aan te geven weg. Bij deze tocht moeten drie, tevoren aangegeven, tussenlandingen worden gemaakt.
2. Het verrichten van een hoogtevlucht van 1 uur boven het vliegterrein, op een aangegeven hoogte. Bij deze vlucht moet een barograaf worden meegenomen; de schommelingen in de hoogte mogen hoogstens 50 meter boven en beneden de aangegeven hoogte zijn.
3. Een stijgproef, waarbij met volledige belasting, d.w.z. met geheel gevulde reservoirs en een gewicht op de passagiersplaats van 80 kg, binnen een vooraf te stellen tijd naar 1.500 meter boven het opstijgpunt moet worden gestegen.
4. Drie landingsproeven uit tenminste 500 meter hoogte waarbij de motor moet worden afgezet boven het aangewezen landingspunt en waarbij het vliegtuig na de landing moet stilstaan binnen een kring, getrokken met een straal van 100 meter om dat punt.
   De eerste daling moet geschieden met een linkse, de tweede in een rechtse spiraal, terwijl tijdens de derde daling een serie van minstens twee achten moet worden gemaakt.
5. Het eigenhandig kunnen verrichten van de meest voorkomende werkzaamheden aan het vliegtuig en motor (b.v. aanslaan

van de schroef; uitnemen, inschuren en inbrengen van kleppen; regelen van de ontsteking; herstellen van lekke olie- en benzine-leidingen; aanbrengen en regelen van draden en kabels enz.).

Er zijn nog wat bijkomende regels; zo werd voor de hoogtevlucht een onrustige luchtlaag voorgeschreven, terwijl voor de stijgvlucht eerst een ervaren vlieger de stijgsnelheid moest bepalen, die onder die omstandigheden mogelijk was.

HYDROPLANES

Dat begin 1914 Van Meel's 'Waterbrik' verongelukte was wellicht een tegenslag, want het had het begin kunnen zijn van een eigen watervliegtuig-ontwikkeling. We waren in ons waterrijke land, met het oog op de eerste vluchten met een watervliegtuig, begin 1911 met een Amerikaanse Curtiss, een tikkeltje laat, maar dat neemt niet weg dat een aantal buitenlanders in ons land getracht heeft om de watervliegerij van de grond (het water) te krijgen. Medio 1912 probeerde de Amerikaan Eugène Mülertt om een hydrovliegschool op te zetten in Katwijk-aan-Zee. Hij kreeg toestemming van B&W, maar vertrok voordat zijn idee vaste vorm kreeg. In Scheveningen was het de Britse Weston Hurlin Co., die een vliegschool wilde inrichten. De hier reeds wonende Brit A. Monier Harper zou als agent optreden. Toen de door hem uitgevoerde proeven met een eigen model, de 'Lygia', in april 1912 te Warmond in een vuurzuil eindigde, zag men van een verder streven af. Een jaar later vroeg de Spanjaard Mendizabal Hermanus aan B&W van Harderwijk of hij een stuk strand in mocht richten voor een hangar van hydroplanes. Financiële problemen stonden ook deze plannen in de weg.

DOBBEREN OP DE WOLKEN

Op 18 augustus 1917 werd de Marine Luchtvaartdienst (MLD) als een zelfstandig onderdeel van de Koninklijke Marine opgericht.
Een oude wens, die werd verwoord in het tijdschrift 'Avia' van 4 juli 1913 (Jrg. 3, nr. 5), werd daarmee werkelijkheid. Die wens luidde: 'Ons waterrijk land, Nederland met z'n Koloniën, wanneer zal 't er toe overgaan watervliegtuigen aan te schaffen, die hier al bijzonder op hun plaats zijn.
Wanneer zullen onze marine-officieren er aan gaan denken voor een poosje 't zilte nat te verlaten om te gaan dobberen op de wolken.'

EPILOOG

Het is mij, ondanks hardnekkige pogingen in die richting, niet gelukt om een afschrift van de Ministeriële Beschikking van de Minister van Marine, nr. 62, d.d. 18 augustus 1917, in te zien. Mocht het alsnog lukken dan wil ik in een volgend nummer deze zaak rechtzetten. Of wellicht heeft een onzer lezers de woordelijke tekst in bezit.

Bronnen:

Artikelen uit tijdschriften en kranten van die tijd.
MLD-gedenkboeken.
Staats-couranten en -bladen van die periode.
Jaarboeken van de KM.
Documenten, die ik mocht ontvangen van Frits Gerdessen, die met niet aflatende ijver dit soort documenten weet op te sporen, waarvoor mijn dank!

G.J. HAGENS

De Carstenz-expeditie

Op 31 december 1936 ontdekte de bemanning van een Sikorsky S-38 amfibievliegtuig, op weg van Seroei op Japen-eiland, in de Geelvinkbaai, naar Aika aan de zuidkust van het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea een drietal, voor hen, onbekende meren. Commandant van dat vliegtuig was ir F.J. Wissel, officiervlieger van de Koninklijke Marine (KM) en in tijdelijke dienst van de Nederlandse Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij (NNGPM). De ontdekking van de meren, waaraan zijn naam werd verbonden, was van grote betekenis. (1) Het vormde de aanloop tot de vestiging van de eerste bestuurspost in het centraal bergmassief en de openlegging van het binnenland. Veel minder bekend is het feit dat deze vlieger van de Marine-luchtvaartdienst (MLD) reeds eerder geschiedenis maakte. Dat was in dezelfde maand door zijn deelname aan de eerste beklimming van de Ngga Poeloe, met 5040 meter de hoogste bergtop van Nieuw-Guinea en einddoel van de Carstensz-expeditie. Bij deze onderneming, onder leiding van dr A.H. Colijn, werd voor het eerst een Nederlandse expeditie op Nieuw-Guinea ondersteund door een vliegtuig, hetzelfde vliegtuig dat op oudejaarsdag 1936 een rol speelde bij de ontdekking van de Wisselmeren.

DE VOORBEREIDING

Na honderden jaren in vergetelheid te zijn geweest leefde halverwege de jaren dertig de belangstelling voor Nederlands Nieuw-Guinea op. De reden was olie. Aan de NNGPM was een concessie verleend om op een gebied ter grootte van 10.000.000 ha een aantal proefboringen te verrichten. Omdat goede kaarten ontbraken kreeg de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaartmaatschappij (KNILM), in samenwerking met de Fototechnische Dienst van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), opdracht om de concessiegebieden in de Vogelkop en aan de noord- en zuidkust door middel van luchtfotografie in kaart te brengen.
De KNILM-karteringsexpeditie ging in november 1935 van start. Aanvankelijk maakte men voor de fotovluchten gebruik van drie De Havilland DH-89 Dragon vliegtuigen. Ze opereerden vanaf Babo, het eiland Jefman bij Sorong en Seroei op Japen-eiland. Later, in 1936, ging men over tot de aanschaf van twee Sikorsky S-38 amfibievliegtuigen omdat aan de zuidkust geen goede velden voor landvliegtuigen beschikbaar waren. De komst van de S-38 viel vrijwel samen met die van de MLD-vlieger F.J. Wissel, wegens zijn ervaring met vliegboten tijdelijk door de KM ter beschikking gesteld voor het karteringswerk. Wissel's standplaats was afwisselend Seroei, op Japen-eiland in de Geelvinkbaai en Aika, een nederzetting aan de zuidkust, vlak bij Kaap Steenboom.
In het voorjaar van 1936 waren Wissel en de Sikorsky PK-AKS gestationeerd in Aika. Regelmatig kreeg het KNILM-detachement daar bezoek van de NNGPM-vertegenwoordiger dr A.H. Colijn, een zoon van de toenmalige minister-president van Nederland. (2) Colijn was bijzonder gefascineerd door de met sneeuw bedekte toppen van het landinwaarts liggende Carstensz-massief, genoemd naar de koopman Jan Carstensz, die de bergen voor het eerst aanschouwde in 1623.

Het plan van Colijn om de nog nooit bedwongen toppen te beklimmen kreeg definitief gestalte na de kennismaking met



Officier-vlieger ir. F.J. Wissel.

(4)

Wissel, een ervaren alpinist en als vlieger in staat om de te volgen route vanuit de lucht te verkennen. Een derde geïnteresseerde was NNGPM-geoloog/topograaf dr J.J. Dozy.
Na zich te hebben verzekerd van de medewerking van de oliemaatschappij kon het plan verder worden uitgewerkt. De Sikorsky stond ter beschikking, zolang de dienst het toeliet. Dat laatste was geen probleem. Het karteringswerk was sterk afhankelijk van goede weersomstandigheden, het liefst 'blue sky'. Aangezien Nieuw-Guinea daar slechts sporadisch aan voldeed stagneerde het fotowerk regelmatig, uren, dagen en soms weken. Voor andere doeleinden kon echter meestal wel worden gevlogen en daar maakte Wissel dankbaar gebruik van om een route naar de toppen te verkennen. Ook de resident van de Molukken, dr B.J. Haga, werkte mee en stelde transport voor de deelnemers ter beschikking, alsmede warme kleding voor de in Borneo aan te werven Dajaks die de opvoer van vivres (levensmiddelen) en andere goederen in de hoger gelegen gebieden moesten verzorgen. Voor de opvoer langs het rimboetraject rekende men op de medewerking van lokale Papoea's.
De zomermaanden van 1936 werden gebruikt om het gebied waarover de marsroute moest lopen vanuit de lucht te verkennen en te fotograferen. De afstand tussen de kust en de toppen bedroeg ongeveer 100 kilometer, waarvan de helft nauwelijks tot slecht begaanbaar was en het laatste deel een vrijwel onneembare barrière vormde. Eerdere pogingen om de toppen te bereiken, zoals die van de Britse ornitholoog dr A.F.R. Wollaston tijdens zijn expedities in 1910 en 1912/13, waren door de barre omstandigheden mislukt. Tijdens zijn vluchten deed Wissel enkele belangrijke ontdekkingen. Allereerst vond hij bij een viersprong van rivieren een locatie die vanaf de kust via een rivier met prauwen bereikbaar was en als startpunt voor de rimboemars kon dienen.
Daarnaast ontdekte hij op de hoogvlakte, betrekkelijk dicht bij de toppen, een soort alpenweide, een geschikt punt voor de ravitaillering door middel van parachutes. Deze ravitailleringsmethode leefde al vanaf het begin in het hoofd van de deelnemers en zou de expeditie aanzienlijk kunnen bekorten. Sterker, het zou het verschil kunnen betekenen tussen succes en deceptie.
Eind augustus bestond over de opmarsweg geen twijfel meer. Volgens een werkplan werd het vertrek vanaf Aika vastgesteld op eind oktober. Tegen die tijd zou de KNILM-kartering vrijwel zijn voltooid en waren de weersomstandigheden boven het Carstensz-massief optimaal voor een beklimming omstreeks eind november/begin december. Op 7 november zou Wissel een laatste dropping op de alpenweide verzorgen en daarna, vanuit Aika, de inmiddels gestarte expeditie langs de gekapte marsroute volgen en kunnen inhalen. De taak van Wissel als vlieger zou worden overgenomen door de KNILM-vlieger J. Vonk.
In de laatste twee maanden verrichtte een NNGPM-verkenningsgroep onder leiding van Van Schilfgaarde, reeds werkzaamheden in het gebied. Hakte een looppad door de rimboe, construeerde hangbruggen van lianen en rotan over de rivieren en richtte een groot aantal bivaks in. Ondertussen experimenteerde de KNILM met parachutes voor de droppings, waarbij bleek dat de katoenen parachutes zich ook uitstekend leenden voor het maken van tenten, een bijkomstigheid waarvan de expeditie later zou profiteren. Kapitein R.N. de Ruyter van Steveninck, leider van de KNILM-karteringsexpeditie, ontwierp een seinlappencode, waarmee de Carstensz-expeditie berichten kon doorgeven aan de overkomende Sikorsky. Veel aandacht werd besteed aan de uitrusting en de samenstelling van het voedsel voor onderweg. Aldus grondig voorbereid kon de eerste Nederlandse expeditie met steun van een vliegtuig van start gaan. Op dat tijdstip was het, met drie Europeanen en acht Dajaks, tevens de kleinste en op papier voorlopig de snelste expeditie in de geschiedenis van Nieuw-Guinea.

DE START

Aika, 29 oktober 1936.
Bij de Sikorsky-helling van het KNILM-kampement lagen zeven prauwen met be-

manning en expeditie-bagage te wiegen op het licht golvende water. Elke prauw telt 10 Koperapoka-papoea's, geselecteerde roeiers, op hun rode lendendoeken na, naakt en afkomstig uit Paiva aan de Newerip-rivier. Hun gespierde bovenlichamen glinsterden in het licht van een heldere maan, op een tijdstip dat de KNILM-basis normaal in ruste is.
Dr Colijn had haast. Om een dag te winnen had hij besloten om 's nachts te vertrekken en in één ruk naar Paiva te varen. Als de expeditie-leden met enige moeite in de wankele prauwen stappen gaat de manoeuvre gepaard met goedbedoelde toejuichingen en aanmoedigingen van de karteringsploeg. Andere lokale bewoners van de basis keken belangstellend toe. Het is 02 uur 10. De Carstensz-expeditie was begonnen.
Drie uur later, als het licht wordt, voelen de Europeanen zich als gebroken. Ze zaten op een laag rijstblikken, hadden in de smalle, uitgeholde boomstammen constant moeite om een enigszins comfortabele houding in te nemen. De roeiers kenden geen problemen. In een door niets onderbroken ritme slaan ze uur na uur hun dajongs (peddels) door het water, terwijl een stuurman op de uiterste punt van de prauw de maat stampt met zijn voet. Het uitzicht op de oevers van de Newerip-rivier bood weinig afwisseling. Oerwoud, en nog eens oerwoud. De tocht duurde eindeloos lang, 15 uur, dan bereiken ze de kampong Paiva waar de eerste nacht werd doorgebracht.

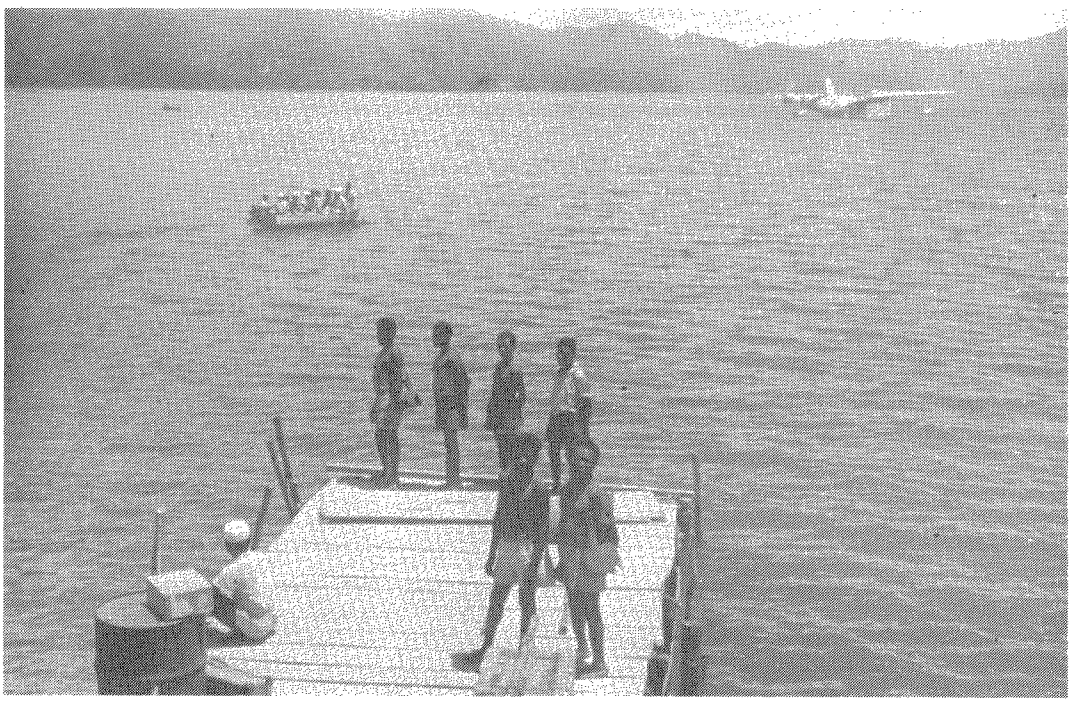
Twee dagen later, op 31 oktober werd het ernst. Ze bevonden zich op een punt waar de rivier verder stroomopwaarts niet meer bevaarbaar was en stonden aan het begin van een dagenlange rimboemars naar het basiskamp bij de viersprong van rivieren. Het pad was reeds gekapt door Van Schilfgaarde's verkenningsgroep, maar men had niets kunnen doen aan de zuigende modder, de bloedzuigers en aan de rugzakken die na uren ploeteren op een langzaam hellend plateau als lood wogen. Na negen uur lopen werd het bivak bereikt, 510 meter boven zeeniveau. De volgende dag moesten ze over een rivier, via een zwiepende hangbrug van rotan. Geleidelijk wenden Colijn en Dozy aan de inspannende dagmarsen. Na vijf dagen geen zon gezien te hebben in het dichte oerwoud bereikten ze een bivak bij de Otomona-rivier. Dichtbij moest de rivier gepasseerd worden via een soort 'overhaal', een ring met een plankje aan een rotanstreng, door middel van rotans verbonden met beide oevers. De achtste dag, 5 november, bivak 6 op 2350 meter hoogte. Vrijdag, 6 november, de dag begon heel somber, met mist en regen. Ze bevonden zich op een bergkam die naar het basiskamp bij de viersprong van rivieren moest leiden. Daar zou volgens plan de volgende dag door Wissel met de Sikorsky door middel van droppings worden geravitailleerd. Nog onbekend was hoe de Papoea's daar in de nederzetting zouden reageren op de komst van de Europeanen.
In Aika had de KNILM-karteringsploeg ondertussen niet stil gezeten. Volgens een reeds eerder beproefde methode was het voedsel in lege benzineblikken van ongeveer 18 liter inhoud verpakt, twee blikken in een kist en het geheel weer in een gonjezak, opgevuld met cocosvezels. Het gewicht varieerde van 30 tot 40 kilogram. De parachutes waren van eigen maaksel, in Babo vervaardigd van Japans linnen, vijf banen van vijf meter lang en één breed. De vier punten van de lap werden door touwen met de lading verbonden. Dertig pakken stonden gereed.

Volgens afspraak startte Wissel op 7 november voor de droppingsvlucht. Hij kende de route inmiddels als zijn broekzak. Binnen een half uur hing de Sikorsky boven de viersprong. Op een smalle landtong was een lappensein uitgelegd dat aangaf dat de contacten met de plaatselijke Kapauka-papoea's vriendschappelijk waren verlopen. Rekening houdend met de wind en op een paar honderd meter hoogte maakte Wissel zijn eerste 'run' en duwde KNILM-werktuigkundige J.H. Brink de eerste parachutes via het fotoluik naar buiten. Diverse 'runs' volgden, totdat 15 parachutes op het gemarkeerde terrein waren geland. Nog één vlucht volgde. Daarna vertrok Wissel per prauw van



Het Sikorsky S-38 amfibievliegtuig PK-AKS. (5)

Een Glenn Martin PBM-5A Mariner dobberend op één der wisselmeren, eind vijftiger jaren. (6)



Aika om zich later, te voet via het gekapte pad, bij Colijn en Dozy te voegen.

Beide mannen waren ondertussen bezig om, met behulp van de Dajaks, een marsroute te zoeken naar de Carstensz-weide. Aanvankelijk schoten ze goed op. Ze maakten gebruik van bestaande Papoea-paden, meestal glibberig maar altijd nog beter dan zich een weg te moeten banen door de oerwouden met zware onderbegroeiing, omstandigheden die de dagelijkse vorderingen beperkten tot enkele kilometers of minder. Later moesten ze zich weer kappend verder worstelen. Er waren dagen bij dat ze niet meer vorderden dan een half uur lopen onder normale omstandigheden. Regelmatig kwam de regen met bakken uit de hemel. Soms konden ze geen vuur maken en hesen ze zich 's morgens, koud en rillerig, weer in hun natte kleren van de vorige dag. Op de 24ste expeditiedag, op 21 november toen de expeditie bivak 11 op ruim 3000 meter hoogte had betrokken, verscheen plotseling en geheel onverwachts Wissel, met in zijn gevolg een groot aantal Kapauko's.
De Papoea's hadden zijn bagage en een flinke hoeveelheid vivres vanaf het basiskamp gedragen. Lang bleven ze niet. Ze vonden het te koud en gaven de indruk dat ze enigszins aan het verstand van de 'toeans' twijfelden om nog verder te klimmen. Twee dagen later waren de drie Europeanen, vergezeld van twee Dajaks, op de Carstenszweide en werd een lappensein uitgelegd voor Joop Vonk in de Sikorsky als teken dat de expeditie tot het Alpien-bivak was gevorderd. Op de KNILM-basis te Aika nam de spanning toe of de beklimming zou gelukken.

Geteisterd door sneeuw, hagel en regen, 's nachts nauwelijks beschermd in een dun parachute-tentje, was de expeditie doorgestoten naar de sneeuwgrens. Colijn en zijn reisgenoten waren inmiddels tot de conclusie gekomen dat extra bivaks voor de verdere exploratie van de toppen noodzakelijk waren. Daarvoor was de hulp van de trouwe Dajaks onmisbaar. Twee gingen er mee. Aangezien hun sago en ander voedsel niet gaar werd op de bereikte hoogte - water kookt door lage uitwendige druk bij een lagere temperatuur - deelden ze mee met het voedsel van de Europeanen, o.a. Deventerkoek! Een van de Dajaks had wat sneeuw in een busje verzameld, om mee te nemen voor zijn stamgenoten in Borneo!
De expeditie deed vrijwel dagelijks verrassende ontdekkingen. De natuur was overweldigend, variërend van grote concentraties heestergewas met op rododendrons lijkende rode bloemen, diep groene en intens blauwe meren waarop eenden onbevreesd voor de mens rondzwommen tot een uitgebreid, golvend sneeuwlandschap, maagdelijk nog nooit door de mens betreden. Op 30 november maakten ze de eerste gletschertocht. De sneeuwijzers gingen om. Na verkenning van verschillende routes concentreerde men zich op de Ngga Poeloe, volgens schatting met ruim 5000 meter de hoogste bergtop in het massief.

Op 4 december, 37 dagen na de start van Aika, verhuisden de Europeanen met behulp van de Dajaks naar het laatste bivak, op 4400 meter, van waaruit men de Ngga Poeloe wilde bedwingen. De afronding van hun inspanningen lag toen binnen bereik.

BEKLIMMING VAN DE NGGA POELOE
Gletscher-bivak, 5 december 1936.
In het hart van Nieuw-Guinea, opgesloten tussen twee kille bergwanden van het Carstensz-massief, brachten drie Nederlanders de nacht door op een gletscher.
Ze bevonden zich op 4400 meter hoogte. Ruim 600 meter scheidde hen van het einddoel, de beklimming van de Ngga Poeloe, een prestatie die voorgaande expedities in het zicht van de haven hebben moeten staken omdat de Carstensz niet wilde meewerken, omdat de mens machteloos stond tegenover de ontberingen van ijskoude winden, sneeuwjachten en mist. Binnen 24 uur zal blijken of een modern opgezette expeditie met behulp van luchtverkenning in staat is om de hoogste, nog niet beklommen top van Nieuw-Guinea te bedwingen. De weersfactor blijft in ieder geval onberekenbaar.

Het was kwart voor drie als Dozy na een onrustig slaapje zijn hoofd buiten de tent steekt. De hemel was helder, met sterren en hier en daar lichte wolkenvegen. Goed weer! Enthousiast maakte hij Colijn en Wissel wakker. De ervaring had inmiddels geleerd dat de weersomstandigheden ter plekke doorgaans alleen 's morgens een paar uur goed zijn. Daarna hult de Carstensz zich meestal weer in een wolkenlaag, valt sneeuw en kan de beklimming wel vergeten worden. Tijdens het op een spiritusbrander geprepareerde ontbijt van havermout met ovomaltine en knäckebröd met gebakken spek werden de kansen besproken. Het is de 38ste expeditiedag, 5 december, Sinterklaas. Onwillekeurig gingen de gedachten uit naar het moederland, dat zich door het tijdsverschil nog aan de vooravond van het familiefeest bevond en waar het allicht gezellig druk zal zijn met de laatste inkopen, speculaas en pepernoten. De drie Nederlanders hadden slechts één gemeenschappelijke wens de Ngga Poeloe-top. Een mooier Sinterklaascadeau was niet denkbaar.
Onmiddellijk na het ontbijt verlieten ze de tent en volgden de rand van de gletscher, één van de drie machtige ijsstromen die met hun smeltwater talloze rivieren voeden en hun oorspong vinden bij de oostelijke Carstenszstoppen. De route naar de Ngga Poeloe was deels verkend. Bij het licht van een afnemende maan zochten de drie mannen hun weg in een verlaten rotslandschap van ijs, sneeuw en steen, klimmen naar een hoger gelegen gletscher met kratervormige meertjes, ijskammen en verraderlijke spleten. De klimijzers gingen om. Met een touw aan elkaar verbonden balanceerden de klimmers over de steile ijskammen. Hogerop gaat het ijs over in sneeuw. Rechts rijst de Carstenszsneeuwbrug steil op, de verbinding tussen de meest zuidelijke en middelste gletscher, de gletscher waarop de mannen moeizaam voortzwoegen. Omstreeks zes uur bereikten ze de firn, het bovenste gedeelte van de gletscher. Het daglicht breekt dan net door. Gelijktijdig werden ze in het oosten smerige, donkere wolkenvegen gewaar, een weerbeeld dat niet veel goeds voorspelt.
Bezield door het verlangen om hun doel te bereiken verhogen de drie mannen hun inspanning, drie nietige mensen in gevecht met de natuur en tijd. Ze klimmen hoger en hoger. Dan belandden ze op de top. De Carstensz-expeditie is gelukt!
Drie Nederlanders, dr A.H. Colijn en dr J.J. Dozy van de NNGPM en ir F.Wissel, vlieger van de KM, hebben als eersten de hoogste top van Nieuw-Guinea bedwongen! De vastgestelde hoogte is 5040 meter, de tijd 7 uur 10 in de morgen.

Noten:

1. Na de soevereiniteitsoverdracht aan de Republiek Indonesië, 1 januari 1963, kregen de meren hun oorspronkelijke namen terug en staan thans op de kaart van Irian Jaya vermeld als Paniai (het grootste meer op 1740 meter hoogte), Tage en Tigi.
2. Dr H. Colijn, minister-president in de perioden 1925-26 en 1933-39.

Bronnen:

J.H. Brink: 'Over Papoea's en vliegen'.
Dr A.H. Colijn: 'Naar de eeuwige sneeuw van Tropisch Nederland'.
KLM Statisch Archief.

J.G. WALLIS DE VRIES

AROV Herinneringen

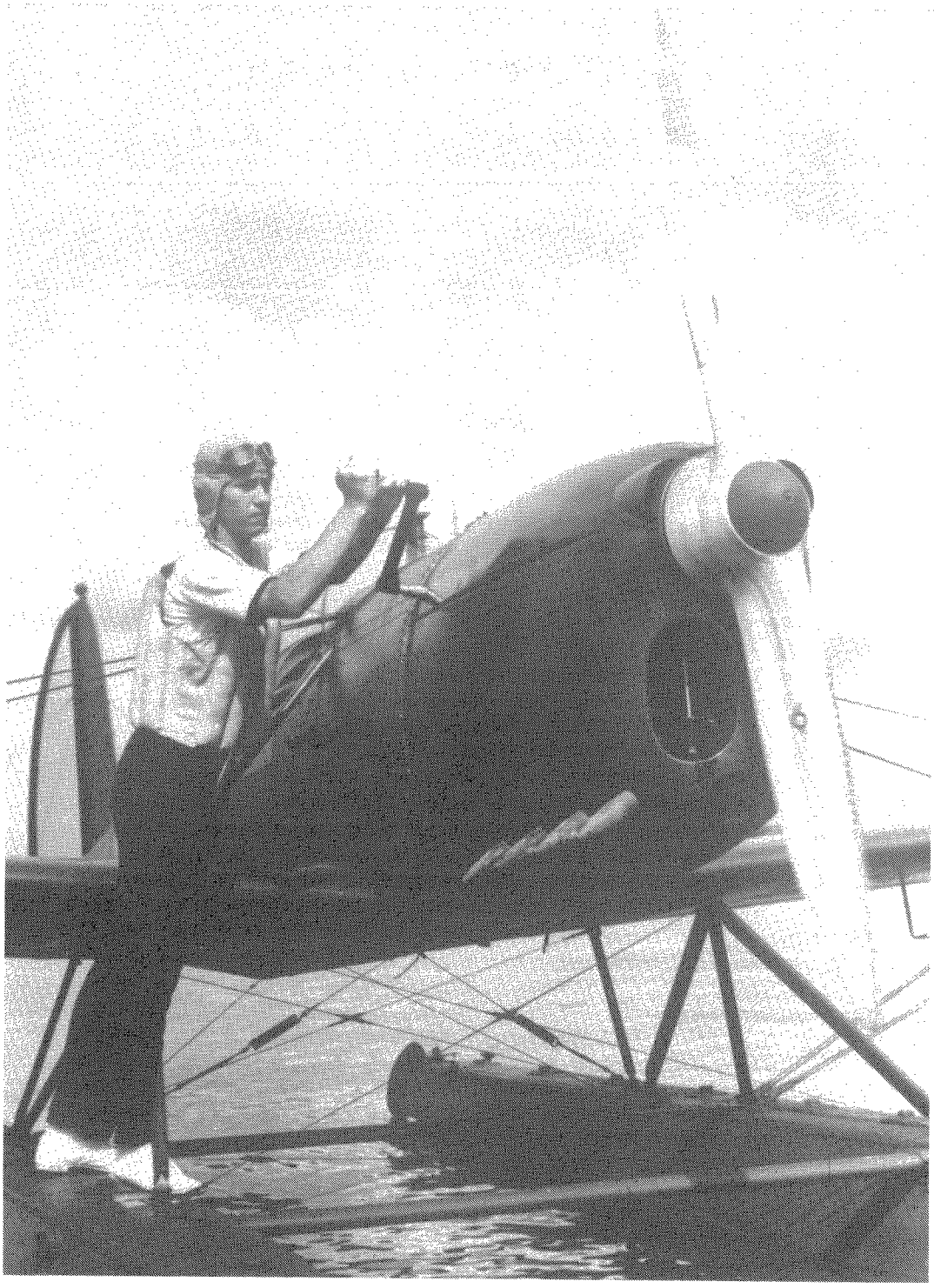
Na vrijwillige aanmelding gevolgd door een oproep van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) kwam op 2 januari 1942 op het Marinevliegkamp (MVK) Morokrembangan bij Soerabaja de tweede groep sportvliegers bij elkaar om te worden opgeleid tot Reserve Officier Vlieger. De groep groeide aan tot 35 man. Hun rang tijdens de opleiding was sergeant en zij stonden te boek als Adspirant Reserve Officier Vlieger (AROV).

Kort hierna dreigde Japans oorlogsgeweld hun opleiding te verstoren. Maar dankzij doortastend optreden van de MLD lukte het nog net op tijd aan de Japanse greep te ontkomen zodat hun opleiding kon worden voortgezet. Eerst in Australië, later in de Ver. Staten. De groep toonde een groot gevoel van saamhorigheid, maar door specialisatie van hun opleiding en later door plaatsing naar verschillende oorlogsbestemmingen, verspreid over 3 werelddelen, werd hun onderling contact lange tijd totaal verbroken. Door de overlevenden werd na de oorlog de draad weer opgepikt. Het gevoel van saamhorigheid bleek er nog te zijn. Zo bestaat er nog steeds een klein groepje oud-AROV's dat in ieder geval éénmaal per jaar bijeen komt om te gedenken hoe zij - nu ruim 50 jaar geleden - bij elkaar kwamen, om zich in te zetten voor het keren van oorlogsgeweld en het herstellen van vrijheid in de wereld. Het contact dat zij de laatste tijd hebben met de Traditiekamer van de MLD op het MVK 'De Kooy' bij Den Helder heeft geleid tot wat meer bekendheid van hun groep.
Wat kenmerkte de groep? Wat heeft sportvliegerij met oorlogsinzet te maken? Hoe verliep hun opleiding? En tenslotte: wat werd hun oorlogsbestemming?

Dat is veel gevraagd. Vooral wat dit laatste betreft. Want - ik ben één van die AROV's - er gebeurde veel aan zeer verschillende oorlogsfronten. Laat mij daarom beginnen bij het begin. Daarbij maak ik gebruik van passages uit het 'AROV-boek'. Dit geïllustreerde zeer persoonlijke boek werd, na ruim een halfjaar opleiding, door de AROV's zelf samengesteld. Gezien de (vooral in oorlogstijd) vertrouwelijke inhoud, werd de oplaag beperkt tot . . . 35 stuks. Het werd gedrukt in Jackson, Mississippi. Eén exemplaar van het boek berust bij de eerder genoemde Traditiekamer.

SPORTVLIEGERIJ

Via de sportvliegerij zijn in vele landen jongelui doorgedrongen tot militaire opleidingen. In Nederland waren begin 1940 meer sportvliegers in militaire opleiding, o.m. in Vlissingen. In mei 1940 gelukte het aan een deel te ontkomen aan de Duitse bezetting. Via België en Frankrijk wisten zij Engeland te bereiken. Daar werd contact opgenomen met de RAF en de MLD. Sommige van deze sportvliegers troffen wij in 1941 in Soerabaja aan, waar zij samen met andere uit Nederland ontsnapte leerlingvliegers onder Marineleiding op het vliegveld Perak in 'land-Ryans' hun stuntopleiding kregen. Vrijwel allen uit deze groep vertrokken tijdig (vóór 'Pearl Harbour') via Canada naar Engeland, om te worden toegevoegd aan RAF/MLD 320 Squadron.
Inmiddels hadden de liefhebbers van de vliegsport in Nederlands Indië niet stil gezeten. Ruim voor de oorlog werden op Java de eerste vliegclubs gevormd. Naarmate de oorlogsdreiging sterker werd, nam hun aantal toe. Eind 1941 waren bloeiende vliegclubs werkzaam in Medan, Palembang, Balikpapan, Batavia, Bandoeng, Djokjakarta, Semarang en Soerabaja.
In de Oost duurde het wat langer dan in Nederland eer men tot het inzicht kwam, dat



Ryan STM-S2 drijvervliegtuig, het aanslingeren van de motor. (7)

de sportvliegerij voortgeholpen diende te worden om meer 'kostbaar materiaal' te verkrijgen. Toen echter in 1939 het Nederlandsch Indisch Luchtvaartfonds werd opgericht werd de zaak meteen krachtig aangepakt. Met steun van overheid en particulieren. Voor jongelui die militair-medisch waren goedgekeurd, werd het toen mogelijk om niet voor *f* 25 maar voor *f* 5 per uur vliegles te krijgen.
Zowel de Militaire Luchtvaart (ML) als de MLD openden hun poorten voor sportvliegers. Onder toenemende oorlogsdreiging nam bovendien ook van de kant van sportvliegers de belangstelling toe. Stelde de ML de mogelijkheid open om bij dit wapen verder te worden opgeleid tot tweede bestuurder-mitrailleurschutter, de MLD schiep voor gebrevetteerde sportvliegers zelfs de mogelijkheid om, na een training van 6 maanden, het te brengen tot reserve officier-vlieger. Daaruit ontstond bij de MLD het instituut: Adspirant Reserve Officier Vlieger (AROV).
De aanmelding voor deze MLD-opleiding was geheel vrijwillig. Wel was het voor liefhebbers vaak lastig om van hun werkgever verlof te krijgen voor 6 maanden. Maar blijkbaar werd ook deze moeilijkheid overwonnen.
Zo kon de eerste AROV-opleiding starten op 1 juli 1941 met omstreeks 25 sportvliegers. Volgens het programma zou december 1941 de laatste maand zijn van hun opleiding. Als proef op de som werden zij die maand met de z.g.n. zeegaande groepen meegezonden als tweede bestuurder op de Do 24 en PBY vliegboten. Als zodanig maakten zij de strijd in Indië mee. Waar zij aan die strijd deelnamen gaven zij blijk van moed en bekwaamheid en bewezen zodoende in de harde praktijk dat de Marine van het AROV-experiment geen spijt behoefde te hebben.

VORMING VAN DE TWEEDE GROEP AROV'S

De tweede groep AROV's, waarover dit artikel handelt, werd op 2 januari 1942 gevormd. Enkelen kwamen met moeite over uit Sumatra en Borneo en arriveerden eerder of later dan 2 januari. Wat dit betreft bevat het AROV-boek een boeiend relaas. Eén van de sportvliegers van de Aeroclub Balikpapan, Jan Slakhorst, vertelt hoe hij als lid van de vernielingsploeg na de totale vernielingen van de haven, de fabriekscomplexen en de installaties op de boorterreinen, er toch in slaagde te voet langs sluipwegen door het oerwoud aan de Japanse achtervolging te ontkomen. Eerst richting Tanah Grogot (ca. 150 km ten Zuiden van Balikpapan). Daarna, na 3 dagen zeer zware dagmarsen, naar het boorterrein Tandjoeng. Met veel geluk konden daar de voorste 2 van zijn groep van 70, nog net vóór de Japanse omsingeling per toolcar naar Bandjermasin worden vervoerd. Daar kreeg hij een malaria aanval. Na 4 dagen was er gelegenheid per boot naar Java te komen. Hier ontving hij een spoedoproep van de Marine. Op die manier kwam hij nog net op tijd in Soerabaja aan, voordat onze opleiding naar Australië werd overgebracht.

BEGIN VAN DE OPLEIDING

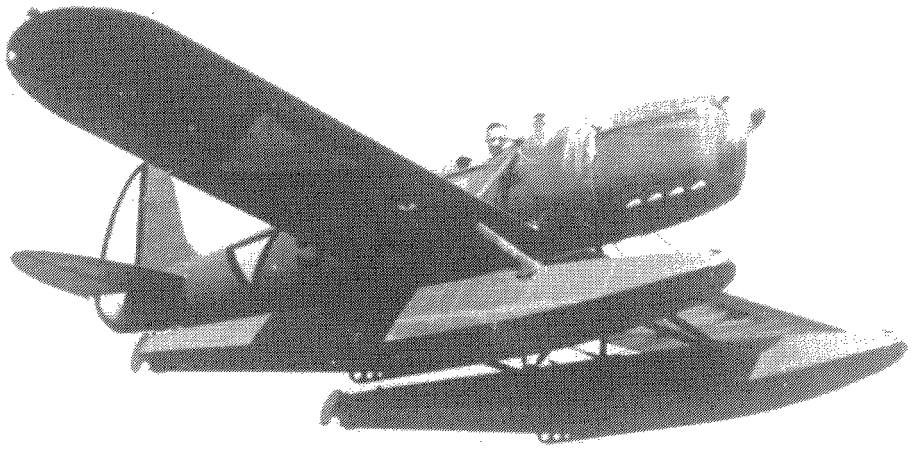
Op de Goebeng-kazerne is het op 2 januari 1942 zoals gebruikelijk baksgewijs 's ochtends om 6.30 uur precies. Enkele sportvliegers zijn er al. De bulk komt zich melden tussen 7 en 10 uur. Korten, dikken, dunnen, langen, krullebollen en half kalen, planters, kantoorheren, monteurs, ingenieurs, huisvaders, schooljongens en een onderwijzer . . een variatie, zoals alleen het leven zelve biedt. Na uitvoerige registratie volgt transport naar het vliegkamp.
Intussen is het tot ons doorgedrongen, dat wij sergeant zijn en hier inderdaad te boek staan als AROV. Aan tafel in de cantine verschijnen verscheidene onderofficieren van andere opleidingen. Het zijn de ASOV's (Adspirant Officieren Vlieger) in opleiding voor beroeps officier-vlieger, nu in de rang van adjudant . Verder zijn ook de oudere AROV's opgekomen op 1 juli 1941 en tenslotte de AROZ' (Adspirant Reserve Officieren Zeewaarnemer) die evenals wij sergeant zijn. Allen dragen het khaki werkuniform en de stemming is uitstekend.
De volgende dag is er wat meer gelegenheid om kennis te maken met onze collega's van de andere opleidingen. Het zijn vooral de

AROV's van de eerste groep, die ons iets te vertellen hebben. Zij kwamen hier zes maanden geleden. Na de 'land- en de water-Ryan' kregen zij opleiding op de 3-motorige Dornier 24 en de 2-motorige PBY (Catalina). Dan komen de oorlogsverhalen los. Als proef op de som was voor december de instructie: als tweede vlieger meevliegen met de zeegaande verkenningsgroepen. Zo kregen zij een eersterangs kennismaking met het oorlogsbedrijf. Op 3 december begon het al direct in de Zuid Chinesche Zee. Eivolle Japanse schepen koersten zuidwaarts. Onze vliegboten cirkelden er nieuwsgierig omheen en werden quasi vriendelijk toegewuifd door op het dek samenhokkende Japanners. Het afweergeschut volgde de vliegboten zwijgend. Er gebeurde verder niets, maar de vijand was verkend! Het bericht werd terstond doorgegeven (AROV's hielpen het codetelegram opstellen). Het verheugend resultaat: op 8 december brengt de O XVI onder commando van LtZ1 van der Well Groeneveld 4 Japanse troepentransport-schepen in de Golf van Siam tot zinken. Wat later maakte één van deze AROV's deel uit van de bemanning van (toen) Off.VI. II Burgerhout. Hun vliegboot lag aan de boei bij Ternate. Plotseling klonk luchtalarm. Per motorboot spoedde de bemanning zich naar de vliegboot. Een 4-motorige Japanse vliegboot viel hen aan. Met veel geluk kon toch zonder problemen worden gestart en het lukte Burgerhout na verloop van tijd het grote toestel op te sporen en onder schot te krijgen. De AROV bediende de mitrailleur in de voorkoepel. Na een geduchte achtervolging kreeg hij het blijkbaar voor elkaar de staartschutter van de Jap uit te schakelen. Hierop waagde de commandant het nòg dichterbij te komen om de genadeslag toe te brengen. Het volgende ogenblik ging echter een vlam en een schok door de Dornier. De middenmotor had een treffer uit het vijandelijke kanon geïncasseerd. Om erger te voorkomen moest de propellor gestopt worden. Aanvankelijk mislukte dat. Maar de technisch bekwame AROV slaagde er in dat karwei op te knappen. Het hachelijkste moment kwam nog, toen de rollen in het gevecht werden omgedraaid en de grote bommenwerper zich op de Dornier trachtte te werpen. Met 3 mitrailleurs wist de Dornier echter de aanvaller van zich af te schudden. Daarbij nam de AROV de besturing over en bediende Burgerhout één van de mitrailleurs, om maximum resultaat te behalen met de beperkte ammunitie. Na succesvol manoeuvreren kon men zich tenslotte van de vijand losmaken en zelfs kon Ternate weer veilig worden bereikt.

Meer verhalen komen los. Zo horen wij van de toenemende dreiging. Van de snelheid en de mitrailleur- en kanonbewapening van de Japanse Navy O's, die onze vliegboten, speciaal de Catalina's, tot de klasse van kwetsbare verkenningstoestellen dreigen terug te dringen. Verder ook: de gewaagde en succesvolle MLD bomaanvallen op Davao in het Zuiden van de Philippijnen! Wij - de nieuwe AROV's - voelen dat de oorlog heel dichtbij is. Wij beseffen, dat er ongewoon veel ingezet wordt en dat de verliezen groot zijn. Vooral ook bij de inmiddels binnengekomen Amerikaanse PBY's; van een vlucht van twaalf kwamen er op een dag maar vijf terug! Bij ons ontstaat de behoefte onze aandacht op iets anders te richten. Laten wij zorgen, dat wij niet te laat zijn om mee te doen. Wanneer begint ònze opleiding? Helaas, daar komt naar onze mening niet gauw genoeg iets van. Als een echte burger blijkt de AROV in zijn opvattingen behoorlijk kritisch te zijn. Maar zet hem in een vliegtuig en hij is één en al enthousiasme en de koning te rijk bij de Marine te zijn. Over de aanpak door de instructeurs hebben wij niets dan lof. De water-Ryans voldoen uitstekend. Steeds meer AROV's komen los!

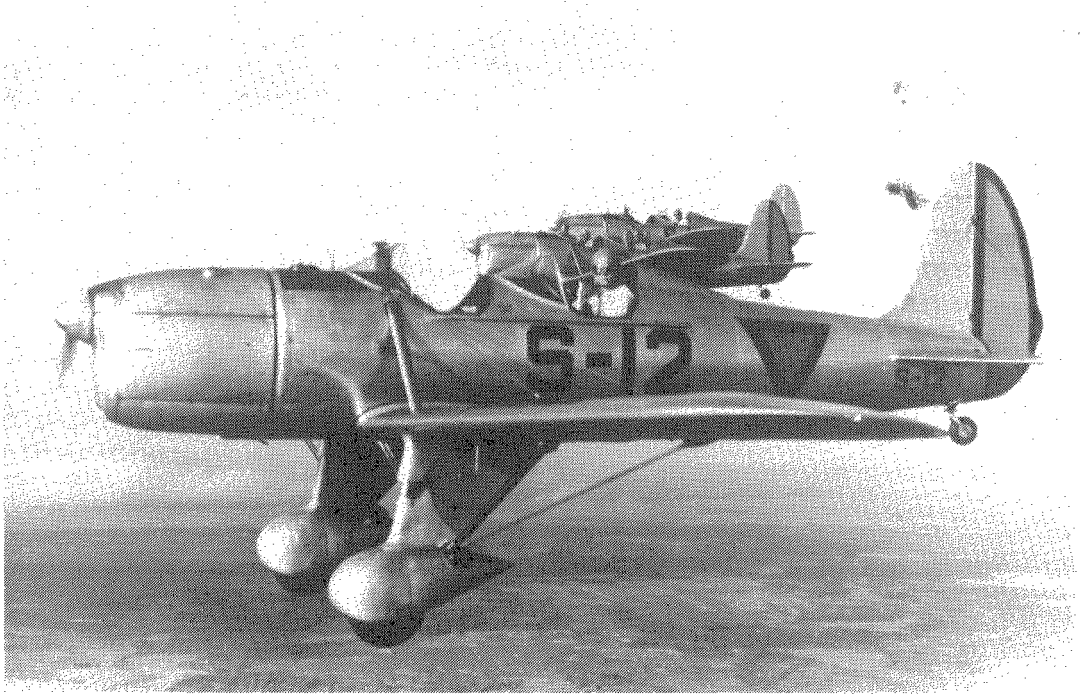
SOERABAJA WORDT GEBOMBARDEERD

Van Celebes uit wordt ons vliegkamp vanaf 3 februari meermalen per week gebombardeerd. De schade is groot. Op 6 februari wordt de vliegopleiding 'voorlopig' gestopt. Als leerling-vlieger dienen wij niet dan bij speciale order op het vliegkamp te verschijnen. Wij moeten onderdak 'op de wal' zoeken. Dit lukt ons zonder veel moeite. Onze klasse-oudste, de AROV Hans War-



Een Ryan STM-S2 op lesvlucht. (8)

Behalve de Ryans op drijvers, beschikte de MLD in Indië ook over een aantal Ryans die als landvliegtuig waren uitgerust. (9)



ning, blijft voorlopig in die kwaliteit gehandhaafd (en volgens ons is hij dat nog steeds). Bij hem moeten wij ons dagelijks melden. Hij zorgt voor het contact tussen de Marine en ons. Zijn huis wordt verheven tot onze centrale post. Daar horen wij alles wat van belang is.
Wij hebben de opdracht gevaarlijke plekken, dus zeker het vliegkamp en de haven, te vermijden. Om toch op de hoogte te blijven van het verloop van de bombardementen stellen wij ons dikwijls 's ochtends vóór tienen op op een heuvelrug langs de kust bij Grissee. Treurig maar waar, daar zien wij hoe de bombardementen op de gevaarlijke plekken van Soerabaja doorgaan.
Deze tijd van gedwongen afwachten is voor ons weinig productief. Als dan ook geruchten de ronde gaan doen dat onze opleiding wellicht naar Australië wordt overgebracht, zijn er maar weinigen die daar iets op tegen hebben. Hoewel? Er zijn getrouwden onder ons. Wat gaat er gebeuren met hun gezin? Na een paar dagen komt een officieel bericht. Wel overbrenging van leerlingvliegers naar Australië, maar niet van gezinnen. Dit zou doen denken aan evacuatie en dat is niet de bedoeling. Openhartig wordt toegevoegd: wie van jullie op dit gebied zelf iets wil regelen, doet dat 'ondanks de Marine'.

AAN BOORD M.S. 'TJINEGARA'

Op 18 februari 1942 brengen wij onze koffertjes naar het vliegkamp. Op 19 februari moeten wij 's middags om 2 uur op de JCJL kade verschijnen. Diezelfde morgen is er nog een bombardement op de haven. Maar gelukkig, daar ligt onbeschadigd onze 'Tjinegara', de boot waarop wij bijna 3 weken zullen doorbrengen en waar tussen de AROV's een sterke band zal ontstaan. Onze instructeurs gaan met ons mee, evenals onze gedemonteerde lesvliegtuigen, de Ryans. Om 5 uur komt de 'Tjinegara' los van de kade.
Twee mijnenvegers, de 'Eland Dubois' en de 'Abraham Crijnssen' komen langszij. Zij zullen ons de eerste dagen begeleiden. Op weg naar straat Bali nadert ons een Catalina vliegboot. Met lichtseinen worden wij gewaarschuwd en gesommeerd 180 graden koers te veranderen, aangezien in Straat Bali Hr.Ms. 'Tromp' in gevecht is met een Japanse Kruiser (later zou hij deze tot zinken hebben gebracht). Wij veranderen koers en na enige tijd varen wij naar het Westen, Straat Madoera uit, de Java Zee in. Het marinedetachement aan boord is veel groter dan wij gedacht hadden, ook de opleidingen voor monteur en luchtschutter zijn er met hun instructeurs. Eigenlijk is het schip overvol. Als AROV's worden wij ingedeeld als tussendeks-passagiers. Wij krijgen een zwemvest, een deken en een kussen. Ieder gaat zijn 'bed' verzorgen o.m. op het harde 'shelterdek'. Een deel van ons loopt mee in de wacht als 'uitkijk'. De volgende ochtend varen wij (een week voor de slag in de Java Zee) langs Java's noordkust. Tegen tienen kijken verschillende opvarenden telkens naar de lucht. Zouden de Japanse bommenwerpers komen? Niemand weet het. Dankzij een (gedeeltelijk) wolkendek zijn wij wellicht niet door hen opgemerkt. Dan komt een laagvliegend toestel op ons af. Het blijkt één van onze eigen Dorniers te zijn. Hij komt over, groet en verdwijnt weer. Het is een donkere nacht als wij door Straat Soenda varen. Bij het eerste ochtendgloren geloven de uitkijken hun ogen niet. Talrijke koopvaardijschepen, zowel voor als achter ons. Allemaal bondgenoten op weg naar de Indische Oceaan. Later horen we, dat uit het achter ons varende konvooi vier schepen werden getorpedeerd. Trouwens de aanval op Sumatra bleek toen al in volle gang te zijn. Oosthaven stond al in brand. Maar wat wij zien is een bedrieglijk vredige kustlijn: de Krakatau, de kust van Bantam en tenslotte de vuurtoren op Java's laatste punt. De mijnenvegers zwenken af, richting Java Zee.
Dan laten wij Indië achter ons. Verschillende van ons tevens vrouw en kinderen (alleen Dreher en Basenau is het gelukt vrouw en kinderen te evacueren). En ieder zijn werk, zijn vrienden, zijn bezittingen. Nu Java direct bedreigd wordt en iedere man nodig is om dit gebied zo duur mogelijk te verkopen, juist nu vertrekken wij naar veiliger oorden. Maar wij beseffen, dat dit onze enige kans is om nog een vliegersopleiding te krijgen. En

die kans zullen wij benutten ook! En zo varen wij de Indische Oceaan op.

Om onnodig risico te vermijden gaat het dag in dag uit zig-zag richting Zuidpool. Het wordt merkbaar kouder. De berichten zijn somber. De slag in de Java Zee is verloren. De eerste landingen op Java zijn gelukt. De AROV's trachten de moed erin te houden: 'Zij jasten de piepers en klopten de wacht'. En aan het eind van de dag wordt aan dek uit volle borst gezongen, samen met de korporaals in opleiding. Het duo Bijlsma en Van Offeren (zang en harmonica) moedigt ons daarbij aan.

AUSTRALIË

Tenslotte koersen wij af op de zuidkust van Australië. Op 4 maart bereiken wij Adelaide. Op 9 maart komen wij in Sydney aan. Java is gevallen. Het uitvechten van de oorlog is voor ons ineens een harde levenstaak geworden. Het enige wat wij willen is aan de slag. Zo vlug mogelijk! Het verblijf in Sydney is kort. Na een reis per trein en per vrachtauto komen wij aan in Rathmines, aan de oostkust, de grootste Australische basis voor watervliegtuigen. Onze Ryans worden in Sydney, met hulp van AROV's, gemonteerd. Na 2 weken worden zij overgevlogen, zodat wij weer met lessen en oefenen kunnen beginnen. De stemming is prima. Van de Australiërs ondervinden wij uitstekende medewerking en veel hartelijkheid. Dit doet ons goed. Het leert ons, wat het is bondgenoot te zijn. De water-Ryans doen het uitstekend. Maar het geruchtenduiveltje doet weer zijn werk: 'Wij gaan naar Amerika', 'De Leger-vliegopleiding ook', 'Hier is niet genoeg vlieg-benzine'. Enzovoort. Op 15 april gaat de kogel door de kerk. De MLD verlaat Rathmines, 5 weken nadat wij daar aankwamen. Na ongeveer 24 uur in de trein, arriveren wij in Melbourne. Daar horen wij, dat we samen met de landmacht met het lege troepenschip 'Mariposa', een grote Matsonliner, naar Amerika vertrekken. Wij sjouwen wat wij kunnen om alles aan boord te krijgen.

DE PACIFIC OVER

Op 18 april vertrekt de 'Mariposa' van Melbourne naar de U.S.A. Waarheen precies? Dat weten we nog niet. Aan boord worden we goed gehuisvest. Hoewel het comfort groter is, herinneren de meesten van ons zich de 'Tjinegara'-reis toch als iets veel mooiers. De sfeer van kameraadschap staat ons nog voor de geest.
In het begin worden wij begeleid door een Australische kruiser. Dan begint de grote oversteek. Op een cabaret-avond zingen wij meerstemmig ons AROV-lied. In totaal blijkt de reis maar 15 dagen te duren. Zig-zag varend naderen wij de Amerikaanse kust. Op zondagmorgen 3 mei komt de Golden Gate in zicht. San Francisco ligt voor ons! Wij horen nog, dat wij 's nachts een narrow escape hebben gehad. Vóór ons werden twee schepen getorpedeerd. Dan hebben wij open oog voor de prachtige baai en de gastvrije stad.
Wat later horen wij: De beslissing is gevallen, Jackson, Mississippi, wordt onze nieuwe basis. En zo trekken wij met de landmacht mee, 4 dagen per trein door het uitgestrekte werelddeel, waar alles 'bigger' is dan elders.

JACKSON, MISSISSIPPI

Hier is de centrale basis van de zojuist opgerichte Royal Netherlands Military Flying School (RNMFS). Een kordate samenwerking van Leger, Marine en de Amerikaanse overheid. Op 8 mei komen wij aan en worden gehuisvest in een keurig houten barakkenkamp bij het vliegveld. In het stadje Jackson worden wij met grote welwillendheid door de bevolking ontvangen. Met spanning wachten wij op de orders die komen gaan.
Dat valt niet mee. Alleen de verst gevorderde leerling-vliegers blijven voor basic en advanced training in Jackson. De rest - waaronder helaas onze groep AROV's - gaat voor primary training door naar Fort Leavenworth, Kansas (30 uur per trein). Wij AROV's (met reeds lang een sportbrevet) vinden dit een stap achteruit en een ongewenste vertraging. Later blijkt, dat er nog meer aan de hand is. Er is een schifting op komst. Blijkbaar is aan de top de redenering: ons

'materiaal' is beperkt. Naar verhouding zijn er te veel in opleiding voor vlieger en te weinig voor waarnemer/bommenrichter, telegrafist, boordschutter en grondpersoneel. Laten wij daarom, vooral in de primary training, van iedere vliegklas of groep ongeveer 1/3 overplaatsen naar een andere opleiding. Dit moet met spoed gebeuren. Daarom een schifting zonder examen en slechts na een pro forma testvlucht. Aan de jongelui die dat lot treft moet worden medegedeeld: je wordt niet 'afgekeurd' als vlieger, maar 'voorlopig' stoppen wij wel met je vliegopleiding.

Ons AROV's lijkt deze ingreep niet efficiënt en daardoor niet in het algemeen belang. Wij hebben immers als groep onder allerlei omstandigheden getoond iets te kunnen presteren, juist door onze goede samenwerking. Een zo abrupte verstoring daarvan lijkt ons geen goede zaak. Geef ons nog een kans! Aan de arbitraire wijze van afvloeiing blijkt echter niets te doen. Op 2 juli 1942, precies een halfjaar na het begin van onze MLD opleiding, vertrekken 8 AROV's uit Fort Leavenworth. Terug naar Jackson. Op weg naar een andere opleiding. Zij kiezen die van waarnemer/bommenrichter. Een bittere pil. Voor ons allemaal. Maar gelukkig, in de praktijk blijkt, dat de AROV's (want zo blijven ze zich allemaal noemen) ook deze tegenslag te boven komen. Waar zij ook door spreiding worden geplaatst, zij blijven zich volledig inzetten. Bovendien pogen zij het onderling contact zo goed mogelijk aan te houden.
De mankracht van de RNMFS groeit aan tot ruim 500 man. Jackson blijft de centrale opleidingsbasis. Maar voor speciale training wordt af en toe dankbaar gebruik gemaakt van Amerikaanse opleidingen. In Midland, Texas, volgen de 8 AROV's waarvan eerder sprake was, met goed resultaat een complete Amerikaanse opleiding voor 'bombardier'. In Corpus Christi, Texas, aan de Golf van Mexico, wordt op de basis van de U.S. Naval Air Service, onder leiding van eigen MLD instructeurs, zowel door vliegers als waarnemers geoefend op PBY vliegboten. Voor oefening als boordschutter is gelegenheid op de Amerikaanse basis Tyndall Field, bij Panama City, Florida. Bij de AROV's in de vliegopleiding is er nu ook sprake van een zekere splitsing: richting bommenwerpers en richting jagers. Intussen vloeien nog 4 AROV's af, en wel naar de gronddienst (3 bewapening en 1 administratie).

Door vliegongelukken bij de training zijn tijdens het bestaan van de RNMFS (mei '42 tot februari '44) 27 slachtoffers gevallen. Zij zijn met militaire eer begraven op het Nederlandse Ereveld, een bekende plek met passend gedenkteken op 'Cedar Lawn Cemetry' te Jackson, Mississippi. Tot ons groot verdriet verongelukt op 13 november '42 tijdens een 'low level' oefenvlucht onze mede-AROV Bert Wiersinga.

De overige AROV's behalen allen hun brevet. Na het verlaten van de RNMFS gaan zij hun oorlogsbestemming tegemoet. Elf van hen sneuvelen.

OORLOGSBESTEMMING VAN 34 AROV'S

a) Bestemming Australië

Bij de MLD Flight van Squadron 18 (KNIL) uitgerust met North American B 25 Mitchells, medium bombers voor aanvallen op Japanse doelen van de Flores Zee tot Nieuw Guinea, worden 17 AROV's geplaatst.
De samenstelling is: 12 vlieger/waarnemers, 1 waarnemer/bommenrichter, 3 officieren bewapening, 1 officier administratie. Van de 13 vliegende AROV's sneuvelden er 6.

b) Bestemming Ceylon

Bij Squadron 321 (RAF/MLD) uitgerust met PBY vliegboten voor lange afstand operaties, wordt 1 AROV geplaatst als waarnemer/bommenrichter.

c) Bestemming Engeland (Merchant Auxiliary Carriers)

Bij Squadron 860 FAA (Fleet Air Arm) uitgerust met Swordfish voor aanvallen op onderzeeboten op de North Atlantic, worden 7 AROV's geplaatst als vlieger/waarnemer. Van hen sneuvelen er 2.

d) Bestemming Engeland (Fleet Carriers)
Bij Squadrons 800 en 1840 FAA uitgerust met Seafires resp. Hellcats voor aanvallen in samenwerking met de vloot in verschillende gebieden (Noordzee, Middelandse Zee, Pacific o.m. rond Okinawa) worden 2 AROV's geplaatst als vlieger/waarnemer.

e) Bestemming Engeland (2nd Tactical Air Force)
Bij Squadron 320 (RAF/MLD) uitgerust met B 25 medium bombers voor voorbereiding en ondersteuning van de Europese invasie, worden 6 AROV's geplaatst als waarnemer/bommenrichter. Van hen sneuvelen er 3.

f) Bestemming Speciale Diensten
Op grond van specialistische kennis en ervaring wordt 1 AROV (vlieger/waarnemer) geplaatst bij de Militaire Olie Rehabilitatiedienst.

GEWIJZIGDE BESTEMMING
Van de 7 AROV's, geplaatst bij het onder c) genoemde Squadron 860 FM, krijgen er 2 na enige tijd een andere oorlogsbestemming:
- 1 vlieger/waarnemer wordt geplaatst bij Squadron 321 (RAF/MLD) op Ceylon en vliegt daar 4-motorige Liberators;
- 1 vlieger/waarnemer wordt geplaatst a/b Hr.Ms. 'Heemskerk' als vliegtuigdirectie-officier.

OUDE BANDEN
Niet alleen bestaat er nog een band tussen de overlevenden van de in dit artikel beschreven groep van oud-AROV's. Ook de burgerij van Jackson voelt nog steeds een band met alles wat er destijds in hun midden plaats vond rondom de RNMFS. Op 'Memorial Day', 25 mei, komen jaarlijks deputaties zowel van Amerikaanse als van Nederlandse zijde daar samen op het Nederlandse Ereveld, uit eerbetoon 'Voor hen die vielen'. En dit in zeer ruime betekenis. Dit jaar, dankzij een uitzonderlijk initiatief van de MLD, kreeg dat eerbetoon een wel zeer treffend karakter. 'But that is another story'.

P.H.A. SCHMIDT CRANS

Het verhaal van Boy Thomann, airgunner bij 320 squadron (RAF)

DE ENGELANDVAARDER
DIE EVEN TERUGKWAM
Onlangs kwam ik na 45 jaar weer in kontakt met de jongeman die ik voor het eerst ontmoette in Zuid-Frankrijk in oktober 1943. Dat gebeurde in het plaatsje Miramas, niet ver van het vliegveld Istres (Marseille). In Miramas stond in 1943 een slaapbarak vlakbij het stationnetje waar de arbeiders die op Istres werkten (Fransen, Algerijnen, Indo Chinezen, e.a. buitenlanders) konden slapen op britsen met strozakken. De barak werd gebruikt door een Nederlands aannemersbedrijf dat op Istres werkte voor de Duitsers. Maar de directie hielp Hollandse jongens, die op weg waren naar de Pyreneeën door hen in te schrijven als 'Arbeiter' waardoor het verblijf daar gelegaliseerd leek. Dit adres had ik onderweg in Parijs bij de Nederlandse Ambassade gekregen en was ook bekend bij Boy Thomann en zijn vriend Wim Salverda die eveneens op eigen houtje naar Zuid-Frankrijk waren gekomen. Dit werd mijn redding. Na het drinken van een glas water kreeg ik colitis en lag doodziek ik de slaapbarak waar niemand mij verstond. Ik kreeg alleen een groot augurkenblik op mijn strozak als w.c. Vanaf 14 oktober 1943 lag ik daar steeds zieker te worden. Totdat ik op 21 oktober plotseling Nederlandse krachttermen hoorde. Het waren Boy en zijn vriend die een nachtje kwamen slapen. Boy zag nog kans een dokter uit het dorp mee te krijgen. 'Evacuez vers la Hollande' was zijn enige commentaar. 'Colitis' zei hij nog na een blik in het blik. Boy nam nu de organisatie



Op weg naar de volgende operatie, in het midden, vijfde van rechts, zonder hoofddeksel, Boy Thomann. (10)

Op de neuzen van de Mitchells waren vaak leuzen aangebracht, die er niet om logen. (11)



over.
'Morgen kom ik je halen en gaan wij terug naar Holland anders ga je kapot hier', zei hij. De volgende dag kwam hij na een bezoek aan Marseille terug met papieren van de Firma Wijnbergen met Duitse stempels en 'Krankenurlaub' er op. Hij heeft mij letterlijk naar huis gedragen. In de trein van Marseille naar Parijs en via Brussel naar Roosendaal en Den Haag hoefde hij alleen maar naar mij te wijzen en 'cholera' te zeggen om een lege coupé te hebben. Wim Salverda werd bij de Belgische grens gearresteerd omdat hij geen persoonsbewijs had maar ontsnapte later. Boy leverde mij af bij mijn moeder in Den Haag. Een dokter deed de rest en een paar maanden later kon ik bij een KP in Rotterdam-Zuid de oorlog uitdienen. Voor mij geen tweede reis naar Frankrijk. Boy bleef een dagje en zei, dat hij het nu via een andere route weer ging proberen. Later hoorde ik dat hij via de pilotenhelpers-organisatie Spanje wist te bereiken en via Portugal-Gibraltar op een troepenschip naar Engeland werd getransporteerd.

DE BOY THOMANN-STORY

Wie is deze Boy Thomann, die zijn Engelandvaart 'even' onderbrak om een zieke landgenoot die hij niet kende naar huis te brengen? Geen bange jongen. Een jongeman die, 16 jaar oud, al illegaal bezig was. Hij wist wat hij wilde: tegen de Duitsers vechten en de bezetters zo gauw mogelijk uit Nederland verdrijven. Hij werd opgepakt door de Duitsers en gevangen gezet. Als straf mocht hij, gezien zijn leeftijd, in Duitsland gaan werken bij Breslau in de buurt. Daar hij als arbeider werd behandeld vroeg hij na enige tijd verlof aan voor familiebezoek. Toen dit werd toegestaan reisde hij naar Nederland en vertrok voor de eerste keer naar Zuid-Frankrijk richting Spanje. Het was 1942. Hij werd weer opgepakt en gevangen gezet. Het lukte hem te ontsnappen. Hij kwam weer even thuis en in 1943 vertrok hij wederom.
Hij moest en zou naar Engeland om mee te vechten, bij voorkeur als vlieger. In oktober 1943 bracht hij mij even thuis en vertrok voor de derde keer. Nadat hij in contact was gekomen met de pilotenhelpers-organisatie werd hij als aircrew meegenomen om bij Biarritz over de Pyreneeën te gaan. De leider van het convooi was een Pool. Verder waren er nog een Canadese en een Amerikaanse vlieger bij en een Baskische 'passeur'. In de trein in de Pyreneeën werden zij nog op Frans grondgebied gearresteerd. In een tot gevangenis aangepast hotel waren zij de gevangenen van de S.D. Boy zat met de Pool in dezelfde cel. Zij besloten onmiddellijk een uitbraakpoging te doen. De Pool gaf hem een adres waar ze elkaar in noodgeval konden ontmoeten. Via het plafond, waarin ze een opening hadden gesneden met een zakmesje, konden ze één voor één op het dak komen. Van hun dekens hadden ze een touw geknoopt waarlangs ze zich naar beneden konden laten zakken. Boy zou eerst gaan. Halverwege brak 'het touw' en Boy plofte in de tuin. Om ze weinig mogelijk herrie te maken had hij zijn schoenen achtergelaten en op kousevoeten klom hij over de muur en rende naar het nabij gelegen kerkhof waar hij zich schuil hield. De volgende dag vond hij het adres van de 'goede' Fransen. Daar kreeg hij een boerenkiel en schoenen en ging verder via Bayonne en Perrorat in de Pyreneeën. Met een Baskische gids ging de tocht verder door de Pyreneeën. Toen zij volgens de Bask over de Spaanse grens waren, gingen ze (de Amerikaan en de Canadees waren met de gids, na ontsnapt te zijn, ook weer van de partij) een café binnen. Het eerste dat zij zagen was een Duitse soldaat. Snel weer de natuur in en een schuilplaats zoeken met de gedachte dat ze waren verraden. Zonder ongelukken bereikten ze het volgende dorp, Pamplona.
Toen naar San Sebastiaan waar zij in een Spaanse gevangenis werden opgesloten. Het lukte om contact op te nemen met onze ambassade in Madrid. Zij kregen toestemming om naar Madrid te reizen, waar Boy weer werd aangekleed en geld kreeg. Rechtstreeks naar Gibraltar mocht niet van Franco. Dus eerst naar Portugal, Villa del Real en vandaar met een Engelse boot naar Gibraltar. Nu begon het er op te lijken.
Boy kreeg daar een korte militaire training en mocht toen met een troepenschip mee naar

Engeland. Eindelijk! In Engeland werd hij in de Patriotic School ingesloten voor verhoren, enz. enz. Nadat hij was vrijgegeven voor een militaire opleiding van zijn keus, koos hij voor airgunner bij de MLD. Dit was de snelste manier om nog aan de oorlog mee te kunnen doen. Het was april 1944. Na een zeer korte opleiding werd hij aircrew bij 320 op een B 25. Boy had zijn doel bereikt. Hij wilde niet voor 'niets' Engelandvaarder zijn. En dat lukte, getuige zijn vliegerkruis en kruis van verdienste uit handen van Koningin Wilhelmina. Het was een handvol jongens van zijn soort dat in 1940 de slag om Engeland won en de Duitse wereldveroveraars tot staan bracht. Na de oorlog behaalde Boy alsnog, oktober 1946, het einddiploma HBS, de school die hij op 16-jarige leeftijd had verlaten om naar Engeland te gaan. Na 40 jaar in Indonesië en andere tropische landen gewerkt te hebben is Boyd, zo heet hij nu (Boy=ober of bediende in het Verre Oosten) weer terug in het vaderland en zit, 67 jaar oud, met zijn vrouw Dee in Leusden uit te rusten van een welbesteed, heldhaftig en avontuurlijk deel van zijn leven. Hij is voor mij en ik hoop ook voor vele anderen het voorbeeld van een Hollandse jongen met 'matengevoel'. Ik ben en blijf hem dankbaar dat hij mij indertijd onder de arm nam en thuis bracht dwars door bezet Frankrijk, België en Nederland.

LIJST VAN AFKORTINGEN

HBS	Hogere burgerschool
KP	Knokploeg
MLD	Marine Luchtvaartdienst
RAF	Royal Air Force
SD	Sicherheitsdienst

H.J. VAN DER KOP

MLD operaties vanuit Groot Brittanië in de Tweede Wereldoorlog

Meteen na de eerste meidagen van 1940 zag men in, dat na een gestreden strijd een deel van de Koninklijke Marine uit Nederland diende te worden teruggetrokken. Daartoe behoorde o.m. de Marine Luchtvaartdienst omdat dit onderdeel van onze Marine niet uitgerust was om effectief deel te nemen aan de ongelijke strijd, die voornamelijk te land en daarboven plaatsvond. Dit artikel gaat nader in op de grootste, maar ook op de andere uiteenlopende Nederlandse inbreng aan de geallieerde luchtstrijdkrachten, waarbij de MLD in het Verenigd Koninkrijk een sleutelrol kreeg te vervullen.

ALGEMEEN

De MLD was voor de oorlog gestationneerd in Nederland en in Nederlands Indië. In Nederland bestond het materieel uit 43 drijvervliegtuigen, zeeverkenners en lestoestellen, 10 nieuwe torpedovliegtuigen Fokker T-VIII W en ca. 30 landvliegtuigen, die vnl voor de opleiding werden gebruikt. Hoofdbases waren de vliegkampen de Mok voor de watervliegtuigen, en De Kooy voor de landvliegtuigen. Daarnaast bezat de MLD enige andere kleine vliegkampen zoals o.m. te Schellingwoude en Veere en enige steunpunten op de meren in Noord- en Zuid-Holland. In Nederlands Indië lag het grootste deel van het zware materieel van de MLD i.c. 18 verouderde Dornier Wal vliegboten en 36 nieuwe Dornier-24K vliegboten, plus 17 tweemotorige drijver verkenner/bommenwerper Fokker T-4's en ca. 20 drijver/verkenner boordvliegtuigen. Die vliegtuigen waren gebaseerd op de Marinevliegkampen Morokrembangan en Priok en konden gebruik maken van diverse steunpunten in de

archipel en van enige speciaal uitgeruste (moeder)schepen. Meteen nadat de aanvoer van nog te bouwen Do-24K's door de oorlog was gestopt werden in de Verenigde Staten een aantal Ryan lesvliegtuigen en Catalina vliegboten besteld. Hiermede heeft de lezer enig inzicht in de opzet van de MLD van toen. Hierna beperken wij ons tot de MLD in Europa.

MLD OP WEG NAAR ENGELAND

Daar de Duitse aanval geheel uit het Oosten kwam en nagenoeg geen Duitse zeestrijdkrachten werden ingezet was het aandeel in de strijd van de MLD bescheiden. Tijdens verkenningen was er echter meer dan eens vuurcontact, zoals toen de verkenner F-5, een Fokker C-XIV W, op 10 mei 1940 werd aangevallen door drie Luftwaffejachtvliegtuigen, die de vlieger handig wist te ontwijken en waarbij één werd neergeschoten. Anders liep het met vijf Fokker T-VIII W's die successievelijk bij het strand van Scheveningen moesten landen om de ministers Van Kleffens en Welter en hun gezelschap naar Engeland te brengen. Onderweg naar Scheveningen werden zij aangevallen. De R-1 werd zwaar beschadigd. De R-3 bracht de ministers weg. De R4 en R-8 kwamen wat later en werden tijdens het taxiën bij Scheveningen beschoten, waarbij van de R-4 twee bemanningsleden de dood vonden. Daarna hadden nog enige schermutselingen plaats. Een deel van de MLD-vliegtuigen werd op de grond, op de vliegkampen of daarbuiten in hun schuilplaatsen door de vijand vernietigd.
13 Mei werd besloten de overgebleven toestellen naar Frankrijk te evacueren. De eerste toestellen vertrokken op 14 mei om 0300 uur. Vier-en-twintig toestellen landden in Boulogne-Sur-Mer en werden van daar naar Cherbourg gezonden, waar de zeven weggekomen Fokker T-VIII W's voor enige verkenningen achterbleven. De overige toestellen werden doorgestuurd naar Brest waar zij op 16 mei 1940 arriveerden. Doordat de toestand in Frankrijk zeer was verslechterd kregen alle MLD-vliegtuigen op 19 mei opdracht naar Engeland te vliegen. Daar kwam het 24-tal behouden in Calshot, de R.A.F. basis voor watervliegtuigen, aan.

SQUADRONS 320 EN 321

Doordat onze marineleiding reeds voor de Duitse inval in Nederland, ondanks onze strikte neutraliteit, contacten wist te leggen met Britse autoriteiten, waarvoor de Nederlandse marineattaché in Londen veel eigen intiatieven had ontplooid, werd meteen na aankomst van de MLD met de Royal Air Force overleg gepleegd. Dit mondde uit in de formering van het z.g. 1e en 2e Escadrille, die meteen de nummers kregen van R.A.F. squadrons 320 en 321 (Royal Dutch Naval Air Service), wat in augustus 1940 officieel werd bevestigd.
320 Squadron kreeg de zeven uit Frankrijk overgevlogen Fokker T-VIII W's plus de T-VIII W, waarmee de ministers naar Engeland waren gevlogen en werd gebaseerd op R.A.F. Pembroke Dock, een waterbasis. Op 1 juni 1940 werd het squadron opgericht. Commandant werd ltz1 Van Olm. De Royal Air Force noemde 320 het eerste complete, inzetbare geallieerde squadron. De Oranje driehoek ging in klein formaat naar de neus van de Fokkers, R.A.F. registratie nr NO en herkenningscirkel kwam er voor in plaats. 321 Squadron kreeg wat later twaalf door de R.A.F. afgestoten Ansons en werd gebaseerd op het bij Pembroke Dock gelegen vliegveld Carew Chariton. Commandant werd ltz2 Smalt. Van de overige meegekomen vliegtuigen werden 11 Fokker C-XIV W's naar Indië verscheept. De CVIII W's, die geen gevechtswaarde hadden werden naar Felixstowe gevlogen, waar zij als lokaas voor Duitse vliegtuigen mochten dienen. 320 en 321 squadrons werden met het meegekomen personeel bemand. Ook R.A.F.personeel werd bij de squadrons geplaatst. Beide squadrons kwamen vanaf 1 juni 1940 onder operationeel bevel van No.15 Group van R.A.F Coastal Command, dat via de commandant van Pembroke Dock uit te voeren operaties opdroeg n.l. veelal patrouilles en convooidiensten in de z.g. Western Approaches. Die verliepen niet zonder incidenten. Van 320 squadron stortte de R-10 op 26 juli 1940 op onverklaarbare wijze in zee en op 13 augustus 1940 raakte de R-7 in gevecht met



Nog even wat gegevens uitwisselen voor de B-25 Mitchell 'Margriet'. (12)

een Junkers-88. Op 24 augustus kwamen de R-7 en de R-9 in gevecht met Duitse vliegtuigen. Op 26 september 1940 ging de R-9 in een vrille en stortte in zee. De actieradius van de T-VIII W's was onvoldoende voor een goede taakuitvoering. Daarnaast waren er mankementen die vooral door een gebrek aan reservedelen moeilijk waren op te lossen. Naast de vele problemen maakte de vlucht met een Fokker T-VIII W, gevlogen door offvl2 Schaper naar het Tjeukemeer in de nacht van 15 op 16 oktober 1940 grote indruk. Met zijn bemanning was hij naar Felixstowe gevlogen om in de nacht van 14 op 15 oktober de vlucht te maken om op het Friese meer, dat hem als geboren Fries zeer bekend was, verzetsmensen op te halen, onder wie de gedropte agent ltz Van Hamel. Die nacht stormde het echter zo, dat er geen sprake kon zijn de opdracht met enig succes uit te voeren. De volgende nacht was de wind gaan liggen en of schoon er mist was boven het Tjeukemeer besloot Schaper toch te landen.

In de buurt van het afgesproken punt van ontmoeting werd het vliegtuig echter zwaar door mitrailleurs beschoten, zodat ternauwernood kon worden gestart en moest worden teruggevlogen naar Felixstowe. Met deze operatie verwierf offvl. Schaper de eerste Militaire Willems-Orde en het eerste Britse Distinguished Flying Cross voor 320 squadron. 321 Squadron begon op 22 juli 1940 met operaties. Reeds op 31 juli 1940 verloor het zijn eerste Anson tijdens een start. Ofschoon een aantal operaties werd gevlogen, vaak tezamen met 320 squadron, deed de ouderdom van de Anson, zijn geringe actie-radius en gevechtswaarde zich danig voelen. Ondertussen bleek meer personeel nodig te zijn. Dit werd verworven uit vlootpersoneel, waarvoor geen schepen waren. Zij kregen bij de R.A.F. een stoomcursus. Ook vliegend en technisch personeel van de Militaire Luchtvaart, dat op uiteenlopende wijze uit Nederland had weten weg te komen, kwam in marinepak gestoken de squadrons in diverse perioden versterken. Vanwege de slechte operationele effectiviteit van het vliegend materieel, de kwaliteit van geoefendheid en capaciteit van het MLD-personeel werden reeds in de zomer van 1940 besprekingen gevoerd voor andere toestellen. Daar de marineleiding in Londen voor ogen had dat de MLD gewend was aan vliegboten, werden pogingen gedaan 12 Catalina's voor 320 squadron te verwerven. Toen de Amerikanen die bestelling afwezen, kwamen diverse vliegboten van Britse makelij aan de orde (Lerwick, Sunderland en Stranraer), doch de onderhandelingen liepen op niets uit.
Voor 321 squadron, dat in oktober 1940 ltz1 Van Lier als commandant kreeg, was in Amerika een order geplaatst voor 14 Hudson patrouillebommenwerpers. Die landvliegtuigen waren van oorsprong passagiersvliegtuigen en op aanwijzing van de R.A.F. omgebouwd. De R.A.F. order kon zondermeer worden uitgebreid en levering kon op zeer korte termijn plaatsvinden. Ook kon de order worden uitgebreid doordat Nederlanders in de vrije wereld daarvoor gelden bijeen brachten voor het Prins Bernhard Fonds. Om die reden werd besloten de vliegtuigen aardrijkskundige namen te geven.

SQUADRON 320 ALLEEN MET HUDSONS VERDER

Op voorstel van de R.A.F. werd om organisatorische redenen en het opvangen van verliezen besloten de squadrons bijeen te voegen. Zodoende kreeg 320 squadron, waarbij de operationele gereedheid van de Fokkers ver beneden peil was geraakt, als eerste een operationele afdeling met twee vluchten van ieder 5 Hudsons en daarnaast een opleidingsvlucht met 4 Hudsons en 4 Ansons. De omscholing zou plaatsvinden in Leuchars, Schotland en reeds op 16 jan 1941 werd van daar begonnen met operaties. Op 1 februari 1941 verhuisde 320 naar Carew Chariton, waar 321 tot 18 januari 1941 met zijn Ansons vloog. Op die dag werd 321 squadron namelijk opgeheven en ontstond er één squadron van de Royal Dutch Naval Air Service, n.l. 320 squadron met een operationele tak op R.A.F. Carew Chariton en het eerder genoemde detachement bij een R.A.F onderdeel te Silloth. Comman-

dant werd op die dag ltz1 Van Lier. De taak van 320 squadron bleef dezelfde, doch weldra achtte de R.A.F.-leiding de inzet van Hudsons vanuit Leuchars van groter belang, mede ook doordat de grasbanen van Carew Chariton zich niet zo goed leenden voor de veel zwaardere Hudsons en ongelukken daardoor niet uitbleven. Op 16 maart 1941 verhuisde squadron 320 naar Leuchars, waar het tot 19 april 1942 zou blijven. In juni 1941 werd ltz1 van Olm weer commandant van 320 squadron. Zondermeer kan men spreken van een warrig beginjaar. Reden was niet alleen het materieel, maar ook de personeelsproblemen. Het was immers niet gemakkelijk personeel, geheel verstoken van huis en haard, komend uit diverse onderdelen van de krijgsmacht, ieder met een eigen interpretatie van discipline op een zelfde lijn te krijgen. Organisatorisch had men de squadrons nog opgezet conform het in de Marine geldende systeem. De commandant had het algehele bevel. Onder hem had hij een Eerste officier en een officier van administratie en technisch officier. Zij zorgden voor de taakuitvoering, de administratie en de dagelijkse gang van zaken. De vluchtcommandanten waren feitelijk verantwoordelijk voor de te vliegen operaties. De commandant en Eerste officier behoefden hierdoor niet feitelijk deel te nemen aan operaties, hetgeen weerstand in de gelederen wekte, vooral bij de jongeren, die 'de kooltjes uit het vuur moesten halen'.
Deze situatie bestond echter in die tijd ook in de R.A.F., waar men sprak over z.g. 'deskflying CO's', wat leidde tot wrijvingen, zodat van hogerhand commandanten werd bevolen voor te gaan in operaties. Daarbij zag men bij de R.A.F. steeds jongere commandanten komen, die het squadron niet alleen op de grond, maar speciaal in de lucht en op operaties leiding gaven.

OPERATIES MET HUDSONS

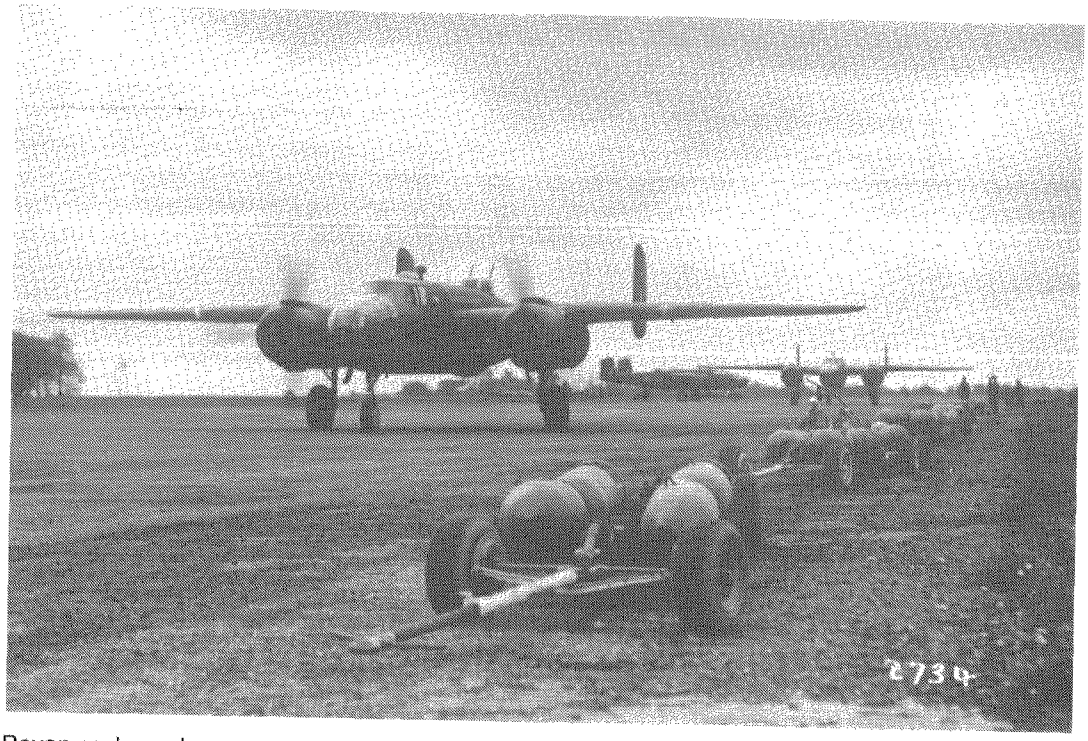
De operaties met Hudsons vanuit Leuchars onder leiding van No 18 Group Coastal Command bestonden uit convooi bescherming en anti-onderzeeboot verkenningen, die door de bemanningen als saai werden beschouwd, zij het dat soms een vijandelijk vliegtuig werd ontmoet. Dit leidde tot een gesprek met de R.A.F.-leiding, waarna de Nederlandse Hudsons dezelfde taken kregen als die van de R.A.F. De eerste offensieve actie betrof een aanval op een vliegveld in Zuid Noorwegen, juist een jaar nadat de Duitsers ons land waren binnengevallen. Daarna kwamen opdrachten van allerlei aard binnen: offensieve patrouilles, aanvallen op Duitse bases aan de Noorse kust, Search-and-Rescue operations in verband met in zee gestorte geallieerde toestellen, Rover en Nomad operaties, waarbij alleen opererende Hudsons op zoek gingen naar vijandelijke schepen; afleidingsoperaties ten behoeve van mijnenleggende R.A.F. Beaufort bommenwerpers enz. Verliezen bleven helaas niet uit. Dit was dan ook reden het detachement uit Silloth naar Leuchars te laten komen. Daarvan bleven de Ansons tot oktober 1941 vliegen. 30 augustus 1941 was een zwarte dag toen drie Hudsons van 320 niet van een operatie terugkwamen. Verliezen werden aangevuld met nieuwe Hudsons, waarin diverse verbeteringen waren aangebracht, zodat zij een andere 'Mark' kregen. Staaltjes van grote moed werden getoond. Eén ervan dient speciale vermelding. Op 23 november 1941 voerde de Hudson 'De Vliegende Hollander' met als eerste vlieger kwartiermeester Hein Van Otterloo een aanval uit op een convooi. Op een vrachtschip boekte hij een voltreffer, maar een granaat van een escorte trof van Otterloo. Juist voordat hij aan zijn verwondingen bezweek zei hij aan de waarnemer/vliegtuigcommandant W.M.A. van Rossum, die nog nimmer in een Hudson had gevlogen 'Neem het Over'. Van Rossum wist ondanks het vijandelijke vuur met behulp van een ander bemanningslid het vliegtuig veilig terug te brengen naar Wick in Schotland. Hij kreeg daarvoor de DFC.
Behalve een aanvulling van vliegtuigen kwam er ook versterking van personeel. Dit waren voornamelijk mannen van de Militaire Luchtvaart, die na hun vlucht uit Nederland, in Indië bij de MLD hun brevet hadden gehaald. Daarnaast kwam er een aanvulling van schutters en telegrafisten, die grotendeels in Engeland waren opgeleid. Op 19

maart 1942 werd 320 squadron overgeplaatst van Leuchars naar R.A.F. Bircham Newton, dat onder No.16 Group van R.A.F. Coastal Command viel. Daar kreeg het squadron dezelfde opdrachten als daarvoor. Aanvallen op Duitse scheepvaart in Nederlandse wateren en bij de Deense en Noorse kust werden geïntensiveerd. Verkenningen werden o.m. gedaan naar Duitse oorlogsschepen. Verliezen bleven wederom niet uit! Op 20 juni 1942 werd hoofdoffvl. Meester commandant. Ondertussen was er in de R.A.F. leiding een grote strijd aan de gang. De commandant van Bomber Command wilde Duitsland letterlijk 'plat gooien'. Hij had bepleit dat alle bommenwerpers van Coastal Command beter tot zijn beschikking konden komen voor het uitvoeren van z.g. 1000 bomber raids. Coastal Command gaf niet toe en voelde zich geschraagd door de Britse Marine, daar de Slag in de Atlantische Oceaan in alle hevigheid woedde. Uiteindelijk werd als experiment een deel van Coastal Command de opdracht gegeven op 26 juni aan een dergelijke aanval op Bremen mee te doen. Daar was 320 ook bij! Het verloor de 'Balikpapan', neergeschoten boven Bremen. Andere vliegtuigen kwamen met schade terug. Door de verliezen kreeg 320 squadron van de R.A.F. Hudsons in leen. De R.A.F. kwam ook tot de conclusie dat de Hudsons in 'rustiger' gebieden dienden te opereren. Zij zouden n.l. worden vervangen door moderne snelle en zwaarbewapende Mosquito's en Beaufighters. De Nederlandse regering had in begin 1942 48 Douglas Boston, lichte bommenwerpers voor de MLD in Indië besteld. Die konden qua bommenlading even veel meenemen als de Hudson maar ofschoon de Boston beduidend sneller was, was de vliegduur de helft van de Hudson. R.A.F.
Coastal Command wilde 320 echter persé behouden en kreeg grote steun van de marineleiding. Maar in augustus 1942 werd beslist dat 320 met de Bostons naar Bomber Command zou gaan, waar o.m. enige squadrons ook werden uitgerust met dat type toestel. Tot die tijd werden 16 Hudsons Mark VI overgenomen en gevolgd door nog eens 6. Ook toen gingen vliegtuigen verloren.

Van het Boston-plan kwam niets terecht. Die waren doorgestuurd naar de Russen. Toen werd gedacht aan verouderde Wellington bommenwerpers, die Coastal Command nog als onderzeebootbestrijder gebruikte. Maar op 4 januari 1943 kwam het besluit dat 320 over zou gaan op de North American B-25 Mitchell middelzware bommenwerpers. 162 waren reeds in 1941 ten behoeve van de Militaire Luchtvaart van het KNIL als opvolger van de verouderde Glenn Martin bommenwerpers besteld en al in dienst bij de Nederlandse vliegschool in Jackson, Mississipppi en ook in dienst bij het 18e squadron van de ML in Australië. Omdat No.2 Group van de R.A.F. bij Bomber Command was ingedeeld en al met Mitchells vloog, ging 320 squadron dus met 18 tot 22 Mitchells op de sterkte en ca 260-300 man personeel een hele andere toekomst tegemoet. Coastal Command zag het squadron met lede ogen gaan, toen het naar R.A.F. Methwold in ZO Engeland ging.

320 SQUADRON OP MITCHELLS

Op Methwold werden de eerste Mitchells in ontvangst genomen. Zij zouden evenals de Hudson door een vlieger, een waarnemer en twee schutters worden bemand. Een druk oefenprogramma werd opgezet, al reeds na 14 dagen werd het squadron overgeplaatst naar het nabijgelegen R.A.F. Attlebridge in de buurt van Norwich, waar de omscholing van vliegers en waarnemers in alle ernst begon. Ander vliegend personeel en de technische dienst gingen naar diverse R.A.F. scholen. Squadron sterkte in de eerste lijn zou 24 toestellen zijn. In totaal zou 320 squadron over 67 eigen Mitchells kunnen beschikken. Zij zouden geen namen meer krijgen maar alleen een R.A.F. identificatie, nummer- en letterregistratie. In het kader van de voorbereidingen voor de invasie van Europa ging No.2 Group in juni 1943 over naar R.A.F. Fighter Command. In november van dat jaar kwam daaruit de Second Tactical Air Force voort. Taken werden aanvallen op communicatie centra, spoorwegen, fabrieken, militaire opstellingen en



Boven en beneden.
Bommen laden en weg. 320 Squadron liet de Duitsers niet met rust. (13) (14)



bedrijven. En verder samenwerking met de geallieerde legers. De Mitchell was hiervoor zeer geschikt. Hij kon normaal 8 x 500 lbs bommen meenemen, of 4 x 1000 lbs. In bijzondere gevallen kon het totaal gewicht worden opgevoerd door nog 2 x 2 bommen van 500 lbs of 2 x 1 bom van 1000 lbs aan de vleugel te hangen. Bij zo'n maximale last van 6000 lbs moest er minder brandstof worden meegevoerd en werd het toestel minder geschikt om strakke formaties te vliegen.
Daarom bleef men gedurende de gehele oorlog met maximaal 4000 Epse bommen vliegen. Die bommen konden ook van ontstekers met vertraging en boobytraps worden voorzien, zodat zij tussen 1 dag tot 14 dagen na een aanval, of wanneer zij werden bewogen, konden ontploffen. De bommenrichtkijker was de Britse Mark XIV, een z.g. vector richtkijker, die de constructie van de voorhoudhoek in een z.g. computer verwerkte. Doordat deze kijker gedeeltelijk was gestabiliseerd kon het vliegtuig tijdens de aanval nog een andere stand of snelheid worden gegeven, zonder dat daarmee de aanval werd beinvloed. Deze vrijheid van manoeuvreren was zeer nodig omdat de Duitse Flak (luchtdoelgeschut) bij een recht gehouden koers en hoogte al na 30 seconden, of zelfs minder, dekkend kon schieten. Teneinde de trefkans te vergroten - de MkXIV had een trefkans van ca 60-100 m op 3 km hoogte - en een betere verdediging te bieden tegen vijandelijke jagers, zou vooral in formatie worden gevlogen en wel op zo'n hoogte dat lichte luchtafweer kon worden vermeden, van 2500 tot 5000 m. Daarom werd bij de omscholing de nadruk gelegd op formatievliegen, het maken van afweermanoeuvres tegen vijandelijke vliegtuigen, het bommenwerpen en het opereren met escorterende squadrons jachtvliegtuigen. De eerste operatie, een Search and Rescue operatie, werd op 12 juni 1943 uitgevoerd. Het eerste bombardement op 17 augustus 1943 met als doel de rangeerterreinen in Calais. Op 20 augustus 1943 volgde het eerste bombardement op Nederland, de vliegtuigafdeling van de Kon. Maatschappij De Schelde in Vlissingen. Op 30 augustus 1943 werd R.A.F. Lasham ten Zuiden van Londen basis, omdat daar verharde startbanen waren. Aldus begonnen de operaties op gang te komen, die veelal gecoached werden door de Zuid Afrikaanse Wing Commander Lynn van de R.A.F. die met zijn nederlandse waarnemer Waardenburg en bemanning weldra de meest gevierde Mitchell-bemanning van No. 2 Group werd.

EEN TRIEST BEGIN

In september 1943 werd hoofdoffvl Bakker commandant. Hij had een snelle omscholing gedaan en vloog al gauw zijn eerste operaties, eerst in de formatie en daarna als leider. Op 25 oktober 1943 leidde hij een aanval op Brest waar de hele formatie door Flak uiteen werd geslagen en zijn vliegtuig een voltreffer kreeg. De overige vliegtuigen maakten noodlandingen op diverse plaatsen in Zuid Engeland. Het was een zwarte dag voor het squadron.
Offvl Breedveld kreeg daarna tijdelijk het bevel over 320. De stemming raakte naar een nulpunt toen op 28 oktober 1943 één Mitchell met de bemanning Van Dieren Bijvoet een voltreffer boven Cherbourg kreeg en daarbij 2 Mitchells van 320 noodlandingen moesten maken in Engeland. Alle deelnemende toestellen kwamen gehavend terug. Dank zij de inzet van Wing Commander Lynn begon 320 uit het dal te komen. De aanvallen op zwaar verdedigde doelen bleken voor de bommenwerpers van no.2 Group teveel verliezen te geven. Zij werden daarna door de zware bommenwerpers van Bomber Command voortgezet. De nieuwe commandant hoofdoff. vlieger Burgerhout, al befaamd door zijn operaties in Ned. Indië, nam medio december 1943 het bevel over. Er waaide meteen een frisse wind. Het oefenprogramma werd opgevoerd. Opengevallen plaatsen werden ingenomen door Nederlands personeel, komend van de opleidingen van de Nederlandse Militaire Vliegschool in Jackson, Mississippi en Royal Air Force, R.A.F. Finmere, het Operational Training Unit (OTU) voor Mitchells, voorzag in hun omscholing. Voor nauwkeuriger navigatie kwam de Gee-box in gebruik, waaraan een Gee-H kon worden gekoppeld, zodat zonder grondzicht kon worden ge-

bombardeerd.
Op 18 februari 1944 verhuisde 320 naar R.A.F. Dunsfold in het zuiden van Engeland en werd ingedeeld met de daar gebaseerde 98 en 180 Mitchell squadrons van de R.A.F. in 139 Wing.

NO-BALL DOELEN

Omdat de Duitsers druk doende waren V-1 en V-2 opstellingen te maken in het z.g. Pas de Calais om daarmee Londen en Zuid Engeland te belagen werden daarop de bommenwerpers van No.2 Group gezet. Doordat die doelen erg goed gecamoufleerd werden waren zij van een hoogte van zo'n drie kilometer hoogte heel moeilijk te herkennen. Door de luchtafweer mocht er niet lager worden gevlogen. Dit mochten echter de jager/bommenwerpers wel. Eind 1943 en begin 1944 bemoeilijkte sneeuw het zoeken eens te meer. Toch is, na later is gebleken, het bombardement van de No.2 Group bommenwerpers op deze doelen redelijk effectief geweest. Via operatie POINT BLANK naar OVERLORD, de invasie van Normandië
Point Blank was bedoeld vanuit de lucht transport en communicatie van de vijand zoveel mogelijk te verlammen. Daardoor werd het gros van de operaties van de Mitchell-squadrons gericht op spoorwegemplacementen, bruggen enz. Bomtapijten werden niet alleen door een formatie van 6 vliegtuigen, die zo in een z.g. box vlogen, gemaakt. De grootte van het tapijt was afhankelijk van de spatie waarmee de bommen werden gelost. Door met vier 'boxen' (van elk 6) in een z.g. diamantformatie te vliegen werd het mogelijk een tapijt uit te werpen van 6 x 8 x 4=96 bommen van 500 lbs=ca 48 ton. Alleen bij niet zwaar bewaakte doelen kon met zulke formaties worden gebombardeerd. Aparte vermelding verdient de aanval met 1000 lbs speciale pantser doorborende bommen op de betonnen schuilplaatsen voor onderzeeboten en snelle motorboten in maart 1944 in IJmuiden, die door 320 squadron werd geleid. Die aanval werd zeer belemmerd door zwaar afweervuur zodat een deel van de bommen niet op het doel terecht kwam maar er voorbij viel. Zo leek de aanval geen goed resultaat te hebben, maar naar later bleek hadden de bommen op het ruim 4 meter dikke betonnen dak slechts kuiltjes gemaakt. Die ernaast waren terechtgekomen hadden echter een munitie- en torpedo-opslag en een kantine getroffen en daardoor werd de aanval alsnog een succes. Alle Mitchells keerden beschadigd terug.

VOORBEREIDINGEN VOOR DE INVASIE

Dat er een invasie zou komen kon een ieder aan de opbouw van strijdkrachten en materieel waarnemen. Wanneer en waar die zou komen was echter een grote vraag. Ter voorbereiding werden de toch comfortabele nissenhutten verlaten en werd aan de rand van het vliegveld in tenten gegaan. Het grondpersoneel werd apart georganiseerd in het z.g. 6320 Servicing Echelon, met als commandant het hoofd technische dienst. Voorts werd een 'battle course' gedaan. Daarvoor vertrok het squadron na een korte waarschuwing naar R.A.F. Swanton Morley nabij R.A.F. Attlebridge, waar de tenten werden opgeslagen en waar intenstief werd geoefend, niet alleen in het bommenwerpen, maar ook in het formatievliegen bij nacht.
Doordat er zich bij andere squadrons noodlottige ongevallen voordeden werd daarna besloten de No.2 Group bommenwerpers 's nachts individueel te laten opereren. De formatieleiders beoefenden toen vooral ook het bommenwerpen met het al genoemde Gee-H. radarapparaat waarmee zonder zicht een doel kon worden aangevallen. Terug op Dunsfold, weer in tenten gehuisvest, werd meer dan eens het vliegveld 'gesloten' verklaard. Niemand mocht er in noch uit. Telefoneren naar buiten was niet mogelijk. Na een paar uren werd dan het 'all clear' gegeven. Hierdoor raakte het personeel gewend aan deze situatie, zodat toen de operatie Overlord werkelijk begon het routine leek. Steeds werd geopereerd met 12 tot 18 vliegtuigen en werden doelen aangevallen in een gebied waar ook Amerikaanse Marauders opereerden. Zo kon het voorkomen dat de bommenwerpers van No. 2 Group boven Frankrijk wel 200 Marauders op gelijke

hoogte tegenkwamen die op de terugweg waren. Wonder boven wonder bleven botsingen uit. Ondertussen werden bemanningen met het samenwerken met de landmacht vertrouwd gemaakt, waarvoor een aantal oefeningen bij Salisbury en aan de kust werden gehouden, speciaal op het gebied van aanslagwaarneming en 'close support'. De wing kreeg daarvoor een liaisonofficier De marineblauwe battledress maakte ter vereenvoudiging van de logistiek plaats voor de R.A.F. battledress, uitmonsteringen bleven Marine. Vliegtuigen kregen enige dagen voor D-day invasiestrepen. Toen 6 juni 1944 naderde vielen de Mitchells steeds meer doelen langs de kust aan. Speciaal kustbatterijen kregen volle aandacht. Die werden meestal vanuit zee bestookt en dan werden de bommen met korte spatie afgeworpen. De aanvalsruns werden ondanks het afweervuur extra lang gemaakt. De resultaten waren daarna af te leiden van een z.g. recce foto. Naderhand bleek dat de bommen, die naast de zware betonnen bunkers waren gevallen de meeste schade hadden aangericht omdat die de bunker als het ware uit zijn fundatie lichtten. Toen generaal Eisenhower en andere top-bevelhebbers Dunsfold bezochten kon de invasie niet erg lang meer uitblijven.

6 JUNI 1944 EN ERNA

Op 5 juni 1944 laat in de nacht kregen 12 bemanningen van 320 squadron de opdracht om de brug over de rivier de Dives in Normandië te bombarderen. Individueel werden de vliegtuigen via Calais omgeleid naar het zuidelijker gelegen doel. Op zee was er veel vuurwerk. In de lucht waren talloze Dakota's in het zwakke maanlicht te zien. Het weer werd echter steeds slechter naarmate men bij het doelgebied kwam. Gedaald tot ca 3000 vt was de grond niet te zien. Nog lager kwam men in wolkenflarden. Soms werd de brug gezien, maar een aanval was onmogelijk en te riskant, omdat er in de buurt parachutisten waren geland. Strikte opdracht was dan niet te bombarderen. Daarom werd met grote teleurstelling koers gezet naar Dunsfold. Bij de de-briefing werd het iedereen duidelijk dat de invasie was begonnen. De omleiding via Calais was een deel van de toegepaste misleiding de vijand te laten veronderstellen dat daar zou worden geland. 320 squadron was zo een van de eerste geallieerde squadrons boven Normandië. Zoals mogelijk bekend is was het plan de Amerikanen van hun landingsstranden te laten uitbreken terwijl de Britten Caen zouden innemen, zodat deze stad eerst als 'scharnier' zou kunnen dienen voor de omtrekkende Amerikanen. De Duitsers concentreerden zich meteen met nagenoeg alle pantserdivisies op de Britse flank en daardoor ontstond er een grote vertraging in de bevrijding van Caen. Om de vijand 's nachts bewegingen te ontzeggen werden Mitchells en Mosquito's ingezet. De Mitchells wierpen bijv. op een bepaald kruispunt van wegen lichtfakkels af waarna de Mosquito's dit met raketten en boordwapens aanvielen. Overdag werden de Mitchell-formaties ook ingezet tegen dergelijke knooppunten. Maar ook de hoofdkwartieren van de Duitsers kregen het zwaar te verduren. Zo werd op 10 juni 1944 in de avond,geleid door 320 squadron, bij La Caine het hoofdkwartier van de Pantzers, gevestigd in een landhuis, van de aardbodem weggevaagd. Nagenoeg de gehele top met staf kwam daarbij om. Na de oorlog bleken de Duitsers toen een uiterst gevoelige klap gekregen te hebben waarmee hun front begon te kraken. Die aanval werd uitgevoerd met Gee-H, het radarapparaat, waarmee door de wolken kon worden gebombardeerd.

Doch volhardend als de Duitsers waren, de Britten leken aan Caen genageld. Op 22 juni 1944 werden daarom de grote staalfabrieken Colombelles bij Caen, waar de Duitsers zich hadden verschanst, met alle beschikbare bommenwerpers van No. 2 Group aangevallen. Meteen na die aanval, waarbij meer dan 150 ton bommen in heel korte tijd in grote concentratie op nog geen 700 meter van eigen troepen werd afgeworpen, begon de vermaarde 51e divisie Schotse Highlanders de aanval, waarbij doedelzakspelers voorop gingen! De Duitsers gaven zich toen in grote getale over en na soms nog felle tegenstand konden ook de Britten uitbreken. In deze

spannende maanden was er erg veel van de bemanningen gevergd. Een aantal van hen was gesneuveld, anderen hadden hun operationele tour erop zitten. Versterking kwam van Belgische, Britse en Gemenebest-bemanningen. Het voortdurend stand-by staan, acties en weinig rust begon zich te doen gevoelen. Dit was danook de reden, dat overste Burgerhout er op aandrong een mindere inspanning te leveren omdat een aantal van zijn bemanningsleden vanaf het begin van de oorlog reeds had gevlogen. Zijn voorstel werd echter terzijde gezet door de toen zittende basiscommandant, die No.2 Group voorstelde Burgerhout af te lossen. Dit voorstel kweekte grote onrust bij het hele squadron, zodat telegrammen werden gestuurd, waarin stond dat als Burgerhout zou gaan het squadron niet meer zou vliegen. Het was een gewaagde actie die echter door de commandant No 2. Group Air Vice Marshal Sir Basis Embry hooglijk anders werd gezien. Burgerhout zou zijn tour afmaken. Offvlieger J.N. Mulder (ex-ML, KL) zou tijdelijk commandant worden en na zijn verlof zou Burgerhout persoonlijk stafofficier van Embry worden en daarna terugkomen. Kort na dit opmerkelijke gebeuren, waarbij er sprake was van dreigen met dienstweigering kreeg Burgerhout de z.g. immediate Distinguished Service Order. Tot september werd 320 squadron ingezet voor steun aan de oprukkende legers. Naarmate die vorderden werd het van belang de gehele wing over te plaatsen naar het vaste land. Maar eerst kwam Burgerhout terug en was er de Operatie Market Garden, waarbij No. 2 Group aanvallen deed op Duitse kampementen en concentraties van troepen en geschut. Helaas was men 'een brug te ver' gegaan. In oktober 1944 ging de wing naar Melsbroek, bij Brussel, waar men ondergebracht werd in een oud klooster en in verschillende villa's. De operaties concentreerden zich op het met wisselend succes bombarderen van bruggen in Nederland en Duitse versterkingen, o.m in Zeeland.

In diezelfde periode werd commandant Burgerhout benaderd in hoeverre met zes bemanningen onder zijn leiding het bevolkingsregister aan de Euterpestraat in Amsterdam met een heel lage aanval was weg te vagen. Gezien daarmee ook vele levens van omwonenden in gevaar zouden komen en de overlevingskansen voor de Mitchells klein waren werd de aanval uiteindelijk aan jager/bommenwerpers overgelaten. Bij de opening van het Ardennenoffensief moesten de geallieerde luchtstrijdkrachten door mist en slecht weer geruime tijd aan de grond blijven. Maar toen het aan het eind van december 1944 beter vliegweer werd, werd 320 vele malen met succes betrokken bij het bestoken van de vijandelijke stellingen en tankconcentraties. Juist voor het nieuwe jaar werd hoofdoffvl. Witholt commandant. Als stuiptrekking begon de Luftwaffe haar laatste offensief n.l. op 1 januari 1945, toen het met ca 750 her en der vergaarde vliegtuigen de bases van de 2nd Tactical Air Force aanviel. Er werd veel schade aangericht, 150 geallieerde vliegtuigen waren total loss, 111 beschadigd. Verlies aan personeel was 46 man, waaronder 6 vliegers in actie. 270 Duitse vliegtuigen met 260 vliegers gingen verloren. 40 vliegtuigen werden beschadigd. 139 Wing op Melsbroek ontsprong toen grote schade. Alle squadrons waren n.l. bezig Duitse doelen in de Ardennen aan te vallen. Bij het terugslaan van Von Rundstedt's troepen was 320 opnieuw in actie. Daarna hielp het squadron bij het z.g. Weseloffensief in de operatie Plunder medio maart 1945. Ondertussen had op 3 maart 1945 het tragische bombardement op Den Haag plaats, waarbij 11 vliegtuigen van 320 werden betrokken, geleid door een Britse wingcommander. Het had een einde moeten maken aan de gevreesde aanvallen met V-wapens op Londen en zou de oorlog misschien kunnen bekorten. Door een foute opgave van coördinaten voor de Gee-H apparatuur en door een veel sterkere wind dan was ingesteld kwamen de bommen grotendeels op leeg gedachte woonwijken terecht, zodat een groot deel van het Bezuidenhout en de Korte Voorhout met de grond gelijk werd gemaakt. Daar de afstanden t.o.v. het front steeds groter werden ging eind april 139 Wing naar Achmer bij Osnabrück. Daar werd weer in tenten getrokken en daar

vandaan werd ook de laatste operatie gevlogen, op een doel bij Bremen. Daar werd ook de overwinning gevierd.

Begin augustus 1945 werden de vliegtuigen op R.A.F. Fersfield in ZO-Engeland overgedragen aan de R.A.F. Het squadron werd voor de R.A.F. tezamen met het 6320 echelon een papieren squadron. De bemanningen kregen verlof en verzamelden zich op R.A.F. Croft in NO-Engeland om op Mosquito's over te gaan en daarmee ingezet te worden in het Verre Oosten. De atoombommen op Hiroshima en Nagasaki en daarna de politieke situatie van Nederland ten opzichte van Indonesië maakten daarvan een illusie.

TERUGBLIK

Zondermeer kan men stellen, dat de MLD in de Tweede wereldoorlog met 320 squadron de grootste Nederlandse bijdrage aan de geallieerde luchtstrijdkrachten in Groot Brittannië heeft geleverd en daarmee voor de annalen van de (maritieme) luchtvaart een zeer gevarieerde en uiteenlopende geschiedenis heeft geschreven met watervliegtuigen van het type Fokker TVIII W, met Hudsons en daarna met Mitchells, waarbij zeer afwisselende taken werden uitgevoerd. Daarbij begon men met een sterkte van 8 Fokkers, en daarna met 14 Hudsons en vervolgens 18-22 Mitchells. Het personeelsbestand liep op van ca 85 man tot over de 300 man. Dit was echter alleen mogelijk doordat in eerste instantie een relatief groot deel MLD- en marinepersoneel naar Engeland kon komen, waarna door samenvoeging van 320 en 321 squadrons en personeel van de Militaire Luchtvaart, alsmede dat van R.A.F., Gemenebest en België het squadron op sterkte kon worden gehouden. In de vijf jaar van strijd mocht 320 squadron tijdens de Hudson periode meer dan 100.000 ton scheepvaart gezonken/beschadigd claimen. Daarna werden met Mitchells ruim 3250 operationele sorties gevlogen, waarbij ca 5500 ton bommen werden geworpen. Maar er waren ook vele verliezen:
2 Fokker T-VIII W's. 14 Hudsons gingen bij operaties verloren, vnl door flak, 11 na terugkomst van een operatie of door ongevallen tijdens het oefenen. 24 Mitchells gingen vnl door flak tijdens operaties verloren, 10 na terugkomst van een operatie of tijdens een oefenvlucht. 157 man zagen Nederland nooit meer terug.
Het squadron werd na even uit dienst gesteld te zijn, na de oorlog de ruggegraat van de MLD op het gebied van maritieme patrouille vliegtuigen. Personeel ging ook over naar de Luchtstrijdkrachten, vanaf 1954 de Koninklijke Luchtmacht (KLu). Momenteel vliegt 320 al ruim 10 jaar Orions, die men 'vliegende fregatten' zou kunnen noemen, waarmee het niet alleen het oudste squadron van de krijgsmacht is, maar ook het grootste.

HET CARRIER-BEDRIJF

Reeds voor de oorlog hadden marineofficieren bezien in hoeverre het vliegkampschip ('carrier') met boordvliegtuigen in de marineplannen zou passen. Gezien de teneur die er toen heerste, was het slagschip de kern van de vloot, en gezien de hoge kosten werd ieder ander plan afgewezen. In de oorlog had het vliegkampschip echter bewezen het slagschip de baas te zijn. Al op 10 november 1940 voerden 21 verouderde Swordfish boordvliegtuigen van HMS Illustrious een vernietigende aanval uit op de Italiaanse vloot bij Taranto. De aanval met Japanse vliegkampschepen op Pearl Harbor bracht een ieder verder aan het denken. Operaties met vliegkampschepen oogstten steeds meer bewondering. Niet belemmerd door bezuinigingen werd bij de marinestaf in Londen een plan gemaakt om de vloot uit te breiden, zeker wanneer Nederland bevrijd zou zijn en de strijd tegen Japan zou worden voortgezet. In dit (ambitieuze) plan zou de Kon. Marine drie smaldelen krijgen met in ieder een licht vliegkampschip. Daarvoor waren voorbereidingen al in de oorlog nodig. Die leidden ertoe dat squadron 860 werd opgericht en dat een aantal jachtvliegers op Britse vliegkampschepen werd geplaatst, waarover later meer.

SQUADRON 860

Squadron 860 was een heel bescheiden aanloop voor het z.g. boordbedrijf van de

MLD. Met de Britse Admiraliteit werd afgesproken dat de Kon. Marine in Fleet Air Arm verband een boordsquadron zou oprichten dat op de Atlantische Oceaan tegen onderzeeboten kon worden ingezet. Doordat aan de wal gebaseerde vliegtuigen niet tot het midden van de Oceaan konden opereren en er zodoende geen bescherming van convooien was, moest deze z.g. 'gap', waar de U-boot het nog voor het zeggen had, worden gevuld met vliegkampschepen en hun boordvliegtuigen. Logisch was daarvoor eenvoudige escorte-vliegkampschepen te gebruiken. Ook die werden erg kostbaar geacht en konden niet op tijd worden geleverd. Om daarin te voorzien besloten de Britten op voorstel van John Lamb van de Anglo Saxan Petroleum Company een aantal tankers en graanschepen van een vliegdek te voorzien en aan boord een vlucht eenvoudige, doch betrouwbare toestellen te detacheren. Deze schepen voeren immers al in de convooien mee. Voorzien van enige vliegtuigen konden zij dan meteen de begeerde luchtsteun leveren. In september 1943 werd begonnen met de ombouw van 6 schepen, die ieder maximaal 6 Swordfishes aan boord konden hebben. Juist dit geheel verouderde vliegtuig was gekozen omdat het een uiterst betrouwbaar en gemakkelijk te vliegen toestel was en slechts een klein vliegdek nodig had. Daarnaast had het van Duitse oppositie in de lucht niets meer te vrezen. Met een eenvoudige radar en uitgerust met dieptebommen en raketten kon het een geduchte tegenstander voor onderzeeboten zijn.
In februari 1943 werd de ombouw van de eerste zes schepen begonnen, die de naam Merchant Aircraft Carriers (MAC) kregen. Van de Nederlandse koopvaardij kwamen de tankers Cadila (8000 brt) en de Macoma (8015 brt) voor ombouw naar de werf, die in februari en juni 1944 beschikbaar kwamen. Op 15 juni 1943 werd met een uiteindelijke sterkte van 12 vliegtuigen en ca 100 man personeel eerst squadron 860 in Donibristle in dienst gesteld, waar het oefenen met de Swordfishes begon en waarvoor naar diverse vliegkampen van de Royal Navy werd gegaan. Personeel kwam van de Nederlandse Militaire Vliegschool in Jackson, Miss. VS, uit R.A.F. opleidingen en van de vloot. In oktober 1943 begonnen de oefeningen aan boord van de training-carrier HMS Argus. In december 1943 waren acht bemanningen klaar voor convooidiensten tussen Halifax en de Clyde. Begin januari 1944 kwam grondpersoneel aan boord van het Britse schip Avacus en op 5 januari 1944 landde off. vlieger Van Lienden als eerste met nog twee Swordfishes en begon de taak van squadron 860. 65 schepen zaten in het convooi. 11 januari 1944 werd in heel slecht weer de eerste patrouille gevlogen. Helaas kon door de storm en het zicht de Avacus niet meer worden gevonden. De bemanning landde bij gebrek aan benzine in het kolkende water en kwam om. Na twee reizen met de Avacus en proeven aan boord van de Gadila vertrok een detachement van drie Swordfishes met dit schip voor zijn eerste reis naar Canada.

In juni 1944 kwam ook de Macoma beschikbaar. Vier Swordfishes van 860 squadron werden toen ook aan boord van het Britse MAC schip Mac Collum geëmbarkeerd. Op de thuisreis werd op 8 juli 1944 een onderzeeboot verkend. Die voer bovenwater en nadat de boot geen reactie gaf op herkenningsignalen werd het zekere voor het onzekere genomen en werd tot de aanval over gegaan door vier Swordfishes van de Mac Collum en twee van een ander MAC-schip uit het convooi. Tot verbijstering van de bemanningen bleken zij de Franse onderzeeboot-mijnenlegger Le Perle tot zinken te hebben gebracht. Het bericht dat de Le Perle in de buurt was en bovenwater zou varen, kwam helaas te laat. Eén man overleefde deze trieste aanval. Tot het einde van de oorlog werden in totaal 19 reizen gemaakt - 15 aan boord van de Nederlandse schepen en 4 aan boord van Britse MAC-schepen. Geen enkel schip van de overgebrachte convooien is in die periode verloren gegaan. Omdat de MAC-schepen geen taak hadden in de strijd tegen Japan werden zij weer in hun oude staat teruggebracht. 860 squadron ging naar de basis Maydown en werd zo het eerste 'carrier' squadron van de MLD. Niet alleen daarmee werd geschiedenis geschre-

ven, maar ook door het feit, dat hier koopvaardij en MLD zo nauw samenwerkten. Aan boord van een MAC-schip bleef n.l. al het personeel, ook dat van de MLD, onder het gezag en de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder van het schip, dat de status van koopvaardijschip bleef houden. De kapitein had naast zich een MLD-officier vliegdienst, die hem adviseerde voor wat betreft het vliegbedrijf en die de leiding had van het MLD personeel en de uit te voeren opdrachten. Orders kwamen van de Senior Officer Convoy Escort. Squadron 860 is in het 'carrier' tijdperk als boordsquadron van de 1e en 2e Karel Doorman in dienst gebleven. Sedert onze fregatten aan boord helicopters hebben is het squadron nog steeds betrokken bij het boordbedrijf.

INDIVIDUELE PLAATSINGEN:

bij de Royal Navy

Blijven wij bij het 'carrier'-bedrijf dan hoorde ook bij de marineplannen, dat ervaring moest worden opgedaan op grote 'echte' vliegkampschepen. Daarvoor kwamen in 1943 vijfendertig jachtvliegers beschikbaar. Het grootste deel had hun in Indië begonnen opleiding op de Nederlandse Vliegschool in Jackson, Mississippi, VS afgemaakt. Anderen kwamen van een R.A.F. opleiding. Zoals gezegd hadden de Swordfishes van 860 op de Atlantische Oceaan geen tegenstand van een vijand in de lucht te vrezen. Het gevaar kwam veel meer van de elementen, want de boordvliegerij met een woelige zee en een slingerend en stampend schip vraagt om grote vaardigheid en persoonlijke instelling. Bij hen die aan boord van de grote 'fleetcarriers' werden ingedeeld kwam daar nog de vijandelijke dreiging bij terwijl de vliegtuigen die zij vlogen alle raspaarden waren. Deze marinevliegers werden individueel of in kleine groepen bij boordsquadrons van de Fleet Air Arm op Britse 'fleet carriers' geplaatst. Na een gevechtsopleiding op Seafires en Hurricanes op het Royal Naval Air Station Yeovilton, leerden zij deklanden op HMS Argus, de training carrier van de Royal Navy. Enkelen van hen werden geplaatst bij no. 24 Naval Fighter Wing, waarmee zij in april 1944 in Spitfires begonnen met operaties tegen treinen, transporten, vliegvelden in Bretagne en Normandië. Op vier vliegers na ging No. 24 Fighter Wing naar Noord Ierland om zich gereed te maken voor embarkatie aan boord van HMS Indefatigable. Ondertussen waren in begin 1944 twee Hellcat-squadrons 1840 en 1847 opgericht, met in ieder acht MLD-vliegers. Al in mei 1944 werden beide squadrons samengevoegd en zouden als 1840 squadron verder gaan. Na deklandingsoefeningen embarkeerde het aan boord van HMS Furious, een van de oudste Britse carriers, waarmee tezamen met de carriers HMS Indefatigable en HMS Formidable en met de Home Fleet naar zee werd gegaan voor de operatie Mascot, de aanval op het Duitse slagschip de Tirpitz op 17 juli 1944. Dit schip werd wel beschadigd en er vielen ca 400 slachtoffers, maar de operatie werd als 'onder de maat' aangemerkt. Dat betrof ook de in augustus 1944 uitgevoerde aanvallen op dit schip waarbij ook 1840 squadron was betrokken. Gevolg was een opleving van de reeds jaren lang heersende rivaliteit tussen de Royal Navy en Royal Air Force. Deze laatste bracht tenslotte met Lancasters, uitgerust met speciale bommen, de Tirpitz na een eerdere mislukte poging op 12 november 1944 tot zinken. Begin augustus 1944 gingen zes MLD vliegers van 1840 squadron naar 800 squadron, embarkeerden daarmee aan boord van HMS Emperor en werden daardoor betrokken bij de operatie Dragon, de invasie van Zuid Frankrijk.

Na een actie tegen een tankcolonne werd offvl. Poublon gedwongen op zee te landen. Een torpedojager pikte hem op. Offvl. Greve werd toen gedwongen zijn Hellcat in de Rhone te landen. Cirkelende squadrongenoten wisten de Duitsers van hem af te houden, zodat hij zich goed kon verschuilen bij de 'maquis' en tenslotte door de geallieerden werd ontzet. Daarna werd deelgenomen aan operaties tegen Kreta en Rhodos, enz. Ook hierbij beleven twee van hen ongewone avonturen door het moeten maken van een noodlanding in Turkije (offvl. De Wit) en bij de Olympus (offvl. Helfrich).

Vervolgens werd teruggegaan naar Engeland, waar het squadron nieuwe vliegtuigen kreeg en met HMS Emperor naar het Verre Oosten ging. Het was in die periode dat offvl. De Wit het uitzonderlijke genoegen mocht smaken commandant van het 800 squadron te zijn. Bij de inmiddels gevormde British Pacific Fleet lieten de MLD vliegers zich niet onbetuigd. Na een opwerkperiode werd 1840 squadron, dat met HMS Speaker naar het verre oosten was gekomen geplaatst aan boord van HMS Indomitable. Bij de boordsquadrons van HMS Indefatigable en HMS Formidable bevonden zich ook enige Nederlandse vliegers. Met deze strijdmacht werd richting Formosa en Japan gegaan, waar aanvallen op vliegvelden, installaties en schepen werden uitgevoerd en kamikazeaanvallen moesten worden afgeslagen. De Britse 'carriers' kregen enige voltreffers te incasseren, doch doordat zij gepansterde vliegdekken hadden bleef de schade beperkt en kon men na een korte 'opruiming' blijven opereren. Eind april 1945 werden twee Hellcat-squadrons 1839 en 1840 aan boord van HMS Indomitable samengevoegd tot het 1839 squadron. Meteen na de capitulatie van Japan gingen de Nederlandse vliegers terug naar de MLD, waar zij voornamelijk bij 860 squadron werden geplaatst. Ook bij de Britse Indian Ocean Fleet waren enkele MLD-vliegers ingedeeld aan boord van HMS Emperor, die in februari 1945 uit Engeland was vertrokken. Aldus werd deelgenomen aan diverse operaties bij Malakka, Sumatra, de Andamanen en Nicobaren en Burma. Na aankomst in Ceylon maakten twee van hen tijdens een detachering bij de Royal Australian Air Force acties mee bij Mandalay en Singu. Terug bij 800 squadron zouden zij de invasie van Malakka meemaken. Het einde van de oorlog kwam echter onverwacht. De Nederlandse vliegers gingen daarop met de kruiser HMS Cumberland naar Java, waar zij dienst deden als liaison officier en waar offvl. Poublon met een buit gemaakte Japanse Navy 0 (Zero) jager nog 20 verkenningsvluchten voor de Ghurka's maakte. De Marine Luchtvaartdienst verwierf zich door het inzetten van deze vliegers een uitzonderlijke veelzijdigheid en heeft daarmee haar geschiedenis uniek gemaakt. Helaas zijn twaalf van deze jachtvliegers niet uit de oorlog teruggekomen.

bij de Royal Air Force

Ook bij de Royal Air Force waren individueel MLD'ers te vinden. Een enkeling werd ingedeeld bij het R.A.F. Transport Command. Enkelen dienden bij R.A.F. Coastal Command, waar zij met 4-motorige maritieme patrouille vliegtuigen voornamelijk onderzeebootbestrijdingsoperaties deden. Offvl. Van Waart en ltz kmr/waarnemer Bierenbroodspot werden o.m. bij het 254 Beaufighter-squadron geplaatst, dat aanvallen deed op de vijandelijke scheepvaart in de Noordzee en Nederlandse wateren. Bij zo'n aanval werd hun vliegtuig zwaar beschadigd en moest op één motor 's nachts worden teruggevlogen naar Engeland. Toen echter de tweede motor het ook begaf, maakten zij een landing op zee, waarna zij wonder boven wonder ongedeerd in hun dinghy konden stappen en al peddelend aan land kwamen. Zij kregen daarvoor meteen een DFC. Bij het R.A.F. Bomber Command waren ook enkele MLD'ers ingedeeld, die eerder een vlieg-opleiding in Canada hadden gehad. Zo opereerde offvl. Rudenko in de Pathfinder Force, de speciale squadrons die de weg moesten aangeven voor de grote aanvallen op Duitsland. Hij verwierf daarvoor een DFC. In die aanvallen vloog offvl. Buning Lancasters. Bij een aanval op Duitsland in februari 1945 sneuvelde hij. In diezelfde tijd vlogen er ook bij R.A.F. Fighter Command MLD'ers o.m. bij het Nederlandse Spitfire squadron 322, waarbij in diezelfde tijd offvl. Ditmarsch tijdens een aanval bij Oegstgeest sneuvelde.

TENSLOTTE

In en na de oorlog is het MLD-beleid van de marineleiding wel eens de vraag gesteld: Was het niet veel beter geweest al het personeel zoveel mogelijk bij elkaar te houden? Van Marinezijde beoogde men een inbreng te leveren, dat een duidelijke Nederlandse signatuur had, zoals 320 squadron, 321 squadron en 860 squadron, terwijl daarnaast de Nederlandse aanwezigheid in andere



Het borstbeeld van A.E. Rambaldo kreeg na veel omzwervingen uiteindelijk een plaats bij het Marinevliegkamp Valkenburg. (15)

eenheden van belang werd geacht voor het opdoen van ervaring en het tonen dat Nederland wijds present was. Het feit, dat zovelen van hen die in dienst bleven en met de opgedane ervaringen zowel Marine Luchtvaartdienst als Luchtstrijdkrachten, en vanaf 1954 Koninklijke Luchtmacht, hielpen opbouwen zegt genoeg.

Bronnen:

Geschiedenis Kon. Marine in de Tweede Wereldoorlog, Bosscher, Van Wijnen 1984-1990.
50 jr. 320,321, Baeten e.a. 1990.
70 jr MLD Geldhof, Eisma 1987.
Vleugels van de Vloot, Honselaar, Wyt 1950.
Dan liever de Lucht in, Elias, A'dam 1963.
Neem het Over, vd Kop, Sythoff 1975.
Right of the Line, Terraine, Hodder Stoughton, 1985.
Bomber Command, Hastings, Joseph, 1979.
No.2 Group R.A.F., Bowyer, Faber, 1974.
Into wind, Popham, Hamilton, 1969.
Aircraft Carriers, Polmar & Brown, Macdonald, 1969.
e.a.

J.A. BOM

Enkele grepen uit de 75 jarige geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst, belicht aan de hand van gedenktekens en monumenten

Deze 'monumentenroute' begint op het Marinevliegkamp Valkenburg, waar zich een borstbeeld van luitenant ter zee A.E. Rambaldo bevindt.
Rambaldo, geboren op 16 november 1879 te Rembang, was één van de pioniers van de Nederlandse luchtvaart en dé voorvechter voor de maritieme luchtvaart. Hij begon zijn militaire loopbaan in 1897 op het Koninklijk Instituut voor de Marine te Den Helder, werd in 1901 benoemd tot adelborst der 1e klasse en in 1903 tot luitenant ter zee der 2e klasse. Rambaldo behoorde in 1907 tot de oprichters van wat later de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart werd. Helaas kwam deze luchtvaartpionier om het leven toen hij als commandant van de luchtballon Batavia op 5 augustus 1911 een noodlanding in de omgeving van Blora op Java moest maken.

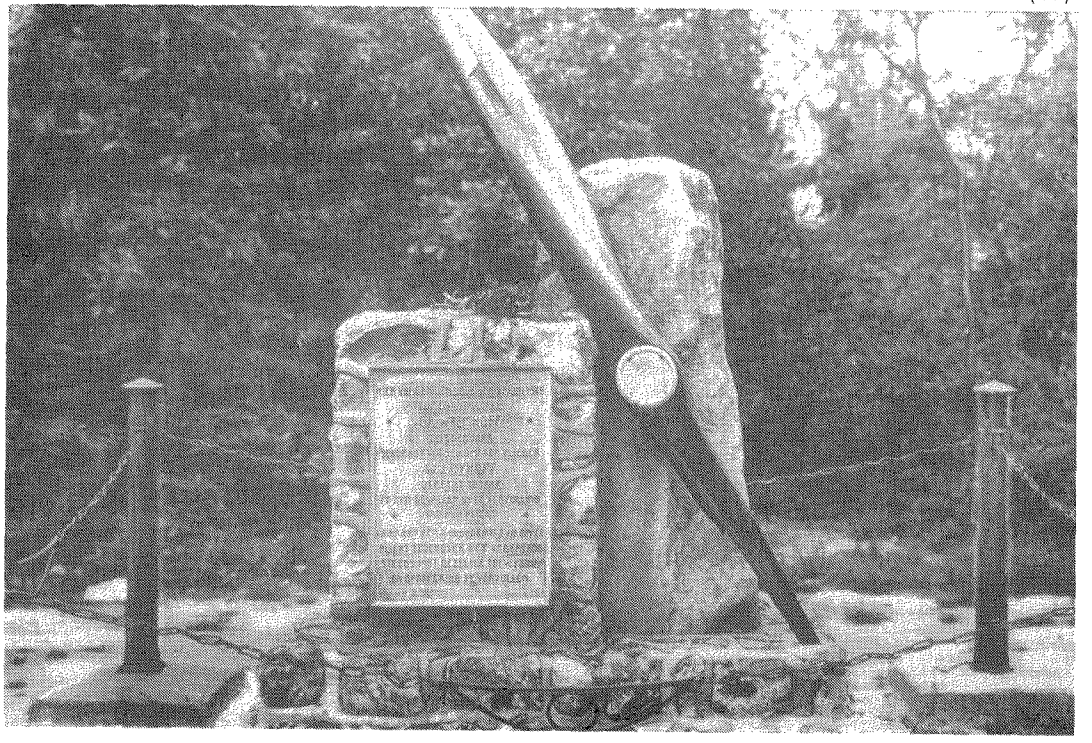
Zijn borstbeeld heeft een bewogen geschiedenis achter de rug. Het werd in 1914 geplaatst in het Simpangpark te Soerabaja en in 1937, ten tijde van de herdenking het 20-jarig bestaan van de Marine Luchtvaartdienst (MLD), verplaatst naar de omgeving van de Marinesociëteit Modderlust. Tijdens de Japanse bezetting ging het borstbeeld verloren; het werd echter in 1949 bij toeval teruggevonden op het Marine Etablissement te Soerabaja, waarna het in deze stad op het Marinevliegkamp Morokrembangan werd geplaatst. Na de souvereiniteitsoverdracht werd het borstbeeld naar Nederland overgebracht, waar het een plaats in een plantsoen aan de Wassenaarseweg, die het Marinevliegkamp Valkenburg doorsnijdt, heeft gekregen. Een bronzen plaquette op het bakstenen voetstuk draagt het opschrift:

A.E. RAMBALDO
LUITENANT TER ZEE DER 2E KLASSE
PIONIER VAN DE MARITIEME LUCHTVAART
OMGEKOMEN 5 AUG. 1911
BIJ EEN ONGEVAL TIJDENS EEN LUCHTREIS
VAN SOERABAJA NAAR SEMARANG



Monument Marinevliegkamp De Kooy bij Den Helder. (16)

Het monument bij Vaals. (17)





Monument ter nagedachtenis aan de zes bemanningsleden van de Do-24K-1 vliegboot X-4. (18)



Tijdelijk monument op het Marinevliegkamp Morokrembangan te Soerabaja. (19)

De MLD formeel opgericht op 18 augustus 1917, kreeg op 17 oktober 1918 de beschikking over het Marinevliegkamp De Kooy bij Den Helder. Ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van dit vliegkamp is een monument opgericht. Hierop is ondermeer een afbeelding van één van de eerste vliegtuigen van de MLD, een Farman F-22, met het jaartal 1918 en een afbeelding van een helicopter met het jaartal 1968 te zien. De onthulling door vice-admiraal Jhr W.C.M. de Jonge van Ellemeet vond op 10 oktober 1968 plaats.
Gedurende het 75-jarig bestaan van de MLD deed zich onder vredesomstandigheden zowel in Nederland als in Nederlands-Indië een aantal ernstige vliegtuigongelukken voor.
Bij Vaals bevindt zich in de omgeving van het Drielandenpunt een monument ter nagedachtenis aan luitenant ter zee 1e klasse C.A. Weemhoff en sergeant-vliegtuigmaker-vlieger W.J. Nijhoff, die hier op 27 juni 1932 met het Fokker C-V E vliegtuig Z-19 dodelijk verongelukten.
Bij de studie-afdeling Militaire Gedenktekens en Monumenten zijn momenteel drie monumenten bekend, die in voormalig Nederlands-Indië voor de slachtoffers van vliegtuigongelukken werden opgericht; het is echter niet bekend of deze monumenten nog in Indonesië aanwezig zijn.
Ter nagedachtenis van de negen slachtoffers, die bij het neerstorten van het Fokker T-IVa watervliegtuig T-13 om het leven kwamen, werd een indrukwekkend monument opgericht. Bij deze slachtoffers bevond zich de zojuist tot commandant van de MLD in Nederlands-Indië benoemde kapitein-luitenant ter zee H.G. de Bruijne. De T-13 was op 12 oktober 1937 onderweg van Batavia naar Soerabaja; het toestel verongelukte echter tijdens deze vlucht bij Tandjong Awarawar. Met een ander monument werden de vijf dodelijke slachtoffers herdacht van het ongeluk met het Fokker T-IV watervliegtuig T-1, dat op 16 november 1937 bij Banda plaats vond.
Voorts werd op de begraafplaats Kembang Koening te Soerabaja een monument geplaatst ter herinnering aan de zes slachtoffers van het ongeluk met de Dornier Do-24K-1 vliegboot X-4, dat op 13 november 1940 tijdens een nachtlanding bij Soerabaja gebeurde.

Tijdens een reünie op Valkenburg ter gelegenheid van het 45-jarig bestaan van 320 Squadron werd in juni 1985 een plaquette onthuld. Op deze plaquette is de veelbewogen geschiedenis van dit squadron in het kort weergegeven.
Het huidige 320 Squadron, dat op Valkenburg is gestationeerd, werd op 22 maart 1949 in dienst gesteld. Het zet de traditie voort van 320 (Dutch Naval Air Services) Squadron van de Royal Air Force. Dit RAF-squadron, dat op 2 augustus 1940 werd gevormd, bestond uit in mei 1940 naar Engeland uitgeweken personeel van de MLD . Aanvankelijk werd 320 Squadron voornamelijk ingezet voor de begeleiding van konvooien; in de loop van de oorlog nam het echter in toenemende mate deel aan offensieve acties boven het vasteland van Europa.

In december 1941 werd door Nederland de oorlog aan Japan verklaard; de MLD bond hierop de strijd tegen de vijand in het Verre Oosten aan. Na de Japanse bezetting van Nederlands-Indië week de MLD eerst naar Australië uit en begaf zich vervolgens naar Ceylon om de strijd voort te zetten.

In de directe omgeving van het Australian War Memorial op het Sir Thomas Blamey Square te Canberra werd op 7 december 1991 een monument onthuld ter herinnering aan de Nederlandse en Nederlands-Indische bijdrage aan de verdediging van Australië in de Tweede Wereldoorlog. Het monument bestaat uit vijf in een lichte boog opgestelde zwarte granieten stenen. Op de middelste steen is een bronzen wapenschild, waarop de Nederlandse leeuw is afgebeeld, aangebracht. Op deze steen is voorts de tekst vermeld:

IN MEMORY OF THOSE MEN AND WOMEN
FROM THE NETHERLANDS AND THE
NETHERLANDS EAST INDIES
WHO HELPED TO DEFEND AUSTRALIA
BETWEEN 1941 AND 1945
ERECTED FIFTY YEARS AFTER THE
DECLARATION OF WAR ON JAPAN
BY QUEEN WILHELMINA OF THE
NETHERLANDS
ON 7TH DECEMBER 1941

Op de meest linkse steen is een afbeelding van het embleem van de Koninklijke Marine aangebracht en hieronder het opschrift 'THE ROYAL NETHERLANDS NAVY AND NAVAL AIR SERVICE'. De overige stenen herinneren aan de bijdragen van het KNIL, de Militaire Luchtvaart van het KNIL en de koopvaardij.
De vijf stenen zijn geplaatst op een granieten platform, waarin van rood graniet de noordkust van Australië, Timor en de Soendaeilanden en de zuidkust van Nieuw-Guinea sterk gestyleerd zijn aangegeven.

Ook de Marinevliegschool was na de Japanse inval naar Australië uitgeweken. Voor de vliegopleiding van de MLD en van de Militaire Luchtvaart van het KNIL, die eveneens naar Australië was geëvacueerd, werden opleidingsmogelijkheden gevonden in Amerika. Te Jackson, Mississippi, werd de Royal Netherlands Military Flying School opgericht, waar Marinevliegers en vliegers van het KNIL in de periode 1942-1944 hun opleiding ontvingen.
De tijdens deze opleiding omgekomen vliegers zijn begraven op het Cedar Lawn Cemetry in Jackson. Op deze begraafplaats is te hunner nagedachtenis in 1979 een monument onthuld, dat bestaat uit een zuil waarin ondermeer een Nederlandse leeuw en de tekst 'VOOR HEN DIE VIELEN' zijn uitgehouwen. Tegen de zuil is een stenen eretafel geplaatst, waarop de namen en rangen van de 27 omgekomen militairen zijn vermeld.

Eind 1943 werd een aantal Mitchell-vliegtuigen door personeel, dat bij de vliegschool te Jackson was opgeleid, overgevlogen van Amerika naar Australië. Onder hen bevond zich een aantal Marinevliegers. De toestellen waren bestemd voor 18 (Netherlands East Indies) Squadron van de Royal Australian Air Force, waarvan de kern uit personeel van de Militaire Luchtvaart KNIL bestond. In mei 1944 werden de Marinevliegers ingedeeld bij een speciale Marineflight, die tot begin 1945 bij het 18e Squadron dienst deed. In deze periode kwam een aantal Marinevliegers bij acties om het leven.
Bij het Australische oorlogsmonument te Canberra staat voor het 18e Squadron een herinneringsboom. Op een plaquette aan de voet van deze boom is te lezen:

THIS TREE WAS PLANTED ON 23 APRIL 1987
DURING A CANBERRA REUNION OF
MEMBERS OF THE 18 SQUADRON N.E.I.-
R.A.A.F. FORCES ASSOCIATION TO
COMMEMORATE 18 SQUADRONS
FORMATION IN 1942 AND IN
MEMORY OF 110 COMRADES WHO LOST
THEIR LIVES 1942-1945
THEY DIED WITH THE BRAVE

Ter nagedachtenis aan de gevallenen in de periode 1917-1947 werd bij de herdenking van het 30-jarig jubileum van de MLD op het Marinevliegkamp Morokrembangan te Soerabaja een tijdelijk monument opgericht. Op dit monument was aan de voorzijde ondermeer een afbeelding van de Militaire Willems-Orde aangebracht.
Deze afbeelding herinnerde eraan dat H.M. Koningin Wilhelmina op 9 april 1942 aan de MLD de Militaire Willems-Orde 4e klasse heeft toegekend voor de uitmuntende diensten en uitstekende daden, die bij voortduring en zonder uitzondering vanaf de datum van oorlogsverklaring in de strijd tegen Japan zijn verricht.

Van december 1949 tot oktober 1962 was de MLD ook in Nederlands Nieuw-Guinea gestationeerd. Ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de MLD werd op 11 oktober 1957 de per deze datum buiten gebruik gestelde Catalina vliegboot P-217 als monument op het Marinevliegkamp Biak opgesteld. Een tekst op een bij dit toestel geplaatst bord vermeldde deze gebeurtenis en de lange staat van dienst in de periode 1941-1957 van de toestellen van het type

Catalina.

Als afsluiting van deze rondgang langs enige gedenktekens en monumenten, die verband houden met de geschiedenis van de MLD, wordt stilgestaan bij het monument voor de gevallenen op het Marinevliegkamp Valkenburg. Dit monument is op 17 augustus 1992 in het kader van de herdenking van het 75-jarig bestaan onthuld door de bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal N.W.G. Buis. Het stelt een van de planeet Aarde opvliegende albatros voor, die op zijn rug de mythologische figuur Hecate (dochter van Zeus) meedraagt. Het monument is op een sokkel voor het vliegdienstgebouw geplaatst.

Bronnen:

70 Jaar Marine Luchtvaartdienst, N. Geldhof, Leeuwarden, 1987.
Vliegen voor de vloot, 70 jaar Marine Luchtvaartdienst, H.J. Hazewinkel, Sassenheim, 1987.
75 jaar vliegende Marine, W. Geneste, Leeuwarden 1992.
70 Jaar historie 'De Kooy' in woord en beeld, H.P. Moelker en J.C. Pluister, Muiden/Den Helder, 1988.
Documentatie militaire gedenktekens en monumenten J.A. Bom/J. Albarda.



In het kader van de herdenking van het 75 jarig bestaan van de Marineluchtvaartdienst, werd door de bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal N.W.G. Buis op 17 augustus 1992 op het Marinevliegkamp Valkenburg een monument onthuld ter nagedachtenis aan de gevallenen. (20)

De ogen en oren van de vloot

De Marineluchtvaartdienst nog altijd onmisbaar

De viering van het 75 jarig jubileum van de Marineluchtvaartdienst is vooral terugkijken naar het verleden. Talrijke auteurs hebben verhaald van hun persoonlijke belevenissen en ervaringen uit het sprekend verleden van een bijzonder krijgsmacht-deel.
Terugkijken naar het verleden, maar ter afsluiting van dit themanummer ook stilstaan bij het heden.

In de 75 jaar van haar bestaan is de Marineluchtvaartdienst voortdurend aan veranderingen onderhevig geweest. Wie nu de balans opmaakt zal misschien wat zuinigjes aankijken tegen de sterk ingekrompen capaciteit en het vermogen ten opzichte van vroeger. Er bestaan nog maar twee vliegkampen met 5 vliegtuigsquadrons, vliegend met 22 Lynxhelicopters en 13 Orion-patrouillevliegtuigen.
Het Marinevliegkamp Valkenburg bij Leiden lijkt het meest belangrijk omdat het de thuisbasis van de lange afstandspatrouillevliegtuigen, maar ook omdat het sinds de sluiting van de Luchtmachtbasis Ypenburg nu het 'VIP-vliegveld' is voor komende en gaande autoriteiten uit de hele wereld.
De eerlijkheid gebied echter te melden dat het oudste - nog altijd operationele - Marinevliegkamp De Kooy is. In oktober 1918 in gebruik genomen biedt het nu onderdak aan de squadrons van de Helicoptergroep van de MLD. Sinds 1980 is een hoek van De Kooy ingericht voor de gemeentelijke Helihaven Den Helder vanwaar de choppers van KLM/ERA Helicopters regelmatig hun vluchten maken tussen het vaste land en de boor- en produktieplatforms op het Continentaal Plat.
Beide vliegkampen tonen dagelijks een grote bedrijvigheid door de aard van de werkzaamheden die voortvloeien uit de opgedragen taken. Beide onderdelen van de luchtcomponent van de Koninklijke Marine vormen tezamen letterlijk de oren en ogen van de vloot.

DE 'ORIONS' VAN VALKENBURG

Sinds juli 1982 vliegt de MLD met Lockheed P-3C Orions, die in eerste instantie de Lockheed Neptune en later ook de Franse Breguet Atlantic is gaan vervangen. In totaal zijn 13 van deze moderne lange-afstand maritieme patrouillevliegtuigen aangeschaft en tesamen vormen zij nu de vloot van MARPAT. De MARPAT bestaat uit drie vliegtuigsquadrons, namelijk het illustere VSQ 320 en VSQ 321 als operationele eenheden en verder VSQ 2 als opleidingseenheid. Organisatorisch is het zo geregeld dat alle squadrons de benodigde Orions van de Onderhoudsdienst betrekken en dus zelf geen vliegtuigen in beheer hebben.
Door de gewijzigde internationale politieke verhoudingen is de druk op de oorspronkelijk opgedragen (NAVO-) taak afgenomen en daardoor is het totale takenpakket eerder toegenomen dan verminderd. De laatste tijd is een beroep op de MARPAT-squadrons gedaan bij de regionale conflikten 'bij te springen'. Tijdens het Golf-conflikt vervingen nederlandse Orions die van de Amerikanen in het Middellandse Zeegebied toen deze naar de Golf werden gestuurd. Later zorgden onze Orions ook voor het vervoer tijdens de Golfoorlog toen het civiele luchtverkeer stillag. Een toestel was ingericht voor

gewondenvervoer, terwijl zij ook de logistieke ondersteuning verzorgden voor de drie nederlandse marineschepen in de Golf tijdens 'Operatie Desert Storm'.
Nu vliegt een Orion voortdurend controlevluchten boven de wateren bij het voormalige Joegoslavië in verband met de handhaving van het door de Verenigde Naties opgelegde embargo. Maar de MARPAT-vliegtuigen doen meer. Zo staan zij de Kustwacht bij met controlevluchten voor de visserijpolitie en milieu-inspectievluchten. Hiervoor is het oorspronkelijk aangewezen aantal vlieguren voor deze dienst dan ook inmiddels aanzienlijk uitgebreid (van 200 naar 600 uur). En daarnaast blijven de oorspronkelijke taken boven de Atlantische Oceaan, onderzeeboot-opsporing, nog gehandhaafd. En ook de detachering, steeds voor een periode van drie weken, op het IJslandse Keflavik, gaat (nog) door. De MLD-Orions opereren daar als enige NAVO-eenheid tesamen met de Orions van de Amerikaanse Marine om in het Noordzee-gebied controle en waarnemingen uit te voeren met betrekking tot oppervlakteschepen en onderzeeboten. Met deze veelheid van activiteiten, en vooral door de grote diversiteit, wordt MARPAT meer dan ooit 'bezig' gehouden en hoeft men niet te vrezen of er in de toekomst 'nog wel werk is'. Al is veel van het werk tegenwoordig buiten het oorspronkelijk aangewezen gebied, zoals in het vakjargon wordt gezegd 'out of area'.

DE LYNX HELICOPTERS VAN DE KOOY

De 32 Helicopters van het type Westland Lynx, die thans door de MLD worden gebruikt kwamen vanaf 1976 geleidelijk aan in dienst. De eerste vliegers kregen hun opleiding in Yeovilton bij de Royal Navy op het Britse marinevliegkamp in de buurt van de fabriek. In eerste instantie werd gekozen voor een drietal versies van de Lynx-helicopter. Deze beslissing heeft de marineleiding de nodige hoofdbrekens bezorgd en tot begin 1980 voortdurend problemen met de inzetbaarheid. In 1982 werd besloten over te gaan tot standaardisatie van de drie versies tot een type Lynx, waarbij de gelegenheid kon worden aangegrepen tot modernisering waardoor de levensduur kon worden verlengd en daardoor de toestellen in bedrijf kunnen worden gehouden tot in 2000, het moment waarop Europese NAVO-heli NH-90 beschikbaar komt.
De eerste nieuwe standaard Lynx van de SH-14D versie maakte zijn publieke debuut op 5 juni j.l. tijdens de Open Dag op De Kooy ter gelegenheid van het MLD-jubileum.
MVK De Kooy beschikt over twee vliegtuigsquadrons en de Marine Luchtvaart School. VSQ 7 werd na de oorlog opgericht in het voormalige Nederlands Indië. Toen nog uitgerust met vliegboten en amfibies werd het overgeplaatst naar Nieuw Guinea en vormde het begin van de MLD daar. Twee maal is het squadron tijdelijk opgeheven en na een totale periode waarin alleen maar met vastvleugelvliegtuigen werd gevlogen kwam de helicopter in de inventaris. Eerst de Augusta-Bell (I) UH-I en sedert 1976 de Westland Lynx.
VSQ 860 levert tegenwoordig de heli's, zeg maar de boordvliegtuigploegen, voor de vloot. De rijke geschiedenis van 860 begon bijna 50 jaar geleden in Schotland. Volgend juni zal men op De Kooy het halve eeuwfeest van dit vliegtuigsquadron vieren in het zelfde jaar dat ook het narinevliegkamp jubileert. VSQ 860 begon met de Fairy Swordfish torpedovliegtuigen en de bemanningen werden getraind voor carrier-operaties. Na veel omzwervingen en een korte periode van uit dienststelling kwamen de heli's. Eerst de Wasp en daarna de Lynx. Half 1993 zal het standaardisatie en moderniseringsprogramma van de 22 Lynxen, kortweg STAMOL genoemd, zijn voltooid. Acht stuks komen dan ter beschikking van de vloot. Tien toestellen zullen worden gebruikt voor opleiding, transport en Search ans Rescue (opsporing en redding).

Vooral deze laatste taak in samenwerking met de Kustwacht is de laatste jaren uitgegroeid tot een heel belangrijke, waarbij zeer opvallende en spectaculaire reddingen zijn uitgevoerd.
De gemoderniseerde Lynxen zijn primair bedoeld voor opsporing en bestrijding van onderzeeboten, in samenwerking met de vloot. De opsporingsgevens die met de sensors op zee zijn verkregen worden doorgegeven naar de schepen van de vloot. De Lynx is dan ook een vooruitgeschoven post en vormt met de varende eenheden een geïntegreerd systeem.

J.A.H. Engelman

W.J.J. GENESTE

MLD-er met twee bronzen kruizen

In 1992, wanneer de Marine Luchtvaardienst (MLD) 75 jaar bestaat, is het tevens 50 jaar geleden dat de Slag in de Javazee plaats vond, die leidde tot de capitulatie van het voormalig Nederlands-Indië. Aan deze heroïsche en ongelijke strijd tegen de Japanners werd ook deelgenomen door de MLD. Dit gebeurde met Dornier Do24K - en Consolidated PBY-5 Catalina vliegboten, Fokker T-IV watervliegtuigen en Fokker C-XIW katapultvliegtuigen.

Dit verhaal gaat over Gerard A. van Schooten (LTZVK20C b.d.), die als korporaal mecano-mitrailleurschutter, aanvankelijk met de Dornier en later met de Catalina, deelnam aan deze strijd. Dat hij zijn mannetje heeft gestaan blijkt uit de vele onderscheidingen, die hem in de loop der jaren zijn toegekend. Zo kreeg hij tweemaal de dapperheidsonderscheiding het 'Bronzen Kruis'. De eerste kreeg hij voor zijn moedig optreden op 27 februari 1942 tijdens en na een verkenningsvlucht met de Catalina Y 63 boven de zuidelijke ingang van Straat Banka en de Noordelijke Gebroeders. Het vliegtuig werd daarbij door zes Japanse Army-97 jachtvliegtuigen aangevallen. De vliegboot werd doorzeefd met kogels en moest door gebrek aan benzine landen. Met een rubberboot met acht kogelgaten wist de crew de kust te bereiken. Dit incident was de start van drie en half jaar omzwervingen, krijgsgevangenschap, narigheid en ellende. Over wat zich in die periode heeft afgespeeld, gaat dit verhaal.
Voordat we daaraan toe zijn nog een korte samenvatting van de overige onderscheidingen van Gerard van Schooten. Het tweede 'Bronzen Kruis' kreeg hij voor een optreden dat eerder plaats vond. Op 3 februari 1942, toen het Marinevliegkamp Morokrembangan (Oost Java) werd gebombardeerd door vijandelijke Japanse vliegtuigen. De begeleidende Zero's kwamen steeds op geringe hoogte over om de in de baai gelegen (MLD) vliegboten onder mitrailleurvuur te nemen. Onder dit vuur wist Van Schooten een motorboot los te maken en daarmee zigzaggend een in noodverkerende drenkeling te redden. Vervolgens haalde hij nog vele andere drenkelingen uit het water en nam maatregelen om de lichtbeschadigde vliegboten voor brandgevaar veilig te stellen. Voor dit voorval zou Van Schooten nog voor de Zeekrijgsraad moeten verschijnen vanwege het niet opvolgen van een dienstopdracht. Iemand zou hem hebben toegeroepen: 'Kom terug, ze kunnen je dood schieten'. Van Schooten houdt tot op de dag van vandaag vol deze opdracht nooit te hebben gehoord. Voor een luchtgevecht op 23 december 1941 met de X-35 werd hem op 19 november 1942 het 'Vliegerskruis' posthuum toegekend, omdat hij en de overige bemanningsleden van de Y 63 dood werden

gewaand. Ook is hem het 'Oorlogsherinneringskruis' met twee gespen toegekend. Met als opschrift Oorlogsvluchten 1940-1945 en Javazee 1941-1942 en het 'Ereteken voor Orde en Vrede' met de gespen 1945 en 1946. Voor zijn verdiensten na de oorlog ontving hij nog de 'Eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau in zilver met de zwaarden' en het 'Nieuw Guinea Herinneringskruis', met gesp 1962. Een respectabel aantal onderscheidingen, desondanks ook een teleurstelling.
Hem is niet de 'Verzetster Oost Azie' toegekend. Een onderscheiding waar hij meent recht op te hebben omdat hij voldoet aan de criteria die aan deze onderscheiding zijn gesteld. Gerard van Schooten was in die dagen niet alleen een zeer gewaardeerd mecano, maar wat velen niet zullen weten ook orthodontist en orthopedist, zoals in krijgsgevangenschap is gebleken. Dat hij in velerlei opzichten een zeer gewaardeerd man was moge blijken uit het grote aantal reacties van zijn mede krijgsgevangenen, van alle betrokken nationaliteiten.

CATALINA Y-63

De bemanning van de Y-63 overviel op de avond van 26 februari 1942 een gevoel van opluchting toen er eindelijk een einde kwam aan de verveling en ze weer aan het werk konden. O.l.v. bootcommandant LTZW KMR der tweede klasse W.P.A. Ditmar wordt er om 21.30 uur gestart vanaf Tandjong Priok voor een verkenningsvlucht langs Sumatra en Straat Banka. Na uren van rustig vliegen, had Van Schooten net de mecanoplaats overgenomen van zijn tweede mecano, vliegtuigmakersmaat B. Berkhout, toen sloegen de eerste patronen in. Laane, de telegrafist en Berkhout geven onmiddellijk vanuit de blisters (mitrailleurkoepels) antwoord. 'Door de raampjes zag ik dat de brandstoftanks lek waren geschoten. Ik had de bodemmitrailleur en voor mij was er weinig te doen, omdat geen van de Jappen zich onder het vliegtuig waagde.'
Plotseling een triomfkreet over de boordtelefoon: 'Die dondert in zee en die tweede staat in brand'. De opluchting was van korte duur want plotseling gaan de motoren langzamer draaien door gebrek aan brandstof. 'Je handelt dan als een geprogrammeerde robot en doet al het noodzakelijke'. Bij de keiharde landing loopt Van Schooten nog een verwonding aan zijn rechterscheenbeen op. Hij gaat via de bakboordblister over de vleugel naar voren en ziet sergeant Van Dijk, de eerste vlieger, met een lelijke wond aan zijn oor. Van Schooten wist dat Van Dijk nog met twee kogels in zijn arm liep, die hij had opgelopen bij het Tondanomeer, toen hij was aangevallen door Japanse vliegtuigen. Hij was mede door deze laatste verwonding overspannen geraakt. 'Ik ging terug om de verbandtrommel te halen, die doorzeefd was met kogels, om Van Dijk te verbinden. Blies zijn zwemvest op en duwde hem in het water. Ik deed de codeboeken in de daarvoor bestemde zinkbare trommel en liet deze in het water zakken en nam ook nog andere belangrijke dingen mee zoals kaarten en kompas. Opschieten, schoot door mij heen anders verdrink ik nog. Mijn papieren geld had ik in een condoom in mijn borstzak. Een veldfles en pistool aan mijn riem'. Eenmaal in het water vroeg korporaal Van Schooten zich af waarom niemand hem kwam helpen met die zware lading. Al zwemmend liet hij steeds meer zaken los om het zwemmen te vergemakkelijken. De rubberboot van het vliegtuig bleek ook lek geschoten te zijn. Plakken bood geen soelaas en werd besloten Van Dijk in de boot te leggen die zijn vingers in twee gaten stopte. Ditmar ging eveneens in de boot om steeds pompend de boot drijvend te houden. Na 22 uur zwemmen en drijven kwamen zij op 28 februari 1942 aan op één van de eilanden van de Noordelijke Gebroeders.
Al die tijd had Van Dijk zijn vingers in de gaten van de rubberboot gehouden. Zijn vingers waren daardoor opgezwollen. 'De boot moesten we leeg laten lopen om ze weer los te krijgen. Nadat we een beschut plaatsje hadden gevonden, groeven we ons in en vielen in een diepe slaap. De rust werd verstoord door een Japans verkenningsvliegtuig, die ons gelukkig niet ontdekte. Berkhout en ik doen nog een mislukte poging om de boot te plakken. De rest van de bemanning gaat er op uit om voedsel te vinden,



Matroos G.A. van Schooten, nog onbewust van wat hem allemaal te wachten stond. (21)

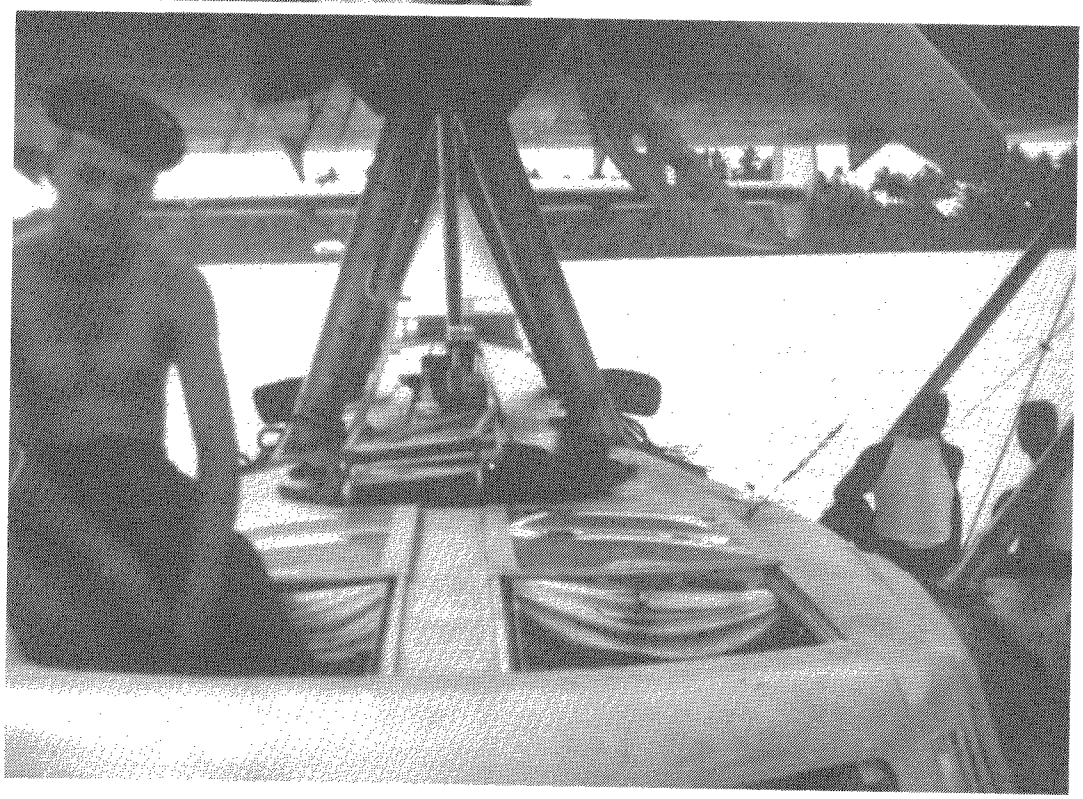
zonder resultaat. Op het nabij gelegen eiland zien we een Nederlandse vlag waaien. We besluiten er heen te zwemmen dat een half uur duurde. We gaan naar eten zoeken en proberen apen te schieten maar dat lukte niet. De slakken die we vonden hebben we opgegeten'. De bemanning stond maar één doel voor ogen, zo snel als het kon weer terug naar Java. Tijdens hun zoekacties over het eiland vonden ze een motorboot, die een tank met 40 liter zoet water bevatte, maar de schroef ontbrak. 'Bij hoogwater trokken we de boot over het rif en gingen we met 'ellenbogenstoom' richting Sumatra. Zelf was ik door buikloop uitgeschakeld en kon niet meedoen'. Midden in de nacht een enorme klap. Een lange roeiriem was op het hoofd van Van Dijk terecht gekomen en hij liep daarbij zijn zoveelste verwonding op. Op 5 maart bereiken zij met veel moeite de kust van Sumatra. De toestand van Van Dijk werd allengs slechter en een snelle overtocht was noodzakelijk. Daardoor aangemoedigd zien zij kans met gebruikmaking van twee prauwen, overredingskracht en het betalen van enige honderden guldens om in Ketapang aan te komen. 'Hier konden we de meest noodzakelijk dingen kopen en weer een behoorlijke maaltijd tot ons nemen. Toen we éénmaal weer een beetje op krachten waren, wilden we proberen om in twee dagen op Java te komen.
We hadden een prauw en vier Javanen om ons over te brengen'. De crew ging op 7 maart goed gemutst op pad, maar dit was van korte duur. Toen zij eenmaal een baai hadden gevonden om de nacht door te brengen werd in de nacht door de Javanen geprobeerd hun prauw te stelen. Dit mislukte en ze besluiten om dan maar zelfstandig door te gaan. Met een klein eilandje als tussenstop komen ze de volgende dag aan op het eiland 'Dwars in de weg', waar ze een paar uur verblijven om vervolgens via Toppershoedje door te gaan naar Anjer. 'De begroeting is vijandelijk. Met pistolen zien we kans de bevolking van ons af te houden. We proberen Van Dijk, wiens toestand steeds slechter werd, hier bij de wedana achter te laten om hem later vanuit Batavia met een ambulance op te halen. Aanvankelijk was hier veel weerstand tegen maar het lukt ons uiteindelijk. De trein naar Batavia reed niet meer. Om reden van veiligheid besluiten we om onze crew in tweeën te splitsen en afzonderlijk op pad te gaan. Besloten werd dat Ditmar, Berkhout en ik door de bergen naar Batavia zouden gaan. We namen afscheid van de andere groep, waar we nooit meer iets van hebben gehoord. We proberen zoveel mogelijk de kampongs te vermijden, desondanks staan we de andere dag ineens midden in een kampong. Een goed geklede Javaan komt op ons af en bood aan gymschoenen voor ons te gaan kopen. We geven hem geld en hij gaat onmiddellijk op pad. Na uren wachten werden we onrustig, omdat we het vermoeden kregen dat hij de Jappen was gaan waarschuwen besluiten we verder te gaan. Na ongeveer twee uur door de sawa's te hebben gelopen worden we door Bantammers overmeesterd. We worden uitgekleed, moeten ringen en geld afgeven en worden op onze knieën gedrukt en de handen op de rug gebonden.
Een van de inlanders trekt mijn hoofd aan m'n haren achterover, terwijl een ander zijn golok trekt om ons te onthoofden. Ditmar vraagt ons te bidden en tegelijkertijd roept een hadjie op sarcastische wijze uit de groep: 'Kasian sama orang belanda, orang belanda dahoeloe katinja bagoes, gadji besar, makan banjak, tida kasi appa appa sama indonesier beagoes toch, (heb medelijden met de blanken, vroeger hadden zij veel geld en veel eten en gaven niets aan ons) Djoeal sama jappan kasi satoe ringit satoe orang, jappan djoeka bikan mati, (verkoop ze aan de jap, de jap geeft een rijksdaalder voor een blanke en de Jap maakt ze ook dood.) Hierop werden we losgelaten en weggebracht'. Via Merak en Serang komen ze eind april terecht in het krijgsgevangenkamp Xe Bataljon in Batavia, waar ze tot hun vreugde Van Dijk weer zien. Van eind april 1942 tot de capitulatie van Japan op 15 augustus 1945, heeft Gerard van Schooten in dit kamp gezeten en zich uitermate verdienstelijk gemaakt. Op aanraden van Van Dijk werden hij en Berkhout oppasser bij de Generale Staf. Kolonel Waal lag met trombose en hoge koorts op de stenen vloer op, 13 x 3 tegels van 15 cm.



G.A. van Schooten in vol ornaat als luitenant ter zee van Vakdiensten. (22)



Van Schooten in z'n element. (23)



Gerard bracht daar snel verandering in door, van palen en rijstzakken, welke hij bij Jap had gestolen, een bali-bali voor de kolonel te maken. Zijn 'techneutenbloed' ging weer sneller stromen, toen hij begin '43, na vertrek van de Generale Staf naar Japan, weer in het eigenlijke kamp kwam. Hij meldde zich bij de eerste luitenant der mariniers Hamburg en was werkzaam in de schoen-, leer- en klompenmakerij. Hij hielp ook mee met het vervaardigen van een hout- en metaalbewerkersdraaibank. Met deze outfit begon hij een prothese te maken voor Toon de Reus, een drenkeling van Hr.Ms. Van Nes, wiens rechterbeen was geamputeerd. In dit onderbeen bouwde hij een radio-ontvangtoestel, waar de Reus mee rondliep en dus nooit ontdekt kon worden door de Jap. De Jappen stuurden daarna alle gemutileerde krijgsgevangenen naar het Xe bataljon. Van Schooten maakte in het totaal 12 kunstbenen en ook nog twee beweegbare kunstarmen, breukbanden, steunzolen en ook nog een 150 kunstgebitten en twee kunstogen. Het gips voor de mallen verkreeg hij door gipsbeelden tot heel fijn poeder te laten stampen en het daarna tot tussen de 105° en 115° Celsius te verwarmen om het kristalwater te laten verdampen. Hierna was het gips weer bruikbaar. De tandarts maakte de mal voor het gebit, waarna Van Schooten, van aluminium van vliegtuigpropellers, het gebit maakte. Dit door middel van het zgn. centrifugaal gieten. De kunstogen maakte hij van plexiglas. Een bewonderenswaardig man. Dat vonden zijn mede krijgsgevangenen ook gezien de vele brieven die Gerard van Schooten na de oorlog van hen mocht ontvangen. Ook een echte MLD-er die het motto van de MLD 'Never a dull moment' alle eer aandoet.

Bestuursmededelingen

8ste opgave van wijziging en aanvulling op de ledenlijst van november 1990

Nieuwe leden:

Boer, drs. R.H. de, Langerak 10, 1251 SZ Laren 1b, 3, 8b, 11 en 22
Bosman G., Snelliuslaan 52, 1222 TC Hilversum 1, 2, 3, 5, 12 en mil. stropdassen X
Bresser H.A., Tjoenerstraat 43, 7416 XL Deventer 2, 3, 5, 11 (slag om Arnhem) X
Gillhaus C.H.P., Ploegveld 33, 5261 GD Vught 1, 8, 21, mil. musea, Intern.relaties, cursussen HOVO X
Grondelle R.H van, Rembrandtstraat 54, 3202 ET Spijkenisse 9, 15 en 23
Hartman G.M., Box 92, Jerome Ave-station Bronx, New York, 10468-0092 U.S.A. 1 en 4
Kasteleijn M.M.W., Olympiaplein 77, 1077 CR Amsterdam 9 en 19 X
Kok P.J., Robert Scottstraat 30, 5223 TT 's-Hertogenbosch 14 en Ned. Arbeidsdienst '41-'45
Kon. Ver. van Marine Officieren, Wassenaarseweg 2 B, 2596 CH 's-Gravenhage 15 Uitw. publ.
Lens P.R., Romanenwerk 29, 2405 HC Alphen a/d Rijn 3, 4 en 5
Mun Th. van, Anemoonstraat 10, 5342 AX Oss 4, 20 en alg. X
Overhoff Chr., Arnhemse Bovenweg 33, app. 815, 3708 AA Zeist alg. X
Pors A., Hildebrandhove 50 1, 2726 AX Zoetermeer 1, 11 (mob. en meidgn. '40) en 8 (verd. werken Ned. '30-'40)
Reintjes M.P.A., Vloetsestraat 14, 5451 AH Mill 1b, 4, 5, 11 en zenders en ontvangers '40-'45
Rijndorp J.D., Novalieweg 36, 8051 AJ Hattem 1 (alg.), 9, 11, 15, 20 en 23
Scalé F.G., Korenstraat 10,4273 CX Hank 3, 5, 18, 19 en 20 X
Souër mr G., Julianastraat 25, 2351 GV Leiderdorp 3 (helmen), 11, 14 en mil. brandweer
Stek H., Hoofdstraat 17 A, 9682 PJ Oostwold alg. en Nederl. bij de VN X
Toebes J.B., Eibergseweg 172, 7111 NE Meddo 3, 7, 9, 15, 21 en uitrusting alle krijgsm. delen X
Velde M. van der, De Vlieren 6, 9269 XC Veenwouden 1, 11, 14, 16en 20 X
Weenen P. van, Simon Stevinlaan 128, 3769 VK Soesterberg 3, 4 en 19
Zielstra J., Rudolf v. Coevordenstr. 25, 9406 KA Assen 3, 6, 11, 20 en 21

Overleden:

Beekenkamp N.M., Zuid Oosterlaan 2, 5263 AM Vught
Schaepman mr. Ch.L.M., Benoordenhoutse-

weg 38, 2596 BB Den Haag (voorheen wonend te Wassenaar)
Wellens G.J.P.P., Lorentzlaan 26, 6821 JE Arnhem

Adreswijzigingen:
Hoeven E. van der, Klaverweide 170, 2272 BX Voorburg
Lemstra W.A.E.J., General Manager ABN/AMROBank, p.o. Box 30262, Nairobi, Rep. of Kenya
Spek M.F.M.A. van der, Floris Versterlaan 26, 2343 RV Oegstgeest
Wilschut E., Woestduinstraat 90, 1058 TJ Amsterdam

Aantal leden op 1 mei 1992	526
Nieuwe leden	22
	548
Overleden	3
Aantal leden op 1 oktober '92	545

Opm.: een X achter de kolom 'interessegebied' betekent, dat men zich bereid heeft verklaard te willen meewerken aan ons blad 'Mars et Historia'.

JAARVERSLAG van de secretaris over de periode juli 1991-juli 1992

A. Bestuur

Tijdens de ledenvergadering op 9 november 1991 trad de heer H. Muller af als voorzitter in verband met het bereiken van de 70-jarige leeftijd. Tot nieuwe voorzitter werd gekozen mr. C.J.M. Kramers, die reeds deel uitmaakte van het bestuur.
Bij acclamatie werden tot erelid benoemd de heren H. Muller, F.J. van Lier, beiden voor het zeer vele werk dat zij ten behoeve van onze vereniging verzetten en drs. B.G.J. Elias, directeur van museum 'Flehite' te Amersfoort voor alle steun bij onze lustrum-tentoonstellingen in 1981, 1986 en 1991.

B. Correspondentschappen

De heer M.K. Zaagman heeft zich teruggetrokken als correspondent van de afdeling Maritieme Geschiedenis (nr. 9).
Er is een nieuw correspondentschap bijgekomen onder nummer 24, n.l. 'Gewapende Burgers'. Het zal worden geleid door de heer A. Kok.
Drs. J.P.C.M. van Hoof is afdelingscorrespondent geworden voor 'Versterkingen in Nederland'.
Nader bepaald zal worden of dit een apart nummer krijgt of onder nummer 8 opgenomen zal worden.

C. Evenementen

Het 25-jarig bestaan van onze vereniging werd groots gevierd. Er werd onder de titel 'Burgers in 't geweer', een tentoonstelling over de Schutterij in ons land tijdens de periode 1813-1907 gehouden in museum 'Flehite' te Amersfoort van 10 september tot en met 20 oktober 1991.
Pers en radio schonken veel aandacht aan ons jubileum, hetgeen ons ledenaantal deed groeien.
In plaats van nummer 5 van de 25ste jaargang van het blad 'Mars et Historia' verscheen er een kloek jubileumboek, dat voor belangstellenden nog te koop is zolang de voorraad strekt.

Op 10 september 1991 verscheen de zesde envelop in de serie Nederlandse schilders van militaire taferelen. Deze envelop is gewijd aan de schilder W.P. van Geldorp (1832-1900). De uitgave was iets later dan andere jaren, omdat hij uitkwam op de openingsdag van de lustrumtentoonstelling.

De op 26 oktober 1991 geplande najaarsexcursie naar de vesting Bourtange is bij gebrek aan voldoende belangstelling niet doorgegaan. De voorjaarsexcursie op 18 maart 1992 naar de Historische Verzameling Intendance in de Kolonel Palmkazerne te Bussum en de Historische Verzameling Militair Geneeskundige Dienst in de Korporaal Van Oudheusdenkazerne te Hilversum trok een flink aantal deelnemers.

De filmdag op 28 maart 1992 in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg werd zeer goed bezocht.
De Commandeur Vlieger H.J.E. van der Kop sprak voor een zeer geïnteresseerd gehoor over '75 jaar Marine Luchtvaartdienst (MLD)'.
's Middags werden er films vertoond over verschillende aspecten t.a.v. 75 jaar Marine Luchtvaartdienst, aaneengesproken door de heer J.A.H. Engelman.

Op 20 mei 1992 organiseerden de heren Nicolas en Nuis een themadag in Rotterdam. Er werd een bezoek gebracht aan het Korps Mariniers in de Van Ghentkazerne en aan het Mariniers Museum. Er werden twee lezingen gehouden, n.l. door de heren Van Egmond ('Mariniers in Irak') en Nicolas ('Mariniers en

Rotterdam').

D. Vergaderingen
De jaarlijks bijeenkomst van bestuur met de afdelingscorrespondenten vond plaats op 24 augustus 1991 in het Koninklijk Leger- en Wapenmuseum 'Generaal Hoefer' te Delft.

De bestuursvergadering, gevolgd door de bijeenkomst met oudbestuursleden werd gehouden op 10 oktober 1991 te Amersfoort in het RK Vormingscentrum 'De Vlasakkers'.

Op 9 november 1991 werd de algemene ledenvergadering gehouden in het Militaire Luchtvaartmuseum te Soesterberg. Er waren een ruilbeurs, een veiling t.b.v. het Diekerhoff-fonds en een lezing door de kolonel der Infanterie b.d. J.A. Bor over de oorlog in Korea.

Het algemeen bestuur heeft in het verslagjaar vijf maal vergaderd, te weten in Breda, Den Haag, Valkenburg Z.H., Amersfoort en Soestduinen.

E. Correspondentie en contacten
Aangezien onze vereniging steeds meer bekendheid krijgt, komen er veel verzoeken om inlichtingen binnen, zowel uit Nederland als uit het buitenland. Voor een deel kunnen deze worden beantwoord door de afdelingscorrespondenten, voor een deel door het bestuur.

F. Ledental
Het 500ste lid werd feestelijk verwelkomd tijdens de algemene ledenvergadering op 9 november 1991. Inmiddels zijn wij negen maanden verder en is ons ledental op het moment van samenstellen van dit verslag 540.
Indien ieder lid dit jaar één lid zou werven, kan in het volgende verslag melding gemaakt worden van het duizendste lid!

P.H.Th. Dumon, secretaris

AGENDA
26ste Algemene Ledenververgadering, die zaterdag 7 november 1992 te Soesterberg gehouden zal worden

1. Opening.
2. Notulen 25ste algemene ledenvergadering (zie 'Mars et Historia', 26ste jrg. nr. 1, januari/maart 1992).
3. Mededelingen van de voorzitter.
4. Ingekomen stukken.
5. Jaarverslag van de secretaris (elders in dit blad).
6. Financieel overzicht 1991.
7. Verslag kascommissie 1991-1992.
8. Benoeming kascommissie 1992-1993.
9. Stichting Diekerhoff-fonds.
10. 'Mars et Historia'.
11. Bestuursmutaties:
    volgens rooster zijn aan de beurt om af te treden de heren Jhr.mr. D.J.H.N. den Beer Poortugael (niet herkiesbaar) en E.W. van Popta (herkiesbaar).
    Als opvolger van de heer Den Beer Poortugael wordt drs. J. Nuis uit Naarden voorgesteld. De heer Nuis is correspondent voor de afdeling 'Korps Mariniers' (23). Hij heeft zich bereid verklaard het secretariaat over te nemen van mevrouw P.H.Th. Dumon, die echter wel deel van het bestuur blijft uitmaken.
    Namen van eventuele tegencandidaten dienen vóór 1 november a.s. gesteund door de handtekeningen van tenminste 10 leden in het bezit te zijn van de secretaris.
12. Rondvraag.
13. Sluiting.

Reeds verschenen nummers kunt U, zolang de voorraad strekt bestellen bij J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda, tel.: 01820-34283. Losse nummers (inclusief portokosten) *f* 6,75, over te maken aan de penningmeester. Lustrumnummers (5/81 en 5/86) *f* 12,50 (5/91) *f* 37,50 (inclusief portokosten). Themanummer 40/45 (3/90) *f* 10,- (inclusief portokosten). Enveloppen 'Nederlandse schilders van militaire taferelen' *f* 8,- per stuk (inclusief portokosten) overmaken op postgiro 3141628 t.n.v. H. Muller te Breda. Verkrijgbaar zijn de nrs. 2 (W.C. Staring), 3 (J.W. van Oorschot), 4 (A.M. Luyt), 5 (H.M. Krabbé) en 6 (W.P. van Geldorp).

VERGEET U DE JAARVERGADERING NIET
RUILBEURS
VEILING
VERLOTING
BEZICHTIGING DO-24K VLIEGBOOT

Zaterdag 7 november a.s. in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.

FOTOVERANTWOORDING:

Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 15, 16, 17, 18, 19
Audiovisuele Dienst van de Koninklijke Marine: 20, 23, 24
G.A. van Schooten: 21, 22, 23
B. Thomann: 10, 11
J. van den Berg: 9, 12, 13 14