

SHIPPING

**Eén dag uit de operationele
geschiedenis (1943-1945) van het
18^e Squadron NEI v.d. ML-KNIL
in Noord Australië**



O.G.Ward

VOORWOORD

“Al op leeftijd zijnde” besef je pas goed hoe snel de veranderingen in een mensenleven plaats vinden. Een goed voorbeeld geven de ontwikkelingen bij de militaire luchtvaart.

In mijn jeugd jaren in het voormalig Nederlands-Indië maakte ik mee dat bij de Militaire Luchtvaart van het Kon. Nederlands-Indische Leger, kortweg ML-KNIL genoemd, de 2-motorige metalen bommenwerper “Glenn Martin” werd geïntroduceerd, terwijl in de Verenigde Staten van Amerika de eerste 4-motorige zware bommenwerpers B-17 “Flying Fortress” en de B24 “Liberator” in dienst kwamen. Bij de Marine Luchtvaart Dienst, kortweg MLD genoemd, van de Kon. Marine waren de 3-motorige Dornier en kwamen de 2 motorische Catalina vliegboten in dienst.

De gedachtegang achter de aanschaf van bommenwerpers was dat een eventuele vijand in de buitenste verdedigingsgordel van de grote Indische archipel kon worden belet om naar het centrum door te dringen. Hierbij zij vermeldt dat men toen nog niet over langafstand jachtvliegtuigen beschikte om de bommenwerpers bescherming te bieden.

Toen de Pacific-oorlog uitbrak stond men verbaasd dat de Japanners hun bommenwerpers wel bescherming konden bieden. Het waren de Japanners die de afwerpbare brandstoftanks voor hun jachtvliegtuigen introduceerden. Ook bleken zij over een flink aantal vliegekampschepen te beschikken. Vrijwel de gehele geallieerde luchtmacht naast een groot aantal kapitale vlootenheden gingen in die beginperiode te gronde. Het deed een Amerikaanse geschiedschrijver doen verzuchten: “The Japanese occupation of the Philippines, de Dutch East-Indies and British Malaya, rich in oil and other essential materials was completed in an incredible short time. Never in military history was so much gained in exchange for so little”

Gedurende de gehele Pacific-oorlog van 1941 tot 1945 was de luchtoorlog van essentieel belang bij het veroveren van de vijand. Het werd de eerste grote oorlog waarbij de Amerikaanse zware bommenwerpers, beschermd door langafstand jachtvliegtuigen het Japanse moederland zodanig bombardeerden dat het tot een capitulatie gedwongen werd, zonder dat de Amerikaanse grondtroepen genoodzaakt waren een invasie op Japan uit te voeren..

Ikzelf zat bij de uitbreking van die oorlog op de vliegschool van de ML-KNIL. Vlak voor de capitulatie van Nederlands-Indië werden de voornoemde vliegschool en die van de MLD via Australië naar de Verenigde Staten geëvacueerd. Daar aankomend werd een verenigde Nederlandse militaire vliegschool opgericht, onder de naam “Royal Netherlands Military Flying School”, maar deze school omvatte meer dan alleen een vliegopleiding. Over heel Amerika verspreid vonden opleidingen plaats voor luchtvaarders (vliegers, waarnemers-navigatoren-bommenrichters, luchtschutters en luchtvaart radiotelegrafisten) en vele functies voor de gronddienst. Vele hiervan waren bij de vooroorlogse ML-KNIL onbekend en zodoende waren deze opleidingen van belang voor de wederopbouw van de ML-KNIL.

Onder moeilijke omstandigheden vond in Australië de wederopbouw plaats van de ML-KNIL. Er kwam een bommenwerper squadron, uitgerust met de North American B-25 middelzware bommenwerper, gevolgd door een jachtsquadron uitgerust met de Curtiss P-40 jachtvliegtuigen, evenals 2 squadrons transportvliegtuigen, met Douglas C-47 transporters en omgebouwde B-25 's.

Na mijn opleiding tot luchtvaart radiotelegrafist tevens luchtschutter in Amerika werd ik in Australië geplaatst bij het operationele Nr. 18 Squadron NEI waar ik 9 maanden verbleef. In deze periode maakte ik 41 operationele vluchten mee. Na deze periode werd ik bij de Royal Australian Airforce (RAAF) opgeleid voor Signals Officer (Verbindingofficier). Na het beëindigen van de oorlog in de Pacific in 1945 keerde ik terug naar het bevrijde Nederlands Indië om mee te doen aan de opbouw van de ML-KNIL tot 1950, waarna ik vertrok naar Nederland om daar in dienst te gaan bij de Leger Luchtmacht. In 1953 werd dit onderdeel een zelfstandig wapen en kreeg de naam van Koninklijke Luchtmacht (KLu).

Ik maakte de overgang mee van schroefvliegtuig naar het straalvliegtuig en deed mijn intrede in het elektronische tijdperk. De huidige operationele vliegtuigen bij de KLu. staan inmiddels mijlen ver af van wat ik tijdens de oorlog heb meegemaakt. De bommenwerper van weleer werd vervangen door de één- of tweepersoons straaljager, volgestouwd met de meest verfijnde elektronica en voorzien van een arsenaal aan wapentuig. De vijand wordt thans niet meer “in de ogen gekeken” maar op onzichtbare afstand vernietigd.

Uit mijn vriendenkring kwam de vraag “zou je niet nog eens iets kunnen opschrijven uit je ervaring van 'toen', inmiddels 60 jaar geleden?” Na enige aarzeling “ben ik door de knieën gegaan”. In het hierna volgende artikel heb ik enkele ervaringen verwerkt in “De belevenissen van één dag ergens in 1944”

Mijn dank gaat uit naar mijn vriend R. van Wijngaarden, die mij op het spoor zette en zijn medewerking gaf als corrector van dit werk.

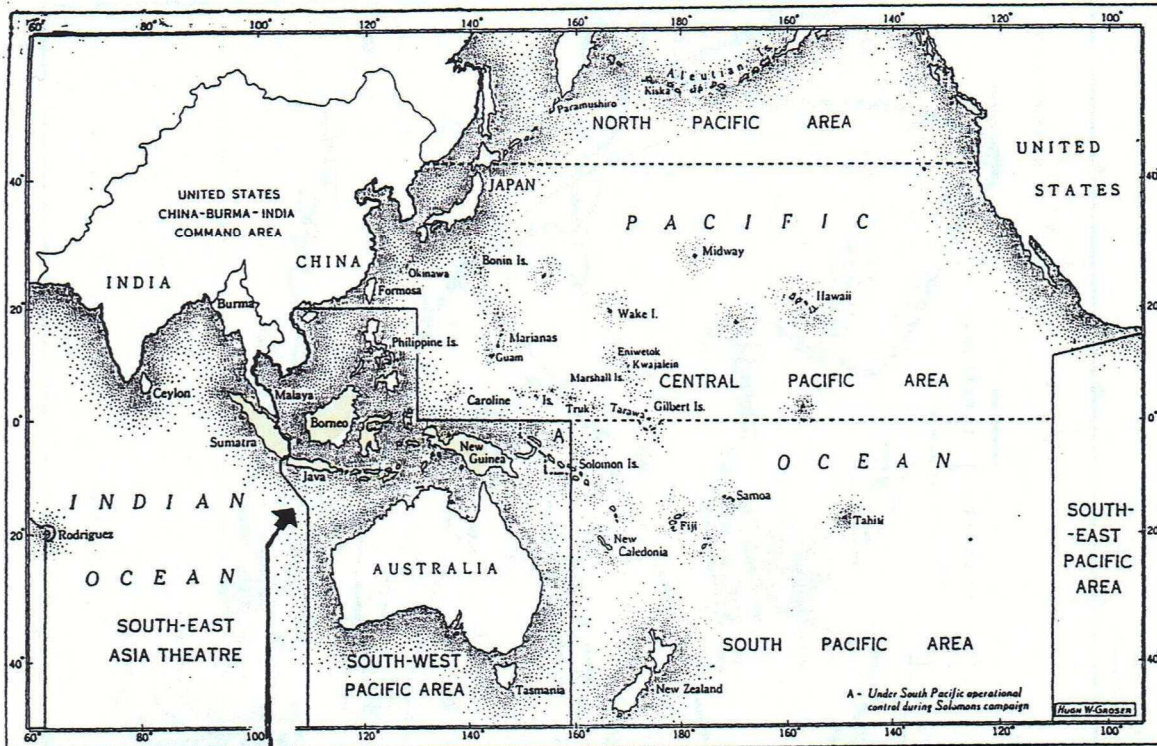
Tenslotte ben ik veel dank verschuldigd aan mijn zoon Pieter-Paul voor het digitaliseren van de teksten, foto's en tekeningen.

O.G.Ward.

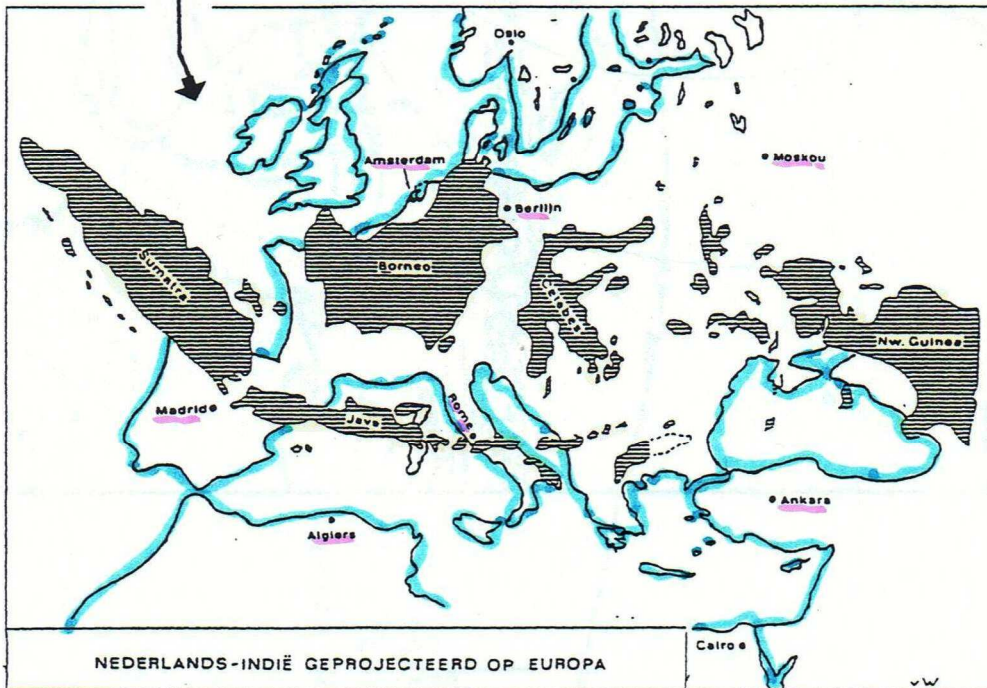
Luitenant Kolonel Klu bd.

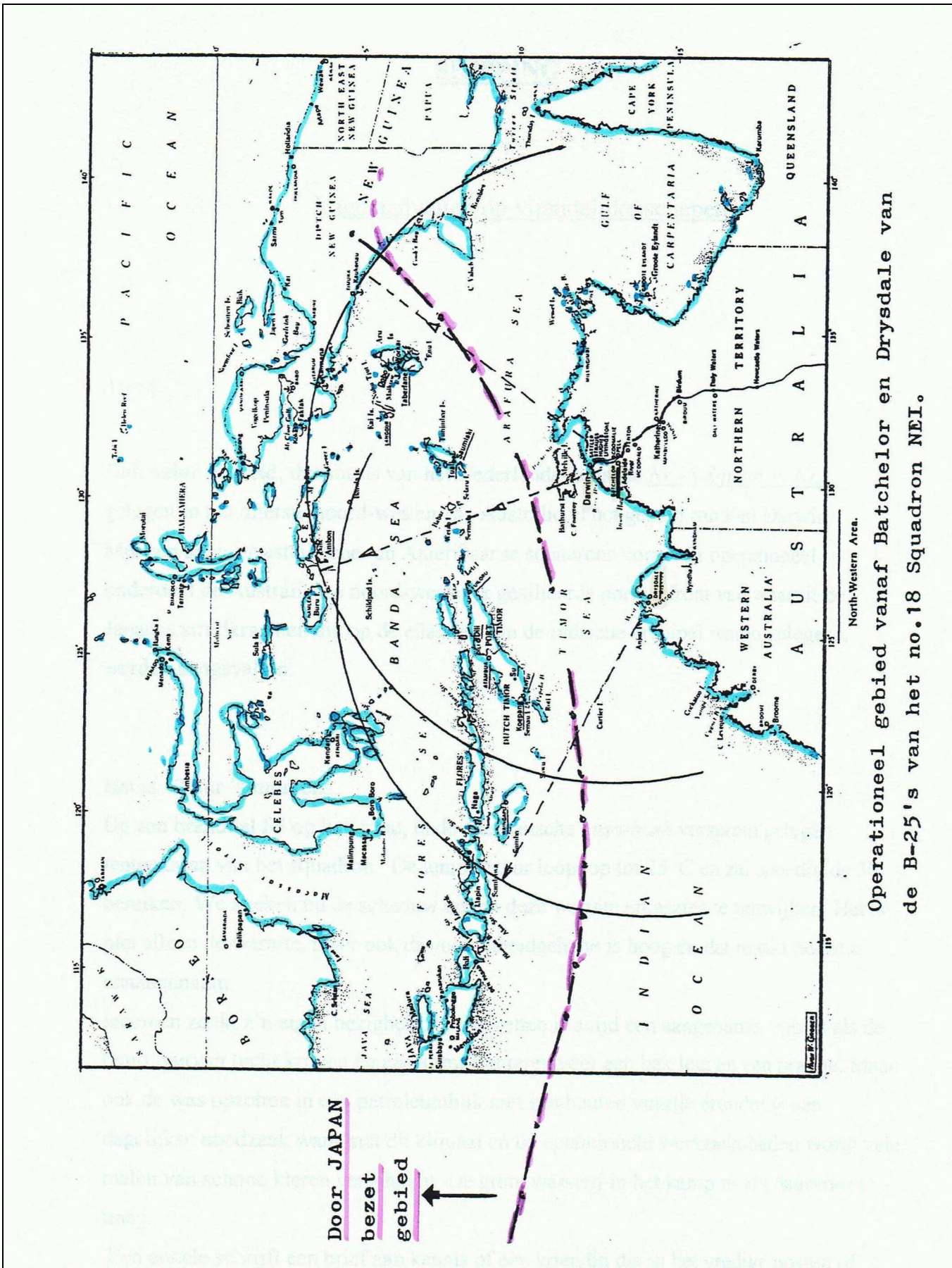
IJsselstein, maart 2006

(2^e uitgave: september 2009)



Boundaries of Allied Areas of Command.





Operationeel gebied vanaf Batchelor en Drysdale van de B-25's van het no.18 Squadron NEI.

SHIPPING

Lage aanvallen op vijandelijke schepen

1944.....

Batchelor airfield, thuisbasis van het Nederlands-Indische *Nr 18 Squadron NEI*, gelegen in het uiterste noordwesten van Australië in het gebied rondom Darwin.

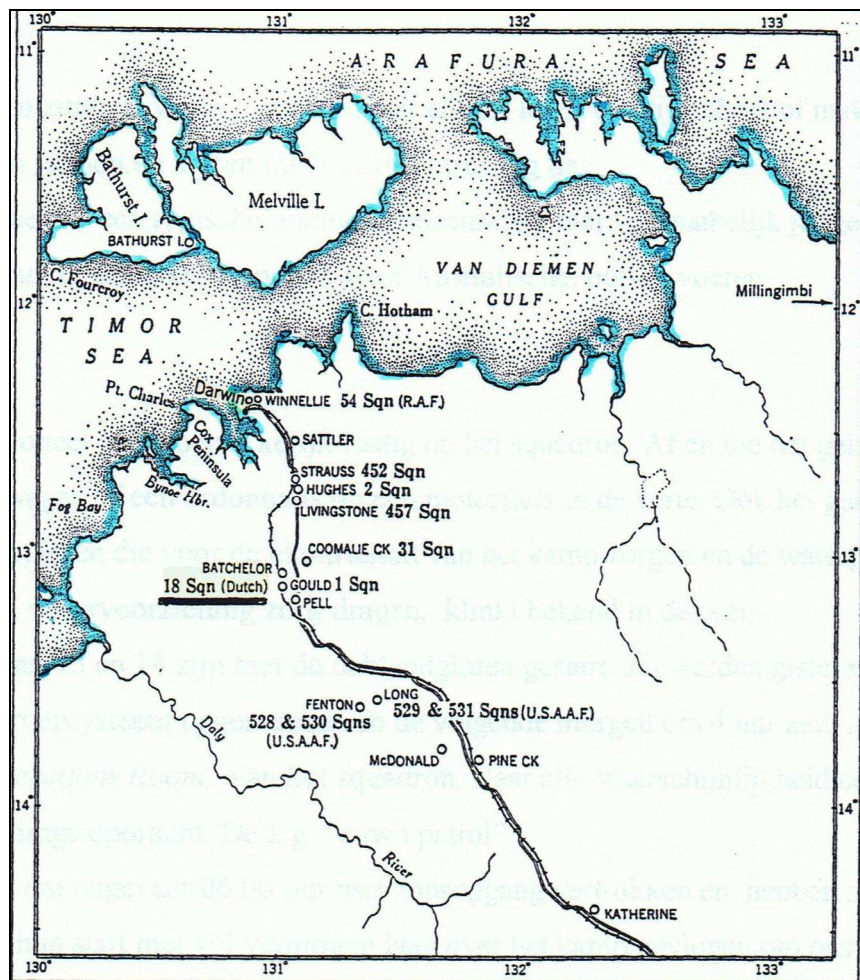
Met een aantal Australische- en Amerikaanse squadrons vormt dit operationeel onderdeel de Australische noordwestelijk geallieerde oorlogsfront van waaruit de Japanse strijdkrachten die op de eilanden van de Indische archipel waren gelegerd, werden aangevallen.

Het is 10 uur 's-morgens.

De zon brandt al fel op het grote, in het Australische *bushbush* verspreid gelegen tentenkamp van het squadron. De temperatuur loopt op tot 25 °C en zal spoedig de 30 bereiken. We zoeken nu de schaduw op om deze warmte enigszins te ontwijken. Het is niet alleen de warmte, maar ook het vochtigheidsgehalte is hoog en dat maakt de hitte onaangenaam.

Iedereen zoekt zijn eigen bezigheid: koffie zetten is altijd een aangename, vooral als de buurt hiervan lucht krijgen en aan komt slenteren voor een bak leut en een praatje. Maar ook de was opzetten in een petroleumklik met een houten vuurtje eronder is een dagelijkse noodzaak want met dit klimaat en de operationele werkzaamheden wordt vele malen van schone kleren verschoond. De grote wasserij in het kamp werkt daarvoor te traag.

Een enkele schrijft een brief aan kennis of een vriendin die in het vredige oosten of zuiden van Australië woont of in Amerika, waar de operationele training van het squadron op de Nederlandse vliegschool heeft plaats gevonden.



Situatie in het begin van 1944

Kaartje met de vliegvelden in het “NW Area”-gebied van Australië.

Het gebied rond Darwin was een onderdeel van de “South West Pacific Area” onder commando van Generaal Douglas Mac Arthur.

De namen van vliegvelden en de bezetting ervan.

54 Squadron	RAF	Spitfire	fighter
452 Squadron	RAAF	Spitfire	fighter
2 Squadron	RAAF	Beaufort	gen. reconnaissance bomber
457 Squadron	RAAF	Spitfire	fighter
31 Squadron	RAAF	Beaufighter	long-range fighter
18 Squadron	NEI	B-25 Mitchel	medium bomber
1 Squadron	RAAF	Beaufort	gen. reconnaissance bomber
529 Squadron	USAAF	B-24 Liberator	heavy bomber
531 Squadron	USAAF	B-24 Liberator	heavy bomber
532 Squadron	USAAF	B-24 Liberator	heavy bomber
530 Squadron	USAAF	B-24 Liberator	heavy bomber
43 Squadron	RAAF	Catalina	long range mine layer

Anderen zitten gewoon te kletsen met elkaar, lezen een tijdschrift of maken hun Colt.45 pistolen schoon en kijken hun oorlogsuitrusting na.
Het geheel is een typische mannengemeenschap met voornamelijk jonge mensen die vanuit de rimboe van noordwest Australische, oorlog voeren.

Operationeel is het betrekkelijk rustig op het squadron. Af en toe het geluid van een vrachtwagen of een ordonnans op een motorfiets in de verte. Ook het geluid van de dieselmotoren die voor de elektriciteit van het kamp zorgen en de waterpompen, die voor de watervoorziening zorg dragen, klinkt bekend in de oren.

Crews nr. 13 en 14 zijn met het ochtendgloren gestart. Zij werden gisterenavond via het omroepsysteem opgeroepen om de volgende morgen om 4 uur zich te melden in de “*Operations Room*” van het squadron. Naar alle waarschijnlijkheid een verkenningsopdracht. De z.g. “dawn patrol”.

Zij zijn om ongeveer 06.00 uur met zonsopgang vertrokken en hebben natuurlijk tijdens hun start met vol vermogen laag over het kamp gevlogen om ons duidelijk te maken dat zij al in de lucht hangen terwijl de rest van het squadron nog ligt te snurken

Het zal niet lang meer duren totdat zij weer terug komen op *Batchelor*. Wij rekenen uit: al langer dan 4 uur in de lucht, dan moeten zij wel ergens naar de Aroe- en Kai eilanden zijn gegaan. Daar een verkenning uitvoeren is niet zonder gevaar want deze eilanden behoren tot de belangrijke steunpunten van de Japanse marine in dit gebied en zijn goed bezet met vliegvelden als Langgoer en Tabarfane, voorzien van alle soorten luchtdoelgeschut, inclusief de ZERO-marine jagers. Gezien de afstand zijn de vliegtuigen vermoedelijk uitgerust met *bomb-bay- tanks* (reserve brandstoftanks in de bommen ruimte). Maar het kan net zo goed de noordkust van het eiland Flores zijn. Dat zijn de automatische gedachten van de “geroutineerde” in het vak.

Maar onze gedachten dwalen spoedig af naar huiselijke bezigheden en de dagelijkse dingen van de dag, want wij denken maar: zij hun taak en zij maken het wel en wij hebben RUST. Want in oorlogstijd weet je maar nooit wat het volgende ogenblik kan brengen.

En het is alsof de duivel in het spel meespeelt.....

Het omroepsysteem begint te kraken en de luidsprekers, die overal in het kamp in de bomen zijn opgehangen geven duidelijke taal in het Engels: “*Attention please, attention please...crews number niner, ten, eleven and twelve are to report immediately at the operations room for combat duty. Repeat.....etc*”

Bij het horen van de stem uit de luidsprekers is het hele kamp doodstil.....alles staat stil.....volle aandacht.....kloppend hart.

Jawel hoor, ik ben erbij, wij zijn erbij!!! De gehele patrouille **André** (genoemd naar de voornaam van de patrouilleleider) is opgeroepen en ik als telegrafist/luchtschutter, behoor tot de crew nr. 12 met **Henk** (captain/eerste piloot), **Koos** (copiloot), **Piet** (waarnemerbommenrichter--schutter), **Vas** (bovenkoepel-schutter) en onze Australische luchtschutter **Johnny** (staartkoepel schutter) .

En het woord '*immediately*' bevalt ons helemaal niet, want dat betekent “stront aan de knikker” ergens ver weg, die we mogen gaan opknappen. Het betekent veel kruitdamp te moeten insnuiven.....

Twee km. verderop op de 'line' en 'inserts' is het een drukte van belang.

Hier staan de vliegtuigen opgesteld in de *inserts*, ook wel *penns* genoemd, de met zandwallen en camouflagenetten beschermde opstellingen, tegen scherfwerking bij een eventueel bombardement. De *line* is de Engelse benaming van de technische dienst – ook verspreid en gecamoufleerd ondergebracht – die verantwoordelijk is voor het onderhoud en reparaties van de vliegtuigen en het gereedmaken van deze toestellen voor een operationele opdracht, evenals het opbommen en voorzien van kogelbanden voor de 13 stuks Browning .50 cal mitrailleurs per B-25 Mitchell medium bommenwerper waarmee het squadron is uitgerust.

Tien minuten geleden kreeg de Nederlandse *linechief*, adjudant **Bert** van Garrel, het telefoontje binnen van de *Operations Room*, om 4 vliegtuigen binnen een uur gereed te maken. Ze te voorzien van brandstof - 100 octaan benzine -, alle mitrailleurs voorzien van volle patronenhouders, motoren geïnspecteerd en de kisten te laden met elk 4x500 pond bommen met een vertragingsmechanisme van 7 seconden.

Orders worden uitgedeeld – de in hoofdzaak Australische ‘groundcrews’, spaarzaam gekleed in een kort broekje en hun typische Australische hoofddeksels, weten wat er gedaan moet worden – de ‘*bombcrew*’ haalt uit de beschermde bomopslag plaatsen de nodige bommen die per ‘*bomb-trailer*’ naar de vliegtuigen worden getrokken door tractoren – andere bewapeningsmonteurs houden zich bezig met de mitrailleurs – monteurs controleren de vliegtuigen en de motoren en sjouwen met buitenboord accu’s - de instrumentmakers geven een laatste check op alle instrumenten in de cockpits en navigatie ruimtes – parachutes worden geselecteerd en bij de vliegtuigen gebracht - radiomonteurs controleren de verschillende radio apparatuur in de vliegtuigen – benzine tankwagens rijden af en aan om de kisten op te toppen – de motoren worden proefgedraaid

Kortom, voor een buitenstaander lijkt het op een door elkaar krioelende mierenhoop van mensen, maar bij nader beschouwing weet iedereen zijn taak en doet iedereen precies wat er gedaan moet worden. Alles hangt af van de nauwkeurigheid van hun werk en de technici weten dat er mensenlevens mee gemoeid zijn.

De 4-mans tent nr. 95 deel ik met drie vrienden. **Frans, Ben en Paul.**

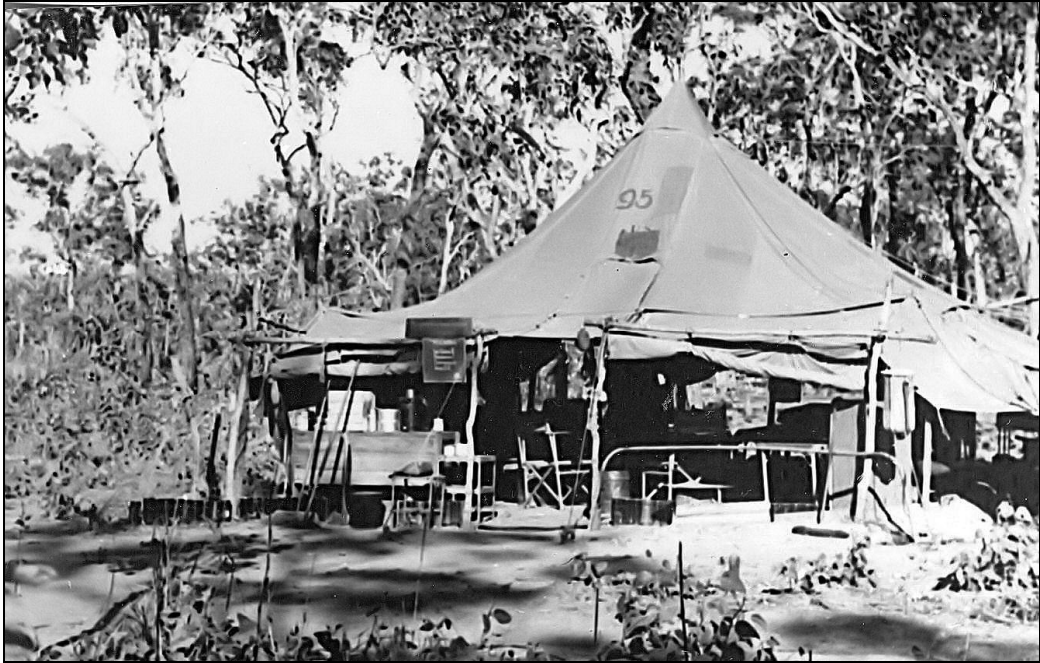
4 Veldbedden – eigengemaakte “meubels”- spijkers en haken waar je jouw overall en allerlei dingen aan hangt. *Showers* en WC zijn 50 meter van de tent verwijderd in de buitenlucht in de *bush* gemaakt. Ga je ’s-morgens vroeg onder de douche staan krijg je ijskoud water over je heen, overdag is het water gloeiend omdat de leidingen bovengronds zijn aangelegd.

De WC bestaat uit een diepe gegraven geul waarin zo nu en dan ongebluste kalk wordt gegooid, overdekt door een plank met 6 gaten.

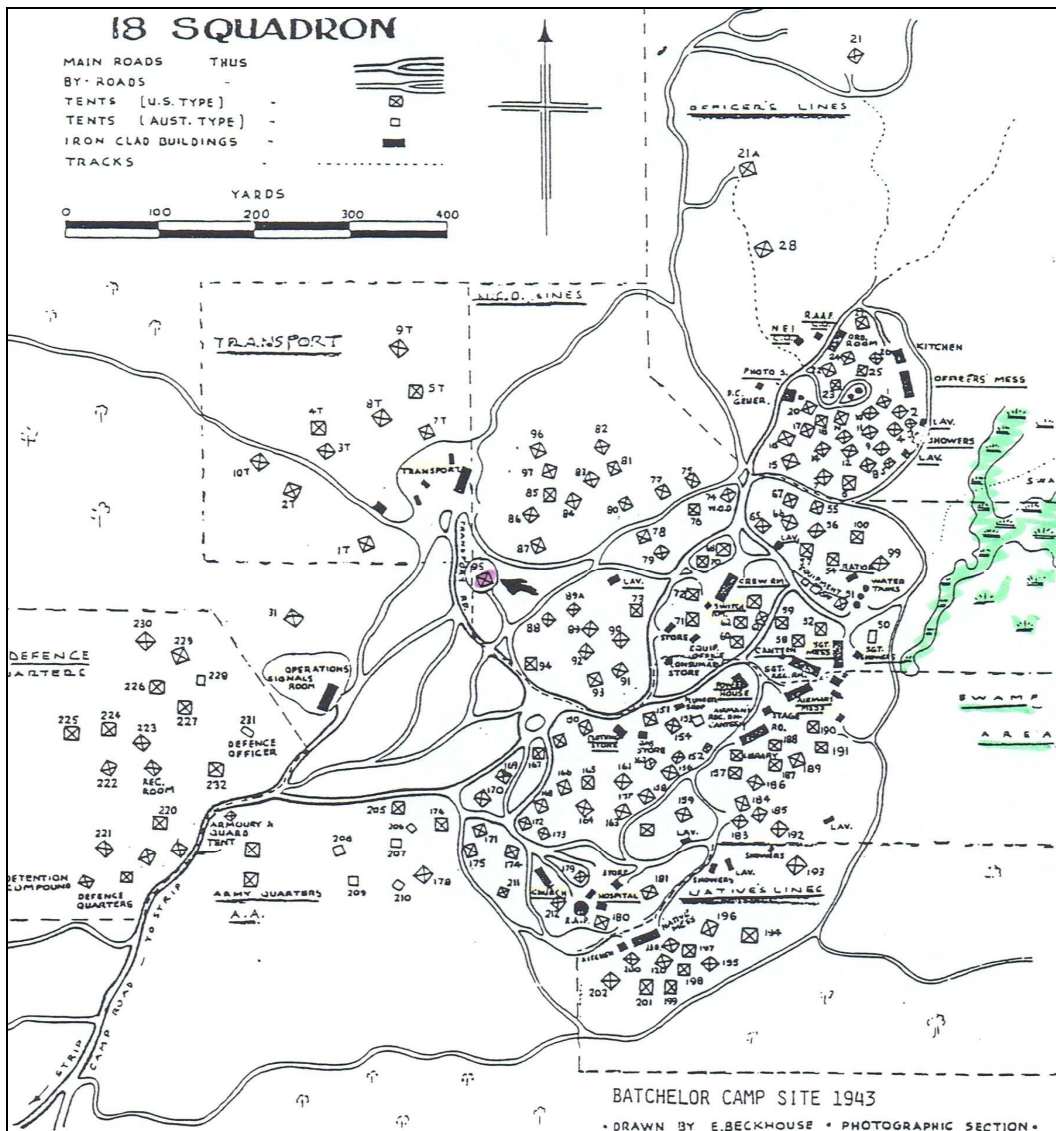
Onze tent heeft een naam: **Mocambo**, genoemd naar een beroemde nachtclub in San Francisco

Voor deze operatie moeten **Paul** en ik er op uit. Frans en Ben horen bij een andere patrouille en blijven dus thuis. En zoals het altijd gaat, kijken ze met leedvermaak naar ons tijdens het gereed maken voor de vlucht.

Grappjes als: “Laat je adresboek maar achter – kunnen wij je liefjes vertellen wanneer je niet terugkomt” worden niet geapprecieerd en er vliegt prompt een slof of schoen in de richting van hun hoofden die natuurlijk tijdig wordt ontweken.



4- Mans tent no.95 'Mocambo' van de auteur





Onze dagelijkse bezigheden.. de was.
Staande: sgt. O.G.Ward (de auteur) en sgt. J.F. Burghard



De bewoners van 'Mocambo': B. van Lingen (sgt. Luchtschutter), F.Noordhoorn (sgt. vlieger waarnemer), F. Cortenbach (links) (sgt. luchtvaart telegrafist) en O.G.Ward (rechts) (sgt. luchtvaart telegrafist)

Schone sokken en ondergoed – dan de vliegoverall – sjaal – vlieglarzen aan – zakdoek – sigaretten – een pakje kauwgom - – vechtpetje op – controleren dat je geen onnodige papieren of spullen meeneemt voor het geval je in handen van de vijand valt -- dan de gordel met daaraan een volle veldfles met water, patronentas en je cal .45 pistool rechts hangend, aan de linkerkant je *US marines* mes – de “May West” (opblaasbare reddingsgordel voor het geval dat je een noodlanding op zee moet maken) - en dan je draagtas met spullen om te overleven als je ergens terecht komt in vijandelijk gebied, de z.g. “*Survival Kit*” – deze “*kits*” zijn standaard en je staat versteld wat je er al zo in vindt. Compleet met nooddrantsoen, zonnespiegel tot en met een wurgtouw als je de kans krijgt een Jap van achter aan te vallen. En als laatste niet te vergeten je persoonlijke koptelefoon en keelmicrofoon met verlengsnoer - Voor de zekerheid nemen we onze leren vliegjacks mee voor het geval de patrouille hoog gaat vliegen en het koud gaat worden in onze compartimenten. Je weet maar nooit.

En dan lopen Paul en ik de tent uit, nagewuifd en vergezeld met goede wensen door Ben en Frans. Uit de overbuurtent komt de kleine **Martino**, onze patrouille telegrafist, vol bepakt bij ons aansluiten en verderop nog anderen die ook bij de patrouille **André** behoren. Het pad van onze tentencomplex naar de *Ops. Room* is uitgesleten in de ‘*bush*’ en al kletsend, rokend of zwijgend lopen we verder langs een aantal tenten, waaruit goede wensen klinken met hier en daar een rotopmerking of gezang: “Daar gaat Jantje naar de bliksem toe.....” “aanhorend, van diegenen die thuis blijven. Wij maken obscene gebaren naar de zangers. Bij de ‘*Ops Room*’, wat in feite een houten gebouw is, beschermd door een zandwal en zandzakken tegen eventuele scherven bij een vijandelijke aanval, doen we in een soort halletje onze spullen af. Sigaretten worden uitgemaakt. Ondertussen zijn ook de Australische luchtschutters aangekomen. We lopen dan verder in de feitelijke *briefingroom* en gaan zitten op de lange banken achter tafels - papier en potlood gereed voor aantekeningen.



.. Op weg naar ...



...De Operations Room voor de briefing...



Operations Room

Als iedereen aanwezig is gaat de deur bij het podium open en de Nederlandse *Operations officer* roept: “ *Attention please.....the Commander!!*” Allen staan op en de Overste verschijnt met zijn adjudant en twee inlichtingen officieren, één Nederlander en de tweede een RAAF officier. De grote baas groet de aanwezige crewleden met een knikje en een handgebaar en zegt daarbij: “*Thank you.....please be seated*”

En dan opent de Ops. Officier de hangkaarten op het podium door een vel papier er van af te halen. En wat zien we????

De **Kai** en **Aroe** eilanden met op de Kaai-eilanden de door de Japanners aangelegde grote vliegbasis *Langgoer*een vliegbasis voor zowel bommenwerpers als jachtvliegtuigen, maar nog belangrijker is de nabijgelegen Japanse marinehavenplaats inclusief vliegveld *Toeal* We raden het al: met vier vliegtuigen wordt dit SHIPPING – er zijn schepen gesignaleerd.

En inderdaad.

De Ops. Officier begint zijn briefing: “*Gentlemen, your operational task will be to find two ships, which were sighted by recce- aircraft from Nr. 2 Squadron. You must try to destroy them. They are one Suger Baker and one Fox Tare Dog, protected by a gunboat. They were located at 10.30 hour, 30 miles West from Toeal Harbour presumably going north.....*”

“Suger Baker” en “Fox Tare Dog” zijn geallieerde codewoorden voor vrachtschepen met een tonnage van 1500/2500 resp. 1000/1500 ton. Een “gunboat” is een verkleinde uitgave van een destroyer (corvette) voorzien van het nodige luchtafweergeschut en vaart mee als bescherming tegen luchtaanvallen of onderzeeboten.

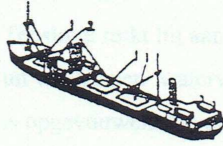
.....”*Un-used bombs may be dropped at installations at Larat Harbour but I leave this up to captain’s decision.....*”

Dus mogelijk nog een *sweep* over de haven van Larat na de *shipping*. En we weten wat het is om een haven aan te vallen. Wederom zwaar luchtdoel geschut.

"The Sugar Baker and Fox Tar Dog are protected
by a gunboat.
You must try to destroy them"

Sugar Baker

1500/2500 G.T.*



1. Hatches
2. Bridge separate and forward

Normal cruising — 10 knots

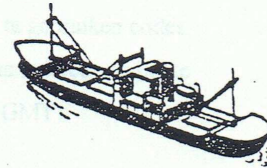
Average maximum — 13 knots

* Two exceptions carry three large goalposts—
4500 G.T.

Fox Tare Dog

1000/1500 G.T. 10 K. ? K.*

Fox Tare Uncle—Fox Tare Able or Baker—
5500/8500



De Ops. Officier gaat verder met zijn briefing: afstanden – vliegreuen – koersen - te volgen tactieken w.o. het zogenaamde “*mast height attack* en *skipbombing* – verantwoordelijkheden – het indelen van de vliegtuigen voor de vier crews: een B-25 type D voor nr. 1, de crew van de “*flight leader*” **André** en drie van het type J voor de overige crews nr. 2,3 en 4.

De B-25 type D heeft een astro-koepel van waaruit gecoördineerd vuurleiding gegeven kan worden indien de patrouille wordt aangevallen door vijandelijke jagers. De J's kunnen dat niet omdat de “topturret” in de navigatieruimte is gemonteerd en zij dus geen astro-koepel hebben.

De *call-sign* van de patrouille wordt bekend gemaakt.

Dan laat hij de lokale kaart zien van het vliegveld Batchelor en de omliggende vliegvelden Gould en Coomalie (eventueel bij terugkeer te gebruiken als noodvliegvelden) en geeft ons de startrichting en starttijd op. Deze informatie wordt nu verteld omdat er zo lang mogelijk absolute radiostilte moet worden betracht.

Daarna komt de RAAF Meteo officier vertellen over het te verwachten weer onderweg naar het doel, boven het doelgebied en op de terugweg. Tevens wordt het lokale weer besproken in verband met de startrichting.

De Australische Inlichtingen officier bespreekt de Japanse sterkte aan luchtverdediging in dat gebied, wat er te verwachten staat aan soorten en hoeveelheid luchtdoelgeschut en waar die zich ongeveer bevinden. Ook de z.g. *Air-sea-rescue* (redding)mogelijkheden en procedures worden door hem doorgenomen evenals de mogelijkheid dat er een onderzeeboot in de buurt aanwezig kan zijn. Als wij hem zien mag hij niet worden aangevallen. Ook benadrukt hij dat radiostilte vanaf de start tot boven het doel heel belangrijk is. De vijand luistert mee!!!. De inter-vliegtuig communicatie moet dan plaats vinden middels de Aldis-lamp met morse tekens. Tenslotte reikt hij aan een ieder die de operatie meevliegt een gesloten pakketje uit waarin een watervaste zijden kaart van de eilanden in de omgeving van ons doel is opgevouwen. Op deze kaart, die ook in het water gebruikt kan worden staan eventuele vluchtroutes op naar bevriende inheemse bevolking.

De squadron Verbindingsofficier is dan aan de beurt en geeft bijzonderheden door over de periodiek te verwisselen frequenties, de roepnamen, de te gebruiken codes, de IFF (Identification Friend or Foe)-procedures en laat tenslotte iedereen de juiste tijd instellen op de horloges. De tijd is Greenwich Mean Time (GMT).

De briefing heeft ongeveer drie kwartier geduurd.

De Ops. Officier geeft dan het teken om op te staan. De Commandant richt zich tot de bemanningen en wenst dan een ieder een goede vlucht en een behouden thuiskomst toe. Nadat hij de *Ops. Room* heeft verlaten gaan we met onze bagage naar buiten, waar 2 vrachtwagens klaar staan om ons naar de vliegtuigen te brengen. Maar voordat we instappen, krijgen we nog een lunchpakket mee, omdat we de lunch in de mess mislopen. Drie boterhammen, twee belegd met spam (schapenvlees uit blik) en één met kaas uit blik, een appel en een reep chocolade, “made in USA”, kennelijk gehaald uit oude rantsoenblikken.

De verantwoording over de patrouille in de komende uren ligt nu in handen van de patrouillecommandant

We stappen nu allemaal in de open vrachtwagens. Wie een zitplaats kan bemachtigen gaat zitten, de rest hangt aan de metalen spijlen. Er wordt niet veel gesproken. Iedereen zal zo zijn gedachten hebben over wat komen gaat. Bij de meeste is het een mengeling van spanning met positieve verwachting op het komende avontuur. *Mij zal niets overkomen* is de basis van ons denken. Per slot van rekening zijn wij voor het merendeel onder de 25 jaar, toch? Of zouden enkelen terugdenken aan wat er ongeveer drie weken geleden was gebeurd, toen bij een zelfde soort aanval de crew van Geerke/Belling/Soute/Wallaart/Heys/Cowey werd afgeschoten, kansloos omkwam in de wateren van de Banda-zee en lege plaatsen achterlatend bij het squadron? Wie zal het zeggen?



Na de briefing op weg naar de vliegtuigen.

En dan gaan we over de hobbelige zandwegen wegen naar de 1½ km verderop gelegen “strip” met de omliggende ‘inserts’. De tweede wagen rijdt in de stofwolken van de eerste wagen en houdt daarom wat afstand. Als we bij de 'strip' komen rijdt onze vrachtwagen naar de 'insert' waar de kist voor nr. 2 staat. De crew van Smits klimt eruit en wij wensen elkaar nog het allerbeste toe en dan rijden wij verder naar de plaats waar ONZE KIST staat te glimmen in de enkele zonnestrallen die door het camouflagenet dringen met de bommenruimte geopend, om ons te laten zien wat er zoal in hangt.



Voor het instappen, krijgen we informatie van de Groundcrew.

Wij springen uit de vrachtwagen en lopen naar het vliegtuig waar de Nederlandse *'crew gif'*, sgt. **Peng** Leijdemeijer en zijn RAAF technische assistenten ons al opwachten. **Henk** en **Koos** gaan direct naar hem toe om van hem te vernemen of onze B-25 geheel in orde is, compleet met de nodige bommen, afgesteld op 7 seconden en munitie. De overgave/overname lijst wordt punt voor punt doorgenomen.



V.l.n.r.:

R. Vas Dias

O.G.Ward

F. Mulder

H.E.van Veelen

J.Marks

J.W.van Ent

sgt. luchtschutter (bovenkoepel)

sgt. luchtvaart radiotelegrafist/luchtschutter

1^e lt. waarnemer/bommenrichter/navigator

1^e lt. 1^e bestuurder (Captain) vliegerwaarnemer

sgt. RAAF staartschutter

1^e lt. 2^e bestuurder vliegerwaarnemer



Johnny Marks, onze RAAF staartschutter in zijn koepel.

Dan klimt **Koos** meteen de cockpit in om daar alles te controleren terwijl **Henk** met de crew-chief het vliegtuig buiten langs inspecteert op meer dan 20 controle punten.

Piet inspecteert eerst de inhoud van bommenruimte, controleert de geborgde *fuses* en gaat dan het vliegtuig in om zijn aandacht te schenken aan zijn werkruimte in de neus van het vliegtuig.

Vas, Johnny en ik klimmen ook in het vliegtuig en gaan naar onze resp. compartimenten om een controle op onze apparatuur, bewapening, parachutes en harnassen uit te voeren.

Bij het binnengaan, komt de welbekende penetrante reuk van de hydraulische olie van de B-25 je tegemoet. Het is bloedheet in het vliegtuig, ondanks dat het in de schaduw van de camouflagenetten staat.

De harnassen worden aangetrokken, de koptelefoons met snoer worden in de betreffende '*jackboxes*' gestoken, de keelmicrofoons omgedaan en de intercom. wordt getest op een teken van **Koos**, onze copiloot in zijn "kantoor". .

Als alles in orde is klimmen we weer uit de kist voor onze laatste sigaret terwijl **Henk** de overgave/overname lijst voor akkoord tekent waarna hij ons allen een woordje van bemoediging toespreekt.

En dan is het wachten op één van de *duty-pilots* (vliegverkeerleiders) die ons bij het voorbijrijden met zijn jeep vraagt of alles in orde is, de tijd voor het aanslaan van de motoren en voor het uitrijden aangeeft en de starttijd en startrichting nogmaals mededeelt.

Dit moet verbaal gebeuren omdat er radiostilte heerst.

Het wachten is het moeilijkste deel aan de operatie, maar gelukkig hoeven we dit deze keer niet lang te doen.

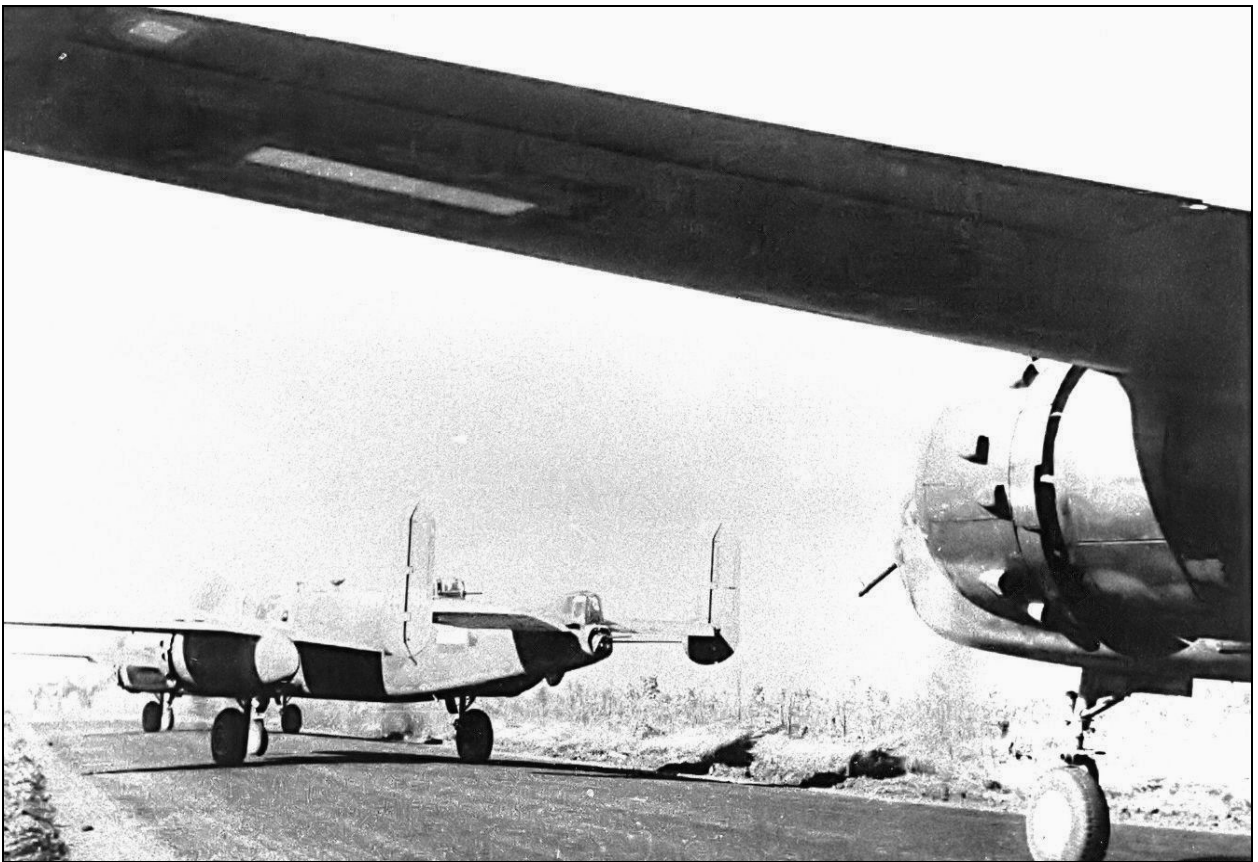
Vlak voordat we het vliegtuig ingaan even een klopje op de huid. "*Bring me safely back, old chap*". We beschouwen het vliegtuig bijna als een levend wezen.

De trapjes worden ingeklapt en gegrendeld. De motoren worden één voor één gestart. Het geluid is bekend. Eerst het gejang van de startermotoren, dan het aanslaan en het knetterend gedreun van 2x 14 cilinders 'met de korte uitlaten' van de twee grote Wright Cyclone stermotoren. Er komt leven in de kist – Met een klap wordt het bommenluik hydraulisch gesloten.

Totdat de buitenboord accu wordt losgemaakt, de blokken voor de wielen worden weggehaald en de remmen worden losgelaten, staat onze kist te trillen en te schudden onder het geweld van de motoren – en dan gaan we, gegroet met opgeheven duim door het grondpersoneel.



Proefdraaien.



Daarna via de taxibaan naar de startbaan.

Als telegrafist zit ik waarschijnlijk op de minst comfortabele en meest gehorige plaats in het vliegtuig, dwars op de vliegrichting, pal achter de opstaande kant van het bommencompartiment.

Ik heb geen direct uitzicht naar buiten en kan slechts zijdelings door de grote ramen naar de buitenwereld kijken.

Ik zit aan het opklapbare telegrafistentafeltje met daarop rechts de seinsleutel en op de tafel het logboek geopend. Mijn koptelefoon en keelmicrofoon zijn ingeschakeld. Vóór mij de lange afstand ontvangstapparatuur met daarboven de zender, beiden door mij afgesteld op de frequentie van het grondstation. Links van deze apparaten zijn de 6 *tuning units* voor de zender. Links achter mij tegen de achterwand de IFF (Identification Friend or Foe) zender/ontvanger.

Schuins naar achteren dus de 2 grote zijruiten – *blisters* - met elk daar doorheen gestoken, de loop van een op een draaibare beugel geplaatste .50 cal. mitrailleur, de z.g. *waist guns*.. Deze worden door mij bediend als we het doel naderen. Patroonbanden verbinden deze *guns* met 2 patroonbakken. Verder het trappengat met opgeklapte trap waarachter een vierkante bodemopstelling staat waarin een verticale bodemcamera past. Voor deze *low level* trip is geen camera meegenomen. Wel heeft de waarnemer een handcamera meegekregen om eventuele *shots* van de schepen tijdens de aanval te nemen. Bij het trappengat de 'pisbuis' met trechter.. Twee kleine raampjes, links en rechts, geven wat licht in het achterste gedeelte van de staart. Achter de camera opstelling zijn aan de linker- en rechterwand 2 munitiebakken opgehangen met patroonbanden naar de achterkoepel. Tenslotte de staartkoepel met 2 x 0.50 cal mitrailleurs, plaats voor onze staartschutter / verdediger als we van achter worden aangevallen.

Deze observatie van mij op het achterste deel van de B-25 is tevens een automatische controle bij elk vertrek van een oorlogsvlucht. Er mogen geen ongerechtigheden aanwezig zijn zoals een vergeten schroevendraaier of ander gereedschap.

Als ik ga staan kijk ik rechts van mij in de kruipruimte (tunnel) boven het bommencompartiment, de enige verbinding tussen het voorste – en achterste gedeelte van de B-25. Ik zie de hoofden van de 2 vliegers op de “bok”, die druk bezig zijn, maar **Vas** en **Piet** zie ik niet. Die zitten op hun krukjes in het navigatie compartiment achter de cockpit. Tijdens het taxiën en de start is het gebruikelijk dat de neus en de staart onbemand blijven en de waarnemernavigator en de staartschutter zich in het centrum van het vliegtuig opstellen. Dit kan meestal zo blijven totdat we de gevarezone naderen.

Johnny, onze Australische staartschutter, heeft plaats genomen op de grond naast mijn stoeltje. We hebben de parachutes niet om – die liggen links voor mij op de grond met onze *survival kits*.

Aldus rijden wij – licht schommelend - als nr. 4, over de taxibaan naar het begin van de startbaan die in feite niets anders is dan een fijngestampte en plat gewalste gravelbaan van ongeveer 2 km lengte met een breedte van 30 meter, uitgekapt in de *bush* van Noord Australië. De zijkanten van de baan zijn ontdaan van bomen tot een afstand van 300 meter, waarna het struikgewas weer opgroeit tot de bekende wildernis van dit gedeelte van het vaste land. Ongeveer in het midden van de 2 km lange baan, veilig opgesteld tussen de bomen, maar wel daarboven uitstekend zodat het hele vliegveld en omgeving kan worden overzien, staat de houten verkeersstoren. Met enkele door camouflagenetten bedekte tenten en een houten gebouwtje eromheen.

Als wij met een schok stoppen, staan we als nr. 4 nog op de taxibaan, parallel aan de startbaan en zie ik uit het zijraam nr. 1 van **André** (onze patrouille commandant) “in de starthouding staan”. Dan het groen licht van de blinkerlamp van de toren.

En boven onze eigen motorkabaal uit hoor ik de 188 vol gas geven en daar gaat ie.....Blauwe vlammetjes spuiten uit de uitlaten van de cilinders. Dan volgt nr. 2 en 3 en wij draaien als nr. 4 tenslotte mee naar de startpositie op het begin van de baan.

“Captain to crew..... ready for take off.....take your position and hold tight please....Out” klinkt over de intercom.



De start vanaf de gravelbaan.

Ik ga met mijn rug tegen het schot van de bomruimte zitten met mijn gezicht naar de staart. **Johnny**, op de grond, draait zich ook een kwartslag om. We horen de flaps 30°*down* gaan. Tegelijkertijd worden voor in de cockpit de *throttles* naar voren geschoven en staat Henk op de remmen. En als de motoren op volle kracht draaien, 44 *inch boost*, 2600 *rpm* en *proppitch* op volle trekkracht laat hij de remmen los..... wij schieten met een ruk vooruit.

Ik kijk zijdelings uit het raam. De versnelling is duidelijk voelbaar. Ik zie de startbaan voorbij schieten en binnen een korte afstand is de *speed* 150 mijl en voel ik aan de stand van het vliegtuig dat het neuswiel los komt van de grond. Even later, een wolk van stof achterlatend, volgen de grote landingswielen die al draaiend in de wielkasten verdwijnen, waar ze worden afgeremd. We hangen in de lucht.

Als we klimmen wordt hoorbaar gas teruggenomen en gaan de koelkleppen van de motoren dicht. Op ongeveer 1000 voet gaan ook de flaps in de neutrale stand. Ondertussen trekt **Henk** onze kist in een linkerbocht om straks met de drie andere B-25's te *joinen*.

Schuins door het linkerraam kijkend zie ik de aarde en in een flits en zie ik ook dat we laag over het ons kamp vliegen. Ik gun ze het, daar beneden, het lawaai dat wij ongetwijfeld maken.



Na de start een korte tijd 'close formation'

Nog steeds klimmen we – ik kan helaas niet naar voren kijken – maar als plots het gas wat wordt teruggetrokken en de 'pitch' van de propellers worden veranderd weten we dat we anderen van de patrouille zijn genaderd en ja, hoor, niet lang daarna zie ik dat wij als nr., 4 in een losse V-formatie bij de anderen vliegen.

Nr. 3 (**Smits**) zit iets hoger dan wij en ik kan uit het raam **Paul** achter zijn raam zien staan. Als wij elkaar hebben ontdekt steken we onze duim omhoog. De andere vliegtuigen zie ik slechts gedeeltelijk vanuit mijn positie. Ik neem de *Aldislamp* (seinlamp) en sein in morse naar Paul dat het ons goed gaat. Hij seint terug dat bij hen ook alles OK is.

Daarna maken **Johnny** en ik het ons wat gemakkelijker want het zal nog zeker 3 kwartier duren voordat we in de gevarenzone komen. John begint aan een boterham knabbelen en ik maak het logboek gereed, neem daarna een stuk chocolade en probeer het me zo aangenaam mogelijk te maken. Het monotone gedreun van de motoren, het geruis van de wind en de warmte maakt je wel slaperig.

Ondanks je slaperigheid blijven mijn oren waakzaam, want het grondstation zendt elk kwartier zijn roepnaam uit: **BW4, BW4, BW4** (-... .--- 3x). Toch een prettig gevoel als je weet dat ook op de grond, daar ver weg, mensen alert zijn voor ons. Want wat ik hoor is nu de enige verbinding met de thuisbasis. En dat wordt ook gehoord door de 3 andere telegrafisten van onze patrouille.



Alto Cumulus boven de Timor zee.

Onder ons de kuststrook van het vaste land, daarna Melville eiland en dan de diepblauwe Timor zee. Zo tuffen we een tijd door totdat ik merkt dat we gaan dalen naar zee niveau. We komen in het bereik van de Japanse radar op het eiland Timor. We vliegen kennelijk tussen Timor en de Tanimbar eilanden naar ons doel toe.

En ja hoor, door de intercom klinkt de stem van Henk: *“Captain to crew.....approaching hostile air test your guns report...Out!*

John springt op, stoot zijn hoofd, vloekt in het Australisch en verzamelt dan zijn spullen. Wij knikken elkaar bemoedigend toe voordat hij naar de staartkoepel kruipt. Ik loop naar de *waistguns* en begin met de linker mitrailleur de kamer van het sluitstuk te vullen, de mitrailleur omlaag te richten op het water en om daarna de trekker over te halen. Een hels geratel en gekletter van lege hulzen en de kruitdamp in je neus.. Dan de rechter mitrailleur hetzelfde. Ondertussen hoor ik de *7 frontguns* en de *upperturret* ratelen en dreunen en ruik ik de scherpe reuk van kruitdamp. Om tenslotte de *tail turret* te horen ratelen. Mooi is het lichtspoor munitie te zien, ook van de andere vliegtuigen.

Dan *“Nose OK, Upper-turret OK, Waistguns OK en Tailturret OK”* en dan weer **Henk** *“Captain to crewmembers.....man your battlestation..... report any hostilities.....Out”*

Nu komt pas het echte werk en iedereen wordt gecommandeerd zijn gevechtspositie in te nemen.



“Captain to crew approaching hostile air.... Test your guns”
De auteur achter een ‘0.50’

Ik denk...."nou daar gaan we dan.." Mijn *battlestation* is voorlopig achter de radio om straks wanneer het spannend gaat worden achter de *guns* te staan en uit te kijken door het raam naar mogelijke vijandelikheden.

Wij vliegen tamelijk laag over de zee. Ik schat zo 100-200 meter erboven, om maar buiten bereik of onder de vijandelijke radar te blijven. Dit laag vliegen heeft een paar nadelen, vind ik:

1. Het is erg warm in de cabine – we hebben ook de achterraamen open;
2. Het is *bumpy* vliegen wat op den duur vermoeiend is, als je moet staan tussen je 2 mitrailleurs;
3. Bij remous-tikken kom je wel eens met je lichaam tegen de romp van het vliegtuig en de binnenkant van de romp van een bommenwerper is beslist niet gaaf en zacht.

Maar wij sluipen als het ware, onder de radar door naar ons doel.

Na een tijdje vliegen zie ik uit het linkerraam enkele eilanden. Het moet de Babar-eilandengroep zijn. We zijn dus niet zo ver meer van ons doel verwijderd. Ik ga nu aan de ramen staan bij mijn mitrailleurs en kijk de lucht af. Typische tropenlucht met alto-cumulus wolken en een diepblauwe zee met schuimkoppen en af en toe een heel klein vissersbootje.

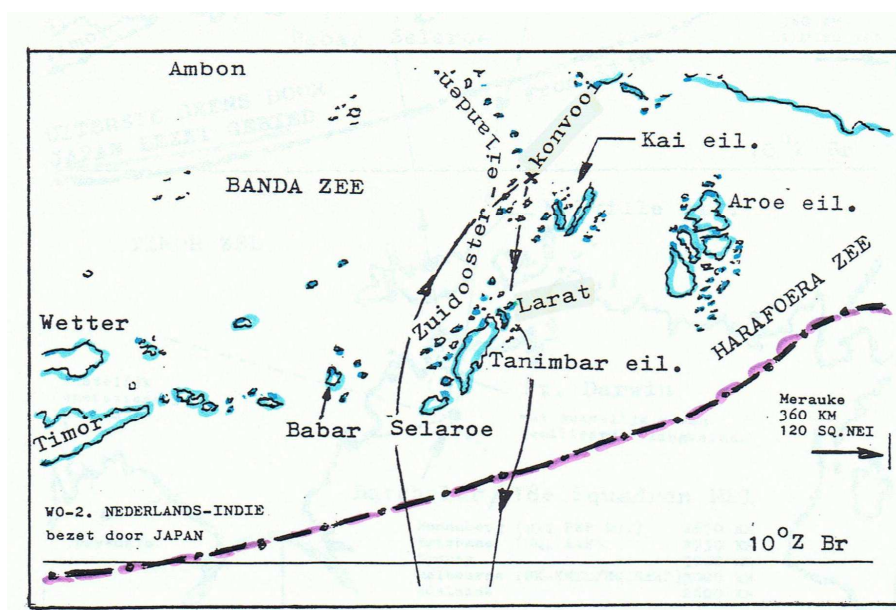
Als er vijandelijke jagers komen, komen ze van rechts – van de vliegvelden Selaroe of Saumlaki op het eiland Jamdena. Ik bekijk systematisch de luchtruimte tussen 3-5 *o'clock* (mijn rechter sector) maar zie niets.

Voor mijn gevoel vliegen we met een bloedgang in de richting van de Kai- eilanden. De zee stuift als het ware onder ons langs. Prachtig gezicht. Ondanks het dreigende gevoel en de

oplopende spanning die ik onbewust onderga, geniet ik toch van het zicht dat ik heb vanuit mijn beide grote ramen heb. De Banda zee waarover wij nu vliegen is diep en een rare gedachte overvalt me: "Als ik hier afgeschoten word, moet ik eerst 3 km zinken voordat mijn lichaam de bodem van deze mooie zee bereikt:".....Ik denk aan mijn vriend Loetje Heijs die in deze buurt 3 weken geleden is afgeschoten. Wat ligt die jongen diep, zeg! Een soort wraakgevoel komt over me heen.

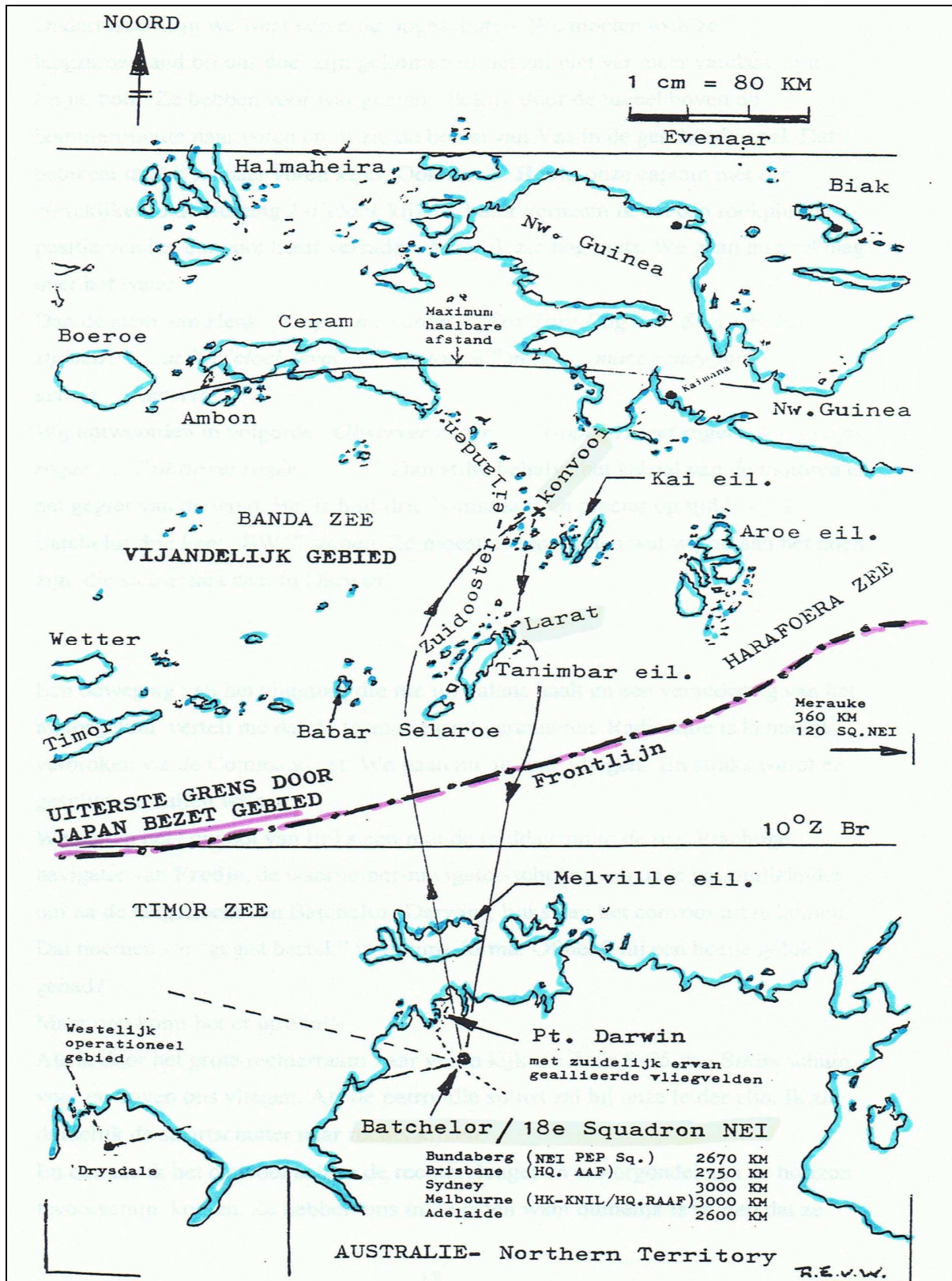


Laag boven de Banda Zee richting het vijandelijke konvooi.



De vliegroute naar het vijandelijk konvooi.

Oostelijk operationeel gebied van het 18^e Squadron NEI tijdens de 2^e Wereldoorlog, met als basis Batchelor in Noor Australië.



Ondertussen zijn we weer een eind opgeschoten. We moeten toch zo langzamerhand bij ons doel zijn gekomen of het zal niet ver meer vandaan zijn.

En ja, hoor. Ze hebben voor wat gezien. Ik kijk door de tunnel boven de bommenruimte naar voren en ik zie de benen van **Vas** in de geschutskoepel. Dat betekent dat hij nu naar voren kijkt. Ook zie ik **Henk**, onze captain met een verrekijker in de richting 2 o'clock kijken. Later verneem ik dat een rookpluim de positie van het konvooi heeft verraden. Maar ik zie nog niets. We gaan nu heel laag over het water.

Dan de stem van Henk: "*Captain to crew.....Fox Tare Dog and Sugar Baker sighted.....at 2 o'clock level.....distance 7 miles.....make ready for action.....Report!*

Wij antwoorden in volgorde: *Observer roger.....Upper Turret roger...Radio Ops roger.....Tail turret roger.....*" Dan stilte behalve het kabaal van de motoren en het gegier van de wind. Het is half drie 's-middags en precies op tijd hoor ik Batchelor drie keer "BW4" seinen. Ze moesten eens weten wat wij nu aan het doen zijn, die sleutelaars daar in Darwin.

Een beweging van het vliegtuig die me uit balans haalt en een verandering van het motorgeluid vertelt me dat de formatie gaat veranderen. Radiostilte is kennelijk verbroken via de Command set. We gaan nu in linie vliegen. En straks wordt er gesplitst en vallen we aan.

We vallen het konvooi van links aan met de middagzon in de rug. Prachtige navigatie van **Fredje**, de waarnemer-navigator-schutter van onze patrouilleleider om na de lange tocht van Batchelor (Darwin), links van het konvooi uit te komen. Dat noemen we "gegist bestek" in optima forma. Of heeft hij een beetje geluk gehad?

Maar nou komt het er op aan!!!

Als ik door het grote rechterraam naar voren kijk zie ik de B-25 van **Smits** schuin voor en boven ons vliegen. Als de patrouille splitst zal hij onze leider zijn. Ik zie duidelijk de staartschutter naar rechts kijken.

En dan zie ik het konvooi achter de rechtervleugel en motorgondel aan de horizon tevoorschijn komen. Ze hebben ons in de gaten want duidelijk is te zien dat ze beginnen in cirkels te varen om maar niet dwars op onze aanvalskoers te komen. Het is nu zaak snel te handelen, denk ik.

En ja, ook bij de leiding is dit duidelijk want plots maakt **Smits** een scherpe rechterbocht en wij volgen mee. De splitsing van de patrouille van 4 in 2x2 *flights* heeft nu plaats gevonden via de Command communicatieradio. Nu wordt de aanval ingezet. Wij vallen de *Sugar Baker* aan. Ik moet me goed vasthouden want nu komt het echte (ruwe) werk aan bod.

Bij dit soort aanval en vliegwerk kijk ik altijd naar de vleugeltippen. Als die het water raken zijn wij zuur! Maar de jongens voorin kennen hun vak al zijn ze niet ouder dan 25 jaar.

Dat we het konvooi naderen is nu voor mij duidelijk te zien aan het lichtspoor munitie die langs ons heen vliegt. Ze schieten op ons met cal. .30 mitrailleurs. Niet zo zwaar als onze standaard Amerikaanse wapens. Maar toch! Vooral het lichtspoor munitie gaat erg op je zenuwen werken als je die rode ballen op je af ziet komen. Ik wens ze het allerbeste toe, daar voorin.

Maar ook wij beginnen met onze 7 voorwaartse gerichte mitrailleurs plus de 2 van de bovenkoepel te schieten.. Het geratel en gedreun is enorm. Het is een hels kabaal. Wolken kruiddamp komen door de tunnel naar het achterschip. Lege patroonhulzen van de 4 *side guns* vliegen onder mijn ramen naar achteren. Die van de *noseguns* en *upper-turret* vallen op de vloer en blijven daar rondschuiven met de beweging van het vliegtuig.

Dat betekent dat de *Sugar Baker* van ons een vuurbundel van 9 mitrailleurs krijgt. Plus die van **Smits** wat in totaal 18 cal. .50 mitrailleurs inhoudt. Voor die dubbele vuurbundel kruip je heel vlug achter een dekking, wil je niet aan barrels geschoten worden.

Hetzelfde krijgt de *Sugar Dog* te verteren.

Maar de Japanse corvette schiet ook en wel met alles wat hij heeft inclusief zijn 20mm luchtdoel kanonnen en dat is geen kattenpis. Als een granaat van dat kaliber een vliegtuig raakt explodeert hij en veroorzaakt een grote ravage. En dan is er veel kans dat de ravage een vitaal deel treft met alle fatale gevolgen van dien.

Ondertussen gaan we met een rotgang laag over het water op het schip af.

Angst? Geen moment en geen tijd.....spanning, tot op het kookpunt toe, vooral voor hen die in het achterste deel van het vliegtuig zitten of staan, niet wetende wat er voorin gebeurd en wij ons niet kunnen anticiperen op wat er komen gaat.

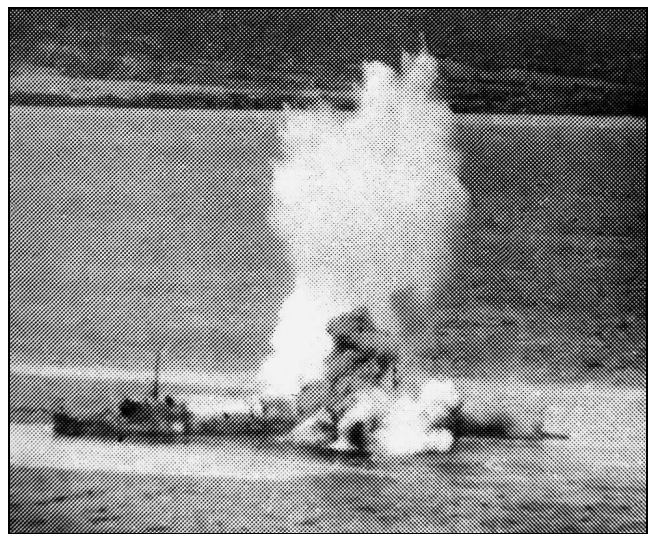
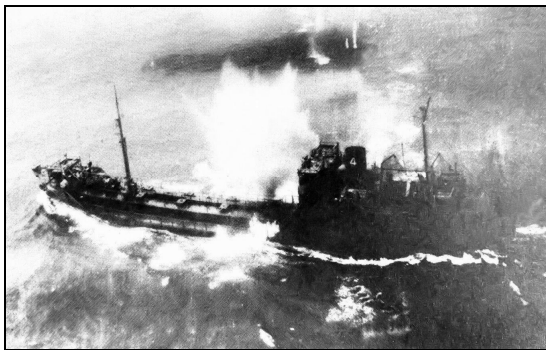
Dan stoppen wij plotseling met schieten.

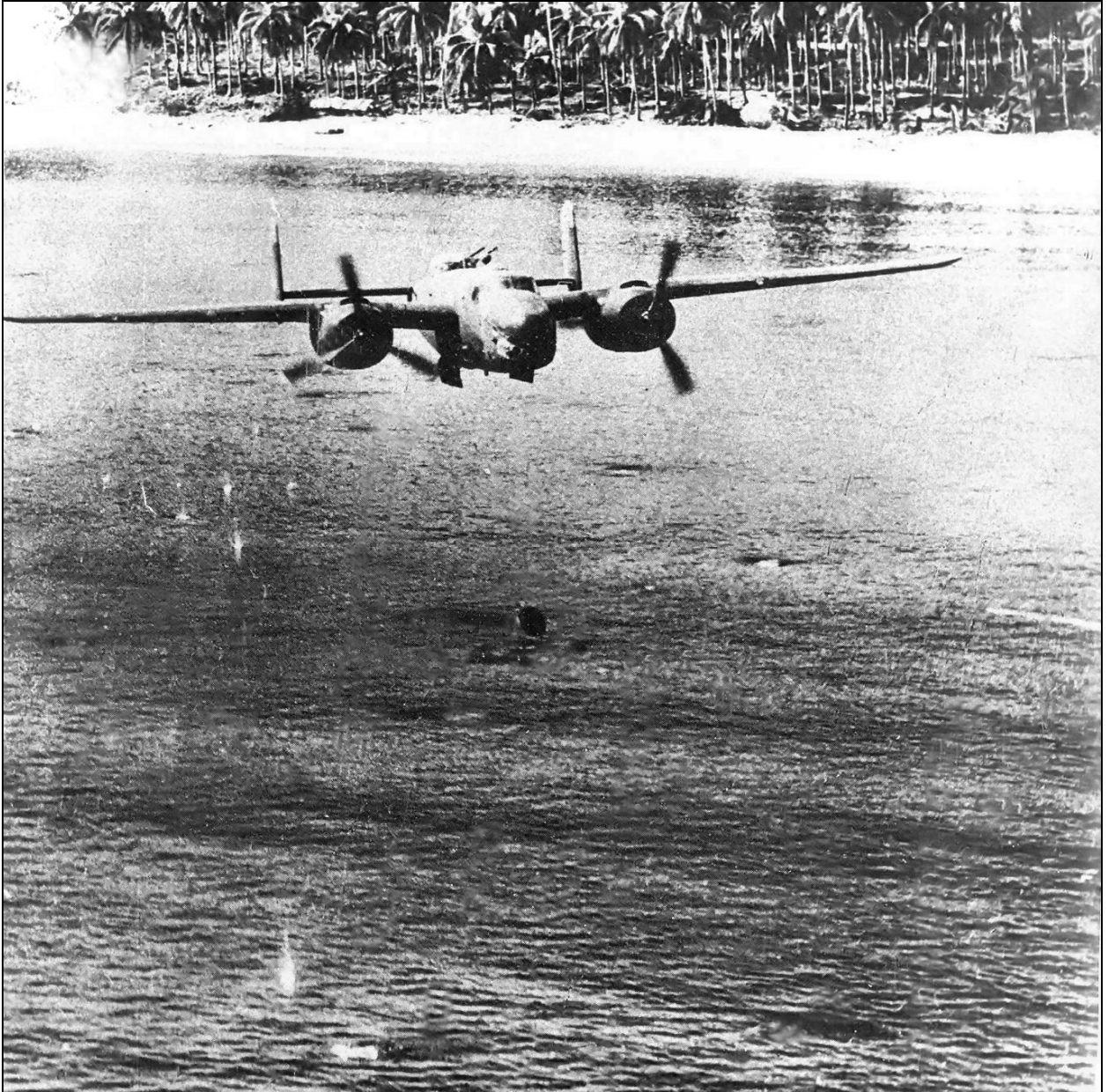
Dat betekent dat **Smits** anders in onze vuurbundel zou komen. Betekent ook dat we het schip al heel dicht zijn genaderd. Meteen hoor ik ook met veel lawaai dat de deuren van onze bomluis worden geopend. Reden voor mij om de beide mitrailleurs die ik bedien naar beneden af te vuur. Want nu is het een kwestie van seconden dat we over het schip vliegen. En wellicht raak ik met beide mitrailleurs nog wat van het schip.

Dan klinkt door de intercom de stem van **Piet** voor in de neus: *Bombs away!!! Kijk uit voor de masten !!* (In zijn agitatie en spanning spreekt Piet in zijn glazen neuskoepel Hollands). Dat wij even omhoog wippen als het gewicht van de bommen wegvalt, voel ik niet. Daarvoor is het vliegwerk te ruw.

Gelukkig vliegen wij iets hoger dan de masten van het schip maar na het passeren drukt **Henk** het vliegtuig neer naar zeeniveau waardoor ik bijna tegen het plafond stuiter. Ik zag in een flits de *Sugar Baker* onder ons voorbij gaan. Die flits was voor mij voldoende om een idee te krijgen hoe zij daar plat op het dek zich schuil hielden voor het aanstormend geweld van 2 B-25's. Het is ook niet niks als je deze twee vliegtuigen op je af ziet stormen met 18 blazende mitrailleurs plus het kabaal dat er gemaakt wordt. En ook hier zal het lichtspoor munitie gauw je adem benemen. Dit alles veroorzaakt een angstaanjagend gezicht en als je dat nooit eerder hebt gezien kan je je dat niet goed voorstellen.

Enkele seconden na het passeren een geschreeuw over de intercom van de staartkoepel: *“ IIIAAHOOO!!!! – she is hit right in the middle.....from tailgunner.....splendid work.....”* En tegelijkertijd ratelen zijn 2 mitrailleurs en de 2 van de bovenkoepel.





Lage aanval op vijandelijke schepen..
De tweede bom (zwart) zichtbaar in het midden.

Aaaahhh! Dit is *skip-bombing* in optima forma. Met topsnelheid op een hoogte van ongeveer 30-50 meter boven zee niveau worden met een bepaalde interval onze twee bommen afgeworpen die – praktisch horizontaal - het wateroppervlak raken en stuitend opspringen om vervolgens de scheepswand binnen dringen en binnen in het schip na 7 seconden tot ontploffing te komen.



“Bombs away!. Let op de masten”

Inmiddels zitten we in een scherpe linker bocht, afdraaiend van de *gunboot* en dan pas kan ik een overzicht krijgen van onze aanval. De *Sugar Baker* is midscheeps getroffen en vlammen en een rookkolom komen vanuit het schip. Het water rondom het schip is wit van het schuim van een neervallende waterzuil en de kogels die het schip gemist hebben. Zo gezien is de vaart verminderd. Maar dat kan schijn zijn. Ik zie ook mensen in het schuimend water springen en proberen weg te komen van het zinkend schip. Alsnog ratelt mijn mitrailleur en zie de lichtspoor kogels en die van de *upper-turret* de onheilsplek raken.

Alles gaat zo razend snel dat je het eigenlijk nog niet kunt bevatten. En wij zijn gewaarschuwd door de *Intell.* jongens om in z'n situatie alleen maar te zien wat je kunt bevatten, want anders kan je gaan fantaseren. Maar dat de vijand geraakt is, is zeker.

Iets verderop zie ik ook een schip in brand en niet meer rechtop varend. Dus de *Fox Tare Dog* die het doelwit was van patrouille cdt. **André** met zijn nr. 2, is ook gepakt. Zo op het eerste gezicht zonder schade aan onze zijde.

Alleen de *gunboat* (corvette) vaart nog onbeschadigd rond en vuurt met alles wat hij heeft naar ons viertal. Maar wij zijn al bijna buiten bereik van zijn geschut en wij draaien nog steeds in een bocht..

Later vernam ik dat er nog sprake is geweest om dit schip aan te vallen, maar de hoeveelheid brandstof dat ieder van ons nog over had gaf toch de doorslag dat we terug moesten gaan. Het is nog 3 uur vliegen naar huis en we zijn nog lang niet uit de gevarezone.

We vliegen nog één cirkel om de schepen – buiten het bereik van hun geschut – duidelijk is nu te zien dat beide vrachtschepen brandend en zinkend stil liggen..

Dan hoor ik over mijn ontvanger dat **Martino**, onze patrouille telegrafist een bericht stuurt aan het grondstation in Australië met de TOT (*time over target*), dat onze missie geslaagd is, dat beide vrachtschepen tot zinken zijn gebracht en dat wij op de terugtocht zijn. Dit wordt door mij in het logboek genoteerd. Met vele uitroepetekens. Prompt antwoord het grondstation met **R** (*recieved*) en geeft dan het weerbericht in code door voor de terugweg. Dit wordt door ons – telegrafisten – vertaald in leesbare taal en doorgegeven aan de vliegers.

Dan wordt koers gezet naar het zuiden.....terug naar Australië.

De spanning is geluwd en **Johnny** kruipt even uit zijn koepel om met een grote grijns zijn duim naar mij op te steken. En ik grijns met een gebalde vuist terug.

Maar we realiseren ons dat we nog steeds in der gevarezone vliegen.

We realiseren ons ook dat de koek nog niet op is en dat we nog een *sweep* moeten maken over Larat. Want, zoals tijdens de briefing vanochtend is gezegd, kunnen de overgebleven bommen worden gebruikt om andere doelen, bv, de Japanse haveninstallaties van Larat te bombarderen. Maar alles hangt af van de beslissing van **André**, onze patrouille commandant. De brandstofvoorraad is bepalend of we onze overgebleven bommen boven open zee zouden afwerpen of nog de haveninstallaties van Larat zouden bombarderen.

En Larat ligt precies op de route terug naar Australië.

Over de *Command radiosets* beslist **André** om de aanval op Larat door te zetten. De aanvalshoogte is al bepaald tijdens de *briefing*, vanochtend. De aanvalsformatie wordt een losse V. Geen *turn around* om het resultaat te bekijken maar *rejoinen* na het bombardement en koers zetten naar Darwin. Het wordt dus een soort *hit-and-run* aanval. Het bekijken van het resultaat zal een latere verkenningsvlucht moeten doen.

Het zal niet lang meer duren, want de afstand tussen de plaats waar wij het konvooi vonden en Larat is minder dan een half uur vliegen.

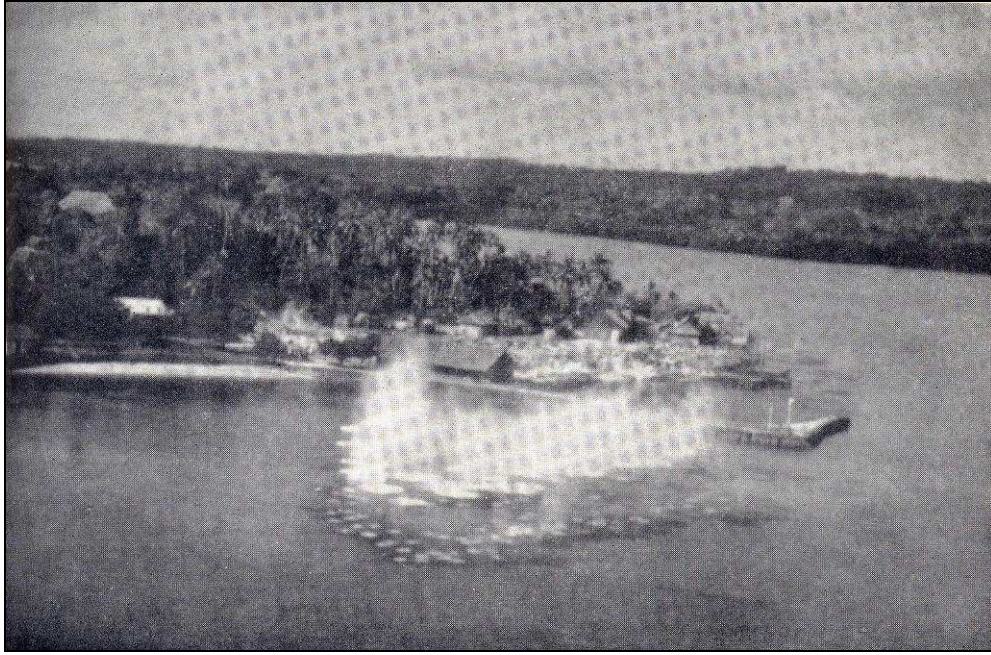
Vreemd genoeg is voor mij het verwachtingspatroon van deze tweede aanval niet zo gespannen als bij de aanval op het konvooi. Een zekere mate van “....dit zal zo’n grote klus niet worden en het zal ook wel gunstig uitvallen” speelt in mijn achterhoofd. Het feit dat deze plaats niet zo’n belangrijke Japans steunpunt in deze eilandengroep is, is ook misschien een factor die meespeelt. Maar dat het verdedigd wordt met *light* en *medium* luchtdoelgeschut geeft toch wel aan dat we toch niet te lichtzinnig over dit doel moeten denken. Je weet maar nooit.....Het hoeft maar één kogel te zijn.....

Dan hoor ik over de intercom. **Henk’s** stem: “*Attention please to all positions.....approaching target within two minutes.....keep steady please....out*”

Mijn positie is weer achter de mitrailleurs

En daar hoor ik de bommenluiken weer open gaan. Naar buiten kijkend zie ik eilanden en land voorbijschieten. Maar ook zie ik de gevreesde luchtafweer met het waaiervormige lichtspoor van de vijandelijke *light ack-ack* op ons afkomen.

Maar de bommen zijn al in salvo gevuld op het eerste zichtbare teken van de *leader*..



De aanlegsteiger van Larat krijgt een 'near miss'



De afgeworpen bommen ontploffen.

Dan plots een duidelijke klap boven het geraas en een schok door het vliegtuig.

HARTSTILSTAND VOOR EEN MOMENT..... en meteen schieten 3 gedachten door mijn hoofd: (1) **BRAND** als een tank of motor geraakt is!!, (2) een linker- of rechter vrille als de vleugel geraakt is en breekt of (3) een *nose down dive* als de cockpit geraakt is. Mijn zenuwen zijn tot het uiterste gespannen.

Dan breekt de spanning. **Vas** meldt vanuit zijn positie in de bovenste geschutskoepel.....”*From topturet.....we are hit fronedge right wing.....repeatfrontedge rightwing*” Wij, in het achterste deel van het vliegtuig zien natuurlijk niets en voor ons is het maar afwachten. De seconden duren als uren... Het geraas van motoren en wind lijkt nu wel dubbel zo hard te klinken.

Dan komt het verlossend woord van **Henk**: “.....*From captain....no fatal area’s damaged.....steering OK.....engines OK....we carry on.....out*”

Diepe zucht.....relax.....niet fataal geraakt.....en we vliegen door. Ik moet even alle spanning kwijt, want zulke ogenblikken als daarnet moet je niet te veel achter elkaar krijgen. Is niet gezond voor je lichaam en ziel.

Ondertussen draaien we een bocht naar links om open water op te zoeken.

Ik kijk door het rechterraam en zie ver weg naar achter het doel gehuld in hoogopschietende rookwolken en vlammen. Het vijandelijke lucht doel achtervolgt ons nog steeds en duidelijk zijn de scherpe knallen te horen en de zwarte wolkjes te zien van de *medium ack-ack*. Maar ze blijven achter ons. Laat dat in vredesnaam zo blijven, denk ik.

En dan zijn we buiten bereik van het lucht doel geschut.....

We moeten nog alert blijven voor eventuele jageraanvallen vanaf het vliegveld Selaroe. Dus loeren we lucht af op eventualiteiten. Maar alles blijft schoon.

We winnen hoogte en koersen op Australië af.

Nu beide aanvallen zo’n beetje achter de rug zijn voel ik een verlichting. Ook dit keer de dans ontsprongen.

We weten allemaal dat ten noorden van ons aan de noordkust van Nieuw Guinea de oorlog in zijn volle omvang woedt ten gunste van de Amerikanen met hun 'hink-stap-sprong' tactiek. De Japanners krijgen daar lik op stuk en moeten zich terugtrekken naar de Halmaheira’s en de Filippijnen. En er zijn onmiskenbare tekenen dat mensen en materialen van de Kleine Soenda eilanden, Ambon en Ceram worden verplaatst naar het noorden, naar de Halmaheira’s en Nieuw Guinea

Maar desondanks blijft onze gevechtsleider in nr. 1 waakzaam en wij blijven op “Command” uitluisteren zolang hij geen opdracht geeft voor een *stand down*.

De patrouille wordt nu wat hoger getrokken, nu het acute gevaar geweken is. En als we op hoogte zijn met een staartwind, trekt iedereen het gas wat terug om brandstof te sparen, om niet met lege tanken op het strand van Melville eiland voor de kust van Australië te landen. Wat eerder is gebeurd met een crew van het 18^e squadron.

De hoogte brengt ook wat koelte met zich mee en dat voelt weldadig aan.

Toch blijven we waakzaam.....de lucht met onze ogen aftastend, want we zijn nog steeds in “*hostile area*”.

Ik kijk op mijn *Elgine watch* (gekregen van de North American Factories bij het afhalen van ons vliegtuig).

We zijn al aardig wat uurtjes onderweg en boven diepe zeeënblauw als de zon helder schijnt en grauw en afschrikwekkend als de hemel betrokken en bewolkt is. En als je wat laag vliegt over open zee, zoals wij dat vandaag hebben gedaan, zie je de golven met toppen van 2 tot 4 meter hoogte met schuimkoppen. Toch is het is het tamelijk rustig weer. Maar de moesson waait en zij die uit de tropen komen weten wat dit betekent.

Verder heel af en toe enkele vissersboot en dat is alles. Als je hier wordt afgeschoten of een noodlanding moet maken en je overleeft dat (water is knoert hard) is de vindkans bijna nihil. Ga maar na, in die oneindige grote zee. En als je niet het geluk hebt in de rubberen *dinghy* (reddingsboot) van het vliegtuig te komen, dan zijn daar de haaien, die welbekend zijn in deze tropische kontreien. En op grote afstand bloed kunnen ruiken als je gewond bent.

Wat een verschil met de jongens in Europa. Meestal kortere vluchten en vaak met een veelvoud van vliegtuigen met jagerdekking – weliswaar erg gevaarlijk en vaak ook dodelijk – maar als je levend thuis komt ben je terug in een geciviliseerde wereld met alle gemakken van dien. In schrille tegenstelling tot de dichte rimboe van noordwest Australië.

Denk ik zo maar.....

Ondertussen vliegen we verder naar het zuiden: Je zou het begrip van tijd gaan verliezen als niet elk kwartier het grondstation zijn roepnaam uitzendt: “**BW4....**”

Maar dan komt eindelijk het commando waarop wij onwillekeurig zitten te wachten “*out of hostile area.....you may relax now.....*”

Johnny kruipt uit zijn staartkoepel en loopt naar mij toe met een grijns op zijn gezicht. Je kunt zien dat hij opgelucht is en zo is iedereen in het vliegtuig. Dat zit er weer op en nog even dan zijn we weer “thuis”.

Ik zet mijn mitrailleurs vast zodat zij niet gaan zwaaien. Probeer dan wat te eten, maar dat lukt mij niet al te best, behalve de reep chocolade, die ik deel met Johnny.

Wij vliegen nu in een losse V- formatie en aan mijn oren merk ik dat we dalen.

Dan hoor ik **Martino**, onze patrouilletelegrafist seinen naar het grondstation en gegevens verstrekken met betrekking tot de ETA (*estimated time of arrival*), plus het verzoek om *special arrangements* ingeval één van ons een *crashlanding* moet maken. Terugkomend van een dergelijke vlucht die we nu achter de rug hebben, kan het heel goed mogelijk zijn dat bijvoorbeeld. één van de wielen niet uit kan komen doordat er een schot het mechaniek van de wielen heeft geraakt, maar niet geobserveerd kon worden vanuit het vliegtuig.

Naar buiten kijkend door het grote rechter raam in westelijke richting zie ik dan een bekend natuurverschijnsel: het begin van een tropische zonsondergang.

Zo onbeschrijfelijk mooi goudgeel met rode- en lichtblauwe vlekken kleurt de hemel zich, dat het je gewoonweg dwingt te blijven kijken. Wat een contrast met wat we een uur of zo geleden hebben meegemaakt. Alsof er geen oorlog, geen vuiltje in de lucht zit. Nee....alsof deze met goudkleuren begoten zonsondergang, dit onvoorstelbaar wondermooi natuurverschijnsel gewoon spot met wat je aan het doen bent. Ook **Johnny** blijft kijken en genieten. Hoe betitel je dit?.....onaards!! En dan denk je onwillekeurig: ook dat dit je kunt tegenkomen tijdens een '*shipping mission*'. Hoe is het mogelijk?

En die wondermooie zonsondergang maakt je ook heel even denken aan wat daar in het verre westen aanwezig moet zijn: je huis en je familie die je achter hebt gelaten. Hoe zouden ze het maken? Leven ze nog?Maar kom, niet te lang zeuren

Hoe je het keert of wendt – eerst die verdomde Jappen wegmeppen.....al moet het m'n leven kosten.

Dan zien we onder ons de kleur van het water veranderen van donkerblauw via groenig blauw naar groen.

Rechts van ons komt Melville eiland in zicht en even later passeren we de grillige kustlijn van Noordwest Australië. Verderop rechts in de verte zien we de lichtjes van Darwin.

We vliegen nu met invallende duisternis. Onze navigatielichten zijn aan, maar op onze hoogte zien we elkaar nog heel duidelijk. We vliegen nog in de laatste zonnestrallen.

Straks als we dalen en de schemering valt in, gaan we echelonsgewijs vliegen. De Engelsen noemen dit vliegen in schemerlicht *the dusk patrol*.

Voorin zullen ze nu wel contact met *Batchelor-tower* hebben en beginnen ze nu met alles voor een landing in de snel invallende duisternis te controleren.

En dan klinkt door de intercom.: “.....*Captain to crewmembers.....make ready for landing.....take your positions please.....out.*”

In de verte moet nu de baanverlichting van *Batchelor* zichtbaar zijn en dalen we naar het veld toe om hoogte te verliezen..

Ik ga weer met m'n rug tegen de schot van de bomruimte met m'n gezicht naar de staart en **Johnny** ook op zijn plekje naast mij op de grond.

Dan merk ik dat we horizontaal vliegen en dat moet dan op 1500 voet hoogte zijn om even later *down-wind* in te draaien. Bij 170 mijl snelheid komt met het nodige lawaai het hoofdlandingsgestel naar buiten om met een schok gelocked te worden.

De snelheid loopt terug tot 150 mijl en dan gaan de *flaps* 15° uit. Met 500 voet per minuut dalende en de landingsbaan links achter ons ruim gepasseerd, draaien we *base-leg*, haaks op de baan, in. En gaan de *flaps* voor 30° uit. Het vliegtuig schudt en wiebelt door de turbulentie op laagte hoogte en de lage vliegsnelheid.

Links doordraaiend naar 600-800 voet hoogte zitten we nu in de *final approach* en gaan de grote landingslichten in de vleugels aan.

Ik sluit mijn verbinding met **BW4**, het grondstation, met de afkorting **TU** (*thank you*) en zij antwoorden met een 3x **R** (ontvangen en begrepen). Daarna sluit ik mijn radiologboek af.

Met een snelheid van 100-110 mijl gaan we nu over de rand van de landingsbaan en achterover hellend afvangend raken dan de hoofdwielen bij een snelheid van ongeveer 90 mijl met een schok de baan.. Als de snelheid eruit gaat laat de bestuurder de neus van het vliegtuig langzaam op het neuswiel komen en begint dan met zijn voetenstuur al pompend te remmen. In de staart worden we daardoor flink wat door elkaar geschut, *but who cares, we are safe home!!*. Met een gevoel van verademing, nee opluchting komen we na een vlucht van een kleine 61/2 uur vliegen weer terug.

Aan het einde van de *runway* draait **Henk** –of is het **Koos**, die het laatste 11/2 uur heeft gevlogen – met een zwaai de taxibaan op om middels de “*follow-me*” jeep ons naar onze *insert* te brengen. Daar aangekomen volgen de laatste handelingen voor de vliegers. Gas van de rechtermotor geheel terug, vol op de remmen van het rechterwiel, vol gas op de linkermotor en 180° draaien tot het neuswiel weer rechtuit staat.

En dan gaat alles heel snel: de motoren worden afgezet, de radiozenders en ontvangers worden uitgeschakeld, we rapen onze parachutes en kits van de grond op, logboek onder de arm en dan naar de uitgang.

Met een ruk aan de handel slaat de trap omlaag en ik zie door het luik de grond!!! En dan zijn we het binnen een paar tellen afgedaald en daar staan we dan naast het vliegtuig en wat dan meteen opvalt, is de lucht die je inademt. Heerlijke verse (avond)lucht van moeder aarde.

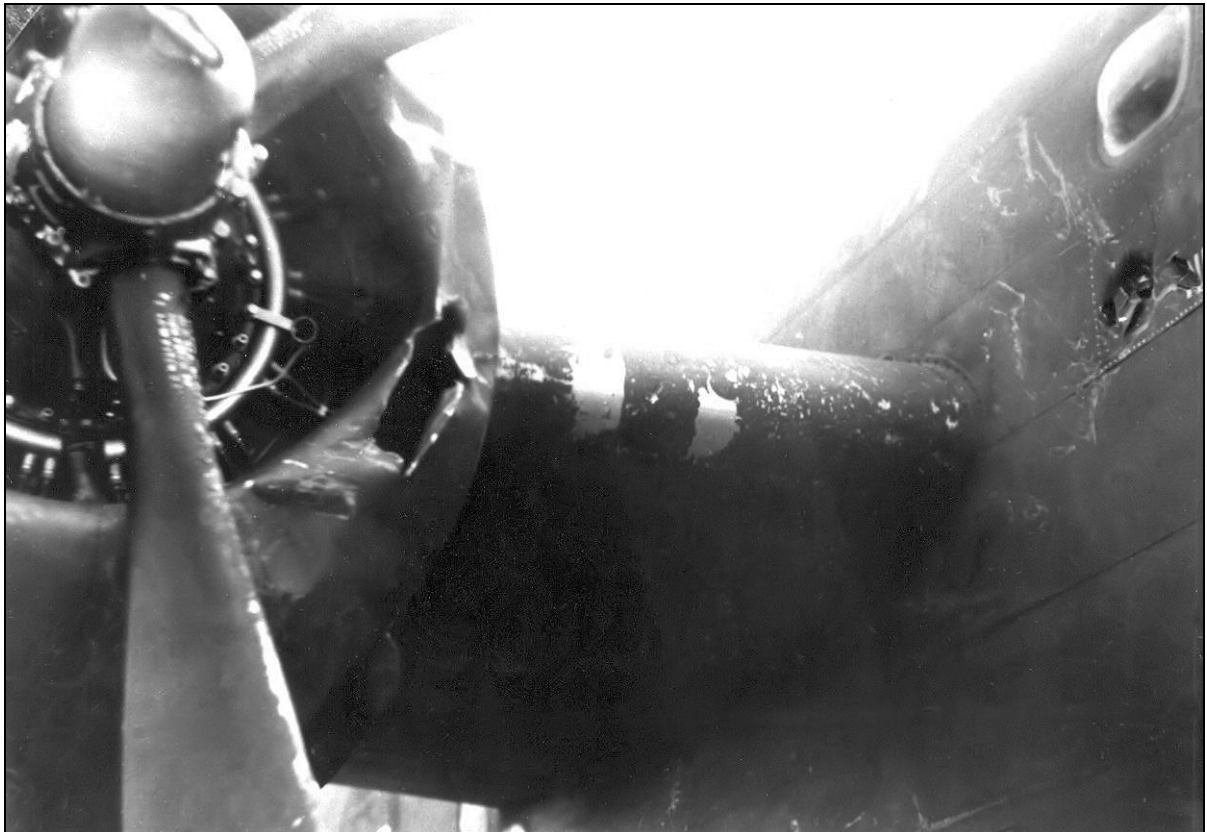
John en ik kloppen elkaar op de schouder en zeggen iets tegen elkaar, lopen naar voren waar **Henk**, **Koos** en **Piet** al bij elkaar staan. We praten door elkaar heen. Iedereen heeft iets te zeggen en de gezichten zijn er moe uit, maar de ogen staan blij.

Ik klop op een propellerblad en zeg: “*Well done, old chap*”

Vaste grond onder je voeten te voelen is iets wat niet te beschrijven is. Niet te beschrijven door geen mens, tenzij je het persoonlijk hebt meegemaakt in oorlogstijd na een operationele vlucht.

Totdat **Peng** Leidemeier, onze crewchief ons wenkt om met hem naar de andere kant van het vliegtuig te gaan. Samen met enkele Australiërs van de *ground-crew* staan we naar het gat in onze vleugel-voorrand te kijken.

“Geluk gehad mannen” zegt **Peng**.



Schade aan de rechter motorgondel.

We kijken nogmaals met ongeloof in onze ogen naar dat gat en zeggen wat tegen elkaar. Rare gewaarwording als je geconfronteerd wordt met zoiets als dit.

Maar lang duurt dit niet want al gauw roept **Henk**: “ De vrachtwagen staat op ons te wachten. *The truck is waiting for us. Let’s go folks!*” We klimmen met onze bagage in de wagen en rijden naar het kamp. Nog steeds verbaast en een beetje overdonderd over wat wij zagen.

We rijden het tentenkamp binnen. Hier en daar zijn de lichtjes al aan. Ook de felle schijnwerper voor de Ops Room, geeft de plek aan waar de trucks moeten stoppen.

We klauteren uit de vrachtwagen en begeven ons in het gebouwtje waar we in het portaal onze spullen neer leggen. En dan naar binnen waar al 4 tafeltjes gereed staan met achter elk een inlichtingen officier voor de *de-briefing*.

Tafel nr. 4 is voor onze crew. Op de vragen van de RAAF inlichtingenofficier neemt **Henk**, als captain het woord, maar omdat hij soms moeilijk uit zijn woorden komt wordt hij geholpen door **Koos**, **Piet** in feite door ons allen. Met behulp van de vliegkaarten ontstaat een levendig gesprek in het Engels en wordt er uitleg gegeven van onze hele trip inclusief en beschrijving van de vijand.

Ik geloof dat tafel nr. 4 het meeste lawaai maakt in de Ops Room. Want van verschillende kanten wordt SSSST geroepen. Wij dempen onze stemmen.

Na de *de-briefing*, waarbij alles tot in de finesses werd genoteerd, worden de kaarten, logboeken, fototoestellen en andere bescheiden ingeleverd en is de tijd om naar de diverse messes te gaan voor onze avondmaaltijd.

Wij nemen afscheid van onze officieren en wensen elkaar een goede nachtrust toe.

Maaltijden voor het vliegend personeel dat terugkomt van een operatie worden goed bereid. Dat is standaard. Ook in de onderofficiers mess. En het laat ons goed smaken al is een biefstukje van schapenvlees, hoe mals ook, niet iets is wat wij in Indië van huis hebben meegekregen. Maar we mogen niet mopperen. De Australische koks hebben hun best gedaan.

Daarna gaan we uit elkaar en **Paul, Martino** en ik lopen met onze bagage langzaam naar onze tenten toe, min of meer genietend van de avondlucht en het ons bevrijd voelen van een loodzware taak.

Bij de tenten staan de thuisblijvers al op ons te wachten en moeten we of we willen of niet het gehele operationele gebeuren vertellen. Wat wij met graagte doen want een beetje “Superman houding” aannemen bevalt ons best. Je moet toch altijd wat opscheppen als je de Jap een mep hebt verkocht en (veilig) thuis bent gekomen, vind ik en dat doen we dan ook. Maar de ondertoon blijft serieus. Er valt echt niet te spotten met leven en dood.

Maar dan is het genoeg.

We ontdoen ons van onze spullen en hangen die op. We ontkleden ons en laten alles op een hoop liggen (morgen is nog een dag) en met slechts een handdoek om de lenden en een stuk zeep in je hand lopen we naar de douches waar de schijnwerpers al aan staan. En dan het ogenblik dat het water over je lichaam plenst en alle spanningen van je af veegt. Onbeschrijflijk heerlijk!

Inzepen – afspoelen – nog even onder de straal - en dan afdrogen en naar de tent terug – heel luchtig kleden – en dan op je zelfgemaakte stoel voor de tent zitten binnen een vriendenkring waarvan één of twee een verborgen fles tevoorschijn haalt en de whisky heerlijk brandend door de keel voelt gaan. Je voelt je als herboren!

Totdat ik voel dat mijn ogen klein gaan worden en ik dus tegen de meute zeg dat ik ga slapen. Men begrijpt en de stemmen worden gedempt.

Even kijken of er geen ongedierte onder mijn dekentje is. Een schorpioenen steek is echt niet prettig.....en dan onder zeil. De dag is voorbij.

Melbourne 1944 (de volgende dag)

3000 km ten zuidoosten van Batchelor, waar geen oorlogssfeer heerst, laat staan oorlogsgebeuren aanwezig is, leest de goedgeklede Australiër die 's-morgens zich naar kantoor haast in zijn Melbourne Herald de volgende korte berichtgeving:

*“Allied airforce up north has attacked Japanese ships
near Ambon island and has sunk them
No casualties on our side and all aircraft came home safely*
