

Het vergeten tijdperk

De duistere periode na de Japanse capitulatie
(augustus 1945 – december 1946)



O.G.WARD

Voorwoord

Zoals velen van mijn leeftijdsgenoten eindigden mijn Indische jeugdijaren bij de aanvang van de oorlog in de Pacific. Nederland was toen al 1½ jaar door Nazi-Duitsland bezet.

In dienst van de Militaire Luchtvaart van het Kon. Nederlands-Indisch Leger (ML-KNIL) bracht ik de oorlogsjaren door in de Verenigde Staten van Amerika voor een oorlogstraining en in het noorden van Australië voor de uitoefening van mijn oorlogstaak.

De terugkeer naar Nederlands-Indië na het beëindigen van de oorlog in 1945 werd een grote desillusie. De wederopbouw bleek een tijdelijke zaak, want al spoedig zette het proces van de dekolonisatie in, om te eindigen in de soevereiniteitsoverdracht in 1949. Toch waren deze jaren voor mij van eminent belang voor het verkrijgen van ervaring voor de opbouw en voortzetting van mijn militaire carrière.

In 1950 moest ik noodgedwongen mijn geboorteland Nederlands-Indië verlaten om naar het mij betrekkelijk onbekende Nederland te gaan. Hier besloot ik over te gaan naar de Leger Luchtmacht Nederland (LLN), die kort daarop de Koninklijke Luchtmacht (Klu) zou gaan heten. Rond 1000 oud ML-KNILers maakten ook dezelfde stap.

Kort voor mijn pensionering en die van mijn generatie “oud Indische gasten” bekwam mij het gevoel dat van de geschiedenis van de ML-KNIL eigenlijk niets verloren mocht gaan. Onder het motto “*Opdat wij niet vergeten*” begon ik aan een historisch onderzoek en deze te beschrijven. Het resultaat was enkele geschiedkundig verantwoorde boekwerken, vele artikelen en lezingen.

Een jongere generatie ML-KNIL geschiedschrijvers is nog steeds bezig “onze geschiedenis” boven water te krijgen.

Na een rustperiode en na gesprekken met vrienden en bekenden, maar bovenal vragen van mijn kinderen en kleinkinderen, begon ik weer te schrijven, maar thans over mijn persoonlijke belevenissen.

Mijn eerste uitgave draagt de titel “SHIPPING”, een beschrijving van één dag uit de operationele geschiedenis (1943-1945) van het nr. 18 Squadron NEI van de ML-KNIL in Noord Australië.

Voor U ligt nu in boekvorm mijn belevenissen in de periode augustus 1945 tot en met december 1946

Wederom is veel dank verschuldigd aan mijn goede vriend Rob van Wijngaarden, die één van de “aanjagers” is geweest, mij heeft voorzien van tekeningen en tevens als corrector zijn medewerking gaf aan dit stuk.

Tevens veel dank aan Nanny Schotborgh , Erna Baay en Hein Koudijs voor hun onmisbare support en hun taalkundige corrigerende hand.

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

O.G.Ward

Luitenant Kolonel Klu. bd.

IJsselstein

Nederland

Een vreemde opdracht

Juni 1946 - Batavia (thans geheten Jakarta)

Plaats van ontmoeting: het Hoofdkwartier van de Militaire Luchtvaart (ML) van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) aan het Koningsplein West.

Ik kijk in twee scherpe grijsblauwe ogen, waarboven borstelige wenkbrauwen in een bruinverbrand verweerd gezicht. Het gezicht van mijn hoogste dienstchef, de Chef Verbindingen van de Militaire Luchtvaart van het KNIL, luitenant kolonel J.W.Gerharz.

Mij welbewust voelend als militie-vaandrig, jongste categorie (nog niet beëdigd) officier, sta ik kaarsrecht voor deze hoogste baas, nadat ik werd aangemeld door zijn secretaresse, een sergeant van het Vrouwenkorps van het KNIL.



Luitenant kolonel J.W.Gerharz en assistente.

Even stilte – een korte observatie en dan: *Vaandrig Ward – ga zitten!!* –

Ik neem plaats op één van de drie stoelen voor zijn bureau – “....*momenteel ben je Verbindingsofficier op de 3^e Vliegbasis te Biak . Ik heb je bij mij geroepen omdat ik je de volgende taak wil opdragen.....*”

En toen kwam het hierna komend verhaal.

Voor de naoorlogse opbouw van de Militaire Luchtvaart van het KNIL in Nederlands-Indië, was dringend verbindingsmateriaal nodig omdat de vijandelijke

bezetter – de Japanse strijdmacht – een chaos heeft achtergelaten door veel apparatuur te hebben weggehaald, vernietigd of gewoon verwaarloosd

Het betrof hier niet alleen apparatuur voor de vliegtuigen, maar ook voor grondstations, bakens, torenapparatuur, reparatiewerkplaatsen, radioapparatuur voor de bewakingsdetachementen, radio's voor grond-lucht verbindingen voor zowel de militaire- als burgerluchtvaart, etc.

Hierbij dient wel even in gedachten te worden genomen dat Nederlands-Indië een eilandenrijk is met een gebiedsgrootte dat te vergelijken is met *Europa* en dat hierbij voor de wederopbouw voorzichtig gepland werd voor 12-14 hoofdvliegvelden, verspreid over de gehele archipel.

Alleen de vliegvelden op Nieuw Guinea, op het eiland Morotai in de Halmaheira archipel en de velden Balikpapan en Tarakan op Borneo (thans Kalimantan) waren tamelijk op orde door de verovering en bezetting van de Amerikanen en Australiërs tijdens de oorlog. Dit gold ook voor het vliegveld Medan op Sumatra dat direct na de oorlog in gebruik werd genomen door de Britse strijdkrachten. Maar voor andere eenheden van de ML was de vraag naar verbindingssapparatuur zeer groot.

Overste Gerharz ging verder en legde daarna - kort - uit dat het verkrijgen van nieuwe apparatuur in deze periode zeer problematisch was.

Bestellingen bij de Nederlandse industrie laten lang op zich wachten. Ook daar was alles nog in de opbouwfase en er bestond een groot gebrek aan grondstoffen. En de prioriteiten lagen natuurlijk daar ter plaatse.

Een andere bron zou de Verenigde Staten van Amerika kunnen zijn, ware het niet dat om bepaalde (politieke) redenen de kraan was dichtgedraaid voor wat betreft het leveren van nieuwe apparatuur voor “*koloniale*” strijdkrachten.

Bovendien was er voor vervoer van materiaal wereldwijd een schreeuwend tekort aan scheeps- en laadruimte terwijl de meeste Nederlandse schepen nog in de z.g. *Allied shipping pool* zaten, waardoor zij natuurlijk allereerst gebruikt werden om geallieerde troepen en vrij gekomen krijgsgevangenen en geïnterneerden *all over the world* naar huis te vervoeren. Tevens werden zij ingezet voor speciale behoeftes met hoge prioriteiten.

Verder was transportcapaciteit per vliegtuig maar mondjesmaat aanwezig en werd deze in eerste instantie met de hoogste prioriteit gebruikt voor het vervoer van hulpmiddelen en medicijnen voor de ex-krijgsgevangenen en ex-burger geïnterneerden.

Kortom, de situatie voor een snelle opbouw van de ML-KNIL op het gebied van

verbindingen zag er niet rooskleurig uit.

Er was echter één bron die meteen kon worden aangeboord en dat waren de enorme materieelopslagplaatsen – de *dumps* -van de Amerikanen in de Pacific, o.a. op het eiland Nieuw Guinea (Irian), die tijdens de oorlog werden aangelegd voor een (gelukkig) nimmer uitgevoerde operatie van de Amerikaanse strijdkrachten in de Pacific, nl. de aanval, landingen en verovering van de hoofdeilanden van het Japanse keizerrijk tot en met de bezetting van Tokio..... De twee atoombommen op Hiroshima en Nagasaki hebben dit voorkomen.

Via “omwegen” was voor de ML-KNIL toestemming verkregen om in de Amerikaanse opslagplaatsen op het eiland Nieuw Guinea te kijken wat van belang kon zijn voor de opbouw van de Indische luchtmacht en dit per schip of vliegtuig - wat maar voorhanden was – te verschepen naar Java.

Overste Gerharz: Ward, aan jou de taak om dit uit te voeren. Je krijgt ter plaatse personeel en materieel om je te helpen. Ik zal de leiding van 3VB (d.i. Biak) namens de CML opdragen je met alles ter wille te zijn. Het zal niet gemakkelijk zijn, dat weet ik, maar maak het er het beste van!

Dan staat Gerharz op als teken dat het gesprek afgerond is. Ook ik sta op. In stilte merk ik op dat hij een half hoofd kleiner is dan ik.

Dan doet hij iets wat ik niet verwacht. Hij steekt zijn hand uit die ik als 25 jarige jonge vaandrig automatisch beantwoord met een handdruk. Het flitst door mijn hoofd dat hij daar staat met zijn gouden balk en twee sterren, 5 rangen hoger dan ik. Zeer ongewoon gebaar bij het KNIL in die tijd. Ook overhandigt hij mij een grote gesloten enveloppe met documenten voor het commando van de vliegbasis Biak.

En voordat ik mij goed realiseer wat er allemaal is gebeurd en gezegd sta ik buiten het HK-ML gebouw aan het Koningsplein West met mijn ogen te knipperen in het felle licht van de tropenzon, te wachten op de jeep die mij naar mijn logeeradres terug zou brengen.



Mijmeringen op weg naar Biak

We vliegen op 9000 ft. hoogte, ongeveer 3 km. boven de Java zee.

Het gedreun van de twee Wright Cyclones en het geloei van de wind tegen de romp van de B-25 Mitchell bommenwerper, die mij terugvloog naar Biak, klinkt mij welwillend in de oren. Dit vooral, als je als passagier op een lange trip, lui achterover op wat dekens zit, zonder iets te doen. Hoewel, in een bommenwerper die niet bepaald gemaakt is om geriefelijk te reizen, maakt het je toch slaperig en lui.

Het is inderdaad een lange trip van Batavia naar Biak: ruim 3000 km. en bijna 9 uur vliegen met een tussenlanding op het vliegveld Mandai bij Makassar (Udjung Pandan) op het eiland Celebes (Sulawesi). Dus voldoende tijd om je gedachten en herinneringen de revue te laten passeren.

Ik haal weer de opdracht van Gerharz in mijn gedachten tevoorschijn. Dat is de tweede maal binnen 1 jaar dat mij een opdracht is gegeven die feitelijk buiten mijn bevoegdheden en kennis als Verbindingsofficier ligt. Maar niet alleen dat: als militie-vaandrig ben ik nog niet eens beëdigd als officier. Het kan dus naar gelang de situatie, nog naar alle kanten opwaaien.

De eerste opdracht was in 1945 vlak na de wapenstilstand met Japan op 15 augustus van dat jaar.

Ik zat toen als “tijdelijk” militie-vaandrig nog op de *Nr. 56 Signal School* van de *Royal Australian Air Force* te *Point Cook (Queensland - Australië)* om opgeleid te worden tot *Signals Officer* (Verbindingsofficier).

Tijdens mijn opleiding vernamen wij dat Australische troepen, aangevuld met een in Australië opgericht KNIL bataljon, het eiland Tarakan en Balikpapan op oostelijk (Nederlands) Borneo op 18 juli 1945 hadden ingenomen. Wat wij niet wisten was dat het de bedoeling was Banjarmasin op zuid Borneo in te nemen en deze plaats als uitvalbasis te maken voor een landing op Java nabij Soerabaja.

De wapenstilstand op 15 augustus trok een streep door deze plannen met verstrekkende gevolgen voor Nederlands-Indië en mijn eigen terugkeer naar Indië.

Met spoed moest ik mij melden bij het hoofdkwartier van de ML-KNIL te Melbourne waar ik de opdracht kreeg naar Brisbane te gaan om me daar te voegen bij het civiele hoofdkwartier van de Nederlands-Indische Regering in Australië.

Daar in kamp Columbia, ruim 6000 km. van Java verwijderd, werd ik ingedeeld bij één van de drie groepen die gereed werden gemaakt om naar Nederlands-Indië te vertrekken om de eerste hulp te kunnen verlenen aan ex-krijgsgevangenen en burger geïnterneerden (mannen, vrouwen en kinderen).

Onze groep – de **Java-groep** onder leiding van lt. kolonel vl.wnr. D.Asjes was onderverdeeld in 3 subgroepen en bestond per subgroep uit een civiele afdeling, het **Kantoor Displaced Persons***(KDP), groot 70 man, een militair afdelingdeel, het **Leger Opvang centrum** **(LOC), groot 21 officieren en onderofficieren en een **Medisch team** ter sterkte van 30 man, bestaande uit artsen en geneeskundig personeel.

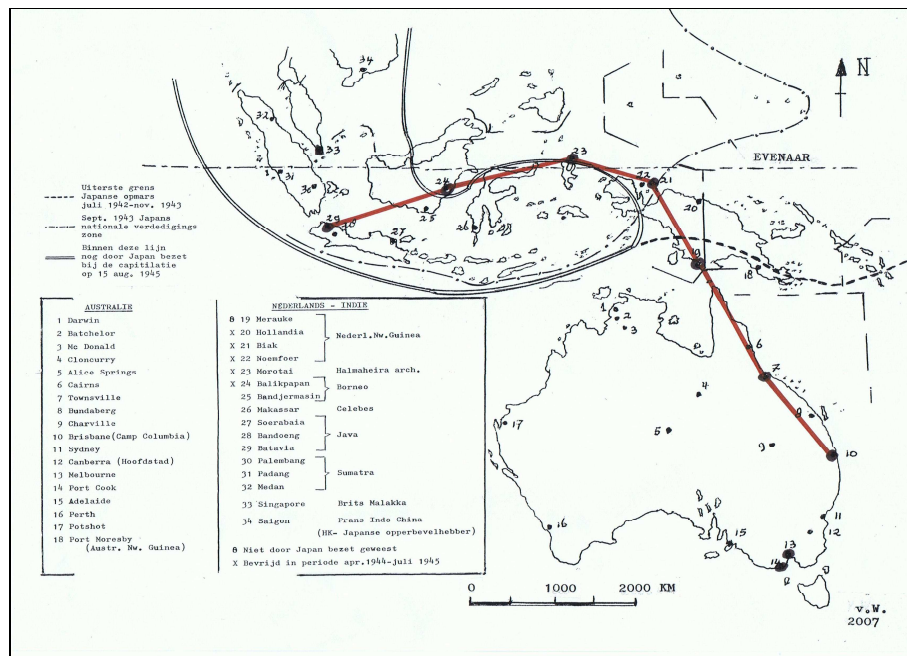
Uiteraard werd ik geplaatst bij de subgroep van het LOC die bestemd was om naar Batavia - mijn geboortestad - te gaan. Hoofd van deze subgroep was kapitein vl.wnr. Dick Berlijn.

*)Het KDP werd op 28-07-1945 opgericht door de Indische regering in ballingschap en viel onder de Dienst Sociale zaken van het Indisch departement van Justitie. Het had tot taak civiele slachtoffers op te vangen en te verzorgen: registratie, vaststellen van identiteit, medische zorg, voeding, kleding, onderdak, verschaffing van aller-noodzakelijkste artikelen, geldelijke steun, opvang van kinderen in vrouwenkampen, onderwijs, hulp bij het opsporen van verwanten, voorlopig voogdij van wezen, recreatie, voorlichting, etc.

**)Het LOC werd in april 1945 opgericht met min of meer dezelfde taken als het KDP, maar voor de opvang en verzorging van ex-krijgsgevangenen. Het had tevens tot taak de bevrijde militairen zo snel mogelijk te selecteren voor re-militarisering.

Ook werd ons medegedeeld dat er een wijziging had plaats gevonden in de bevelvoering van de commandogebieden in het ZW deel van de Pacific, waardoor Nederlands-Indië geheel binnen het operatiegebied van het Britse South East Asia Command (SEAC) werd gebracht. De commandowisseling, besloten op 24 juli 1945 tijdens de conferentie van Potsdam (Duitsland) zou op 15 augustus ingaan, op dezelfde dag dus dat de wapenstilstand plaats vond in de Pacific, na de afgeworpen kernwapens boven Hiroshima en Nagasaki, maar werd in feite pas gerealiseerd op 2 september 1945. Velen van ons die gewend waren met de Amerikanen samen te werken vonden dit maar niks. Het zal blijken dat de historie ons gelijk gaf.

Pas op 8 september 1945 – vijf dagen na de ceremonie van onvoorwaardelijke overgave van Japan aan de geallieerden aan boord van het Amerikaanse slagschip *Missouri* in de Baai van Tokio - dus pas drie weken na de capitulatie van Japan - vertrokken we met 5 voor transport omgebouwde B-25 bommenwerpers en een aantal C-47 transportvliegtuigen van het 19e Transport Squadron langs de lange noordelijke route (zie kaartje) via Townsville, Merauke (overnachting), Biak, Morotai (overnachting) naar Balikpapan op het eiland Borneo waar gestopt werd voor nadere orders van Singapore. Daar was immers na de oorlog het hoofdkwartier gevestigd van de SEAC Commander, de Britse admiraal Mountbatten.



Onze lange tocht huiswaarts van meer dan 8000 km

Om ten slotte op 17 september 1945 naar Batavia (thans Jakarta geheten) te vertrekken waar we in de middag arriveerden op het vliegveld KEMAJORAN.
Een traject van rond 8000 km.

*Onwillekeurig dacht ik aan de afstand Engeland-Nederland, die de huiswaarts kerende Nederlandse militairen en burgers die zich gedurende de oorlog in Engeland bevonden, hadden af te leggen.....Kippeneindje!
In feite een absurde vergelijking en gedachte!*

De eerste krijgsgevangen Japanners, die op verscheping naar Japan wachtten, zag ik op Balikpapan. Kleine mannetjes in vieze uniformen met het bekende petje met nekdoek op – heel beleefd saluerend en buigend. Was dat nou die fanatieke tegenstander, die gemaakte krijgsgevangenen vaak martelde, en hen meestal met de bajonet of door onthoofding om het leven bracht? Je zou ze toch zo een schop onder de reet willen geven! Maar jezelf beheersen is belangrijk, hoewel mijn handen jeukten.....

Batavia. (Zie getekende plattegrond)

Laag cirkelden we boven Batavia.

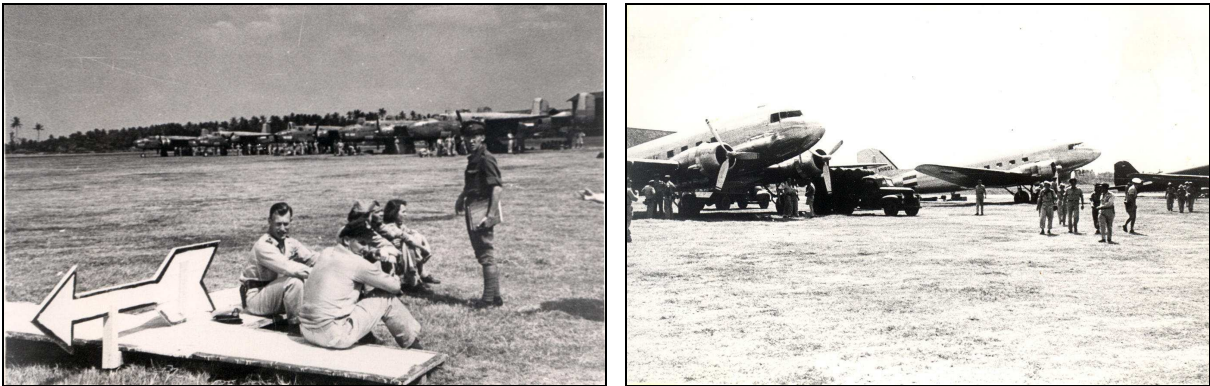
Ik keek m'n ogen uit. Duidelijk viel op, dat het profiel van de stad anders was dan die van de Australische- en Amerikaanse steden. Het is een tropische, een Indische stad. Mijn geboortestad! Een niet te beschrijven vreemd tevens warm gevoel maakte zich van mij meester. Daar beneden moest mijn familie ergens zijn. Zou ik ze levend terugzien?

Na een goede landing stonden we dan met de **Javagroep** op het burgervliegveld KEMAJORAN nabij Batavia.

Het was 17 september 1945, meer dan een maand na de capitulatie van Japan.

Vreemd - geen bedrijvigheid op het vliegveld – geen ontvangst – een dreigende stilte die alom heerste – een vervallen en vuil vliegveld met hoog- en onverzorgd gras langs de startbanen – in de verte een schijnbaar leeg stationsgebouw en verderop een aantal Japanse vliegtuigen – kortom een sfeer die je het welbekende gevoel gaf tijdens de oorlogsdagen als je *captain* in het vliegtuig door de intercom zei: *you are in a hostile area!* Automatisch was je op je hoede. Ook nu. Je oorlogsreacties was je nog niet vergeten.

Uit voorzorg bleven wij daarom bij en rondom de vliegtuigen staan.



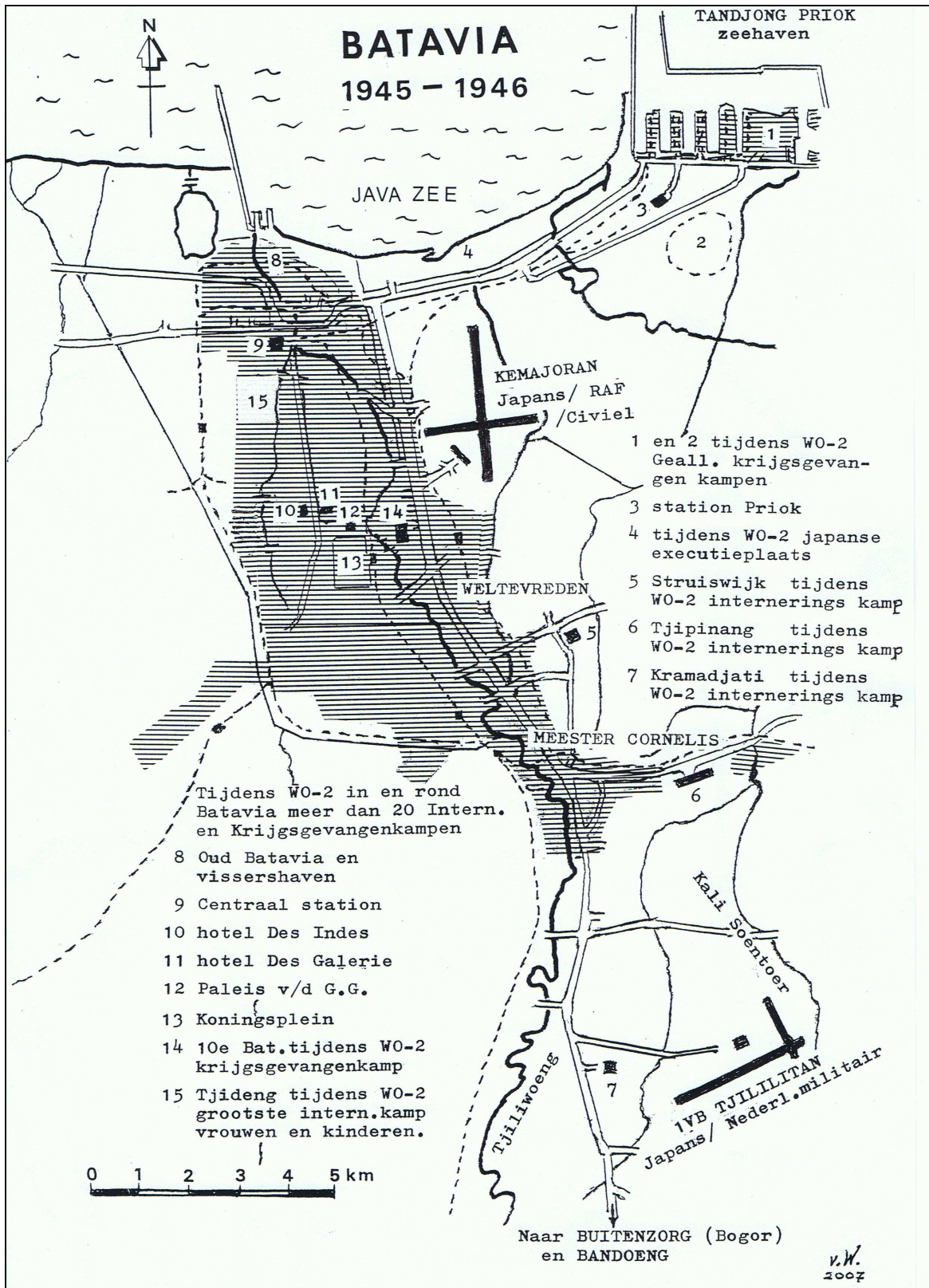
Aankomst Vliegveld Kemajoran nabij Batavia

Wie schetst onze grote verbazing toen we toch enkele personen, al zwaaiend met de handen naar ons toe zagen komen, sommigen gekleed in oude vooroorlogse uniformen. Kortom, het bleken de mannen “van het eerste uur”, militaire geïnterneerden van het **Kamp 10^e Bataljon** die onmiddellijk, nadat zij hoorden dat Japan was gecapituleerd, het kamp verlieten om het vliegveld Kemajoran over te nemen van de Japanners en dit veld zo goed en zo kwaad als het ging bedrijfsgereed trachten te maken.

Een handjevol enthousiaste *Prisoners of War* (POW-ers) dus, officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen van de Militaire Luchtvaart van het KNIL. Een onbeschrijfelijk positief punt in deze grauwe omgeving.

Maar onze komst was ook niet onopgemerkt gebleven bij eerder gelande Britse eenheden w.o. het Britse RAPWI (afkorting voor *Recovery of Allied Prisoners of War and Internees*)* terwijl Britse- en Nederlandse liaisonofficieren op de hoogte waren gesteld van onze aankomst.

*) Een Britse organisatie door de Britse opperbevelhebber van SEAC op 18 augustus 1945 in het leven geroepen voor de opvang en evacuatie van alle geïnterneerden uit de Japanse kampen in het Britse bevelsgebied.



Deze allereerste zeven man sterke Brits-Nederlandse eenheid werd op 08-09-1945 gearachuteerd boven het vliegveld Kemajoran en zij waren ook de eersten die contact hadden gemaakt met de Japanse legerleiding op Java. Samen waren zij ook de eersten die maatregelen namen voor de voedselvoorziening en medische zorg aan de geïnterneerden, terwijl per radio naar Australië instructies voor voedseldroppings werden doorgegeven.

De volgende versterking arriveerde op 15-09-1945, zeven dagen later - twee dagen eerder dan onze groep - in de haven van Tandjong Priok met de Britse kruiser *Cumberland* en de Nederlandse flottieljesleider *Tromp*, geëscorteerd door twee fregatten, een aantal mijnenvegers en een enkele *Landingcraft Tanks* (LCT)

Aldus ontstond er eindelijk een zeer bescheiden – men mag wel zeggen een minimum aan maritiem geallieerd machtsvertoon in de Indische wateren.

Terug naar het vliegveld Kemajoran.

Niet lang na onze aankomst zagen we vrachtwagens het terrein oprijden. De chauffeurs, merendeels jonge Indische-Nederlandse burgerjongens, waarschuwend ons dat de stad onveilig was, maar dat was al duidelijk te voelen. Ook dat het overgrote deel van de krijgsgevangenen en burgergeïnterneerden (vrouwen en kinderen) nog in de diverse kampen moesten blijven in verband met de gevaarlijke situatie en dat we dus een lege stad zouden aantreffen. Ook dat hadden we – na de laatste briefing te Balikpapan min of meer verwacht.

Kortom, van een vrolijke intocht met een juichende menigte – zoals we van de Europese steden in de kranten lazen - was geen sprake.

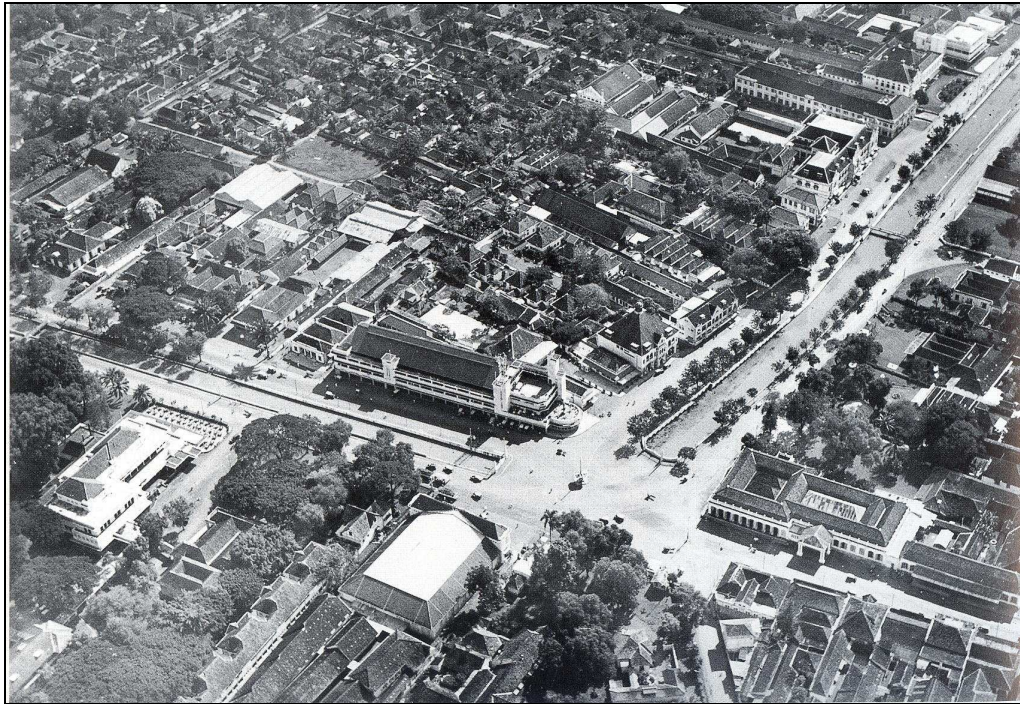
Integendeel - we reden de stad in met de wapens gereed om te vuren.

Er was bijna niemand op de straat en soms passeerden we huizen met een vlaggenstok waaraan een rood-witte vlag hing. Vreemd – *unheimisch* - dreigend – je nekharen gingen ervan overeind staan. Je zou zo zeggen, we reden een spookstad binnen.

Als persoon – geboren en getogen in deze stad – herkende ik verschillende straten, wijken en stadsdelen en automatisch vergeleek je wat je zag met wat je in gedachten had – en het verschil was groot, ja zo groot dat het je pijn deed.

Zo vies, zo rommelig en verwaarloosd, zo doods.....

We reden in konvooi het vliegveld af – wapens in de hand gereed om te vuren. Langs het station Kemajoran, Marinelaan, passeerden we Goenoengsari (de weg naar de haven Tandjong Priok), dan de Schoolweg, langs de Schouwburg, Postweg, Sluisbrug, Noordwijk tot aan het einde bij *Hotel des Galerie* schuins tegenover het bekende *Hotel des Indes*, waar wij moesten uitstappen, want dit hotel werd ons voorlopig onderkomen.



Links Hotel Des Indes en in het midden Hotel Des Gallery

Ik herkende nog alles ondanks de avondschemering. Maar wat ik zag was ontstellend. Vervuild, verwaarloosd, gaten in de weg, lege straten, somber, bijna geen straatverlichting en zo hier en daar die rood-witte vlagIn één woord: verbijsterend, zo niet schokkend.

Ik kom tot de werkelijkheid.

Ik zit in de staart van een Mitchell B-25 op weg naar Biak op een hoogte van 9000 ft. Het eentonig gedreun van de motoren en het hoge gefluit en gesis van de wind tegen de romp maakt een mens slaperig. Ik denk aan de opdracht van mijn hoogste chef. Ik ben benieuwd.....

Ik keer terug naar mijn herinnering uit de eerste dagen op Java.....

Ik geef toe dat het nu wat moeilijk wordt om alles op een rijtje te zetten vanwege de veelheid en snelle opeenvolging van gebeurtenissen in Batavia. Over mijn persoonlijke belevenissen in deze periode is een boek vol te schrijven. Maar dat valt buiten dit bestek.

Toch wil ik drie voorvallen/incidenten noemen die op mij een levenslange indruk hebben gemaakt. Maar daarvoor eerst het volgende.

Werken bij het LOC.

De volgende dag werden we in *Des Indes* bijeengeroepen voor een briefing.

Ik zag, lopende naar dit hotel, nu duidelijk in het ochtendlicht hoe de stad eruit zag. Abominabel slecht – kleurloos – vuil en verwaarloosd – vuilnis hopen langs de straten - geen vervoer of tram of het moest een truck met Brits-Indische militairen zijn - heel weinig Indonesiërs op straat en zij die daar liepen hadden allen een schichtige, bijna angstige houding, alsof zij er op rekenden dat zij zouden worden neergeschoten of zoiets. In feite lege straten. En alom dat overheersende gevoel van dreiging en gevaar.

Aan de straatranden tegen de gebouwen aan, veel bedelaars in onvoorstelbare lompen gehuld of half naakt bij gebrek aan kleren. Kortom, een trieste aanblik, overal waar je keek. Is dit mijn geboortestad – mijn jeugdstad? Is dit het einde van de oorlog? Onvoorstelbaar !!

In *Des Indes* kwam de hele groep bijeen. Ik zag bekenden onder ons, zoals Jan Staal, Adje van der Heiden, Wim Manz, Loek Hansen, Paultje Verspoor, Ton Pereira en nog vele anderen van de ML. Niet allen waren bestemd voor het LOC-werk; een aantal was aangewezen voor politietaken om orde en rust te handhaven en te bewaren.



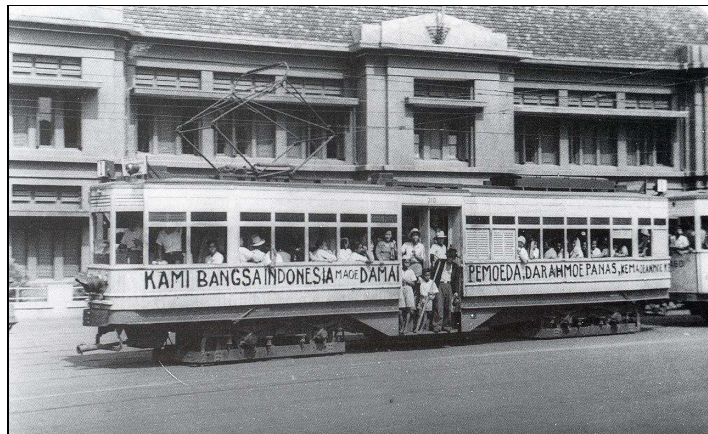
Rapwi en Rode Kruis aan het werk

De briefing stond onder leiding van lt.kol. Asjes en kapitein der Inf. De Winter. Van belang was een goede samenwerking met de RAPWI organisatie van de Britten, het Rode kruis en de Dienst Volksgezondheid (medische dienst). Uitdrukkelijk werd gewaarschuwd voor de vijandige houding van de Indonesiërs en het gevaar van sluipschutters.

Immers, op 17 augustus – twee dagen na de capitulatie van Japan en een maand voordat wij te Batavia arriveerden, werd door het merendeel van de jongere intelligentsia van de Indonesische bevolking en hun erkende leider, ir. Soekarno, de Indonesische onafhankelijkheid uitgeroepen – allereerst op Java en daarna op Sumatra - en was in feite de vrijheidsstrijd van de Republiek Indonesia openlijk tegen de oude (Nederlandse) regering begonnen. Elke buitenlander werd toen als niet gewenst en vijandig beschouwd, dus ook de Engelsen, Brits-Indiërs en na de ervaring met de Japanse bezetting ook de Japanners.

Wat er tussen 17 augustus en medio 1946 is gebeurd, behoort tot de meest tragische en donkerste periode uit de Ned. Indische geschiedenis. Veel is al hierover geschreven door historici en schrijvers van naam. Een uitleg hierover in dit boekwerk kan daarom achterwegen worden gelaten.

Deze periode staat in de Indische geschiedenis bekend als de *Bersiap* periode *)



Overal opruiende taal..

*) **Bersiap** – Indonesisch woord voor *Geeft acht! Wees paraat!* Het dreigende en angstwekkende commando die in die tijd weerklonk waar Indonesische strijdgroepen of rooibendes in actie kwamen.

Kort gezegd een tijd van massale plunder- en moordpartijen als gevolg van een gezagsvacuüm tussen de capitulatie van Japan in augustus 1945 en de militaire gezagshandhaving maanden later. Het betrof een soort volkshaat bij voornamelijk de jongere Indonesische generaties (pemoeda's). Maar ook allerlei fanatiek-islamitische groepen en puur criminele bendes (rampokkers) deden mee aan deze revolutionaire opstand, waarbij met geweld van wapens, moord en doodslag een collectief nationaal sentiment werd gedemonstreerd, gericht tegen de terugkeer van het z.g. "kolonialisme".

En aangezien ex-krijgsgevangenen in die tijd zich nog in het kampement van het "10^e Bataljon" en de Europese burgerbevolking in diverse burgerkampen in de stad Batavia bevonden – zij werden immers verzocht de kampen niet te verlaten in verband met de onveilige situatie in de stad – richtte de woede van eerder genoemde groepen en roofbendes zich vooral tot de buiten de kampen wonende Indo-Europese, Molukse- en Chinese burgers en gezinsleden. Woonhuizen en winkels werden gerampokt en leeggeplunderd. De slachtoffers werden vaak zwaar verminkt of zelfs in stukken gehakt – *getjintjangd*- en later teruggevonden in waterputten en afvalhopen. Of in de rivieren gegooid.

Ikzelf heb vele malen gemutileerde lichamen zien afdrijven in de Tjiliwoeng, de rivier die dwars door Batavia stroomt. Deze rivier stroomt namelijk ook langs de achterkant van de tuin van het onderkomen van de LOC, een officierswoning, even buiten de poort van het kampementcomplex van het 10^e Bataljon Infanterie.

Bij het terugdenken aan deze gruwelijke taferelen gaan mijn nekharen nog steeds overeind staan. Wie dit niet heeft meegemaakt kan zich dat niet voorstellen. Hoe is het mogelijk????? Het moesten over heel Java vele, naar schatting tussen de 10.000 en 20.000 slachtoffers zijn geweest, waarbij duizenden – maar nu door de Indonesiërs - weer geïnterneerd werden in het achterland. Wellicht kan hier gesproken worden van *massa executie*?

Zoals gezegd, het LOC werd ondergebracht in een leegstaande militaire woning, even buiten de poort van het kampement van het 10^e Bataljon Inf. Aan het verlengde van Waterlooplein West.



Resultaten van de Bersiap..



Het feitelijke LOC-werk zoals de registratie, medische verzorging, het verschaffen van de noodzakelijkste artikelen werd in het kampement ter plaatse gedaan.

De zwaar zieken werden terstond naar het nabij gelegen grote militaire hospitaal van het KNIL getransporteerd, alwaar de uit Australië meegekomen artsen samen met ex-krijgsgevangenen collega's die nog capabel waren hun functie uit te voeren, de organisatie van dit ziekenhuis zo goed en zo kwaad als het ging ter hand namen. De (tijdelijk) medisch goedgekeurden werden weer gemilitariseerd, bewapend en ingedeeld in eenheden ter bescherming tegen de criminele bendes.

Zij, die aan recuperatie toe waren werden afgevoerd via het RAPWI centrum naar

het vliegveld Kemajoran of de haven Tandjong Priok voor verder transport naar Singapore of Australië.

Hoekstra en ik moesten dus voor de logistiek zorgen. Wat dat inhield mag duidelijk zijn: van alles om de zaak draaiende te houden. Transport – meubilair - schrijfbehoeften – konvooibegeleiding – gegevens verzamelen – liaison met het Rode Kruis en de RAPWI die opgezet waren in het hotel *Des Indes* – materialen, medicijnen en hulpgoederen afhalen van het vliegveld Kemajoren en de haven Tandjong Priok – het weghalen van ex-krijgsgevangenen en geïnterneerden uit gevaarlijke gebieden – kortom alles wat maar voorhanden kwam om het normale leven weer een beetje op gang te krijgen. Het was wel werken totdat je er bijna bij neer viel maar de wetenschap dat het dringend noodzakelijk was hield je op de been.

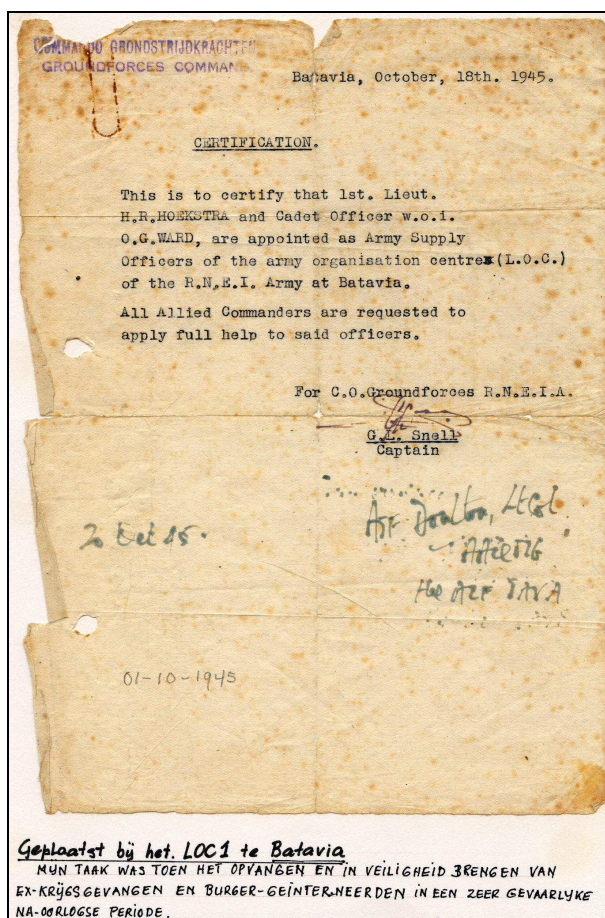
Ik word uit mijn overpeinzingen gestoord door een verandering van het motorgeluid en een duidelijk gevoel van luchtdrukverschil in mijn oren. Ook de temperatuur begint te stijgen.

We gaan landen op het vliegveld nabij Makassar om daar brandstof bij te tanken en onze benen te strekken terwijl we onze meegenomen lunch kunnen gebruiken.

Op het vliegveld zullen we niet langer blijven dan noodzakelijk want we willen voor donker op Biak landen en dat is nog 4 uur vliegen.

Na een klein uurtje starten Rudie Swane (instructeur), Willem Bedet en Bert van Haarlem (laatstgenoemden ex-krijgsgevangenen vliegerwaarnemer, cursisten van de Overgangs-Opleidingsschool (OOS), de herscholingscursus op de B-25 bommenwerper) richting Biak. Het is twee uur 's-middags.

Op hoogte gekomen en lekker lui achteruit zittend-liggend tegen de metalen wand van het vliegtuig, doezel ik weer weg.....ik denk weer terug aan de tijd bij het LOC.



Mijn taak was vastgelegd in een kort briefje (zie fotokopie).

Ja, de tijd bij het LOC in 1945 heeft een buitengewone indruk op mij gemaakt. Drie voorvallen wil ik aanhalen die voor mij wel de meeste bewogenheid hebben gegeven. We beginnen met de eerste.

Weerzien met mijn familie

Tijdens de oorlog, toen wij in Amerika en Australië waren, werd ons ontraden via het Rode Kruis contact te zoeken met de familie in bezet gebied in verband met mogelijke represailles van de Japanner. Ik had daarom sinds eind februari 1942, na de evacuatie van de Vlieg- en Waarnemerschool van de Militaire Luchtvaart van het KNIL en die van de Marine Luchtvaartdienst, naar Australië geen contact meer gehad met mijn moeder, zuster en familieleden (vader was voor de oorlog overleden). En dat was dus ruim drie jaar geleden.

Ik heb natuurlijk de dag na onze aankomst te Batavia alle moeite gedaan om informatie te krijgen over mijn familie via het Rode Kruis Centrum in het Hotel *Des Indes* en ook via de chauffeurs die ons vervoerden.

Of zij nog leefden en zo ja, wat hun adres is.

En jawel, hoor.....de tweede of was het de derde dag van ons verblijf te Batavia kwam één van de Indische jongens die als chauffeur dienst deed, mij vertellen dat hij mijn moeder en haar familie had gevonden en ook het adres wist. Zij bewoonden een huis aan de Matramanweg nabij de wijk Meester-Cornelis. Hij wilde mij daar per motorfiets brengen, maar waarschuwde dat die buurt onveilig was, het bezoek moest overdag plaatsvinden en niet te lang duren in verband met de veiligheid van het gezin.

Gewapend met mijn junglekarabijn, een .45 pistool en twee handgranaten sprong ik achterop de motorfiets en reden we vanaf het veilige kampement van het 10^e Bataljon, dwars door de onveilige buurten Kramat en Salemba naar het adres op de Matramanweg nabij het voor “Batavianen” bekende spoorwegviaduct.

Het weerzien van moeder, zuster en familie was overweldigend, ontroerend en diep emotioneel. Om nooit te vergeten!

Na dit weerzien was de eerste opmerking die mijn moeder maakte: “Ik heb altijd geweten dat je terug zou komen – ik heb nooit getwijfeld, want ik heb altijd mijn steun gevonden in het gebed met God en Zijn woorden in de Bijbel”

Met die woorden omhelsde ze me nogmaals.

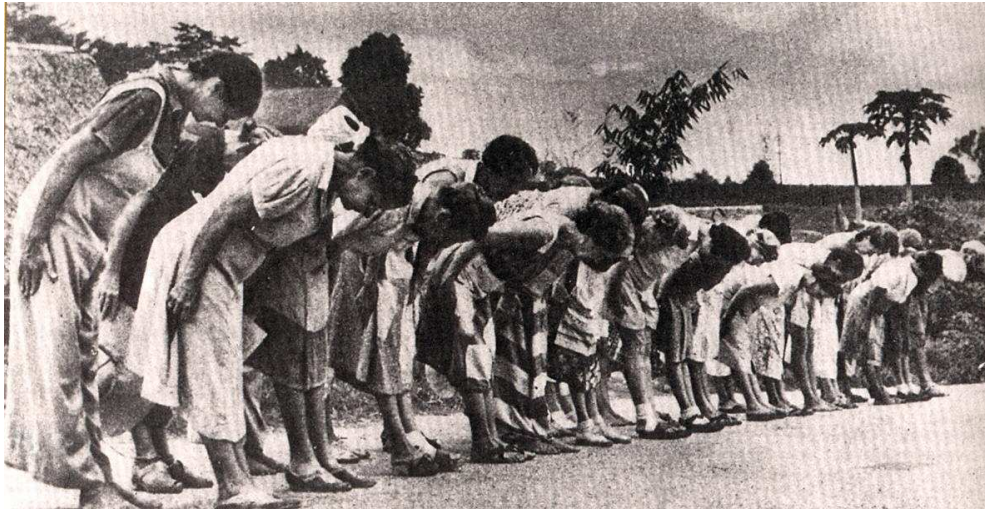
Mijn moeder was een gelovige vrouw.

Zij was ook een trotse moeder toen zij haar zoon terug zag als vaandrig, officier van de Militaire Luchtvaart van het KNIL. Vóór de oorlog had ze zo haar twijfels over haar zoon.

Ik heb het eerste bezoek kort gehouden en iedereen begreep de reden. Daarna heb ik nog een paar korte bezoeken gebracht om dan mijn moeder en zuster te laten verhuizen naar een beter en beschermd gebied van Batavia. Daar heb ik hen vele malen opgezocht en kon langere tijd bij hen zijn.

Evacuatie van vrouwen en kinderen.

Een ander evenement om nooit te vergeten was een opdracht die ik kreeg om met drie vrachtwagens en 6 gewapende militairen zo veel mogelijk vrouwen en kinderen weg te halen uit de Struiswijk gevangenis.



Gedwongen buiging voor de Japanse keizer..

Om een idee te krijgen hoe de route van het 10^e Bat. naar deze gevangenis gaat is het goed de kaart van Batavia op pagina 8 in ogenschouw te nemen.

De rit ging van het 10 Bat. langs de hoofdweg (Kramat en Salemba) richting de wijk Meester Cornelis. Dan ter hoogte van de opiumfabriek en de Geneeskundige Hoge School op de kaart naar rechts de Struiswegstraat in en daarna langs de Drukkerijweg naar de gevangenis. Deze straat was aan beide kanten begrensd door *kampongs* (achterbuurten, voornamelijk bewoond door Indonesiërs) van waaruit het gevaar kon worden verwacht.

Vooraf had ik de chauffeurs op hun hart gedrukt om, indien we door bendes aangevallen zouden worden, niet te stoppen en desnoods over lichamen te rijden. En als we door een menigte ingesloten zouden worden langzaam door te rijden. De militairen gaf ik de opdracht niet te provoceren en indien we ingesloten zouden worden niet te schieten. Zes man met elk 5 kogels tegen vele honderden gewapende opstandelingen die *mata gelap* (*buiten de zinnen*) waren, zou aan onze zijde onherroepelijk de dood betekenen, inclusief die van de vrouwen en kinderen.

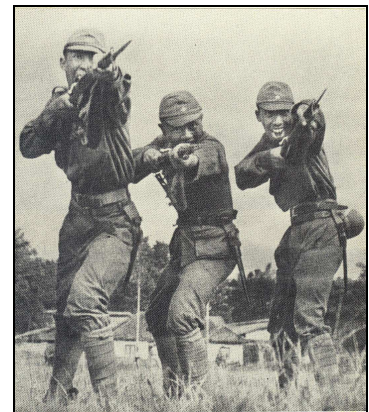
De heenrit bleek geen problemen te geven. We werden begluurd van achter struiken en heggen, maar er vonden geen gewelddadigheden plaats.

Bij de gevangenis aangekomen stonden vrouwen en kinderen met hun weinige en schamele bezittingen al klaar en werd er vlug ingeladen. Er heerste natuurlijk een zenuwachtige sfeer want men wist maar al te goed welke gevaren aanwezig waren, maar ik gaf iedereen ook de raad bij ongeregelde heden kalm te blijven, de kinderen

bij zich te houden en indien het tot een treffen zou komen, zoveel mogelijk op de bodem van de wagen te gaan liggen of zitten om maar zo min mogelijk een doelwit te vormen. Maar vooral niets zeggen, niet schreeuwen of gillen.

En ja hoor, op de terugweg zagen we in de verte dat het al mis zou gaan. Drommen mensen stonden op en naast de weg, gewapend met de ons welbekende *bamboe roendjing's*, dit zijn de vlijmscherpe gespitste bamboestokken, *gollogs*, *parangs* (slagwapens) en krissen. Ik bad, dat er niemand bij zou zijn met een vuurwapen. Het was een zeer onheilspellend en bedreigend gezicht.

Dichterbij komende werden we omsingeld door honderden schreeuwende Indonesiërs, die in niet mis te verstane woorden duidelijk maakten dat we moesten oprotten en als dat niet gauw gebeurde wij *getjintjangd* (in stukken gehakt) zouden worden of aan hun bamboesperen zouden worden geregen.



Gewapende Indonesiërs met de beruchte bamboe roendjings

We werden met stenen en vuil bekogeld en bespuwd. De bamboesperen en slagwapens angstaanjagend dicht bij onze mensen en chauffeurs en akelig dreigend.

Daar tussendoor hun gillende vrijheidskreet “*Merdeka Merdeka*” en andere vrijheidsleuzen.

Langzaam reden wij verder – de vrouwen zoals afgesproken gehurkt en zo laag mogelijk op de bodem, hun kinderen met hun lichaam beschermend, velen met de handen voor de oren, sommigen ook huilend van angst.

Minuten leken wel eeuwen in deze mêlee. Elk ogenblik verwachtend gespietst te worden of met een houw te worden gedood is niet prettig.

Maar wonderlijk wel passeerden we deze dreigende meute zonder gewelddadige incidenten en op de hoofdweg komend lieten we deze helse menigte achter ons en reden we snel naar hotel *Des Indes* waar de vrouwen en kinderen door RAPWI- en Rode Kruis personeel werden opgevangen.

De vrouwen bedankten ons en sommigen omhelsden ons uit dankbaarheid dat ze verlost waren van deze zeer beangstigende situatie.

Toen ze allen uitgestapt waren zag ik natte plekken op de vloer van de wagens. “Geplast, vaan(drig)” zei één van de chauffeurs. In hun doodsangst hadden sommige vrouwen in hun gebukte houding geürineerd.

Het waren ook ogenblikken waar de dood voor ogen stond. En dat vergeet je nooit.

Zo hebben we vele malen burger-geïnterneerden uit diverse gevangenkampen weggevoerd.

Hinderlaag

Het derde evenement dat diep in mijn geheugen is gegraveerd betreft Bert Jansen, een “Indische jongen”, beroeps soldaat bij het KNIL, één van de vele krijgsgevangenen uit het gevangenkamp van het 10^e Bat.

Ook hij kwam na registratie en goedgekeurd te zijn voor militaire dienst, voorzien van de nodige schone militaire kleding en dagelijkse gebruiksartikelen in aanmerking om ingedeeld te worden bij nog op te richten eenheden van de Infanterie.

Maar het lot besliste dat hij werd toegewezen aan de organisatie van het LOC en ingedeeld als toegevoegde hulp, chauffeur, motorrijder, ordonnans, kortom inzetbaar op alle werkgebieden van het LOC. Maar het meest hielp hij mij bij mijn taken.

Het hoofd LOC, kapt. Dracht (Kapitein Berlijn was op 15 november 1945 overgeplaatst naar het geheel verwaarloosde vliegveld Tjililitan - zie kaartje pag. 8 - om daar als commandant leiding te geven aan het opknappen van dit veld met kampement voor de opvang van het 18^e Squadron bommenwerpers), voorzag hem van woonruimte in de bijgebouwen van het huis, zodat hij zijn vrouw uit een onveilige buurt kon overbrengen naar het beschermde terrein van het 10^e Bat.

Op een zekere dag werd mij verzocht leiding te geven aan een konvooi van vrachtwagens die van de haven Tandjong Priok, dwars door Batavia, naar het ten zuiden van deze stad gelegen militaire vliegveld Tjililitan zouden moeten rijden. Het betrof vervoer van vliegtuigmateriaal.

We vertrokken van de haven met 6 vrachtwagens. De commandojeep voorop en achterop een jeep als staartdekking.

In onze jeep zat sgt. Smith aan het stuur, naast hem ikzelf, achterin rechts Bob Hering, midden Jansen en achterlinks een soldaat (naam ontschoten).

Allen waren we gewapend met een doorgeladen en ontgrendelde jungle karabijn of *stengun* in de aanslag – klaar om te vuren.

Vanaf Tandjong Priok tot en met eind Goenoeng Sahari en Senen ging alles goed. Ook het oversteken van het Kramatplein ging zonder problemen maar daarna begon de ellende. We wisten dat het komend stukje route één van de gevaarlijkste was. We waren 100% alert, de vinger aan de trekker, spanning op top niveau.

Plotseling van links, uit één van de huizen een aantal scherpe knallen van een automatisch wapen en zoals afgesproken begonnen we meteen met tegenvuur. Maar ik zag en hoorde ook tegelijkertijd dat Jansen zich met een kreet voorover boog en zijn wapen los liet.....Hij was geraakt.....

Ik draaide me half staande in mijn zitting om, om hem op te vangen en zag meteen dat hij door minstens drie kogels was geraakt waarvan er één in zijn hals. Het bloed spoot uit de wond..... ik probeerde nog de wond met mijn vingers te stoppen maar toen kwam het bloed met gutsen uit zijn mond.....toen wist ik dat hij dodelijk getroffen was.

Jansen in mijn armen houdend gaf ik per radio opdracht dat de achterop rijdende jeep naar voren moest komen om het konvooi verder te leiden. Aan Smit de opdracht met de meeste spoed terug te rijden naar het Grote Militaire Hospitaal dat niet ver van de plaats van onheil verwijderd was. En zo hurkend in de jeep hield ik Jansen stervend in mijn armen terwijl zijn bloed over mijn uniform gutste. Ik was verder machteloos om enige verbetering in de toestand te brengen. En op zulke momenten voel je de hulpeloosheid als iets loodzwaars.

Het enige dat ik nog kon doen was de gebroken ogen van Bert Jansen sluiten.

Bij het hospitaal direct naar de Afdeling Eerste Hulp, waar de hulpverleners slechts constateerden dat Bert Jansen al was overleden.

Ik heb me toen zo goed mogelijk gewassen want mijn uniform en ikzelf zaten onder het bloed. Ik kreeg schone kleren.

Daarna reden we naar het LOC om verslag uit te brengen, maar voor mij om allereerst de zwaarste taak uit te voeren, mevrouw Jansen te vertellen dat haar man was gesneuveld. Samen met het hoofd van de LOC hebben we haar van het feit op de hoogte gesteld. Eerst het ongeloof, dan de schok en ten slotte de heftige emoties. Deze laat ik aan de verbeelding van de lezer over.

Van de vijf man in de commando jeep zijn er thans (eind 2008) nog slechts twee overgebleven: Bob Hering en ik. Bob is later nog officier bij het KNIL geworden, is in 1950 gedemobiliseerd en vertrok naar Canada om daar aan de universiteit van Ottawa geschiedenis te studeren.

Na het voltooien van zijn studie is hij naar Australië vertrokken om daar aan de universiteit van Rockhampton (Queensland) als hoogleraar in de geschiedenis van ZO Azië te werken. Later verhuisde hij naar Nederland om aan de universiteit van Maastricht te werken. Toen hij in 1998 met pensioen ging heeft een aantal vrienden van hem een *liber amicorum* *) gemaakt. Bovengenoemd verhaal als deel van een essay heb ik aan dit boek toegevoegd als een herinnering aan die moeilijke tijden na de oorlog.

Ondertussen heeft onze B-25 de daling ingezet, kenmerkend aan het gevoel in de oren en de verandering van geluid van de motoren. We zijn dus Biak genaderd en de landing wordt nu voorbereid. Zo te zien wordt een z.g. straight-in approach – rechttoe rechtaan op de landingsbaan af - gemaakt.

Niet veel later staan we stil op één van de drie – door de Japanners tijdens de oorlog aangelegde - startbanen van het koraaleiland Biak – moe en stijf van de lange tocht in de B-25. Ik wil nog even duidelijk stellen: we zijn nu ongeveer 6500 km. van Batavia verwijderd.

Het eiland Biak

(Zie getekend kaartje)

Het westelijk deel van het grote eiland **Nieuw Guinea** is typisch gevormd door de enorme grote Geelvink Baai, waardoor er links van deze baai een schiereiland ligt dat de vorm heeft en de naam draagt van “De Vogelkop”.

In deze reusachtige baai ligt een aantal eilanden waaronder de Schouteneilanden, in feite twee eilanden die slechts gescheiden zijn door een smalle rivier, de *Sorendidori*.

*) *Lasting Fascination* – Essays on Indonesia and the South West Pacific to honor Bob Hering – Uitg. Stein 1998

Het linker kleinste eiland heet *Soepiori* en het rechter eiland staat bekend als het eiland *Biak*.



Toen de Japanners aan de top van hun verovering van de Pacific stonden, was de gehele noordkust van het eiland Nieuw Guinea in hun handen. Ten zuiden van het hooggebergte dat van oost naar west over het eiland ligt, bleef het vrij van de bezetter en bleef het daarom Nederlands gebied.

Biak (en Hollandia) behoorden bij de verdedigingsgordel van de Japanners als één van de voornaamste steunpunten. Niet minder dan drie vliegvelden werden op dit eiland door hen aangelegd plus een bezetting van ongeveer 7000 man.

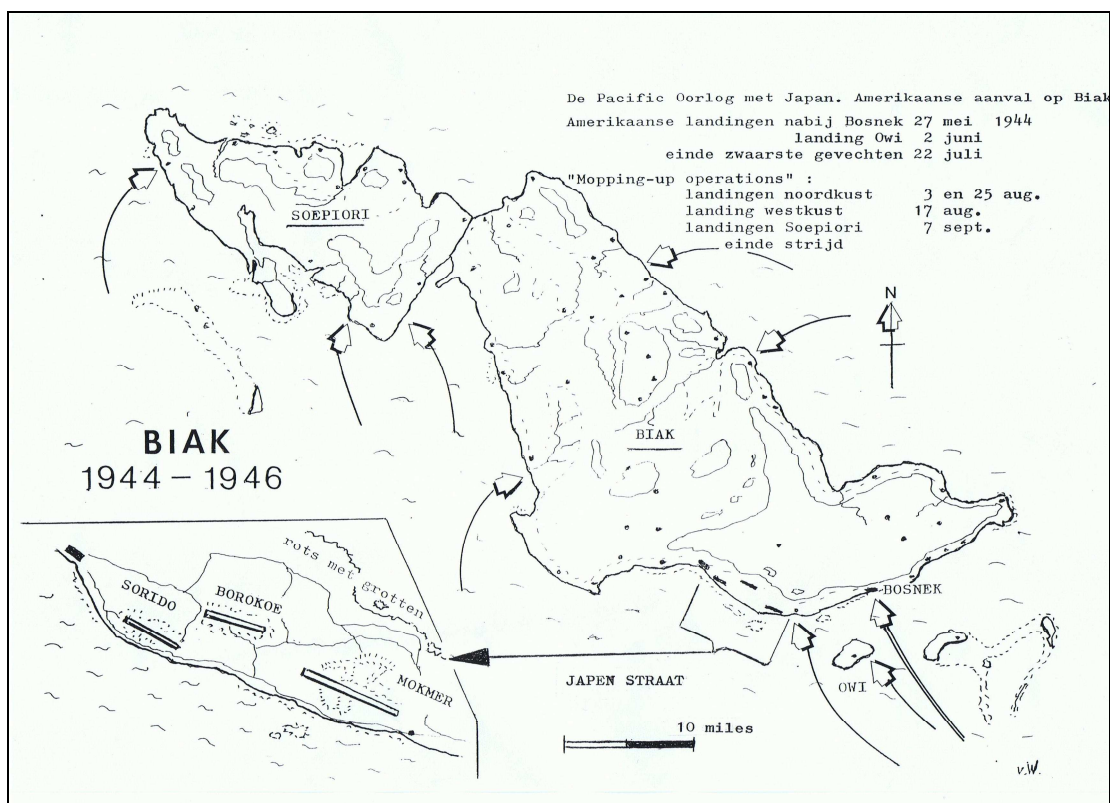
De tegenaanval van de Amerikanen was in eerste instantie gericht om de Filipijnen te bezetten, dan het grote eiland Okinawa te veroveren om ten slotte van daaruit het vaste land van Japan aan te vallen. Het begon ten oosten van Nieuw Guinea met de verovering van de Solomon archipel (Guadalcanal, New Georgia, en Bougainville) en een sprong naar Lae op het vaste land van Oost Nieuw Guinea, dat toen nog bij Australië behoorde, maar grotendeels bezet was door de Japanners.

Tegelijkertijd werd een veroveringsaanval van het uiterste puntje van Nieuw Guinea bij Samaritaan ingezet om daarna door middel van een rechtstreekse doorstoot naar Natrap en Lae te gaan, waar de Amerikaanse strijdkrachten zich herenigden.

Dan van hieruit middels een z.g. “hink-stap-sprong” tactiek enkele strategische punten op de noordkust van Nieuwe Guinea te bezetten om zodoende de Japanse strijdkrachten ter grootte van 3 Divisies (15.000 man) in het oosten en 2 Divisies (10.000) in westen, te isoleren van het moederland Japan. En daarna via Morotai in het noorden van de Halmaheira archipel de aanval in te zetten voor de bevrijding van de Filipijnen. Door deze tactiek werden honderdduizenden Japanse troepen op een “zijspoor” gezet en tot een onbruikbare strijdkracht gemaakt.

Nog nooit is een dergelijke unieke situatie vertoond in de moderne oorlogsvoering. Nooit is een dergelijke enorme grote groep vijandelijke militairen zo effectief uitgerangeerd, van elkaar gescheiden en totaal impotent gelaten om actief deel te nemen aan de uiteindelijke slag voor hun vaderland Japan.

Zowel de Japanners als de Amerikanen beschouwden Biak als een voornaam strategisch punt in hun militaire planning. In die zin hebben de Amerikanen, nadat zij het eiland na felle gevechten in juni 1944 veroverd hadden, de door de Japanners aangelegde vliegvelden verbeterd en hebben deze bases gebruikt als één van de grotere opslag- en doorvoer punten van hun strijdkrachten in de Pacific.



Overplaatsing naar Biak

Hoe ik in Biak terecht kwam?

Mijn werkzaamheden bij het Detachement LOC te Batavia eindigden op 12 februari 1946 toen ik werd overgeplaatst naar het NEI Personnel & Equipment Pool Squadron (NEI PEP Sqd.) in Australië op de RAAF-vliegbasis Bundaberg in de staat Queensland. Daar werd ik ingedeeld als *Signals Officer* (Verbindingsofficier).

Voor de lezer die niet bekend is met het bestaan van dit onderdeel dient het volgende.

Het NEI PEP Sqd. werd gedurende de oorlog op 1 september 1943 in het leven geroepen op de RAAF vliegbasis Canberra en kreeg als hoofdtaak het vliegbekwaam houden van het luchtmacht personeel voor zover zij niet ingedeeld waren op operationele squadrons en voor het onderhouden van het reserve vliegmetaal.

In 1944 diende het tevens als het opvangcentrum en formering van het Nr. 120 Squadron NEI jachtsquadron voordat het operationeel werd overgeplaatst naar Merauke op Nederlands Nieuw Guinea.

Op 16 juni 1945 verhuisde dit *poolsquadron* onder commando van de Lt.kolonel M.van Haselenen naar het RAAF vliegveld Bundaberg in de staat Queensland.

Het kreeg na de oorlog als neventaak ex-krijgsgevangen, leden van de Militaire Luchtvaart van het KNIL met hun gezinnen die aan recuperatie toe waren en niet direct inzetbaar waren, op te vangen en te verzorgen. En hen opeenvolgend om te scholen op de nieuwe types vliegtuigen die te dien tijde in gebruik waren bij de NEI Airforce (ML-KNIL). Dit betrof zowel het vliegend als grondpersoneel. In feite was dit het begin van de later te formeren Overgangs-Opleidingsschool (OOS).

Het was daar dat de eerste door de Ned. Indische regering aangekochte Mustang P51 jachtvliegtuigen uit de Verenigde Staten arriveerden en klaargemaakt werden voor de lange overtocht naar Java. Op 5 en 23 april 1946 vlogen twee groepen naar de vliegbasis Tjililitan bij Batavia op Java, de eerste groep onder leiding van majoor H. Maurenbrecher en de tweede onder leiding van de ex-krijgsgevangene kapitein P. Tideman. Op 26 mei volgde een derde groep, wederom onder leiding van kapitein Tideman. De jachtvliegtuigen waren bestemd voor het nog op te richten 121^e squadron te Tjililitan en het 122^e te Medan op Sumatra.

Het traject Bundaberg - Batavia heeft een lengte van ca. 5200 km.

Een memorabele aantekening hierbij was de sfeer, die op Bundaberg heerste. In tegenstelling tot de ex-krijgsgevangen - en geïnterneerde Nederlanders die met hun gezinnen in de grote Australische steden recupereerden en in feite opgingen in de massa, heerste op Bundaberg bij de ML-ers een euforische, bijna feestelijke stemming. Het was een combinatie van het bevrijdingsgevoel na drie en een half jaar hel en verdoemenis, het weerzien van oude vrienden en lotgenoten en hun gezin en het terug zijn in die typische sfeer en gevoel van eenheid van de militaire luchtvaart zoals dit door mij beschreven is in *“Het moreel van de luchtmacht tijdens de strijd om Nederlands-Indië”* *.

Aan feesten en feestjes onbrak het beslist niet. Of de niet ver van de basis gelegen Australische rumfabriek hieraan een steentje heeft bijgedragen is niet formeel bekend maar de vele rum-, gin- en whiskyflessen die regelmatig in de vuilniscontainers werden aangetroffen kunnen een mogelijk antwoord geven op deze vraag.

In de maand mei 1946 werd NEI PEP, thans onder leiding van de kapitein R.de Senerpont Domis, overgeplaatst naar het eiland Biak, eerder de thuisbasis van het 120^e Squadron (commandant majoor H.A.Maurenbrecher) voordat dit jachtsquadron in april 1946 naar Java vertrokken. Eind 1946 werd het NEI PEP squadron opgeheven.

Ook werd op Biak, vanwege de door de Amerikanen achtergelaten werkplaatsen, materieel en voorraden, in maart 1946 de 1^e Motor Reparatie Afdeling (1MRA) opgericht onder leiding van kapitein ir. A.G.J.van der Sluis, in afwachting van het in gebruik nemen van het vliegveld Andir op Java, waar vóór de oorlog de Technische Dienst van de ML-KNIL gevestigd was.

*) Nederlands-Indië 1942 : Illusie en ontgoocheling – red. Petra Groen, & Elly Touwen-Bouwsma
SDA Uitgeverij Den Haag 1992

Koraaleiland

Biak...

Een middelgroot koraal eiland aan de rand van die oneindig grote Stille Oceaan, ook wel de Pacific genoemd.

Voor hen, die nog nimmer een koraaleiland hebben betreden probeer ik een beschrijving te geven : wit koraal – met hier en daar vuilwitte plekken; maar daar waar de felle tropenzon op schijnt is het een oogverblindend witte harde ondergrond – begrensd door de op het koraalstrand brekende golven van de diepblauwe Pacific. Dan, land inwaarts, lage stugge begroeiing en verderop beboste rotsen met vele grotten en heuvels en overal klapperbomen, schuin groeiend door de passaatwinden. Maar op het eiland Biak op de meeste plekken helaas slechts half afgeknapt klapperboomstammen als een overblijfsel van de hevige gevechten die daar hadden plaats gevonden in 1944.

Dat gaf voor hen die het eiland voor het eerst betraden een trieste, zoniet een desolate indruk. De oorlog had hier haar definitief stempel op gelegd.

Maar er is meer bij een betere observatie.

We zien een eiland met drie startbanen (Sorido, Borokoe en Mokmer) en een complete vliegverkeerbeveiliging inclusief toren, *Base Operations*, houten gebouwtjes en daarachter een aantal hangars.

Een *weapon carrier* staat klaar om ons naar het kamp te brengen.

Maar tijdens het rijden zie je pas hoe groot deze *base* van de Amerikanen moet zijn geweest.

Op weg naar het kamp zie je eerst links de “haven” van Biak die de Amerikanen tijdens hun bezetting hebben gebouwd.

Dit zijn grotendeels een aantal van hout gebouwde aanlegstijgers en je kunt je voorstellen dat in die oorlogsjaren hier vier tot vijf *Liberty*-schepen lagen die hun lading losten – continu door, 24 uur per etmaal, terwijl een aantal van deze schepen buitengaats op anker stond te wachten om op hun beurt aan te leggen. En natuurlijk bij deze haven de nodige houten gebouwtjes en gebouwen voor de opslag, administratie, en andere havenbezigheden.

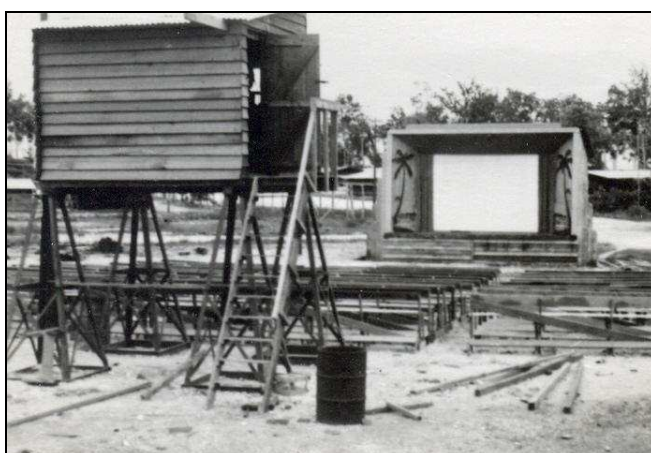


Haven van Biak'



Maar ten tijde van onze komst stond alles er wat verwaarloosd bij en aangetast door de tropische weeromstandigheden zag het er troosteloos uit. Dan rijden we verder – landinwaarts.

Overal zien we de uit het koraal met *bulldozers* geschraapte wegen naar opengelegde *aerea's* – thans weer sporadisch begroeid – waar vroeger kennelijk tentenkampen stonden of leefgebieden waren. Hoeveel er waren is zo op het eerste oog niet te zeggen maar het moesten er vele tientallen zijn. Later, tijdens onze zoektochten vonden we bij de resten van die kampen vijf verwaarloosde openlucht bioscopen – gemeten naar het aantal bioscopen, waarvan één hierbij is afgebeeld, tekende het wel hoe groot dit Amerikaans militaire gebied moet zijn geweest.



Dan – na ongeveer een kwartier rijden – komen we het kamp binnen.

Eigenlijk een merkwaardig onmilitair entree.....

Geen prikkeldraad – geen wachtpost – slechts een groot platgewalst korale oppervlak met rechts een aantal lage houten barakken waar de manschappen waren gehuisvest – links een zeer ruime o.officiers mess met daarachter de o.officiersverblijven een aantal andere gebouwtjes, alles van hout opgetrokken– en recht voor ons het hoofdkwartier met voorop een groot bord waarop de naam en het nummer van de vliegbasis stonden: **3VB Biak** (de derde vliegbasis Biak).



Maar op het tijdstip van onze late aankomst was het HK natuurlijk gesloten en begaf ik mij naar de officiersverblijven, waar een 15 meter lange Amerikaanse *pre-fabricated Quonset*-hut mijn tehuis was, die ik deelde met 2^e Lt. Dick van Thiel. Hij was één van de ex-krijgsgevangen vliegers van de ML-KNIL die bij de OOS zich thans ging herscholen op de B-25 Mitchell bommenwerper.

De volgende dag meldde ik mij bij de commandant van 3VB, kapitein W.Leyder, die – na het lezen van de documenten die ik van het HKML te Batavia meegenomen had – terstond opdrachten gaf voor de nodige mensen en materiaal om mij aan mijn taak te laten beginnen.

De Dumps

Op verschillende plaatsen buiten het feitelijke kampement lagen, afgeschermd door hoge omheiningen van prikkeldraad, de opslagplaatsen van het Amerikaans oorlogsmateriaal. Deze opslagplaatsen, kortweg *dumps* genoemd, waren in feite stapelplaatsen voor enorme hoeveelheden materiaal die klaar stonden om verscheept te worden indien de uiteindelijke aanval op Japan medio 1945 zou plaats vinden.

Toen deze aanval werd afgelast doordat Japan zich aan de Amerikanen onvoorwaardelijk overgaf nadat twee atoombommen werden afgeworpen op Hiroshima en Nagasaki op het hoofdeiland van de Japanse archipel en Rusland zich in de strijd mengde tegen Japan, ontstond daarna de vraag bij de Amerikanen of het lonend was het materieel terug te verscheppen naar de US of het als afgeschreven te beschouwen.

De beslissing van het hoogste niveau kwam al gauw: alles wat de Hawaii eilanden was gepasseerd moest als afgeschreven worden beschouwd, inclusief een groot aantal vliegtuigen, dat in feite al “verouderd” werd bevonden.

Deze *dumps* en de zo bekende “vliegtuigkerkhoven”, waar honderden onklaar gemaakte vliegtuigen met *bulldosers* op elkaar waren geschoven, werden dus mijn werkterrein.

Mijn werkterrein.

Om maar meteen alle euforische gedachten de kop in te drukken, die zouden leiden tot een vergelijk van het begrip *dumps* met de volgens Nederlandse norm keurig geregelde “opslagplaatsen” – wil ik een korte beschrijving geven wat ik daar op Biak aantrof.

Stelt u zich eens het oppervlak van een complex van 50 rijtjeshuizen voor met voor- en achtertuin. Dit oppervlak dan bedekt met grote en kleine kisten die schots en scheef opgeslagen liggen, vaak tot 10 kisten hoog en soms overdekt met een tentzeil. Soms zodanig opgestapeld dat er een loopgang tussen de kisten aanwezig was – maar vaak ook niet (zie foto's)

Sommige kisten waren al geopend en het materieel lag daarin open en bloot te verweren door het tropische klimaat. Andere kisten waren schots en scheef opgestapeld zodat het een gevaar betekende voor diegene die er onder of naast liep, laat staan de kisten wilde openen.



De auteur tijdens zijn werkzaamheden in één van de *dumps* van Biak

Dit is uiteraard een summiere beschrijving van een (*oorlogs*)*dump* in de Pacific, die door de Amerikanen was achtergelaten. De hierbij gevoegde foto's geven wellicht een betere bevestiging van de beschreven toestand.

Zo waren er tientallen op het eiland Biak te vinden, voornamelijk aan de noordkust, waar de Amerikanen waren gelegerd.



De Dumps

De werkzaamheden op zichzelf zijn vrij eenvoudig te beschrijven.

Je haalt een kist vanaf een stapel (met behulp van een *forklifter* of indien dit niet mogelijk is, met mankracht) – opent deze met een koevoet – vaak zijn de artikelen verpakt in dik waterafstotend pakpapier dat eerst opengesneden moet worden – de artikelen worden dan bekeken om daarna te beslissen of ze op Java gebruikt kunnen worden of niet.

Indien dat niet het geval is, wordt de kist weer dichtgetimmerd en teruggebracht in de *dump*. Als ik vind dat het wel gebruikt kan worden gaat de kist ook weer dicht en wordt deze per *forklifter* naar een gereedstaande vrachtwagen gebracht. Als deze vol geladen is wordt naar de haven gereden en de lading tijdelijk opgeslagen in een opslagruimte totdat er een schip arriveert dat richting Java vaart. Vaak gebeurt het echter dat er per telegram dringend om een bepaald verbindingsartikel wordt gevraagd. Dan verandert het werkpatroon en gaan we op zoek naar het gevraagde materieel totdat we het hebben gevonden (of niet!). En dan met de meeste spoed naar het vliegveld om met de lijndienst van het 19^e Transport squadron naar Java te worden gevlogen.

Het is even iets anders als je erbij denkt dat de werkzaamheden plaats hebben gevonden onder tropische omstandigheden met temperaturen van om en nabij de 30-45°C en een vochtigheidsgehalte van praktisch bijna 90%. En dat allemaal in een schaduwloze omgeving. Plus het feit dat de kisten in vele gevallen onordelijk op elkaar gestapeld waren – zoals de foto's duidelijk te zien geven – en een niet ondenkbaar gevaar betekende bij het onderzoeken.

Ten slotte de werkploeg: die bestond uit de sgt.maj. l.vrt. J. Kieft als mijn tweede man plus - in het begin - 15 Japanse krijgsgevangenen onder aanvoering van een luitenant. Ik moet hierbij eerlijkheidshalve vaststellen dat ik nog nooit zulke hardwerkende kerels heb gezien als deze 15 ex-vijanden. En beleefd – bij het ongelofelijke af. Stiekem dacht ik : “waren dát nou onze vijanden???”

Wat mij duidelijk opviel is de verbazing bij deze Japanners bij het aanschouwen van het materiaal dat aangetroffen werd. Het “ahhh” en “ohhh” was niet van de lucht als er een kist werd geopend waarin bv. 150 radiobuizen van het type 6V6 eindbuizen goed verpakt lagen.

Maar ook wij konden soms onze verbazing niet onderdrukken bij het zien van al het materiaal dat de Amerikanen achterlieten – soms onbekend voor ons – maar vaak ook heel bruikbare artikelen, zoals radiobuizen, ontvangers, zenders, draagbare aggregaten, verschillende soorten testapparatuur, etc.

Het werken op de vliegtuigkerkhoven was minstens zo inspannend en slopend als bij de *dumps*. Ga maar na, als je in een door een *bulldozer gekraakte* romp van een twee motorige B-25 *Mitchell* bommenwerper moet klimmen om daar apparatuur of bedrading los te krijgen die ze op Java dringend nodig hebben – daar is allereerst in de bekrompen ruimte van een vliegtuig die bloedhete tropentemperatuur van 40° of meer - dan de krappe werkruimte vol met scherpe kanten als je bedradingen en eventueel apparatuur wil losmaken – en dan die vlijmscherpe metalen randen bij de breuklijnen die veroorzaakt zijn door het onklaar maken van het vliegtuig middels een *bulldozer*.



Vliegtuig kerkhof

Kortom, beslist geen aangename werkomstandigheden. Maar de taken werden uitgevoerd. Wel stond het EHBO kistje gereed voor onmiddellijk gebruik. En wat dan extra opviel als je je tussen die wrakken bevindt, is de doodse stilte te midden van groteske metalen overblijfselen die vroeger in hun goede vorm als vliegtuigen met donderend geraas van de motoren het luchtruim ingingen.

De vergeten bastaarden van Biak.

Zo noemden we ons daar op Biak toen in 1946. En zo voelden we ons ook. Op een eiland, duizenden kilometers verwijderd van de “bewoonde” wereld. Op een dor en droog koraaleiland. Schaars bewoond door de oerbevolking van dit gebied, de Papoea's.

En een extra troosteloze indruk gaven de verwaarloosde overblijfselen van de Amerikaanse bezetting en de resultaten van de gepleegde oorlogshandelingen die duidelijk zichtbaar waren te zien in de honderden afgeknapte klapperboomstammen en omgewoelde koraalgrond. En dieper het eiland in, de door vlammenwerpers en granaten verwoeste kalkgrotten.

Neem nou onze voeding.....

Het eten bestond voornamelijk uit ingeblikt voedsel, weliswaar klaargemaakt in de keukens tot iets meer eetbaars, maar toch.....

Vers voedsel werd in kleine hoeveelheden verhandeld met en verkregen van de plaatselijke bevolking in het dorpje Bosnek. Maar dat was maar mondjesmaat.

De dichtstbijzijnde plaatsen waar vers voedsel kon worden verkregen waren Merauke aan de zuidkust van Nieuw Guinea, na 700 mijl vliegen over het Centraal Gebergte met toppen van 12000 ft. hoogte, en Makassar op het eiland Celebes, na ca 1050 mijl westwaarts vliegen. Eén en soms twee keer per maand werd een B-25 ingezet om daar verse groenten en vlees te halen. Maar de ruimte van het bommen- en staartcompartiment van dit vliegtuig waar het voedsel wordt opgeslagen, is ook maar beperkt. De vliegtuigen, komende uit Australië namen ook dikwijls vers voedsel mee.

Een ander groot probleem was de waterleiding.

Werken onder extreme tropische omstandigheden als op Biak dwingt je minstens twee maal per dag een bad (*shower*) te nemen.

De waterleiding, aangelegd door de Amerikanen in 1944 was twee jaar later al dusdanig gecorrodeerd en versleten dat dit systeem om de haverklap niet

werkte. En genietroepen waren er niet op Biak.

Daar stond je dan – van het werk komende - in je bezwete kleren.

Een duik in zee was wel verfrissend, maar het zeewater moest je kunnen afspoelen. Opgedroogd zeewater op je huid voelt klef en onprettig aan.

Dus werden overal watertanks (ex afwerpbaar- of losse vliegtuigbrandstoftanks) met de bijbehorende leidingen en kranen geïnstalleerd om regenwater op te vangen. Dat gaf een uitkomst. Hoewel je stilstaand water in de tropen niet te lang moet “bewaren” om tijdens het *shower*-en geen beestjes en wormpjes mee te krijgen

En dan was daar die eentonigheid.

Dat monotone leven op een koraaleiland, zonder variatie of afwisseling.

Geen vertier na de dienst, één keer in de zoveel tijd een bioscoopje (als de apparatuur draaide), al helemaal geen sprake van iets dat op uitgaansleven zou moeten lijken, de periodieke belevenis als een transportvliegtuig van het 19^e TS. op de weg naar Australië of op de terugweg naar Java Biak aandeed als hoogtepunt van het wekelijkse bestaan.

En dan de branding van die eindeloze blauwe oceaan van de Pacific die je overal in het kamp hoort, brengt je ook niet op wat prettiger gedachten voor een 25jarige ongehuwde jongeman.

Maar kom.....natuurlijk was niet alles kommer en kwel.

Daar waren als eerste de echtparen die op Biak een onderdak hadden en daar woonden. Enkele instructeurs en leerlingen van de OOS en een aantal militairen en burgers van de vaste staf en de MRA die van het commando een *quansent*-hut ter beschikking kregen, konden zodoende hun echtgenotes over laten komen. Zonder enige uitzondering boden zij hun onderkomen vaak aan voor een gezellige samenkomst of een feestje voor de vrijgezellen. Dat waren gezellige avonden tot diep in de nacht.

Eén echtpaar van hen verdient speciale aandacht; dat was John & Pietje de Vries. Waarom?

John was gemilitariseerd technisch burgerambtenaar bij 1 MRA. En niet zoals de anderen die een *quansent-hut* kregen aangewezen, bouwde hij zijn eigen huisje van de materialen die op het eiland door de Amerikanen waren achtergelaten. Na goedkeuring en instemming van het commando mocht hij zijn vrouw over laten komen en leefden zij heel gelukkig met elkaar op dit eiland. En natuurlijk waren wij – vrijgezellen – daar zeer welkom en hebben met dit echtpaar menig feestje in hun houten huisje gevierd.

En daar was natuurlijk de officiers *mess*.

Een door de Amerikanen van hout ruim opgezet laag onderkomen met een prachtig uitzicht op de oceaan.

En een grote bar met een houten luifel waarvan in de rand met mooie sierletters de volgende memorabele spreuk was gekerfd: *Ashes to Ashes and Dust to Dust – if the Women don't get ye, the Liquor must!*

Een spreuk die ik eens pal na mijn beëdiging tot 2^e luitenant der Militaire Luchtvaart van het KNIL, tijdens het beëdigingfeest daarna, een aantal keren luid en duidelijk heb moeten voorlezen voordat er een waas voor mijn ogen trok en ik op de startbaan met een barstende koppijn wakker werd.

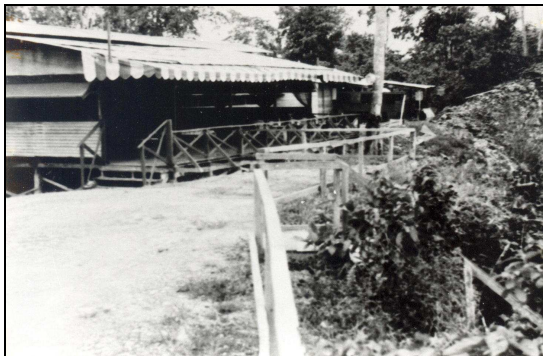
Dit nodigt natuurlijk uit voor een nadere uitleg.

Volgens mijn militaire vader, de kapitein Willem Bedet, is het bij de oude KNIL traditie dat een feut, die tot 2^e luitenant wordt beëdigd en benoemd, zijn aantal jaren in dienst staande in de houding dient uit te drinken: per jaar één glaasje sterke drank. Aangezien ik in 1941 in dienst kwam, betekende dit 6 glaasjes achter elkaar “omslaan”. En dat is iets te veel voor een normaal mens.



De beëdiging

Wat de *mess* ook kenmerkte was zijn mooie ligging. Een door de Amerikanen van hout opgezet onderkomen op een krijtrots met een prachtig uitzicht op de blauwe oceaan.



Gezellig ingericht en een plaats van ontspanning en amusement. Er stond een piano en een bassist en gitarist waren gauw gevonden.

Mits de glaasjes op de piano gevuld bleven speelde het trio tot diep in de nacht. Ik was de pianist.

Menig zaterdagavondje eindigde daarom ook op zondagochtend bij zonsopgang. Soms met een duik in zee.....

Dit leven op Biak eindigde voor mij tamelijk abrupt.

Op een avond tijdens een gezellige bijeenkomst bij de familie Renauds voelde ik me plots niet wel worden - draaiërig en rillerig - en kreeg koorts. Naarmate de koorts steeg voelde ik me wegtrekken en verloor uiteindelijk mijn bewustzijn.

Dokter Klerks werd met spoed erbij gehaald die bij mij *malaria tropica* (de ergste vorm van malaria) constateerde en het dringende advies gaf mij zo spoedig mogelijk naar Batavia te transporteren om mij in het Groot Militaire Hospitaal (GMH) te laten opnemen.

Biak had geen middelen om deze soort malaria te bestrijden.

Ik werd in het plaatselijk hospitaaltje opgenomen en zo goed mogelijk behandeld en verzorgd. De dag daarop stond een B-25 van OOS gereed om mij linea recta naar Batavia te vervoeren. Van deze overtocht kan ik mij niet veel herinneren behalve dat ik omwikkeld in dekens languit in het achterste gedeelte van het vliegtuig lag met een verpleger naast me die me zo af en toe wat te drinken gaf.

De aankomst te Batavia, het vervoer naar het GMH, de tijd dat ik daar lag en de behandelingen zijn mij ontgaan. Men vertelde mij later dat ik die hele tijd in een halfbewuste toestand leefde.

Maar kennelijk hebben de paardenmiddelen van het GMH mij er bovenop geholpen want 3 maanden daarna werd ik ontslagen en moest ik mij melden bij.....de luitenant kolonel Gerharz, Chef Verbindingen van de ML, die mij met zijn korte bewoordingen bedankte voor mijn werkzaamheden op Biak, mij feliciteerde met mijn spoedig herstel en mij mijn volgende plaatsing bekend maakte : De Radio Opleiding School op de vliegbasis Andir te Bandoeng.

Aldus eindigde deze duistere periode. Wat daarna gebeurde zal mogelijk in een volgende pennenvrucht worden beschreven.

IJsselstein, 14 februari 2009
(Nederland)