

Verenigde

VLEUGELS



STERRENPARADE: BELL 47 EEN ICONISCHE HELI

Bell 47 G



Verder in dit nummer: Het 18e NEI Squadron // Het 35-jarige jubileum van Fokker Four // Beijing Aviation Museum // 97 jaar Fokker-KLM

Nieuwe kleuren DDA-Dakota

Sinds december j.l heeft de Dakota van de DDA een geheel nieuw kleurenschema en is alles dat verwijst naar de KLM verleden tijd. Het toestel voert nu de kleuren waarin het na de 'Tweede Wereldoorlog als 'de Dakota van prins Bernhard', en als regeringsvliegtuig heeft dienst gedaan. Alleen de vier generaalssterren van de prins ontbreken op de staart en de naam 'Prinses Amalia' stond er toen natuurlijk ook niet op! Toch is het niet correct om te zeggen dat de PH-PBA weer in haar oude kleuren vliegt. Het betreft alleen de cockpit en romp van de oorspronkelijke PH-PBA (c/n 19434). De centersectie, vleugels, landingsgestel motoren en de staart zijn afkomstig van een andere Dakota (c/n 9836), de G-BVOL. De verwisseling van



de rompen vond plaats in 1991/1992 en de 'nieuwe' PH-PBA werd weer luchtwaardig gemaakt door Air Atlantique te Coventry (VK). In juli 1995 werd deze compositie weer ingeschreven als PH-PBA met gebruikmaking van het c/n van de PH-PBA. Eigenlijk een stukje geschiedvervalsing dus! (tekst en foto's: Peter Baeten)

Australische Mitchell in ML-KNIL kleuren

Sinds begin 2017 is in het Australische Adelaide een North American B-25 Mitchell te zien in Nederlandse kleuren als de "N5-131/112916", genaamd "Pulk", in de kleuren van het No.18 Squadron. Het betreft de 44-31508, een TB-25K, die in 1945 aan de USAAF werd afgeleverd. Later werd het een TB-25N en in januari



1960 buiten gebruik gesteld en civiel verkocht. Het toestel kreeg verschillende eigenaren. In november 1967 werd het ingericht als *camera ship* voor de film 'Battle of Britain' en vloog daartoe enkele jaren in Engeland en Spanje. Na weer de nodige verschillende eigenaren werd het toestel in slechte conditie waargenomen op Franklin, VA, waar het, voorzien van de naam 'Lucky Lady' en voorzien van slechts één motor te koop werd aangeboden. In december 2013 stond de Mitchell te koop op eBay en werd gekocht door Peter Smythe uit Adelaide, gedemonteerd en naar Australië verscheept, waar het toestel cosmetisch werd gerestaureerd. (tekst en foto's: via Roger Soupart)



Nieuw Fokker-monument op Schiphol-Oost

Op 29 oktober 2017 verlieten de vier laatste Fokker 70's van de KLM (de PH-KZB, PH-KZL, PH-KZS en PH-KZU) Schiphol, om via Engeland te worden doorverkocht. Op diezelfde dag werd er door de KLM, naast het kantoor van KLM Cityhopper op Schiphol-Oost, een monument onthuld, gemaakt van de staart van de Fokker 70 PH-KZW. Het monument staat op een historische plaats, niet ver van de locatie waar in 1920 de eerste KLM-vlucht op Schiphol eindigde en naast de naoorlogse (ooit verplaatste) verkeersstoren. De kritiek op de vormgeving van het monument was de eerste weken na de plaatsing echter niet van de lucht; op Facebook zoemden woorden als 'papier-maché', 'pisbak' en (nog) minder complimenteuzen begrippen rond. Jammer dat de KLM niet iets meer aandacht heeft besteed aan de vormgeving. Misschien iets om alsnog te corrigeren voor het 100-jarig eeuwfeest van de KLM volgend jaar? (tekst en foto: Peter F.A. van de Noort).



HET 18^E NEI SQUADRON: EEN VERGETEN NEDERLANDS- AUSTRALISCH SQUADRON?

↑ Groepsfoto van het volledige 18 NEI Squadron op de startbaan van Bachelor ter gelegenheid van de verjaardag van Koningin Wilhelmina op 31 augustus 1943. (alle foto's: archief auteur)

Weinigen weten dat het in april 1975 jaar geleden was dat het 18e Netherlands East Indies (NEI) squadron opgericht werd in Canberra, Australië. Nog minder weten dat de aanloop naar het vormen van het '18e', zoals het intern al snel werd genoemd, er een was van vallen en opstaan met tegenslagen, successen, teleurstellingen, onderlinge machtsstrijd en veel persoonlijke offers.

Toch mag dit unieke squadron gezien worden als een van de eerste successen in samenwerking op militair gebied van twee verschillende naties. Een gezamenlijke missie, zoals we die recentelijk in Afghanistan tussen de Nederlandse, Australische en Amerikaanse eenheden zagen, zag 75 jaar geleden dus al eens het levenslicht. Waarom wordt dit squadron, en eigenlijk alles van de Nederlands-Indische strijdkrachten in Australië ten tijde van de Tweede Wereldoorlog, dan geschiedkundig nagenoeg volledig genegeerd? Waarom wordt van het 'Vergeten Squadron' gesproken wanneer het over het 18e gaat?



Het allereerste 18 Squadron embleem uit 1942. →

Glenn-Martin

Na de capitulatie van Nederland aan Duitsland, verkeerde de voormalig Nederlands-Indische regering in een situatie waar het individueel en zelfstandig mocht handelen. Reeds in 1940 erkende het toenmalig ML-KNIL de tekortkomingen aan Nederlands materieel om hoofd te kunnen bieden aan de verdediging van de Nederlandse Archipel in het Oosten met de immer groeiende



↑ De lange tocht van de eerste basis in Canberra naar de nieuwe basis MacDonald in het noorden werd door het grondpersoneel en materieel grotendeels afgelegd met de trein via Alice Springs.

dreiging vanuit Japan. Een van de tekortkomingen bestond uit de zwaar verouderde Glenn-Martin B-10 bommenwerpers, welke met hun lichte bewapening en kort bereik geen partij zouden zijn voor de Japanse jagers. Medio 1940 bestelde de Nederlands-Indische regering dan ook 162 middellange afstands-bommenwerpers van het type B-25 Mitchell bij vliegtuigfabrikant North American in Inglewood, California. Dit toestel zou bij uitstek geschikt zijn om vanuit de Nederlandse kolonie de Japanse opmars te kunnen tegenhouden en de olievelden, waar Japan op uit was voor de oorlogsindustrie, veilig te stellen.

B-25's

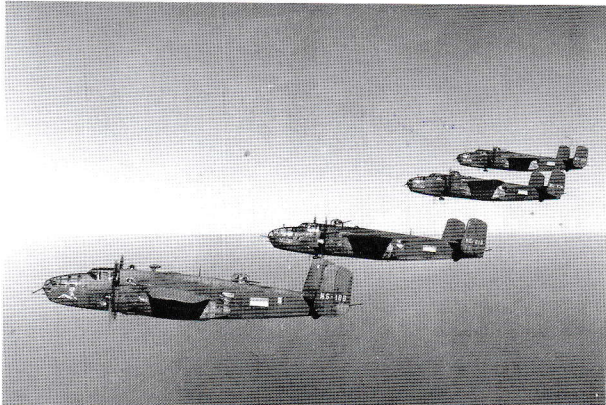
In februari 1942 vlogen vier transportvliegtuigen met aan boord vliegeniers, boordwerktuigkundigen, telegrafisten, technische dienst en aanverwante militairen vanuit Nederlands-Indië naar Australië om aldaar de eerste achttien B-25's op te halen die vanuit de Verenigde Staten waren overgevlogen ten behoeve van de overdracht aan de Nederlands-Indische luchtstrijdkrachten. Bij aankomst in Brisbane liep dit uit in de eerste grote deceptie waarmee het 18e te maken zou krijgen. Er bleek maar één B-25 toestel aanwezig te zijn en dit was niet eens bestemd voor het ML-KNIL. Het blijkt dat de originele 18 toestellen bij aankomst in Australië vrijwel direct geclaimd werden door de Amerikaanse luchtstrijdkrachten ten behoeve van de gevechten die inmiddels in alle hevigheid in Nieuw-Guinea plaatsvonden.



↑ Daguitjes van het 18e bestonden naast zwemmen in de waterpoelen (met risico van krokodillen!) uit de 'jacht' naar lokaal fruit zoals hier kokosnoten.

Capitulatie

Toen op 8 maart 1942 Nederlands-Indië capituleerde, waren er nog steeds geen B-25 Mitchell bommenwerpers voor de overgevlogen Nederlandse vliegers beschikbaar. Pas begin april, ruim een maand na de capitulatie, kwamen er twee toestellen en het zou tot september 1942 duren voordat er eindelijk 18 nagelnieuwe B-25 bommenwerpers geleverd werden. Misschien nog wel vervelender: de personeelsleden die overgevlogen waren om de machines op te halen, hadden hun familie achtergelaten in de veronderstelling in een aantal dagen weer thuis te zijn. Met de onverwacht snelle inval van de Japanse strijdkrachten in Nederlands-Indië was er nu geen weg terug meer mogelijk en het lot dat vrouwen en kinderen te wachten stond, was bijzonder onheilspellend. In de beginperiode vlak voor en na de overgave zagen vliegers nog een mogelijkheid om hun familie op de een of andere manier op te halen. Het arriveren van familie van hooggeplaatste officieren met zelfs huisraad, dieren en golfuitrustingen aan toe, deed menigeen in woede uitbarsten na



eerder zelf een verbod tot repatriëring van zijn familie te hebben ontvangen. Het inmiddels toch al lage moreel vanwege het ontbreken van de beloofde vliegtuigen, werd tot het dieptepunt gedreven door de snelle Japanse overrompeling van Nederlands-Indië en de 'preferred status' die de hogere officieren zichzelf toekenden.

Moreel

Op het hoofdkantoor van de Nederlands-Indische strijdkrachten, dat inmiddels in Melbourne was gevestigd, was dit lage moreel - uitlopend in excessen - een doorn in het oog. Zozeer zelfs dat drie vliegeniers door een 'agent provocateur' verleid werden tot het doen van kwade uitspraken en snode plannen te maken om een B-25 te kapen en familie daarmee op te halen uit het bezette thuisland. Dit om deze piloten vervolgens te arresteren en in Colombo voor de krijgsraad te veroordelen wegens landverraad en samenwerking met de vijand. Deze mol werd doelbewust geplaatst, alleen om een voorbeeld te stellen aan de andere squadronleden en hiermee het geheel weer in het gareel te krijgen en duidelijk te maken dat insubordinatie niet getolereerd werd. Het moge duidelijk zijn dat een en ander het moreel nog verder deed dalen.



↑ De Australische Gouverneur Generaal Lord Gowrie brengt een bezoek aan het 18e te Canberra in september 1942 met links de eerste commandant van het 18e majoor Fiedeldij.

Met de komst van de 18 nagelnieuwe B-25's brak er echter een periode aan waarin het 18e eindelijk het lange wachten en niets doen achter zich kon laten en er zelfs uitgekeken werd naar de eerste missies boven het 'thuisland', in de hoop een glimp op te vangen van achtergebleven vrienden en familie. Echter, voor het zover was, wachtte het 18e voornamelijk een trainingsrol te Canberra, ook al werd het al snel ingezet voor een meer actieve rol bij patrouilles en de onderzeebootjacht boven de zuidoostkust van Australië. Tijdens deze aanloopperiode scoorde het 18e zijn eerste operationele succes toen Guus Winckel met zijn B-25 een mini-onderzeeër spotte en deze tot zinken bracht. De positieve aandacht in de pers en de erkenning van de vlieger en bemanning na afloop hiervan, waren een welkome en zeer noodzakelijke boost voor het moreel onder de manschappen van het 18e.

Frustraties

Vanaf de officiële oprichting van het 18e op 5 april 1942 stond het squadron onder operationeel gezag van de Royal Australian Air Force (RAAF) maar had het een Nederlands commando. Dit leidde tot een unieke combinatie van Nederlandse toestellen

← B-25-D 'Pistol Packing Mama' gevolgd B-25J 'Grace' en twee andere B-25J's boven Australië op weg naar een volgende missie.

met Nederlandse vliegers, aangevuld met zowel Nederlands als Australische personeel, zowel op de grond als in de toestellen zelf. Bij de operationele start bestond het squadron uit 242 Nederlands-Indische manschappen en 266 Australische manschappen. Toch leidde ook deze unieke en vooruitstrevende samenwerking al snel tot frustraties. Naast het feit dat de B-25 een Amerikaans toestel was en de Australische luchtmacht met verouderde op Engelse leest geschoeide toestellen vloog, resulterend in niet-passend materieel als brandstofpompen, gereedschap en reserveonderdelen, verschilde het Australisch gezag nogal eens van dat van de Nederlanders. Reeds in het begin van het ontstaan van het 18e concludeerde majoor Fiedeldij, de eerste commandant

↓ Militaire ceremonie ter gelegenheid van het bezoek aan het 18e door Gouverneur Generaal Lord Gowrie met de spiksplinternieuwe B-25C N5-136 als symbolische achtergrond.



van het 18e, dat voor het onderhoud en paraat houden van zijn vloot Amerikaanse onderdelen en assistentie hoog nodig waren. Toen dan ook de US Army Air Force direct benaderd werd door de Nederlandse leiding, kwam dit de relatie tussen deze autoriteiten niet ten goede.

Vliegbereik

Op 4 december 1942 verplaatste het 18e zich in opdracht van de RAAF van 'trainingsbasis' Canberra naar zijn eerste echte operationele basis in Australië: MacDonald. Hiermee bleek eens te meer de onervarenheid van de RAAF met het Amerikaanse B-25 toestel. MacDonald, gelegen in de het noorden van Australië maar vanwege luchtdreiging wel redelijk landinwaarts, lag qua actieradius veel te ver om weer veilig thuis te kunnen komen. Gekozen werd om bommen te laden op MacDonald, door te vliegen naar Darwin om daar bij te tanken, alvorens de daadwerkelijke missie naar bezet gebied aan te vangen. Majoor Fiedeldij gaf meerdere malen aan dat deze procedure tijdrovend, risicovol, te duur en vermoeiend voor de vliegers was. Getuige het feit dat het 18e in het eerste half jaar in operationele status reeds negen van zijn toestellen verloor, dus de helft van zijn totale sterkte, lijkt hij hier zeker geen ongelijk in te hebben gehad. Reeds bij de eerste operationele missie, een zogenaamde verkenningsvlucht op 18 januari 1943, lieten drie bemanningsleden het leven door luchtafweergeschut. Om de luchtafweer te omzeilen werd vaak op

hoog vermogen of ontwijkend gevlogen, wat veel van de schaarse brandstof verbruikte. Het operationeel bereik van de B-25's werd een punt van heftige discussies en onderhandelingen tussen Fiedeldij, het Nederlands-Indisch hoofdkwartier in Melbourne en het North-West Area RAAF Command. De Australiërs gingen uit van het maximale bereik, zoals opgegeven door de fabrik, maar negeerden daarbij het gewicht aan bommen, extra munitie ter bescherming en brandstofreserve om te kunnen uitwijken. Het kostte Fiedeldij tot 27 april 1943 om zowel de RAAF als zijn eigen hoofdkwartier ervan te overtuigen het maximale operationele bereik terug te schroeven. Dit echter pas na het verlies van wederom een van zijn toestellen dat wegens brandstoftekort een noodlanding moest maken op het strand van Melville Island.

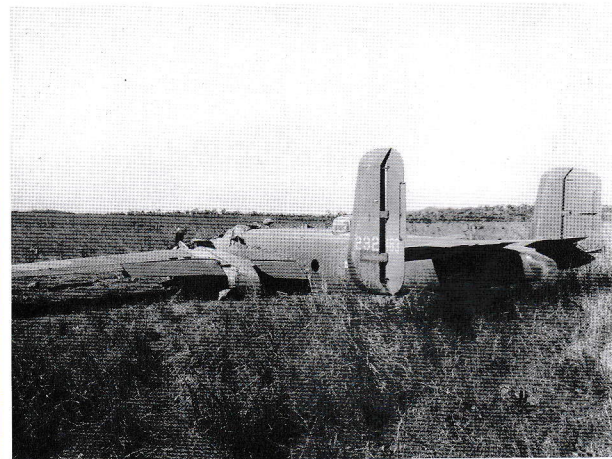
Oppepper

De extreme omstandigheden qua hitte, gebrek aan een deugdelijk kampement en zeer primitieve vliegveldvoorzieningen, maakten het verblijf te MacDonald een ware strijd op zich. Toch moest gezegd worden dat het 18e hierin niet alleen stond; menig RAAF squadron dat in de buurt gestationeerd was, deelde deze ongemakken en moest, net als het 18e, de gehele basis van onderaf zelf opbouwen.

Het 18e was vanaf de stationering in MacDonald een aantal rollen toebedeeld:

- Zee patrouilles gericht op het verkennen van vijandelijke schepen rond de voormalig Nederlands-Indische eilanden;
- Dag- en nachtbombardementen op Japanse doelen;
- 'Low Level' (mashoogte-)aanvallen op Japanse schepen;
- Verkenning en fotograferen van specifieke doelen;
- Bescherming van geallieerde scheepskonvooiën;
- Standby-diensten in geval van directe missies;
- Trainingsmissies met andere in de buurt gestationeerde squadrons.

Al deze taken en de steeds frequentere inzet naar vijandelijke verre doelen deed het RAAF commando eindelijk toestaan het 18e op 12 april 1943, dus een jaar na oprichting, te verplaatsen naar een nieuwe basis dicht bij Darwin: Batchelor Airfield. Het grootste voordeel was dat Batchelor niet alleen aan het 18e huisvesting bood, maar ook aan de USAAF met langeafstandsbommenwerpers als de Boeing B-17. Door de aanwezigheid van de Amerikanen was er niet alleen eindelijk persoonlijk comfort in de vorm van



↑ B-25C N5-152 stort op 22 mei 1943 tijdens opstijgen 's nachts neer aan het eind van de landingsbaan in Batchelor. Het vliegtuig heeft dan net een maand dienst gedaan en is afgeschreven.

geschikte accommodatie, entertainment en stromend water (warm en koud!), maar ook het Amerikaans technische materieel voor de B-25 bommenwerpers was nu direct en dichtbij beschikbaar.



↑ Line-up van beschikbare B-25's van het 18e in september 1942 te Canberra.

Toen in september 1943 de langverwachte aanvulling uit de VS van de Royal Netherlands Military Flying School uit Jackson, Mississippi aankwam met nieuwe en beter uitgeruste B-25's, welke de oudere types vervingen en die beschikten over zwaarder voorwaarts geschut en grotere brandstoftanks, kreeg het 18e zijn welverdiende oppepper. Aan het eind van 1944 had het 18e 1240 operationele missies gevlogen, variërend van propagandavluchten met het droppen van pamfletten tot bombardementen ver in bezet gebied. Door de successen van geallieerde troepen, waarbij het Japans offensief steeds verder werd teruggedreven, kwam ruimte om het 18e met andere units te verplaatsen naar een locatie dichterbij het front, wat de problemen met brandstoftekorten drastisch verminderde. Uiteindelijk werd besloten het geheel te verplaatsen naar Balikpapan in Borneo. Hiermee kwam op 1 mei 1945 een einde aan een drie jaar lang verblijf op Australische bodem.

Indonesië

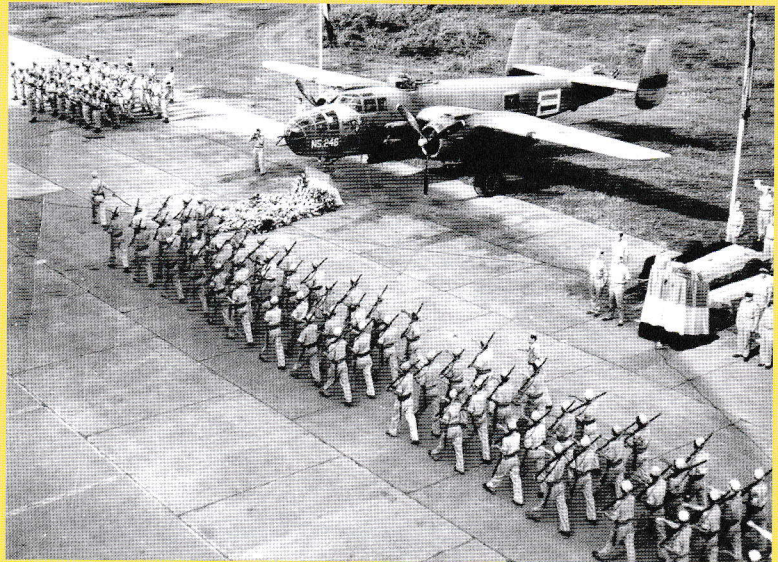
Balikpapan was de laatste basis voor het 18e als gezamenlijke Nederlands-Australische eenheid. Het einde van het 18e was hiermee echter nog niet in zicht. Vanaf januari 1945 was het 18e een puur Nederlands opererende eenheid die zich op een geheel ander toneel begaf: de onafhankelijkheidsstrijd van de vrije republiek Indonesië. Uiteindelijk werd onder druk van de VS en de VN de strijd gestaakt en een donkere periode in het bestaan van het 18e, in het land waarom het allemaal begonnen was, kwam tot een sober einde. Het meest wrange van deze periode was dat menig achtergebleven familielid dat onder erbarmelijke omstandigheden de Japenkampen hadden weten te overleven, direct na de capitulatie van Japan op 15 augustus 1945 wederom gezien werd als de vijand, deze keer door de inheemse bevolking. De daaropvolgende strijd en met name de politionele acties van het Nederlands leger hebben geenszins goed gedaan aan de Nederlandse aanwezigheid in wat nu Indonesië is. Dit, en voor de US zeker ook de aanwezigheid van olievelden (waar het ook Japan voornamelijk om te doen was), deden dusdanig hoge druk doen uitoefenen, dat alle bezette vliegvelden en Nederlandse squadrons uiteindelijk werden overgedragen aan de vrije republiek Indonesië. Met een enorme kater werd het 18e als laatste operationele Nederlands squadron overgedragen aan Indonesië en uiteindelijk op 25 juni 1950 officieel ontbonden.

Succesvol

In totaal hebben 4000 manschappen van 38 verschillende nationaliteiten gediend in het 18e NEI squadron in zijn 8-jarig bestaan. Tijdens de strijd tegen de Japanners verloor het 18e 19 B-25 Mitchell bommenwerpers en daarmee 102 manschappen; een hele opoffering voor Volk en Vaderland aan de andere kant van de wereld.

Waarom is dan toch de rol van dit zo succesvolle Nederlandse squadron, dat onder zeer moeilijke omstandigheden het hoofd koel wist te houden, zo onderbelicht gebleven in de vaderlandse geschiedschrijving?

Is het de afstand tussen Australië en het thuisland dat destijds zelf zijn handen vol had tijdens en na de Duitse bezetting? Was het de rol die het Nederlands-Indisch gezag had in de uiterst discutabele rechtspraak van drie Nederlandse vliegeniers in de beginperiode van het 18e, die de politiek deed besluiten dit in de doofpot te stoppen om gezichtsverlies te voorkomen? Of was het de schaamte na alle gevechten en politionele acties in voormalig Nederlands-Indië, die heel Nederland de andere kant deed uitkijken en hiermee de naam 'Vergeten Squadron' deed ontstaan? Feit is wel dat er geen eer gedaan wordt aan de vele mannen die zich voor het vaderland hebben ingezet en hier soms zelfs het ultieme offer voor hebben gegeven. Zeker met de inmiddels op hoge leeftijd gekomen overgebleven leden van het



↑ Herdenking in de latere jaren van het 18e te Andir ter nagedachtenis aan alle omgekomen leden van het 18e NEI Squadron, april 1947.

18e is het zaak deze geschiedenis een plaats te geven tussen al die andere minstens zo belangrijke gebeurtenissen in en na de Tweede Wereldoorlog. Behaalde successen uit het verleden bieden geen garantie voor de toekomst, maar doen ons wel beseffen wat een schaars goed vrijheid kan zijn, hier, daar en overal ter wereld. Iets wat heden ten dage weer zeer van toepassing is. Lest we forget...