



50 jaar na dato

Vijftien veteranen vertellen over hun periode
op Nederlands Nieuw-Guinea
1958 - 1962

50 jaar na dato

Vijftien veteranen vertellen
over hun periode
op Nederlands Nieuw-Guinea
1958 - 1962

Interviews

Bert van Elk
Maghni Claeghe Producties

Realisatie

Henk Kauffman
Nederlands Instituut voor
Militaire Historie

De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken zijn en blijven voor verantwoording van de desbetreffende auteur en/of geïnterviewde. Zij geven niet noodzakelijk de mening weer van de Minister van Defensie of de Commandant Luchtstrijdkrachten.

© 2008. Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Inhoud

Voorwoord	3
Nederlands Nieuw-Guinea, “het laatste stukje Indië”	4
Meccano Ad den Belder had Nieuw-Guinea niet willen missen	15
Chauffeur Henk Bijsterbosch kijkt met gemengde gevoelens terug	20
Squadroncommandant Jan Blaauw: ‘Papoea’s noodgedwongen in de steek gelaten’	26
Alouettevlieger Bertus de Bont voelt zich nog altijd betrokken	34
Dienstplichtige Gerard Casius: ‘Nieuw-Guinea was een goede leerschool’	40
Dienstplichtig landmachtsoldaat Enders: Maanden in ‘het klooster van Nieuw-Guinea’	48
Adjudant Inslegers vond Nieuw-Guinea geweldig	55
HID sergeant 1 Joop Koningstein denkt terug met een lach en een traan	61
Dienstplichtig korporaal Henny Landzaat; de bakker van de Nieuw-Guinea luchtmacht	68
Paai Dirk Megchelse van de MLD had het geweldig naar z’n zin	69
Sergeant-vlieger Willem den Ouden: ‘Ik denk met een brede grijns terug’	75
Technisch officier luitenant Frans Peter Schulte leerde zijn gezond verstand te gebruiken	82
Eerste luitenant Jaap Spaans kwam teleurgesteld terug	89
Sergeant 1 Jan Stouten: ‘De Hunter bracht vliegers altijd thuis’	94
Radarspecialist-grond sergeant Jon Teunissen: een bijzondere klus!	100
Radiomonteur Henk Wind: ‘Mooiste tijd op Woendi’	106
Geraadpleegde bronnen en literatuur	114

Voorwoord

door de voorzitter van de Veteranen Koninklijke Luchtmacht Nederlands Nieuw-Guinea

Koninklijke Luchtmacht naar Nederlands Nieuw Guinea. Je denkt dan weer 50 jaar terug. Niet écht lang, maar toch wel een halve eeuw geleden. Meer dan een diensttijd van 36, 35 of 40 jaar waar we vaak bij stilstaan.

Velen van ons ondergingen toen het ultieme wij-gevoel tussen functiegebieden en specialisaties, op elkaar aangewezen als we toen waren. Later werd dat mooi verwoord in het adagium “één team, één taak!” Die slogan was toen niet nodig, je voelde die gewoon in je hart.

Ieder deed wat hij moest doen en nam verantwoordelijkheden. Leiding, toezicht en controle door vele instanties, staven en indirecte bazen ontbrak. Ondersteuning door depots en industrie was ver te zoeken, aan de andere kant van de aardbol, nietwaar?

Je viel terug op je gezond verstand en wat je – dank zij goede leraren en instructeurs – had geleerd. Nu nog dat geleerde in praktijk brengen met de nodige zelfkritiek en oor voor adviezen van anderen, waaronder de ervaren onderofficieren, waarvan je als jong officier zo veel kon opsteken. Dat lukte en vormde velen van ons en schiep bovendien een band.

“Het vergeten oorlogje” Ook in de Koninklijke Luchtmacht. Een bevelhebber zei het eens tegen mij: “O ja, dat hebben we ook nog eens gedaan”. Het heeft ons KLu NNG veteranen gevormd. Erkenning vonden we, als het goed was, bij ons zelf en bij onze kameraden. En door een NNG herinneringsmedaille. De geboekstaafde interviews geven daarvan een, weliswaar niet compleet en objectief, maar een destemeer goed doorvoeld beeld.

Ik ben blij het te hebben meegemaakt. Goede herinneringen en gouden beelden op het netvlies blijven bewaard. Het nalezen van de individuele herinneringen, divers en hoogst persoonlijk als zij zijn, draagt daartoe bij. Dank zij de inspanning en toewijding van Bert van Elk en Henk Kauffman van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. Dank aan hen en aan de maten van toen!

F.P. Schulte

Generaal-majoor Koninklijke Luchtmacht b.d.

Nederlands Nieuw-Guinea, 'het laatste stukje Indië'

Nieuw-Guinea is na Groenland het grootste eiland ter wereld. Van west naar oost is het ongeveer 2400 kilometer lang en van noord naar zuid 750 kilometer breed. Van oost naar west loopt een hooggebergte met sneeuwtoppen tot vijfduizend meter hoog en ten noorden en zuiden hiervan liggen moerassige laagvlakten. Het westelijke deel van het 785.000 vierkante kilometer staat sinds 2000 bekend als de provincie Papoea. Van 15 augustus 1962 tot 2000 werd het Irian Jaya genoemd dat in het Maleis "glorieus Irian" betekent. In totaal maakt de provincie Papoea een vijfde gedeelte van het landoppervlak van de Indonesische republiek uit.

Het gebied werd vooral belangrijk voor Nederland na 1949, toen de regering er in was geslaagd het buiten de soevereiniteitsoverdracht van Nederlands-Indië aan de Republiek Indonesië te houden.

Een stukje historie

In 1511 werd Nieuw-Guinea door Portugese zeevaarders ontdekt, maar zij gingen niet aan land. In 1545 plantte de Spaanse zeevaarder Inigo Ortez de Retes de vlag van zijn vaderland op de noordkust van het eiland. Hij gaf het de naam *Nueva Guinea*, omdat hij vond dat de bewoners leken op die van het West-Afrikaanse Guinea.

In 1605 kreeg Willem Janszoon de opdracht *Het grooteland van Nova-guinea en andere Oost- en Suyderlanden te gaan verkennen*. Op zijn tocht in 1606 met De Duyfken voer hij langs de zuid- en westkust van Nieuw-Guinea en bereikte, samen met Jan Lodewijksz van Rosengeyn, het Australische continent waar zij als eerste Europeanen voet aan wal zetten. In 1616 verkenden Jacob Le Maire en Willem Schouten de noordkust van Nieuw-Guinea en de eilanden in de Vogelkopbaai. In de daaropvolgende decennia erna werd het westelijk deel van Nieuw-Guinea opgenomen in het handelsnetwerk van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), die rond het eiland op kleine schaal handel dreef. Door het ongezonde klimaat en de vijandigheid van de Papoea's kwam het niet tot het stichten van permanente handelsposten. Nadat de VOC aan het eind van de achttiende eeuw was opgeheven, beproefden de Engelsen en de Fransen hun geluk op het eiland, maar geen van hun neder-

zettingen bestond langer dan enkele jaren. In 1828 nam Nederland het westelijke deel van het eiland bij proclamatie in bezit en in 1895 werd bij verdrag de oostgrens vastgelegd. Pas vanaf 1898 ging Nederland over tot het inrichten van permanente bestuursposten. In 1910 werd de hoofdplaats Hollandia gesticht en in 1936 startte de kartering vanuit de lucht, waarbij onder andere de Wisselmeren werden ontdekt.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bezetten Japanners een gedeelte van het eiland. Zij legden onder meer een grote vliegbasis aan op het eiland Biak. Bijna alle vliegvelden op Nieuw-Guinea zijn door de Japanners of de Amerikanen aangelegd. Een aantal militairen van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) zag bij de Japanse invasie kans om naar Australië uit te wijken. 78 KNIL-militairen trokken zich terug in het binnenland en een deel van hen heeft in de Vogelkop een guerrilla tegen de Japanners gevoerd. Toen de Amerikanen vanaf 1943 in de Pacific in de tegenaanval gingen, begonnen de Geallieerden op Nieuw-Guinea hun offensief tegen de Japanse bezetters. Op 22 april 1944 veroverden de Geallieerden Hollandia en in hun kielzog legde de *Netherlands-Indies Civil Administration* de basis voor het hernieuwde Nederlandse gezag.

Het Amerikaanse leger legde, met het oog op de te verwachten langdurige strijd tegen Japan, enorme voorraden oorlogsmaterieel aan op en rond Nieuw-Guinea. Verreweg het merendeel werd door het onverwachte snelle einde van de Tweede Wereldoorlog in Azië niet gebruikt.



Het Amerikaanse leger liet in Nieuw-Guinea enorme voorraden materieel achter. Op de foto genomen op Biak in mei 1949 zijn vele tientallen motoren te zien uit reeds gesloopte vliegtuigen. (foto: NIMH)

In de periode 1945 tot 1949 maakte Nieuw-Guinea deel uit van het Territoriaal tevens Troepencommando Oost-Indonesië / Nieuw-Guinea en was op het eiland een enkele eenheid van de Koninklijke Landmacht gelegerd, evenals verschillende eenheden van het KNIL.

De naoorlogse strijd tussen de jonge republiek Indonesië en Nederland vond voornamelijk plaats op de eilanden Java en Sumatra en ging grotendeels aan Nieuw-Guinea voorbij. Toen na jaren van onderhandelen en twee grote militaire operaties – de Politionele Acties – bleek dat Nederland de vooroorlogse situatie niet meer kon herstellen, besloot de regering, mede onder druk van Amerika en de Verenigde Naties, de soevereiniteit over de voormalige kolonie over te dragen.

Waarom wilde Nederland Nieuw-Guinea behouden?

Verreweg de belangrijkste reden om Nieuw-Guinea te behouden, was de binnenlandse politiek. Het eerste kabinet Drees (1948-1951) stond voor de taak om de soevereiniteit over Nederlands-Indië over te dragen aan de Indonesische autoriteiten. Nieuw-Guinea werd daar echter van uitgezonderd. In het protocol werd vastgelegd dat de status van dit gebied binnen een jaar na de overdracht van Nederlands-Indië door onderhandelingen zou worden vastgesteld. Omdat de meerderheid van de Tweede Kamer tegen de overdracht van Nederlands-Indië was, indien Nieuw-Guinea daarvan onderdeel zou blijven uitmaken, werd het van de overdracht uitgezonderd. In 1956 werd het eiland door een grondwetsherziening zelfs een deel van het Koninkrijk der Nederlanden. Ook het veronderstelde economische belang van Nieuw-Guinea speelde een rol. Het eiland werd gezien als een winplaats van strategische grondstoffen als olie, steenkool, bauxiet en nikkel.

De derde reden was de zorg voor de toekomst van de Indo-Europese bevolking van Nederlands-Indië. De koloniale samenleving in Indië was strikt gescheiden in drie groepen. De overgrote meerderheid bestond uit Indonesiërs. Ook was er een groep van voornamelijk Chinezen en Arabieren. De derde groep bestond uit *Europeanen*, een verzamelnaam voor Nederlanders en andere Europeanen, evenals ‘aan hen gelijkgestelden’. Onder de ‘gelijkgestelden’, een officiële term, vielen 160.000 Indo-Europeanen (Indo's), mensen met zowel Indonesische als Europese voorouders die vastbesloten waren om Nederlander te blijven. De regering vreesde dat zij massaal naar het door de oorlog verwoeste en verarmde Europese deel van het Koninkrijk zouden verhuizen. Het idee om deze Indo-Europeanen naar Nederlands Nieuw-Guinea over te brengen – de zogeheten volksplanting – vond daarom de nodige weerklank.

De vierde reden werd vooral verwoord door de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken, mr. J.M.A.H. Luns, die van mening was dat Nederland een steunpunt in Azië diende te behouden vanwege de Koude Oorlog. Als bij een eventuele communistische opmars vanuit het vasteland van Azië, de Amerikaanse bases op de Filippijnen zouden vallen, kon

op Nieuw-Guinea worden teruggetrokken. De vliegvelden van Biak en Hollandia waren geschikt voor zware bommenwerpers en het eiland zou bij een aanval op Australië als bruggenhoofd voor de tegenaanval kunnen worden gebruikt.

De vijfde reden die voor het kabinet Drees meespeelde, was dat men het Soekarno gewoon niet gunde dat hij Nederlands-Indië in één keer in handen kreeg. Met de verschrikkingen van de Tweede Wereldoorlog, evenals de rol die hij daarin had gespeeld, nog vers in het geheugen, werd hij gezien als een verrader en handlanger van de Japanners.

De zesde reden kwam pas in december 1950 naar voren en zou uiteindelijk het belangrijkste argument gaan vormen. De Papoea's maken etnisch gezien geen deel uit van de Indonesische natie. De Nederlandse regering was daarom van mening dat zij zelf dienden te bepalen of zij al dan niet in de Indonesische Unie wilden worden opgenomen. Dit zelfbeschikkingsrecht, zo vond het kabinet Drees, kon echter pas worden uitgeoefend als de Papoea's, die voor een groot deel nog in het stenen tijdperk leefden, door Nederland waren "opgevoed" om zelfstandig over hun lot te kunnen beslissen.

Nederland versterkt de defensie

Nu duidelijk was geworden dat Nieuw-Guinea – althans voorlopig – Nederlands zou blijven, werden er maatregelen getroffen om orde en rust te handhaven en het gebied tegen indringers te beschermen. De geografische omstandigheden – een groot landoppervlak en een enorme kustlijn – vroegen om verdediging door eenheden van alle krijgsmachtdelen.

De verdediging van Nederlands Nieuw-Guinea was eind 1949 in handen van twee pelotons van het KNIL, een peloton van de Koninklijke Landmacht (KL) en een peloton Papoeamilitairen. Dit werd onvoldoende geacht, vooral nu het eiland inzet was geworden van een strijd tussen Nederland en Indonesië. In 1950 werd daarom een bataljon infanterie ontplooid, aangevuld met enkele kleinere ondersteunende eenheden. In de loop van 1950 werden zij vervangen door een versterkt bataljon, bestaande uit oud-KNIL-militairen aangevuld met personeel van de KL. Samen vormden zij de Landmacht Nieuw-Guinea (LNG). Als mobiele reserve fungeerde een compagnie mariniers.

De Koninklijke Marine leverde een aantal schepen voor de kustpatrouille, opnamewerkzaamheden van de hydrografische dienst en het ruimen van zeemijnen uit de Tweede Wereldoorlog. Squadron 321 (tot 1 februari 1951 Squadron 7) van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) verzorgde vanaf het Marinevliegkamp Biak met Catalina's transport- en verkenningsvluchten over heel Nieuw-Guinea.

De Koninklijke Marine neemt het voortouw

Vanuit het oogpunt van doelmatigheid, eenheid van bevelvoering en besparing was het



Gezien van de LNG-kazerne te Fak-Fak. Drie Catalina's voor anker in de baai. (foto via Gerard Casius)

gewenst dat de verdediging door één krijgsmachtdeel werd uitgevoerd. Zowel de KM als de KL vond dat zij daarvoor het meest geschikt waren. De Algemene Verdedigingsraad, een ondercollege van de Ministerraad, besloot in april 1954 de verdediging van Nieuw-Guinea exclusief aan de Koninklijke Marine op te dragen. De landmachttaken werden door het Korps Mariniers overgenomen en op 1 maart 1955 werd de LNG opgeheven.

De sterkte van de Koninklijke Marine op NNG – de vloot, mariniers en de MLD – lag tussen 1955 en 1958 rond de 2.500 man.

Infiltraties

Tussen 1950 en 1955 vonden zes infiltraties door Indonesische militairen plaats. Bij de afweer tegen één van die acties, van oktober tot en met december 1954, bekend onder de naam *Operatie Etna*, was een belangrijke rol weggelegd voor de MLD. Een groep van ongeveer vijftig geüniformeerde en bewapende Indonesische militairen beoogden door het opzetten van een guerrilla het Nederlandse gezag te ondermijnen. Ook wilden zij propaganda maken voor de bevrijding van West-Irian. De groep kwam in de Etnabaai aan land. De Nederlandse autoriteiten werden op de infiltratie opmerkzaam gemaakt doordat de bevolking van de kampong Etna het “sein” – twee gekruiste witgeverfde boomstammen – op onveilig had gezet. Tijdens een routinevlucht van één van de Catalina's van de MLD werd dit sein opgemerkt, waarna een groep mariniers hierna per vliegboot poolshoogte ging nemen. Zij vernamen dat de infiltranten fors in aantal waren en zwaar bewapend. In

de daarop volgende weken slaagden de mariniers in samenwerking met de vloot, de politie en de MLD erin om de infiltranten langzaam maar zeker in het nauw te drijven. Op 24 december zette de marineleiding *Operatie Etna* stop.

De strijd aan de onderhandelingstafel

Bij de eerste conferentie over de toekomst van Nederlands-Indië in april 1946 was Nieuw-Guinea geen onderwerp dat hoog op de agenda stond. Sterker nog, het kwam zelfs helemaal niet ter sprake. Dat veranderde onder druk van het parlement en de publieke opinie. In maart 1950 ontmoetten de partijen elkaar in de Indonesische hoofdstad Jakarta, maar kwamen niet nader tot elkaar. Tijdens een conferentie in december van datzelfde jaar in Den Haag legde Nederland de eis op tafel dat de soevereiniteit over Nieuw-Guinea overgedragen moest worden aan de Nederlands-Indonesische Unie, een samenwerkingsverband tussen Nederland en Indonesië, voortvloeiend uit de soevereiniteitsoverdracht. Als voorwaarde werd gesteld dat het feitelijke beheer bij Nederland zou blijven. Ook wilde Nederland dat de Papoea's het recht op zelfbeschikking kregen, omdat zij etnisch gezien geen deel uitmaakten van de Indonesische natie.

Tussen begin 1952 tot eind 1955 verhardden de standpunten zich aan zowel de Indonesische als de Nederlandse kant. De Nederlandse regering wilde het probleem niet voorleggen aan de Verenigde Naties – niet “internationaliseren” werd dat genoemd – en de kwestie belandde “in de ijskast”. Soekarno had al in eerdere toespraken een steeds dreigender toon aangeslagen en voerde ondertussen de druk op.

In december 1955 leek het tij te keren toen in Jakarta een gematigder kabinet aantrad. De beide partijen belegden een conferentie in Genève, maar hielden onverkort vast aan hun standpunt. Ook deze conferentie mislukte. Hierna werden de tegenstellingen alleen maar scherper. Soekarno zegde de samenwerking met Nederland, vormgegeven in de Nederlands-Indonesische Unie, in februari 1956 eenzijdig op en verving die door de eenheidsstaat Indonesië. Hij verklaarde de soevereiniteitsoverdracht ongeldig door te stellen dat Indonesië niet sinds 1949, maar sinds 1945 onafhankelijk was en dat Nieuw-Guinea een onlosmakelijk deel uitmaakte van de Republiek. Het Nederlandse parlement had ondertussen een grondwetswijziging aangenomen die erin voorzag dat Nieuw-Guinea onlosmakelijk deel ging uitmaken van het Koninkrijk der Nederlanden.

In het najaar van 1957 startte Indonesië een officiële campagne om *Irian Barat* te bevrijden, een campagne die zich eerst en vooral richtte op de Nederlanders en de Nederlandse bezittingen. Zo werd de Koninklijke Nederlandse Paketvaart Maatschappij, de maatschappij die bijna alle verbindingen in de Archipel onderhield, gedwongen haar schepen uit Indonesische wateren weg te halen. De KLM kreeg een landingsverbod en Soekarno kondigde aan dat alle Nederlanders het land zouden worden uitgezet. Uiteindelijk kwamen

alle Nederlandse ondernemingen onder controle van het Indonesische leger. De situatie werd er niet beter op, toen de Nederlandse regering oordeelde dat de ontstane crisis aan Soekarno was te danken en dat daarom van Nederland geen verzoenend gebaar mocht worden verwacht. Ook op het voorstel van Indonesië om de Nederlandse eigendommen terug te geven in ruil voor het starten van onderhandelingen over Nieuw-Guinea, ging de regering in Den Haag niet in. Uiteindelijk werden in 1958 de 50.000 nog in Indonesië werkende Nederlanders uitgewezen en de Nederlandse ondernemingen genationaliseerd. Soekarno's "geleide democratie" had ondertussen haar beslag gekregen en zijn macht en prestige waren door het neerslaan van binnenlandse opstanden alleen maar toegenomen. In maart 1960 ontbond hij het parlement; een actie die hem feitelijk tot alleenheerser maakte. Tegelijkertijd kocht hij op grote schaal wapens, vooral in de Sovjet-Unie, en verbrak hij de diplomatieke betrekkingen met Nederland. Dit was voor de Nederlandse regering, die haar standpunt ten opzichte van Nieuw-Guinea niet had veranderd, reden om de defensieplannen voor Nieuw-Guinea te herzien.

De Koninklijke Luchtmacht gaat deelnemen

Vanaf 1955 – het jaar waarin de Koninklijke Marine met de verdediging van Nieuw-Guinea werd belast, waren er al kritische geluiden te horen geweest over de vraag of de verdediging door één krijgsmachtdeel kon worden uitgevoerd. In vredetijd kon de KM adequate bescherming bieden, maar bij grootschalig conflict zou dit krijgsmachtdeel het niet alleen afkunnen. Inlichtingenrapporten wezen uit dat de sterkte en slagkracht van de Indonesische strijdkrachten sterk was toegenomen.

De Ministerraad besloot daarom op 27 juni 1958 om de verdediging van Nieuw-Guinea te versterken, waarbij de nadruk werd gelegd op de behoefte aan luchtverdediging. Biak vormde het zwaartepunt van de verdediging van het hele gebied, omdat het de thuishaven was van de vloot en de MLD. Bovendien was het vliegveld Mokmer geschikt voor troepen-transportvliegtuigen waarmee eventuele versterkingen konden worden aangevoerd.

Er werd besloten een afdeling lichte luchtdoelartillerie, de Zelfstandige Afdeling Biak (ZAB) van de KL, naar Biak te sturen evenals een contingent radarpersoneel van de Koninklijke Luchtmacht. Daardoor waren nu alle krijgsmachtdelen op Nieuw-Guinea vertegenwoordigd. Voor de bewaking van de radarposten werd een detachement van het Korps Commandotroepen meegezonden en in diezelfde maand ook nog een extra peloton mariniers.

Per 1 augustus 1959 werd de Dienstplichtwet gewijzigd, zodat nu ook landmachtdienstplichtigen naar Nieuw-Guinea konden worden uitgezonden. Tot die tijd was dat onmogelijk. De dreiging aan Indonesische zijde bleef toenemen en op 14 april 1960 besloot de Nederlandse regering extra troepen te sturen. Het vliegdekschip Hr.Ms. *Karel Doorman* vertrok eind mei met twaalf Hawker Hunters en twee Alouettes II aan boord. Die zouden

worden ingezet voor de versterking van de luchtverdediging. Ook werd een meldings- en gevechtsleidingscomponent (het M+G stelsel) gerealiseerd. De ZAB werd met zes compagnieën infanterie uitgebreid.



Hr.Ms Karel Doorman aan de steiger in Biak in augustus 1960.(Foto NIMH)

Bij de MLD werd de Martin Mariner vervangen door Lockheed Neptune verkenningsvliegtuigen. Organisatorisch gezien veranderde de bevelsstructuur. *Commandant Zeemacht Nederlands Nieuw-Guinea* (CZNNG) werd *Commandant Strijdkrachten in Nieuw-Guinea* (COSTRING) en had het opperbevel. In zijn staf – in de functie van Chef Staf KLu – bevond zich de commandant Commando Luchtverdediging Nieuw-Guinea tevens commandant Vliegbasis Mokmer. De sterkte van de krijgsmacht op Nieuw-Guinea was eind 1960 opgelopen tot ruim 5.000.

Het Papoea Vrijwilligerkorps

Niet alleen tot verdere versterking, maar ook om de Papoea's bij de verdediging van hun eigen grondgebied in te schakelen, besloot de Ministerraad in december 1959 tot het oprichten van een Papoea Vrijwilliger Korps (PVK). Al eerder had een peloton Papoeamilitairen deel uitgemaakt van de verdediging, maar dat was opgegaan in de Landmacht Nieuw-Guinea (LNG). In november 1961 begon de opleiding voor het nieuwe PVK dat onder commando stond van de kolonel der mariniers, W.A. van Heuven. Het korps had een operationele sterkte van 125 man (vijf pelotons) en vormde een zelfstandig onderdeel van de krijgsmacht. De Papoea's bewezen geboren junglesoldaten te zijn, maar deson-

danks heeft het korps niet lang bestaan. Bij de bestuursoverdracht van Nederlands Nieuw-Guinea aan de *United Nations Temporary Executive Authority* (UNTEA) werd het aan de Verenigde Naties ter beschikking gesteld en als Nederlands krijgsmachtonderdeel opgeheven. Op 1 mei 1963 werd het PVK ontbonden.

Het plan Luns

Toen de Nederlandse regering zich bewust werd van de toegenomen militaire kracht van Soekarno, hoopte ze in de Verenigde Staten van Amerika een bondgenoot te vinden. Nederland verwachtte militaire bijstand bij toenemende spanning of bij een militaire aanval. Luns, de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken, voelde zich gesterkt in de overtuiging dat Amerika Nederland zou helpen, toen dit land de Zevende Vloot naar enige niet-communistische eilandjes voor de kust van China stuurde, die door het grote buurland dreigden te worden ingelijfd. In 1957 zocht Luns steun bij zijn Amerikaanse ambtgenoot John Forster Dulles die hem toezegde dat Amerika een aanval van Indonesië op Nieuw-Guinea niet zou dulden. Een belofte die door de toenmalige president, Dwight Eisenhower werd bevestigd.

Met het aantreden van de democraat John F. Kennedy in januari 1961, kregen de Verenigde Staten een president die zich niet alleen tot doel stelde het kolonialisme te bestrijden maar ook een belangrijke bijdrage wilde leveren aan de wereldvrede. Kennedy wilde voor alles een grootschalig conflict rond Indonesië voorkomen, waarbij de communisten garen konden spinnen.

Op 26 september 1961 ontvouwde minister Luns het plan om Nieuw-Guinea tijdelijk onder bestuur van de Verenigde Naties te plaatsen en het daarna aan de Papoea's over te dragen. Bij deze handelwijze stond Indonesië buitenspel en dat sprak de Nederlandse regering wel aan. Nederland hield met het *plan Luns* vast aan het zelfbeschikkingsrecht van de Papoea's, maar liet tegelijkertijd het uitgangspunt vallen dat het afstaan van Nieuw-Guinea niet langer onbespreekbaar was. Indonesië voelde niets voor deze oplossing en het voorstel werd verworpen, mede omdat de Amerikaanse regering zich realiseerde dat een langetermijnoplossing zonder Indonesië feitelijk onmogelijk was. Dat betekende dat er naar een nieuwe oplossing moest worden gezocht.

Ondertussen ging Indonesië door met het opvoeren van de militaire dreiging. Er infiltrerden meer en meer Indonesische militairen en met het oog hierop besloot de Nederlandse regering nieuwe versterkingen naar het eiland te sturen. De totale Nederlandse sterkte bedroeg toen 10.000 man. Tegenover hen verzamelden zich in Oost-Indonesië een strijdmacht van 30.000 Indonesische militairen voor een grootscheepse aanval in de zomer van 1962. Uit in 1999 openbaar gemaakte Russische bronnen, bleek dat 3.000 Russische militairen deel van deze invasiemacht zouden hebben uitgemaakt.

Infiltraties

Tussen 1955 en 1960 deed zich op Nieuw-Guinea een aantal kleine infiltraties voor. In 1960 en 1961 vonden twee infiltraties plaats die, in tegenstelling tot eerdere pogingen, vanuit Jakarta werden georganiseerd. Aan de uitschakeling van de infiltranten werkten alle krijgsmachtdelen mee; ook de KLu. Om de luchttransportcapaciteit te vergroten, was op 1 september 1961 het 336 Squadron opgericht dat met Dakota's vloog.

Vanaf 1962 werden de infiltraties grootschaliger en veelvuldiger. In de avond van 15 januari werden door een Neptune van de MLD drie Indonesische motorboten opgemerkt die met hoge snelheid van de Aroe-eilanden in de richting van Vlakke Hoek voeren. De bemanning van het toestel alarmeerde de, in de omgeving patrouillerende, fregatten Hr.Ms *Kortenaer* en Hr.Ms *Evertsen* die direct koers zetten naar de indringers. De Nederlandse schepen openden het vuur en vernietigden één van de motorboten, waarbij de plaatsvervangend chef marinestaf van de Indonesische marine, commandeur Soedarso, om het leven kwam. De overige twee motorboten vluchtten terug naar eigen wateren, achtervolgd door de Nederlandse fregatten.

In maart 1962 vonden op de eilanden Gag en Waigeo en aan de monding van de Jerarivier infiltraties plaats. In de namiddag van 24 maart bracht een Neptune van de MLD de schoener tot zinken die de infiltranten bij de Jerarivier had afgezet. De stellingen van de infiltranten werden op 9 en 10 april door Neptunes gebombardeerd en beschoten.

In april 1962 ging het Indonesische leger over tot luchtlandingen. Op 17 mei werd een Indonesische Dakota, waarmee de *droppings* werden uitgevoerd, door een Neptune van de MLD neergeschoten. Na deze datum werden de parachutisten gedropt met Hercules transportvliegtuigen die door hun hogere snelheid van de Neptunes weinig te duchten hadden.

Ondertussen bereidde het Indonesische opperbevel de grote aanval op Nieuw-Guinea voor. Die moest vanwege het intensieve patrouilleren door de onderzeeboten en oppervlakteschepen van de KM en de patrouillevliegtuigen van de MLD herhaaldelijk worden uitgesteld. In juli en augustus vonden enige grote infiltraties plaats rond de Vogelkop, langs de zuidkust en op het eiland Missool.

Vanwege hun beperkte actieradius – vanuit Biak konden zij het actiegebied niet bereiken – waren de Hawker Hunters van minder nut dan men had gehoopt. Ondanks pogingen om te opereren vanaf Jefman en Utarom, hebben de toestellen niet echt aan gevechtsacties deelgenomen.

Tijdens de gevechten sneuvelden aan Nederlandse zijde negen militairen: zeven van de Koninklijke Landmacht en twee van de Koninklijke Marine. Aan Indonesische kant verloren 73 infiltranten het leven.

Op weg naar het einde

Intensief diplomatiek overleg leidde er toe dat op 20 maart 1962 delegaties van Nederland en Indonesië in Amerika onder voorzitterschap van de Amerikaanse oud-ambassadeur E.

Bunker geheim vooroverleg gingen voeren. Ook bezoeken van de Amerikaanse minister van Justitie en jongere broer van de president, Robert Kennedy, aan Jakarta en Den Haag en een persoonlijke interventie van Prins Bernhard droegen aan het realiseren van deze bespreking bij.

Op 25 mei aanvaardde Nederland een voorstel dat als uitgangspunt voor de onderhandelingen moest dienen. Het voorstel, bekend geworden als het “plan Bunker”, hield in dat Nieuw-Guinea aan de Verenigde Naties werd overgedragen die het eiland op haar beurt, na een interimperiode van twee jaar, weer zou overdragen aan Indonesië. Daarna zou de bevolking zich via een referendum in alle vrijheid moeten kunnen uitspreken over zijn staatkundige toekomst. Soekarno vond het een goed plan met de aantekening dat hij de overdracht van Nieuw-Guinea nog in 1962 gerealiseerd wilde zien.

Toen de onderhandelingen twee maanden later werden voortgezet, kwam Indonesië met aanvullende eisen: de termijn voor de overdracht moest korter en de Indonesische infiltranten moesten worden opgenomen in de VN-troepenmacht. Ook de Nederlandse regering had bezwaren tegen het plan, maar vanwege gebrek aan – vooral militaire – steun door de Verenigde Staten, liet men de zo lang volgehouden onbuigzame houding uiteindelijk vallen. Over zelfbeschikking voor de Papoea’s mocht niet meer worden gesproken.

Op 13 augustus 1962 zette Soekarno de zaak op scherp door te eisen dat op 1 januari 1963 de roodwitte vlag zou moeten wapperen op Nieuw Guinea. Die eis zette hij kracht bij door honderden parachutisten op het eiland te laten landen. De secretaris-generaal van de Verenigde Naties, U Thant, bemiddelde en stelde voor dat tot 1 januari de Nederlandse en de VN-vlag naast elkaar zouden wapperen en na 1 januari de vlaggen van Indonesië en de VN. Soekarno ging hier niet mee akkoord, maar persoonlijke interventie van president Kennedy zorgde ervoor dat Soekarno alsnog akkoord ging met het compromis. Op 15 augustus werd op het hoofdkwartier van de Verenigde Naties het verdrag tussen Nederland en Indonesië getekend. Juist op tijd. De Indonesische invasiemacht was onderweg om op 16 augustus de grote aanval op Biak te beginnen.

Het doek is gevallen

Op 1 mei 1963 droeg de *United Nations Temporary Executive Authority* (UNTEA) het bestuur over aan Indonesië, dat in snel tempo overging tot “Javanisering” van het eiland.

En de Papoea’s, de bevolkingsgroep waar het allemaal om te doen geweest was? De volksraadpleging van 1969 – “de daad van vrije keuze” – bleek een farce. In plaats van een individuele raadpleging werd een aantal gesprekken met stamhoofden gevoerd. Dat die stamhoofden unaniem voor aansluiting bij de Republiek Indonesië kozen, wekte bij velen weinig verwondering.

Meccano Ad den Belder had Nieuw-Guinea niet willen missen

De in Rotterdam geboren en getogen Rotterdammer Ad den Belder (82) woonde en werkte vijftien maanden in Nederlands Nieuw-Guinea. Als één van de meccano's voor de zes C-47 Dakota's van het 336 Squadron leidde hij daar een druk bestaan. Het dagelijkse leven bestond uit vliegen, vliegen en nog eens vliegen. Alles bij elkaar maakte hij zo'n achthonderd uur. 'Als je al een keertje thuis op Mokmer was, had je altijd wel wat te doen. Al was het maar de was.'

Dat hij van het vliegen zijn beroep zou maken, stond voor Den Belder al vroeg vast. 'Als 7-jarige stond ik eens met mijn vader op vliegveld Waalhaven. Daar zag ik een vliegtuig met de naam *Rietvink* en dacht bij mijzelf: Daar wil ik later ook in zitten.' Hij ging naar de luchtvaartschool en deed vlak na het einde van de Tweede Wereldoorlog eindexamen voor boordwerktuigkundige. 'Ik zat toen net drie weken in dienst voor mijn nummer en heb er vrij voor moeten vragen van mijn commandant', herinnert hij zich. 'Ik heb het gehaald.' Den Belder doorliep in dienst alle opleidingen met goed gevolg en werd uiteindelijk op het Marinevliegkamp Valkenburg gestationeerd. Daar stonden de Dakota's van de luchtmacht.

Hij ging niet vrijwillig naar Nieuw-Guinea. 'De telegrafisten en meccano's werden aangevoerd', herinnert Den Belder zich. 'De vliegers voor 336 hebben, geloof ik, geloot wie er zou gaan. Ik ben van augustus 1961 tot en met november 1962 in Nederlands Nieuw-Guinea geweest. We arriveerden met z'n twaalf van 336: drie meccano's, drie telegrafisten en zes vliegers. We hebben in burger gereisd, omdat we "ambtenaar" waren en geen militair. Eigenlijk onzin, want in het buitenland wist iedereen dat we militairen waren op weg naar Nieuw-Guinea.'

De eerste twee maanden heeft Den Belder moeten wennen aan de hoge temperatuur op Nieuw-Guinea. 'Maar tijd om het rustig aan te doen, had je niet. We mochten direct aan de slag. Ons legeringsgebouw bijvoorbeeld was leeg. We hebben al het meubilair zelf geregeld of gemaakt en natuurlijk stonden een koelkast en een wasmachine boven aan de lijst. Toen we weer naar Nederland vertrokken, moesten we alles inleveren. Dat hebben we *en masse* geweigerd. We hadden het zelf gemaakt! Het is op de brandstapel gegaan.'

Aan het verblijf op Mokmer zelf heeft Den Belder niet alleen goede, maar ook slechte herinneringen. Het voedsel was er – zeker in het begin – niet al te best. ‘Het eerste jaar hebben we geleefd op noodrantsoenen’, zegt hij. ‘In twaalf maanden tijd heb ik twee eieren op. ’s Morgens moesten we om zes uur op de vliegbasis Mokmer zijn en als we vertrokken, was er nog geen ontbijt op het woonkamp, de *Ridge*. Voedsel moest worden opgevoerd. De vliegers woonden op de *Keerkring* en daar was wel een kok. Ik stond op een morgen vlak voor vertrek helemaal te trillen van de honger. Toen één van de vliegers vroeg wat er met me was, vertelde ik dat ik nog niet had gegeten. Daarna is er wat aan gedaan. De kok die we in Nieuw-Guinea hadden, deugde niet voor z’n vak. Toen we een keer moesten verhuizen, hoorden we dat die kok zou meegaan. Daar hebben we tegen geprotesteerd. “Als hij meegaat, verzuipen we hem”, hebben we gezegd. Toen hoefde dat niet. Echt, we hadden het gedaan.’

X-3

Ondanks dat heeft Den Belder ook goede herinneringen aan zijn tijd in de Oost. ‘We vlogen op alle mogelijke velden. Niet alleen in Nieuw-Guinea, maar ook op Australië – voor het groot onderhoud aan de C-47 – en de Filippijnen.’ Alles bij elkaar heeft hij in Nieuw-Guinea achthonderd uur gevlogen. ‘Altijd onbeschermd, zonder escorte. Bang ben ik nooit geweest. Dat de sfeer grimmiger werd, heb ik nauwelijks gemerkt. Hoewel: toen het er op een gegeven moment om ging spannen, moesten we in het holst van de nacht een vlucht maken van Merauke naar Biak. Er mocht geen licht worden gemaakt. Het enige licht waren twee kleine lampjes aan het eind van de baan. We moesten weg zonder weerbericht van de meteo en er diende absolute radiostilte in acht te worden genomen. We zijn op goed geluk gestart. Het enige wat we wisten was dat we los moesten zijn van het dek vòòr die lampjes, want daar was het einde van de baan. Dat lukte en we zijn een paar uur later goed aangekomen in Biak, maar leuk was het niet.’

Het avontuur met de X-3 staat hem nog helder voor ogen. ‘We vlogen met drie kisten van Biak naar Jefman. De vlucht verliep prima en mijn kist was ondanks de dikke bewolking veilig geland. Toen de tweede kist moest arriveren, konden we hem wel horen, maar niet zien. Uiteindelijk heeft vlieger Ed Stoové vanuit de toren het toestel naar binnen gepraat, want een goede radar was er niet. De derde kist, de X-3, kon geen gat in de wolken vinden. De kist is blijven cirkelen en heeft zijn benzinetanks leeg gevlogen. De lading werd uit het vliegtuig gekieperd. De crew heeft een rubberboot naar buiten gegooid, maar die bleef op de stabilo hangen. Toen de kist na een perfecte glijvlucht op het water terecht kwam, bleef hij gewoon drijven. Vlieger Hans Onnen ontdekte toen hij in de rubberboot zat, dat hij zijn pet was vergeten. Hij zei: “Mijn maat hebben ze hier niet” en ging het drijvende toestel weer in om zijn pet te halen. De X-3 heeft zeker nog een half uur op het water gelegen voordat hij zonk. De bemanning is opgepikt door Papoea’s die ze aan land hebben gebracht. Daar zijn ze door de marine opgehaald en naar het vliegveld Jefman gebracht. Toen we terugvlogen naar Biak zei onze commandant, majoor Holthuis, tegen ons: “Zeg

maar niets over de X-3 als er pers staat”, maar er stond helemaal niemand. Zelfs geen collega’s!’ De X-3 heeft volgens Den Belder nog een tijdje op een rif gelegen. ‘Het water was zo helder, dat we de kist zagen liggen als we er overheen vlogen. Als we in de buurt waren met een toestel gingen we altijd even kijken. Op een gegeven moment is de X-3 in de diepte verdwenen.’

Grap

Vliegen was in Nieuw-Guinea een serieuze zaak, maar desondanks werd er wel eens een grap uitgehaald. ‘Natuurlijk haalden we wel eens rottigheid uit. Dan vlogen we weg van Biak en dan over het eiland Japen terug naar Mokmer. Als je onaangekondigd over het marinekamp Sorido vloog, schrokken die jongens van de marine zich lam. Dan zag je iedereen naar de mitrailleurs rennen en de zeiltjes er vanaf trekken. Voordat ze wat konden doen, waren wij weer weg.’

De Dakota was een onderhoudsgevoelige kist, weet Den Belder. ‘Je had altijd een poetslap in je kontzak. Zodra je aan de grond stond, kleppen open en een vast aantal punten controleren. Maar het was een echte vliegmachine. Door de Fokker Friendship die we daarna kregen, kon je met witte handschoentjes lopen. Ik kende de C-47 van binnen en van buiten. Het geluid van de Dakota was zo mooi.’ Hij herinnert zich nog al te goed dat er vlak voor een landing op Merauke olie weglekte uit een motor. ‘Toen we eenmaal stonden, hup de kleppen open en inderdaad: lekkage. We hebben het toestel aan het einde van de baan gezet en toen moest ik heel veel onderdelen uit het toestel verwijderen, want het lek zat natuurlijk op een slecht bereikbare plek. Met tafels en planken had ik een soort steiger gebouwd om bij die leiding te kunnen komen. Je zag al die marineofficieren, die mee terug zouden vliegen, hun wenkbrauwen fronsen en denken: “Als dat maar goed komt.” Er was geen gereedschap op het veld om die leiding te repareren, maar gelukkig lag Hr. Ms. *Snellius* op de rede. Zij wilden ons graag helpen en toen was het binnen de kortste keren gepiept. Daarna moest ik de leiding weer inbouwen. Alles bij elkaar konden we na drie dagen weer weg.’ Lachend: ‘Ze scheten peuken, die officieren, op de terugvlucht.’

Lading

Het 336 Squadron vervoerde letterlijk van alles in die periode. ‘Niet alleen voedsel en groenten vanuit Ransiki – schuin onder Manokwari – maar zoals in januari 1962 ook krijgsgevangenen. Ik deed ze in het toestel in m’n eentje de boeien om en blinddoekte ze, terwijl er buiten een peloton mariniers stond. Die krijgsgevangenen waren afkomstig van een Indonesische boot die tot zinken was gebracht bij Vlakke Hoek. Volgens mij waren het helemaal geen militairen, maar gewoon zeelui.’

Het was wel moeilijk vliegen in Nieuw-Guinea, zegt Den Belder na enig nadenken. ‘Als je van Hollandia naar Merauke vloog, moest je een bergrug passeren. Dan vloog je op honderd voet boven de grond met het landschap mee, totdat je tussen de bergen door kon vliegen. Lukte dat niet, dan ging je terug om het de volgende dag weer te proberen. Er zat wel een radio in de Dakota, maar geen slechtweerradar die je er doorheen hielp.’

Nieuw-Guinea kende een aantal militaire vliegvelden, ‘maar bij de benaming vliegveld of vliegbasis moet je je niet al te veel voorstellen’, aldus Den Belder. ‘Biak en Hollandia waren goed. Die hadden een betonbaan, net als een paar andere velden. Sommigen hadden alleen een grasbaan. Er was altijd een klein verkeerstorentje met een keet. Op sommige velden was ook geen bowser voor de brandstof. Dat betekende dus met de hand de kist aftanken en dan is achthonderd gallon heel veel. Dan ben je wel een paar uur bezig. Als de kist in de zon stond kon het binnen wel tegen de zestig graden worden. Als je dan ook nog voor de lading moest zorgen, liep het zweet met straaltjes van je af. Je klaagde niet, want het hoorde erbij.’

X-11

Het verlies van de X-11 op 28 juni 1962 is voor Den Belder een van de ingrijpendste gebeurtenissen van de missie geweest. ‘We verloren in een klap vijf van de twintig man vliegend personeel’, zegt hij. De X-10 en de X-11 vertrokken die dag van Merauke naar Biak. De X-10 landde keurig op de verwachte aankomsttijd op de bestemming, maar de X-11 bleef weg. Ondanks de zoekacties bleef het vliegtuig met zijn inzittenden – de bemanning, de vrouw van een marineofficier met haar baby, een Indonesische krijgsgevangene en een luchtmachtsoldaat – zoek. ‘De ongerustheid op de basis steeg met de minuut, maar het toestel bleef weg en ook zoekacties haalden niets uit. We hebben steeds gezocht naar de X-11 als we in de buurt waren, maar het heeft nooit wat opgeleverd.’

Pas jaren later werd het wrak van het toestel, vele mijlen noordelijker dan de oorspronkelijke koers had moeten zijn, gevonden. De X-11 was tegen één van de toppen te pletter geslagen. ‘We hebben heel veel over het ongeluk gepraat’, vertelt den Belder. ‘Ik heb heel veel variaties op het verhaal gehoord en ook mijn ideeën over wat er is gebeurd, maar geen bewijzen.’

Post

Alles bij elkaar leidde Den Belder een druk leven. ‘Vrije tijd had je niet veel. Je was een paar dagen hier en dan weer een paar dagen daar. Als je een keer na de dienst thuis was, ging je een biertje drinken in het squadrongebouw en gelijk even kijken op het bord waar je de volgende dag heen moest vliegen. Al zou je willen: je kon nergens heen. Aan het eind van de basis of het dorp, begon de jungle. Ik heb een week vrij gehad en heb die doorgebracht in Manokwari. Een mooi stadje met een kamp van de mariniers. Een schitterend strand. Maar ja, dat had je overal.’ Radio of televisie was er niet op Nieuw-Guinea. ‘Wel kon je op Sorido, bij de mariniers naar de film, maar omdat ik zo vaak weg was, ben ik daar maar een paar keer geweest. We kregen wel regelmatig post. De KLM vloog twee keer per week en wij pikten met een C-47 als het even kon de post op en namen die weer mee. We lieten de plaats van bestemming altijd weten dat we eraan kwamen, zodat er ook weer post voor ons klaar lag om mee terug te nemen. Kleine moeite. Het betekende wel dat we onze eigen post als een van de laatste kregen. Die zagen we pas als we aan het eind van de reis op Mokmer waren.’

Den Belder kijkt tevreden terug. Niet alleen op Nieuw-Guinea, maar op zijn hele werkzame leven bij de KLu. 'Ik heb een prachtig leven gehad bij de luchtmacht en altijd met plezier gevlogen. Nieuw-Guinea meemaken was goed, maar of onze aanwezigheid nu echt resultaat heeft gehad? Ik betwijfel het. Wat kan je doen met hooguit tienduizend militairen op een eiland dat vijftien keer zo groot is als Nederland? Er was geen infrastructuur en nauwelijks wegen. Politica Marga Klompé heeft eens aan de minister gevraagd waarom de militairen op Nieuw-Guinea altijd per vliegtuig reisden en niet met de trein... En de Papoea's? Die hebben zich snel aan de nieuwe situatie aangepast. Toen we naar Nederland teruggingen, stond er op Hollandia een Indonesische C-130. Wij waren nog niet eens weg en de Papoea's en Indonesische militairen waren al met elkaar aan het voetballen. Of het leuk is geweest? Nee, maar ik had het nooit willen missen.'



Ad den Belder (rechts) in Tana-Merah (Boven Digoel). De twee andere Nederlandse militairen zijn waarschijnlijk LB'ers die een keer mochten meevliegen.

Chauffeur Henk Bijsterbosch kijkt met gemengde gevoelens terug

Terugkijkend op zijn vijftien maanden durende term in Nederlands Nieuw-Guinea komt korporaal-chauffeur Henk Bijsterbosch al snel tot de slotsom dat er in de tropen vooral een beroep werd gedaan op het improvisatievermogen van de Nederlandse militairen. De infrastructuur was beperkt en goed materieel was er – zeker in het begin – maar nauwelijks. ‘Maar, ik heb er niet alleen vervelende ervaringen opgedaan, gelukkig ook goede’, zegt hij.

Bijsterbosch vertrok op 13 augustus 1960 uit Nederland voor de 36 uur durende vlucht – de tussenstops niet meegerekend – naar Nieuw-Guinea. Op 17 augustus arriveerde het toestel van de KLM ergens in de nacht op Biak. ‘Mijn eerste reactie toen ik uit het vliegtuig stapte was: wat een heerlijk klimaat. Maar nog voordat ik onderaan de vliegtuigtrap stond, was ik al doorweekt. Laat maar, dacht ik toen.’ De ontvangst was hartelijk, weet hij nog. ‘Jullie kunnen uitslapen’, werd er tegen ons gezegd door iemand van de marine. ‘We kregen een matras met roestplekken en mochten in een barak op het marinekamp gaan liggen. Om vier uur werd er alarm geslagen en we moesten ons bed uit. Ik zal nooit vergeten dat alle mariniers binnen de kortste keren bepakt en bezakt aantraden. Het was natuurlijk een oefening.’

Bijsterbosch was in 1960 op de vliegbasis Twenthe gestationeerd en gaf zich, samen met een bevriende collega, op als vrijwilliger. ‘Maar we kwamen niet door de keuring voor Nieuw-Guinea. Ik weet niet waarom, maar zes weken later gingen we toch weg, samen met nog 26 functionarissen. We werden door de mensen daar met open armen ontvangen. We kregen het gevoel dat we echt welkom waren. We hadden geen tijd om te wennen, want Hr. Ms. *Karel Doorman* was een week voor ons aangekomen met de eerste Hunters.’

Opbouwen

Pionieren en improviseren waren de kenmerken van de eerste tijd op Biak. ‘Mijn maat Harry Cornelissen moest de MT-sectie opzetten en ik de POL-sectie, kregen we van de officier Materieel, luitenant Snijders, te horen. We moesten van hem bij de marine om een

ruimte vragen voor de MT-sectie. Wij erheen. Ruimte was geen probleem, zeiden ze daar tegen ons. We kregen een plattegrond van het kamp met ergens op het terrein twee grote kruisen. Daar moesten we zijn. Wij erop af. Na wat zoeken stonden we op een grote open kale vlakte. Geen gebouw te bekennen. “Ga maar bouwen”, werd er tegen ons gezegd. Wij zijn naar adjudant Roks van het magazijn gegaan en hij gaf ons een grote tent. Echt een hele grote, want we hebben het zeil bijvoorbeeld met de hulp van een auto over het buizengeraamte moeten trekken. Met de hand was het niet te doen. Het volgende probleem was dat we geen haringen hadden om het tentdoek vast te zetten. Ineens had ik een idee. We gingen naar de wapenkamer en vroegen of ze misschien nog oude geweerlopen voor ons hadden. Die dingen zijn keihard en konden mooi dienst doen als haring. “Hoeveel moet je er hebben?” vroegen ze daar. Geef er maar 24 zei ik. We konden 24 oude Jappenlopen meekrijgen, nadat ze waren doorgesneden. Daarmee hebben we het zeil vastgezet. Maar de karanggrond daar is echt keihard. De lopen gingen uiteindelijk de grond in, maar ze waren wel omgekruld. Van de planken van oude kratten en de oude spijkers daaruit hebben we in de tent een kantoor gebouwd en een paar planborden gemaakt.’ Daarmee was de MT-sectie onder dak, maar voor de POL was er nog niets geregeld. ‘Toen ik op het vliegveld kwam, bleek dat er nog geen tankwagen was. De bowsers stonden nog op de boot. Daarom kreeg ik zolang een tankauto van de Shell te leen. Het niet-Nederlandse personeel daar was erg proIndonesië en hield mij nauwlettend in de gaten. Het brandstofdepot werd actief en passief bewaakt, zeiden we in die tijd. Actief door ons, de Nederlanders, en passief door de Indonesiërs, want die wilden het natuurlijk onbeschadigd in handen krijgen. Ik kreeg voor de tankwagen zelf maar heel beperkt brandstof van ze mee. Ik heb twee keer drooggestaan.’ Lachend: ‘Dan moest een hulpje, een Papoea, benzine halen en dan kwam hij met een emmertje terug om me bij te tanken.’

Op een gegeven moment kreeg Bijsterbosch de opdracht om 10.000 liter peut te gaan halen voor de Hunters. ‘Bij de Shell wilden ze niet verdergaan dan 5.000. Dus ik ging leeg terug. “De klant is koning”, riep mijn chef, adjudant Verwoerd, boos. “Je gaat maar terug.” Uiteindelijk heb ik het gekregen, maar dat heeft lang geduurd. Letterlijk en figuurlijk, want er was geen goede vulinstallatie en alles moest door een heel dun slangetje de tank in...’. Bijsterbosch heeft lange tijd zo moeten tanken, want pas veel later kwam de kerosineleiding naar de vliegbasis gereed en hoefde de peut niet meer per tankauto te worden opgevoerd.

Keer Om

Het regelen van de tankauto was in die tijd één van de kleinste problemen, herinnert Bijsterbosch zich. De geleende tankauto lekte niet, maar de tanks van de Hunters in eerste instantie wel. ‘De tanks van de kisten hadden te lang leeggestaan en de rubbers die voor de afdichting zorgden, waren daardoor verdroogd. Of een tank lek was, bleek pas als we ze eerst lieten vollopen. Als een tank dan lekte, moest alles er weer uit. De brandstof overhevelen kostte veel tijd. Er moesten nieuwe rubbers uit Nederland komen.’

Daarnaast kwamen er wel eens bedrijfsongelukken voor. 'Ik moest een Hunter aftanken en ik wist dat er 2270 liter peut inging. Op een gegeven moment was ik daar ver overheen. Ik begreep er niets van. Tot ik even later zag dat de peut via een kapotte terugslagklep van de perstrolley zo weer naar buiten stroomde...'

Tot de vaste werkzaamheden van Bijsterbosch behoorde ook het 's avonds aftanken van de geleende tankauto en later de bowsers. 'Dan reden er standaard negen man mee: drie voorop en zes achterop. Die gingen dan naar de Chinees om te eten, want het eten op ons logementschip was niet altijd even goed. De koks deden wat ze konden, maar ze hadden gewoon geen goede voedingswaren. Alles moest uit Nederland komen. Later is het wel wat verbeterd. We hadden de etensvoorziening eigenlijk moeten overlaten aan de marine. Die hadden het goed geregeld'.

'Met het ontbijt werkte ik altijd een handvol pillen weg: zout-, vitamine-, kinine- en malariapillen. Neus dicht, kauwen, en wegspoelen met veel water, want een lekker smaakje zat er niet aan. Ik heb ze altijd trouw geslikt en dat is misschien wel de reden dat ik nog leef. Veel van mijn mede-Nieuw-Guineagangers zijn jong overleden. Veel te jong! Ik heb geen idee waarom.'

Bijsterbosch weet nog goed dat de *Keerkring* in Biak aankwam. Het voltallige KLu-personeel stond aangetreden op de kade, inclusief een kapel. "Bij het aanmeren roepen we drie keer hoera", zei de commandant. Bij het zien van het schip was zijn reactie "Laat maar." De *Keerkring* was een ramp, stelt Bijsterbosch onomwonden. 'We sliepen in stapelbedden. Drie of vier hoog, in zalen voor negentig man. En de lucht die daar hing: het stonk er altijd, omdat er geen goede afzuiging was. Je kon het schip letterlijk op afstand ruiken. Hoe dichterbij ik kwam, hoe misselijker ik werd. Slapen was er moeilijk, want de aggregaten draaiden dag en nacht door. Op de wal slapen op het marinekamp mocht niet. Voordat de Keerkring er was, hadden we een prinsleven op het eiland Biak. Ik weet nog dat iemand de naam van het schip op de romp van Keerkring heeft veranderd in Keer Om. Ik heb het zelfs op foto's staan. We waren in het begin ondergebracht bij de MLD. Daar was het allemaal goed geregeld. '

Zweefvliegen

Buiten de militaire vliegvelden om was er op Biak niet veel te beleven, weet hij nog. Het dorpje bij de basis, de kotta, was niet veel meer dan een lange hoofdstraat met een paar winkels en wat zijstraten. Officieel gold daar de Nederlandse Wegenverkeerswet, maar 'echt verkeersregels waren er niet', vertelt Bijsterbosch. 'Het vee liep op straat en niemand keek uit. We hadden als chauffeurs de opdracht om als er wat gebeurde, voor je eigen veiligheid altijd door te rijden naar of de politiepost of naar het kamp. Stel dat je iemand raakte of doodreed, dan moest je betalen. Een vrouw kostte je 500 gulden, een man 300, een varken honderd en een kip vijftig. Voor zover ik weet zijn er gelukkig weinig of geen ongelukken gebeurd. Hoewel, ik heb bijna een keer iemand platgereden. Ik moest elke dag op drie punten de kwaliteit van de kerosine in de bowser testen om te zien of er teveel

vocht in zat. Sloeg het metertje blauw uit, dan zat er teveel vocht in. Daarvoor moest ik onder andere helemaal onder de tank kruipen. Toen ik op een dag wilde weggrijden, stonden er gelijk mensen met hun armen te zwaaien. Stop! Dus ik vol in de remmen. Er lag dus een Papoea onder de auto, die stiekem kerosine aan het aftappen was. Dat gebruikte hij weer om z'n koelkast op te laten draaien. Toen heb ik tegen die man gezegd: ik ga jou straffen. Jij gaat elke dag onder mijn leiding de tank drainen... En wat eruit komt mag je houden voor je koelkast. Dat vond hij geweldig.'

Met de *Keerkring* arriveerde ook een zweefvliegtuig. 'Ik heb nog geholpen om hem in elkaar te zetten', vertelt Bijsterbosch. "'Wil je helpen met het laten opstijgen van die kist op Boroekoe", werd mij gevraagd. Natuurlijk wilde ik dat. Met een lier op de trekker van de bowser ging dat keurig. In het begin hadden we een sleepkabel van 550 meter, later van 700 meter. Erg lang duurden de vluchten door de matige thermiek overigens niet. De langste vlucht is geloof ik drie kwartier geweest.' Het opstijgen verliep meestal vlekkeloos. 'Op een zondag werden we vlak voor de poort staande gehouden door de Papoeapolitie. Wat was er gebeurd? De kabel was aan het toestel blijven zitten, maar had losgelaten bij de trekker. Die zweefkist sleepte de kabel mee over een hoogspanningskabel heen, door wat straten, over een paar gebouwen en viel in drie stukken uiteen naar beneden. Dat hebben we zo snel mogelijk opgeruimd en zijn richting het kamp gegaan. Maar te laat... Uiteindelijk is de rel gesust, omdat een van de vliegers de hoofdonderwijzer van de kotta kende en die weer een leider van de Papoeagemeenschap en die weer...'

Ongeluk

Bijsterbosch kweert zich met verve van zijn taak en merkte, zoals hij het zelf zegt: 'van de oplopende spanning tussen Nederland en Indonesië maar weinig. Wel werd ik iedere morgen weer wakker en dacht dan opgewekt bij mijzelf: "gelukkig, mijn kop zit er nog op". Je hoorde wel eens vervelende verhalen. En eerlijk gezegd: als er gevochten had moeten worden, hadden we het nooit gered. We moesten het opnemen tegen een overmacht. Bovendien liepen we zonder wapen rond. Ik had een briefje met nummer 100 erop. Als er wat zou gebeuren, moest ik naar de wapenkamer gaan, mijn briefje inleveren en dan zou ik een Uzi krijgen.'

Het ongeluk met een Dakota van de MLD in januari 1961 heeft indruk op hem gemaakt. 'Ik weet dat nog goed. Er vloog 's avonds een toestel om *flares* uit te werpen. Dat felle licht maakte alles zichtbaar en zo hoopte men infiltraties over zee te voorkomen. Als de bemanning een *flare* te dicht bij de openluchtbioscoop uitgooide, was er van de film niets meer te zien. Op de bewuste dag zag ik dat er een *flare* uit het toestel werd gegooid. Hij kwam in het staartvlak van de C-47 terecht en brandde alles weg. Daardoor werd het toestel stuurloos en kwam met een doffe klap in de zee terecht. "Dat is niet goed", dacht ik bij mijzelf. Er zijn direct mensen in een boot gestap en er naar toe gevaren. Ze hebben nog twee doden geborgen.'

De routine van het dagelijkse leven op het eiland werd, dankzij het thuisfront, regelmatig verbroken. 'Het Thuisfront van Twenthe was erg actief. Mijn vrouw mocht eens een gesproken brief opnemen. Ik kreeg het grammofoonplaatje via de post toegestuurd. Ik heb een pick-up gezocht en uiteindelijk gevonden. Alleen was de naald stuk. Dat heb ik opgelost door maar een veiligheidsspeld te gebruiken. Dat werkte ook. Ik heb het plaatje nog in de kast staan. Maar, buiten dat om hadden we heel weinig: geen radio, geen TV.' Pas toen Bijsterbosch al lang weer in Nederland was begonnen er radio-uitzendingen. Vanaf maart 1962 zond de Radio Omroep Nieuw Guinea een wekelijks radioprogramma uit en ook Radio Nederland Wereldomroep besteedde aandacht aan de strijdkrachten. 'Zo goed als ik het begin jaren vijftig bij de TRIS had, zo slecht was het in Nieuw-Guinea', vindt Bijsterbosch. ' 's Avonds na het werk konden we film kijken in de grote openluchtbioscoop. Per week draaiden er drie films, die allemaal twee keer te zien waren. Die films gingen alle legerplaatsen in Nieuw-Guinea langs en waren na een half jaar weer terug op Biak. In het weekeinde gingen we wel eens naar het KMT, De Meerpaal. Op een zondag werd het steeds drukker naarmate we dichterbij het KMT kwamen. Wat bleek toen we aankwamen: de rood-witten hadden daar een oude korporaal van het KNIL opgehangen, omdat ze hem ervan verdachten voor Nederland te spioneren. Daar schrik je toch wel van.'

Op 23 oktober 1961 ging Bijsterbosch in een DC-8 terug naar Nederland. Na elf uur vliegen via de Noordpool stond hij weer op Nederlandse bodem. 'Ik vond het niet erg om terug te gaan. Ik vind het eerlijk gezegd moeilijk om die periode te omschrijven. We hadden destijds een rijmpje dat het wel aardig weergeeft: "Drie-twee-twee hielp Nieuw-Guinee uit de puree". Laat ik het daar maar op houden.'



Korporaal Bijsterbosch tankt een Hunter af.



Tanken bij het brandstofdepot van de Shell

Squadroncommandant Jan Blaauw: 'Papoea's noodgedwongen in de steek gelaten'

Bij de commandant van het 322 Squadron op Biak, majoor Jan Blaauw, strijden als het gaat om Nieuw-Guinea twee gedachten om voorrang met elkaar. 'Ik heb er een goede tijd gehad', zegt de inmiddels 84-jarige jachtvlieger. 'Aan de andere kant: het is allemaal voor niets geweest. Jammer voor de fijne Papoeabevolking die door ons noodgedwongen in de steek werd gelaten en aan de Indonesiërs overgedragen. Dat is een bevolkingsgroep waarbij ze zich absoluut niet thuis voelen.'

De in 1923 geboren Blaauw rondde in 1943 de MTS af en rolde het verzet tegen de Duitsers in. Hij werd lid van één van de Groningse Knokploegen. 'Ik heb twee jaar verzetswerk gedaan en maakte na de oorlog deel uit van de eerste compagnie Stoottroepen, gevormd uit ex-verzetsstrijders uit het noorden. De Canadezen bewapenden ons en we trokken met hen richting Duitsland. Ik werd in het begin in Godlinze-Spijk gelegerd, vlak bij de zeedijk en heb daar nog kazematten van Duitsers gezuiverd.' Zijn eenheid werd, nadat de oorlog was beëindigd, omgedoopt tot de eerste compagnie Gezagstroepen en kwam via Winschoten in Westerbork terecht. 'Daar bewaakten wij in het voormalige concentratiekamp veel NSB'ers en SS'ers die daar gevangen waren gezet.'

Blaauw ging in 1947 naar de reserveofficiersopleiding in Breda en werd daar in acht maanden tijd tot reserveofficier klaargestoomd. In oktober 1947 vertrok hij met zijn collega's van 5 Regiment Infanterie (5 RI) met het ms. *Volendam* naar Indië en landde in Makassar op Celebes (nu Soelawesi). De Eerste Politionele Actie was net afgelopen. 'In 1948 ging ons bataljon aan boord van twee grote LST's – grote landingssschepen van de marine – om naar Padang op Sumatra te gaan. Onderweg, ergens op de Javazee, kregen we opdracht om naar Tandjong Priok op te stomen. Er waren in Batavia nogal wat onlusten uitgebroken en men had daar dringend versterking nodig. Met 5 RI werden we midden in Batavia gelegerd en we kregen de taak om het verblijf van generaal Spoor te bewaken, waar ook het hoofdkwartier van de Netherlands Forces Intelligence Service (NEFIS) was. We patrouilleerden veel op de Pasar Baroe, een grote markt waar het erg onrustig was. In de tweede helft van 1948 zijn we alsnog verder gevaren en naar Padang gegaan. Ik werd met mijn peloton aan de demarcatielijn ten noorden van Padang gelegerd. Dit was ook een onrustig

gebied waar veel schermutselingen plaatsvonden. Van hieruit startte de Tweede Politio-
nele Actie door de Anai-kloof om naar Padang Pandjang en verder naar Boekettingi, het
vroegere Fort De Kok, door te stoten. Tijdens deze actie raakte ik gewond en werd in het
hospitaal in Padang opgenomen. Later bleek dit het einde van mijn infanterieloopbaan te
zijn.' Na een tijdje in Padang te hebben gelegen, ging Blaauw naar Bandoeng op Java en
kwam in een herstellingsoord terecht. 'Daar lag toevallig ook de adjudant van generaal Van
der Eem, de commandant van de Militaire Luchtvaart (ML) in Indië. Die adjudant heeft
voor een groot deel mijn verdere toekomst bepaald. Ik vertelde hem dat ik eigenlijk altijd
naar de luchtmacht had gewild om vlieger te worden. Dat had ik ook enkele malen gepro-
beerd, maar de KL liet mij niet gaan met als motief dat er veel te weinig KL-officieren
waren.'

Midvoor

'De adjudant van Van der Eem vertelde mij dat hij mij wel een type vond om jachtvlieger
te zijn. Hij zei dat ze nog vliegers zochten en dat ik me maar moest melden. Ik was inmid-
dels zo opgeknapt, dat ik me best durfde te melden en een paar dagen later moest ik al
naar de Vliegmedische Dienst op het militaire vliegveld Andir bij Bandoeng. Mijn eerste
keuring kreeg ik bij dokter Lai, een Chinese arts, die later nog op Soesterberg heeft gewerkt.
Ik werd medisch goedgekeurd en rolde ook door de psychotechnische test. De weg was
vrij om te beginnen aan wat ik in de oorlog van '40 - '45 al zo graag wilde: vlieger worden.
Binnen een week had ik de oproep om me voor de opleiding te melden. In april of mei
haalde ik mijn klein militair brevet op de Piper "Super Cub" en de Harvard. Terug in Neder-
land ontving ik eind juni 1950 op Gilze-Rijen mijn groot brevet. Op Twenthe leerde ik vlie-
gen van instructeurs Nobby Clark en Caspar Braam op de tweemotorige Beechcraft en op
de eerste tweemotorige straaljager, de Gloster Meteor. Ik leerde schieten bij 323 en werd
bij het 325 Squadron geplaatst. Midden jaren vijftig hadden we een feest in de officiers-
mess op Twenthe waar ik als gast aanwezig was van de commandant van het Commando
Luchtverdediging (CLV), generaal-majoor De Vries. Tijdens het feest liet zijn adjudant,
kapitein Adriaan van der Does, mij weten dat de generaal mij wilde spreken. Hij stuurde
mij naar Leeuwarden terug, om de B-vlucht van het 323 Squadron (de *live firing flight*) over
te nemen. Daar had de commandant van het squadron, Paul Verspoor om gevraagd. Pas
later kwam ik er achter waarom ik daar heen moest. De echte reden: voor het squadron-
elftal was een goede midvoor nodig om kampioen van de vliegbasis te worden en ik kon
goed voetballen!!'

Blaauw was commandant van het 323 Squadron toen de regering in 1959 besloot dat,
gezien de toenemende dreiging van Soekarno, ook de luchtmacht de al aanwezige strijd-
krachten moest versterken met een eenheid vliegtuigen. De studiecmissie *Fidelio*,
bestaande uit twaalf luchtmachtofficieren uit diverse diensttakken, werd geformeerd. Deze
groep vertrok in mei 1960 naar Nederlands Nieuw-Guinea en stond onder leiding van de
vader van de vorige Commandant der Strijdkrachten, de toenmalige kolonel Dick Berlijn

senior. 'Iedereen had zijn eigen taak vanwege de uitgebreide verkenningen en gesprekken met de commandanten van de marine, de landmacht en met het burgerbestuur. De opperbevelhebber in Nieuw-Guinea was een marineofficier en dat krijgsmachtdeel bezette veel belangrijke posten. Zij waren de belangrijkste gesprekspartners. Ik zat in de commissie, omdat de toenmalige commandant CLV al had laten weten dat hij mij graag als commandant van het te formeren squadron wilde hebben. De reden? Ik had in Indië mijn opleiding gehad, sprak Maleis en was al squadroncommandant. Als ik in de commissie zat, zou ik gemakkelijker met de gesprekspartners omgaan. Ik moest mij vooral met de aanwezige verkeersleiding, brandweer en radaroperators bezighouden en daarnaast vele gesprekken voeren met marinevliegers.'

De samenwerking tussen de verschillende diensten, de scramblemogelijkheden en de procedures, het zoeken naar de uitwijkmogelijkheden voor de vliegtuigen; het was volgens Blaauw allemaal erg belangrijk. 'De velden die binnen het vliegbereik lagen, waren voor het overgrote deel oude Japanse strips, die allemaal zwaar overwoekerd waren. Op een aantal wemelde het van de slangen. Al met al was er veel werk aan de winkel.' Het eindverslag moest in Nederland worden doorgenomen, gevolgd door de beslissingen. 'In de tijd dat wij in Nieuw-Guinea waren, is er in Nederland gewerkt aan het formeren van de personeelsgroepen, zoals de vliegers, het technisch personeel, de verkeersleiding, brandweerpersoneel en de radaroperators. Ook de opdrachten aan bouwbedrijven moesten worden verstrekt. Plan Fidelio werd vrijwel in z'n geheel goedgekeurd door de bevelhebber en zijn staf.'

Squadron formeren

Terug in Nederland bleek dat Blaauw commandant van 322 Squadron Nederlands Nieuw-Guinea zou worden. Er konden alleen vrijwilligers naar Nieuw-Guinea worden gestuurd. 'Ik had een probleem, omdat ik in 1949 vanuit het herstellingsoord bij Bandung mijn vrouw had geschreven dat ik naar huis zou komen. Dat ging toen niet door, omdat ik onverwachts de vliegeropleiding in Indië ging doen en bijna een jaar later thuis kwam. Dat durfde ik haar geen tweede keer aan te doen. Ik heb toen met de commandant CLV, generaal De Vries en de commandant van Leeuwarden, kolonel Bedet afgesproken dat ze mijn vrouw niet zouden vertellen dat ik vrijwillig "ja" had gezegd. Ik wilde graag aan *Fidelio* meewerken om de Papoea's te helpen bij het verkrijgen van hun vrijheid. Dat stond de regering ook voor. Ik wilde meehelpen om de Papoea's te laten zien dat we ze niet in de steek zouden laten na de steeds harder klinkende dreigementen van Soekarno. Mijn vrouw heeft tot mijn terugkeer niet anders geweten dan dat ik was aangewezen.'

Terug in Nederland kreeg Blaauw een lijst met namen van vliegers die zich vrijwillig hadden gemeld. 'Daaruit moest ik een squadron formeren. Ik had lang genoeg bij 323 gezeten om de meeste vliegers te kennen van hun jaarlijkse herhalingscursus schieten. Ik kon makkelijk een keuze maken. Slechts één vlieger die ik had afgewezen, moest ik van de staf beslist meenemen. Het is me gelukt een pracht stel kerels mee te krijgen naar Nieuw-Guinea, die ook bereid waren de strijd aan te gaan als het nodig was.'

De eerste twaalf Hunter Mk-4 vliegtuigen gingen met het vliegkampschip Hr.Ms. *Karel Doorman* mee naar Nederlands Nieuw-Guinea. Er ging een onderhoudsploeg onder leiding van de toenmalige eerste luitenant Frans Peter Schulte mee om aan boord aan de vliegtuigen te sleutelen en in Biak direct aan de slag te kunnen. 'De toestellen moesten zo spoedig mogelijk weer vlieggereed zijn. Op Biak was een deel van de hangaar van de Marine Luchtvaartdienst vrijgemaakt om de Hunters vlieggereed te maken. De testvluchten wilde ik samen met vluchtcommandant kapitein Willem Fleuren uitvoeren.'

De werkzaamheden liepen nogal wat vertraging op, omdat er onvoldoende opslagruimte was. 'De onderdelen werden verspreid op de hangaarvloer gelegd. Het was dus wel even zoeken als je een klein onderdeel moest hebben. Voldoende opslagruimte en rekken hadden we pas later, maar toen waren alle goederen al binnen. De vertraging was aanzienlijk. Daar kwam nog bij dat de luchtmacht in Nederland had verzuimd om aan de buitenkant op de kratten aan te geven wat erin zat.'

Eerste vlucht

Op vrijdag 21 oktober volgde de eerste testvlucht van de Hunter Mk-4 vanaf Boeroekoe. Er was al vroeg veel luchtmacht- en marinepersoneel aanwezig om de allereerste start te zien. 'Ik wilde met opzet om zes uur 's morgens starten, omdat dan de temperaturen nog laag zijn. De tanks zaten maar halfvol met brandstof en dan zou het allemaal net kunnen. Voor mij was het een heerlijk gevoel om eindelijk de lucht in te kunnen gaan. Na de *checks* kreeg ik nog een paar instructies van mijn oud-vlieginstructeur uit de vliegeropleiding in Kalidjati, luitenant-kolonel Roel Schäftlein en werd de motor gestart. Nadat ik me had *ingestraft* en de *inside checks* had gedaan, werd de verkeerstoren opgeroepen voor taxi-instructies. Ik kan me niet herinneren dat ik ooit met zoveel plezier naar de startbaan ben gereden. Bij de baan aangekomen, kon ik direct draaien om mijn startpositie in te nemen. Het was een prachtige morgen en de zon was juist op. Ik kon nauwelijks wachten op toestemming van kapitein Henk Clement die op de toren zat om te starten. Toen het sein werd gegeven, was het remmen los en de schuif open. Daar ging ik. Wat een heerlijk gevoel was dat. Ik kan me niet herinneren dat ik het gevoel had dat ik met een testvlucht bezig was en de start misschien halverwege de baan moest afbreken. Ik had volop vertrouwen in de TD. Het liep als een trein en al snel zag ik dat ik flink voor het einde van de baan *airborne* zou zijn. Toen ik een beetje hoogte had, ben ik gaan draaien om nog even achterom te kijken. Ik wilde weten hoe het er uitzag met al die karang op de baan. Het leek wel of ik met de Dakarrally in de woestijn bezig was, zo'n grote stofwolk had ik achtergelaten. Het was voor mij duidelijk dat we nooit van deze baan konden opereren. Een tweede toestel moest zeker een kwartier wachten om te kunnen starten om zijn motoren niet te beschadigen. De testvlucht vond tussen 10.000 en 20.000 voet plaats en duurde ongeveer veertig minuten. Ik heb geen belangrijke problemen kunnen ontdekken en bij terugkeer nog een paar *low passings* gemaakt voor de jongens van de TD. De zondag daarop heeft Willem Fleuren de tweede testvlucht gemaakt.'

De Mokmerbaan was bijna gereed en dus konden de vliegers uit Nederland komen. 'Alleen Fleuren en ik mochten vliegtuigen van Boeroekoe naar Mokmer vliegen en terug.' Ondertussen was het motorschip *Keerkring* met aan boord een deel van het luchtmacht personeel in de buurt van Biak gekomen. 'Fleuren en ik zijn onmiddellijk opgestegen om de rest van het KLu-detachement een welkomstgroet te brengen. We hebben een aantal *low passings* gemaakt en dat viel in de smaak.' De *Keerkring* meerde aan de steiger van marinekamp Sorido af en er werd een indeling gemaakt voor de legering. 'Voor het personeel dat op de *Keerkring* werd gelegerd, was het geen pretje. De soldaten en korporaals lagen in de ruimen. Het was er erg warm en vochtig en hadden weinig bewegingsruimte. Ook sliep er een aantal onderofficieren. Alleen de officieren hadden een één- of tweepersoonshut. Voor mij was er een huis boven op de Ridge beschikbaar, maar dat heb ik afgewezen, omdat ik zonder gezin op Biak was. Ik vond het gezelliger aan boord van de *Keerkring*. Ik had een mooie hut met een bed, bureau en een douchehoek. Wat wil je nog meer in de tropen?'

Do's en Don't

Het was de bedoeling om de nieuwe vliegers na hun aankomst zo spoedig mogelijk met de omgeving van Biak vertrouwd te maken en met de verkenningsvluchten rond Biak te beginnen.

Met de aannemer werd afgesproken dat Blauw en zijn mannen dagelijks van de Mokmerbaan gebruik konden maken tot een bepaalde tijd. Daarna kon de aannemer aan de slag. 'Het heeft nog enkele weken geduurd voordat de baan klaar was. De TD maakte steeds meer toestellen gereed voor de testvluchten, zodat de *flightline* langzamerhand vol stond. Er waren *blisters*, een soort hangaar die aan beide zijden open was en waaronder vliegtuigen konden worden geparkeerd, gereed gekomen langs de *line*. We gingen operationeel vliegen. De meeste vluchten waren normale oefeningen zoals *battle- en dogfights* en formatievliegen. Verder voerden we over land verkenningen uit, ook over grotere afstanden zoals naar Hollandia, de hoofdstad van Nieuw-Guinea. Ook bezochten we vaak de toppen van het Wilhelmina en Carstenszgebergte. Tijdens de patrouilles hadden we verbinding met patrouillerende marineschepen. De belangrijkste oefeningen waren de *dogfights*, zogenaamde schijnluchtgevechten, om je scherp te houden. Regelmatig werd er door de radar een ongeïdentificeerd vliegtuig waargenomen. Wij gingen er dan achteraan, maar de afstanden waren vaak te groot om nog veilig te kunnen terugkeren. Of het object was al omgedraaid en teruggevlogen naar het zuiden. Soms waren het eigen toestellen van de marine die zich niet hadden aangemeld. Het waren ook vaak Indonesische toestellen met parachutisten die boven het zuiden of het westen hun lading dropten. Het was op te grote afstand van ons en dat was frustrerend, want wij wilden ze maar al te graag ontmoeten. Daarom werden ook het vliegveld op Kaimana in het zuiden en Sorong in het uiterste westen gereed gemaakt om daar met Hunters vandaan te kunnen opereren. Enkele maanden voor de overdracht van Nieuw-Guinea aan de VN werden op die vliegvelden elk twee

Hunters gestationeerd. ‘Machtsvertoon’, constateert Blaauw. ‘Zonder speciale toestemming mocht er niet worden geschoten om verdere escalatie te voorkomen.

Bij oefeningen werd er weinig met scherp geschoten, omdat er geen sleepvlaggen en zogenoemde spatschijven voor lucht- en grond/zeedoelen waren. ‘We hebben wel een aantal gecombineerde oefeningen gehouden. Dat waren aardige verzetjes.’

Blaauw noemt het jammer dat er op Biak nooit een *dual* Hunter (Mk-7) heeft gestaan. ‘Er konden zich altijd problemen met een vlieger voordoen of andere redenen zijn om een checkvlucht of verkenningsvlucht te moeten maken. Ook voor check-outs voor instrumentvliegen was het zeer wenselijk geweest om er één te hebben. Helaas is dat er nooit van gekomen.’

Stuntteam

Om de Papoea’s nog meer Nederland- en vooral *luchtmachtminded* te maken, formeerde Blaauw een Hunter stuntteam, dat, naast hem, uit kapitein Fleuren, luitenant Veenhuizen en sergeant Heezen bestond. ‘We begonnen op 10 april met onze eerste oefeningen. We waren allemaal ervaren vliegers en konden goed formatievliegen. Stunten in formatie is nog weer wat anders. *Rolls* en *loopings* in formatie waren niet ons dagelijks werk en om dat te beheersen heb je veel geduld en oefening nodig. De briefings vooraf zijn heel belangrijk, omdat je precies moet weten wanneer er wat gaat gebeuren. Natuurlijk kom je tijdens het oefenen te dicht bij elkaar en dan schrik je even, maar je steekt er ook veel van op. Na veel oefenen konden we af en toe een show geven boven de basis en soms ook boven Manokwari, omdat we daar altijd welkom waren op hun mooie strand: Pasir Poetih om te *relaxen*.’

Op 1 juli 1961, de verjaardag van de Koninklijke Luchtmacht, werd een kleine vliegshow gehouden boven Mokmer. ‘Daaraan namen naast ons stuntteam ook Fireflies en Dakota’s van de MLD deel, evenals een Twin Otter en twee Sea Otters van de Nederlands Nieuw-Guinea Luchtvaart Maatschappij Kroonduif. Ook de Alouette II van de SAR deed mee. Het was een verrassing dat tegen het eind van de show nog een DC-7 van de Australische luchtvaartmaatschappij binnenkwam voor een landing. Dat was een mooie afsluiting van deze minishow, die van commentaar werd voorzien door sergeant Willem den Ouden. De Papoea’s hadden veel belangstelling en we hadden veel goodwill gekweekt.’

Blaauw had tijdens zijn verblijf in Nieuw-Guinea weinig tot geen contact met de plaatselijke bevolking. ‘De Papoea’s werkten op de basis vooral in de tuintjes. Verder had ik eerlijk gezegd geen contact met ze. Overigens ook niet of nauwelijks met de blanke bevolking van Biak. Er waren wat winkeltjes en veel middenstanders waren oud-NSB’er. Die waren tijdens de oorlog vanuit alle hoeken van Indië naar Nieuw-Guinea gestuurd. Bijzonder? Ach, de Engelsen stuurden destijds ongewenste lieden naar Australië. Wij naar Nieuw-Guinea. Die lui hielden zich wel koest. Verder woonden er ook Nederlanders die Indonesië hadden moeten verlaten; Indische mensen en planters.’

Vrije tijd

Het eten op Biak was redelijk, herinnert hij zich. 'Het kwam wel eens voor dat het wat minder smaakte, maar over het algemeen was het goed. De groenten die we aten, kwamen uit de tuinderijen uit de Vogelkop en Merauke. Vlees hadden we zat, van herten en wilde zwijnen.'

Veel vrije tijd had Blaauw niet, maar als hij geen dienst had, ging hij met anderen de zee op. 'Daar kon je heerlijk relaxen. Met twee collega's, Bedet en Van der Does, kocht ik een boot om mee te varen. De motor kwam uit Hongkong en was door de marine voor ons meegebracht. We hebben er heerlijke tochten mee gemaakt. De motor was net sterk genoeg om achter de boot te kunnen waterskiën. Het water was erg helder en je kon zonder problemen tien meter diep kijken. Het zwemmen was snel over, toen bleek dat er rondom Biak haaien en scholen barracuda's zaten. Er is gelukkig nooit wat gebeurd. Soms gingen we met een auto het eiland verkennen of jagen in Manokwari. Dan gingen we naar het Passir Poetih of Witte Strand. Dan belde ik van tevoren naar het hoofdkwartier van de mariniers en maakte dan afspraken over een tent en de voeding. De tent werd door de Papoea's opgezet en het voedsel werd door de marine opgevoerd. Wat wij over hadden aan eten, ging naar de Papoea's. Die stonden keurig in een rij met bananenbladeren te wachten tot we klaar waren. Dan kregen ze allemaal een paar scheppen rijst, groenten en kip. Ik ben in 1991 teruggeweest in Nieuw-Guinea en heb toen nog een Papoea gesproken die destijds hielp met het opzetten van de tent. "Toe an piloot?", vroeg hij. "Saja piloot", antwoordde ik. "Toe an commandant?", vroeg hij weer. Hij herkende mij nog! Hij vertelde dat alle Papoea's die met de Nederlanders hadden samengewerkt, zijn opgepakt en nooit meer zijn teruggezien. Hij werd ook in de gaten gehouden en het feit dat hij met mij praatte, maakte hem al verdacht. Ik zag dat hij nog steeds in de gaten werd gehouden. Verderop stond een paar Javanen dat ons bespioneerde. Toen hij wegging, zei het letterlijk: "Ik hoop dat ik er morgen nog ben." Ziedend was ik op die Javanen.'

Er waren in en op Biak meer mogelijkheden tot ontspanning. 'Er was een sociëteit met een roulette voor officieren en burgers. Daar werd veel gebruik van gemaakt. Bij de Kroonduif, de dochter van de KLM op Nieuw-Guinea, kon je op woensdag roulette spelen. Er werd ook veel gekaart. Bij aankomst op Biak werden Willem Fleuren en ik door de marinevliegers opgevangen op Sorido. 's Avonds mochten we mee-eten bij een familie. Die was gewend na het eten een kaartje te leggen. "We kaarten wel om geld", zeiden ze tegen ons. Dat vonden Willem en ik prima. Normaliter stopte het gezelschap rond twaalf uur, maar nu gingen ze tot drie uur 's nachts door. Toen ze het voor gezien hielden, stond ik op honderd gulden winst en Willem Fleuren op vijftig. Willem stopte na een aantal weken met kaarten, maar ik ben mijn hele term ermee doorgedaan. De winst van het kaarten heb ik vanaf de eerste avond in een potje gedaan en het is nooit leeg geweest. Sterker nog, op de terugweg heb ik er in Japan nog allemaal cadeautjes voor de kinderen van gekocht.'

Het beroemde voorval met de *Papoea Baratvlag* op de staart van een Hunter, kan Blaauw zich nog wel herinneren. 'Dat was net na mijn tijd. Ik was al terug in Nederland. Ik weet dat de vlaggen op last van Den Haag al snel moesten worden verwijderd. Maar weet je dat

er ook één op een duikboot van de Koninklijke Marine heeft gestaan: op Hr.Ms *Dolfijn*. De vlag is door de commandant bij het vertrek uit Nieuw-Guinea gehesen. Dat is een diplomatieke rel geworden en de commandant is ter verantwoording geroepen.'

Blaauw is eind januari 1962 per vliegtuig terug gegaan naar Nederland. Hij kijkt met genoegen terug op zijn verblijf op het eiland. 'Zonder overdrijven: ik heb er een hele prettige tijd gehad.'



Majoor Jan Blaauw houdt de ochtendbriefing. Bob Meijer van de RONG maakt opnamen.



Vlak voor de eerste testvlucht krijgt Blaauw nog aanwijzingen van luitenant-kolonel Schäftlein.

Alouettevlieger Bertus de Bont voelt zich nog altijd betrokken

Hij heeft er heerlijk gevlogen, vooral met de Tiger Moth, maar dat is voor sergeant-vlieger Bertus de Bont geen reden om terug te verlangen naar de maanden die hij op Biak in Nederlands Nieuw-Guinea heeft doorgebracht. 'Ik was SAR-vlieger en omdat er Hunters naar Nieuw-Guinea gingen, moest er dus ook een SAR-vlucht die kant op. Toen De Bont hoorde dat hij uitgezonden zou worden 'schrok ik me te pletter. Ik liet twee kinderen en een vrouw achter. Wie gestuurd werd, ging er voor minimaal anderhalf jaar naar toe. Als je met je gezin ging, zelfs drie jaar. Ik haalde het niet in m'n hoofd om ze daar naar toe te halen. Naar een oorlogsgebied! Ben je gek. Waarom mensen er vrijwillig naar toe zijn gegaan, weet ik niet. Financieel was het in elk geval niet aantrekkelijk. Hooguit dat tropenjaren dubbel tellen, maar daar dacht volgens mij niemand aan.'

'Uiteindelijk ben ik maar kort in Nieuw-Guinea geweest', zegt De Bont, terugdenkend aan die tijd. 'Ik kwam begin 1962 aan en ging op 6 oktober al weer terug naar Nederland. De reis ernaar toe maakten we in burger, want niemand mocht weten dat we militairen waren. En er was niemand die het in de gaten had... Toch ben ik er op Schiphol nog over geïnterviewd door het NTS-journaal. Het mocht alleen niet op televisie worden uitgezonden. We deden er twee dagen over om in Biak te komen.'

Onderweg maakte de DC-7 van de KLM enkele tussenstops en op diverse plaatsen werd er tegen het Nederlandse beleid voor Nieuw-Guinea geprotesteerd, omdat Nederland als kolonisator werd gezien. De ontvangst op Nieuw-Guinea was letterlijk en figuurlijk warmer dan elders. 'We kwamen midden in de nacht aan, maar het was er nog altijd dertig graden', herinnert hij zich. 'De collega's stonden ons op te wachten. Voor we vertrokken, kregen we een cursus tropenhygiëne over alles wat er daar steekt en vliegt. Die lessen had ik eerlijk gezegd liever niet gevolgd, want ik stapte heel wantrouwend het vliegtuig uit.'

De Bont en zijn reisgenoten kregen onderdak op het ms. *Keerkring*. 'De behuizing in Biak was ronduit slecht. Alleen officieren hadden een hut met airconditioning. De rest van het luchtmachtpersoneel sliep in het benauwde en stinkende ruim van de *Keerkring*. Er was geen ventilatie en altijd hoorde je de dreunende scheepsmotoren. Omdat ik vlieger was,

kreeg ik een hut met airco. Die deelde ik met (wijlen) Fred Voet en Eppie Wieringa. Daar was wel goed uit te houden. Ik heb altijd op de *Keerkring* geslapen, net als de rest van het luchtmachtpersoneel. Alleen de jongens van de Dakota's hebben de laatste maanden op de Ridge, het nieuwe KLu-kamp geslapen. De Ridge grensde aan de vliegbasis Mokmer. Toen dat kamp, dat dus al gedeeltelijk bewoond was, gereed kwam, moesten we weg, omdat het afgelopen was in Nieuw-Guinea.'

Tandarts

Het voedsel in Nieuw-Guinea noemt De Bont "acceptabel gezien de omstandigheden." 'Het kwam bij de marine vandaan en was goed. Tsja, en dus aten we geheel volgens de gewoonten van de marine een keer per week snert. Kun je je het voorstellen in die tropische hitte? Gloeiendhete snert. Maar, eigenlijk was er niet veel op het eten aan te merken. De jongens in de keuken deden aan het voedsel wat ze konden. Het personeel probeerde het ons echt naar de zin te maken, maar de *Keerkring* was nooit gebouwd voor de huisvesting van zoveel mensen. Er was simpelweg geen andere legeringmogelijkheid. In mijn beleving paste het luchtmachtpersoneel zich heel makkelijk aan de omstandigheden aan. We hadden als onderofficier net als de officieren op Biak recht op witte tropenuniformen, maar bij gebrek eraan moesten we het zonder doen en droegen we net als de korporaals en soldaten gewoon kaki. Geen probleem. Je had er begrip voor.'

Minder begrip had De Bont voor het feit dat zijn collega's en hij indertijd geen buitenlandtoelage kregen. 'Kun je het je voorstellen? Officieel was je namelijk in Nederland. Wel was er bij terugkeer in Nederland nog een bescheiden extraatje. De luchtmacht ging zelfs zover dat we in het begin nog onze eigen postzegels op de brieven naar huis moesten betalen. Pas op het laatst hoefde dat niet meer. Dat scheelde je per maand toch tien gulden. Post was belangrijk, omdat er geen radioontvangst of televisie was. Op de bar stond een radio, maar die deed het op een gegeven moment niet meer. Het ding zat vol kakkerlakken toen we hem uit elkaar haalden. Kakkerlakken zijn echt ongedierte. Ze overleven alles. Er kwamen er zelfs een paar uit mijn plunjebaal toen ik weer thuis was.'

Voor veel faciliteiten was de luchtmacht aangewezen op de marine. 'Ik moest op Marinevlieggkamp Boeroekoe naar de tandarts. Wat een uitslover was dat. Ik moest bij hem langs voor de vliegmedische keuring. Hij zag op de röntgenfoto dat ik nog wortelresten van een kies in mijn kaak had. Die wilde hij er met alle geweld uit halen. Toen ik dat niet toestond, heeft hij me gechanteerd. Als ik "nee" bleef zeggen, keurde hij mij niet goed en mocht ik niet vliegen. Dat was eigenlijk een incident. Over het algemeen was de sfeer geweldig goed. We functioneerden daar echt als een team.'

Vliegweer

De Alouette II, het toestel van De Bont, heeft in Nieuw-Guinea zo weinig mogelijk gevlogen. 'Dat werd tot een minimum beperkt, omdat er op Mokmer in Nieuw-Guinea geen

groot onderhoud aan de toestellen kon worden uitgevoerd en de toestellen nog maar een beperkt aantal uren hadden te gaan. De Alouette II heeft zich overigens prima gedragen in de tropen.'

Hij heeft nooit een vlieger uit het water hoeven halen. 'Gelukkig maar, want volgens mij hadden de haaien niet veel van de dinghy heel gelaten. Er zijn in mijn periode maar twee man gesprongen: Ben Drenth en Jaap Batenburg. Drenth is er bij Noemfoer uitgesprongen en werd opgepikt door een Papoea met een prauw. Die was pissig, omdat hij 'zijn' drenkeling weer moest afstaan aan de heli die hem kwam ophalen. Batenburg is er ergens anders uitgesprongen en beschadigde bij de sprong zijn rug en kreeg daardoor een gipsen korset. Toen hij naar Nederland terugging, hebben we er allemaal vieze dingen op geschreven. Gelukkig is het met hem goed afgelopen.'

De Bont moet lachen. 'Over haaien gesproken. Ze zaten ook in de wateren rond Biak. Ik vergeet het nooit. Op een dag heb ik met de heli Dick Westerhoven met de hoist laten zakken op een van de grote tonnen waaraan de *Keerkring* vast lag. Ik was nog niet weg en zag dat Dick in paniek op de ton stond te zwaaien en te gillen. Toen ik dichterbij kwam zag ik in het water een klein vinnetje rond de ton rondjes draaien... We mochten alleen maar zwemmen tussen de wal en de *Keerkring* in. Maar dan nog moest je altijd schoenen aan, omdat er overal zee-egels lagen en er in het water giftige slangen zaten. Ik had ook altijd schoenen aan, maar een keer waren ze te laag en ineens had ik 57 stekels van zee-egels in mijn voet zitten. De dokter was er nogal laconiek onder. "Dat zweert er wel weer uit", zei hij.'

Een van de taken van De Bont en "zijn" heli was de post bezorgen op afgelegen plekken en dus ook op het eiland Woendi. 'Daar zaten krijgsgevangenen in een interneringskamp. Ik heb ze een keer de stuipen op het lijf gejaagd door de kist binnen de omheining van het gevangenenkamp aan de grond te zetten. De gevangenen stoven alle kanten uit.'

Over het algemeen was het goed vliegen in Nieuw-Guinea. 'Het was elke dag kastelenweer. Vanaf de *Keerkring* kon je zelfs de veertig mijl verderop gelegen bergtoppen van Japen zien, omdat de lucht niet was vervuild. De tropische buien, wambrau werden die genoemd, waren wel gevaarlijk. Je kon ze vaak niet of pas op het laatste moment zien aankomen. Onze radar was daarvoor te beperkt. Ik ben er gelukkig nooit in terecht gekomen, want dan speelde je met je leven. Door de regen was je zicht heel beperkt en de turbulentie in zo'n bui is enorm.'

De oplopende spanning rond Nieuw-Guinea ging niet aan De Bont voorbij. 'Er gebeurde niets bijzonders, maar je was er gewoon niet gerust op. We wisten dat er op Ceram 30.000 Indonesiërs klaarstonden. Iedereen met een beetje inzicht wist dat er op Nieuw-Guinea twee hoofddoelen waren: Hollandia en Biak. Je wist dat je een doelwit vormde als het tot een aanval kwam. Ik heb daarom nooit begrepen dat we van de commandant bij een aanval op het dek van de *Keerkring* moesten verzamelen, met helm op en een gevulde veldfles. Ik heb juist altijd geleerd dat je moest verspreiden als je een doel vormt. Ik heb een keer

voorop het schip gestaan en voor mijzelf besloten: “als er een Indonesische kist in zicht komt, spring ik overboord en zwem zo snel mogelijk naar de wal”. De atmosfeer op Biak was zo helder dat ik nooit heb begrepen dat de Hunters ’s nachts niet mochten vliegen. Je zag vliegtuigen zo komen. Je moest alleen wat beter opletten dat je je vrienden niet uit de lucht knalde.’

Hij herinnert zich nog uitstekend dat er op de tail van een Hunter de Papoeavlag werd gespoten. ‘Die vlag op de kist was een duidelijk teken aan de Papoea’s: we zijn er voor jullie. Dat gebaar is door hen enorm gewaardeerd. Voor iedereen was het een afknapper dat de vlag er al heel snel weer af moest. Volgens Den Haag was het een provocatie. Er zijn wel meer bijzondere dingen gebeurd in die tijd. Er is zelfs ooit een Dakota overgeschilderd in Indonesische kleuren om achter de dropzones van de parachutisten te komen. Direct na de vlucht op Kaimana werd het toestel weer in de originele kleuren gespoten.’

Vrije tijd

Vliegen was in Nieuw-Guinea De Bont zijn lust en zijn leven. ‘Ik vloog door de week met de Alouette en in mijn vrije tijd en in het weekeinde met een van de twee oude Tiger Moths. We hadden zelfs een zweefvliegtuig, maar dat was niet tropenbestendig. Dat was de Tiger Moth wel, maar die waren nogal krakkemikkig. Ondanks dat waren het geweldige vliegtuigen. Je zat in de open lucht als je vloog. Het was eigenlijk een oude leskist, waarmee de luchtmacht vloog voordat de Fokker trainers er kwamen. Stijgen met die kist kostte nogal veel tijd en ik moest woekeren met de ruimte als ik ermee ging stunten. De bergen in de omgeving waren hoog en de motor niet zo sterk meer. Het is altijd goed gegaan en ik heb er heerlijk mee gevlogen. Zelfs bij officiële aangelegenheden.’

Er was gelukkig meer te doen in de vrije tijd. 322 kreeg van de marine een oude vlet en knapte dat op om er mee te varen. De motor was precies sterk genoeg om er mee te kunnen waterskiën. ‘We zijn een keer een weekeinde naar het atol Roerbaseda gevaren, twaalf mijl verderop. Dat was weergaloos mooi. De lucht en de zee waren zo schoon, zo onge-rept. Echt glashelder. Het koraal was zo mooi. Er zwommen ook dolfijnen. We hebben een kampvuur gemaakt en in een pan noodrantsoenen klaargemaakt. ’s Nachts sliepen we op het strand. De volgende morgen zijn we weer teruggegaan. Dat was voor mij iets om nooit te vergeten.’

Verder bood Biak de militairen weinig vertier. ‘Ik heb er een keer Max Tailleur zien optreden, maar daar vond ik niks aan. Wat een egotripper. Halverwege ben ik weggegaan. We konden één keer per week naar de film op Boeroekoe en dat was prima geregeld. De kotta was klein. Het dorpshoofd woonde in een primitief hutje van golfplaten, maar hij had wel een koelkast. Ik heb tenminste één keer een koud biertje van hem gekregen. Aan het eind van het dorp hield de weg op. De ‘hoofdstad’ Biak bestond uit een paar straten en een paar winkeltjes. Het meeste dat er te koop was, kwam uit Japan. Omdat er zo weinig te beleven was, werd er veel gedronken. Er was een groep niet bij de bar weg te slaan. Er waren nage-noeg geen Hollandse vrouwen. Je zat daar ver weg van je echtgenote en je kinderen. Ik

weet dat er een mogelijkheid was om naar huis te bellen en ik weet ook dat een aantal jongens dat heeft gedaan. Dat kostte tien tot twaalf gulden voor een kort gesprek. Ik heb het niet gedaan. Ik ken mezelf en ik weet dat als ik had gebeld, ik er een week overstuur van was geweest.'

De Bont voelt zich nog altijd betrokken bij de bevolking van Nieuw-Guinea. 'Papoea's zijn geen Indonesiërs. Etnisch niet en qua mentaliteit niet. Ik voelde een band met ze, vanwege de acceptatie dat we daar kwamen om ze te helpen. Ze hadden goed in de gaten dat ze het op termijn beter zouden krijgen door ons als ze daarvoor waren opgeleid. Veel van mijn collega's zijn teruggeweest, maar ik niet. Ik durf ze niet meer onder ogen te komen, omdat we ze hebben laten zitten.'

Alles bij elkaar heeft De Bont 'geen goed gevoel over de periode Nieuw-Guinea', zegt hij anno 2007. 'We zijn er zonder de juiste middelen naartoe gestuurd om het gebied te verdedigen. Er zijn mensenlevens in de waagschaal gesteld om een gebaar te maken naar enerzijds Soekarno en anderzijds de Papoeabevolking. De Huntervliegers en het ondersteunende personeel waren tot en met gemotiveerd. De vliegers stonden, toen het spannend werd, steeds twee uur achtereen paraat in hun kist in de brandende zon met de G-broek aan, klaar om erop af te gaan. Ze hebben Indonesische Herculeessen zien overkomen, maar ze mochten niets doen. Mochten we nog hebben gehoopt dat er waardering voor onze uitzending zou zijn geweest, dan kwamen we bedrogen uit. Toen het KLM-toestel na zijn reis over de Noordpool op Schiphol landde, schitterden alle politici, die verantwoordelijk waren voor onze missie, door afwezigheid. Net als onze militaire commandanten overigens!

Onze tijd in Nieuw-Guinea had een doel gehad als we hadden kunnen waarmaken waarvoor we waren gekomen. Maar dat is niet gelukt.'



Bertus de Bont bij de ingang van het squadrongebouw van het 322 Squadron op Mokmer.

Dienstplichtige Gerard Casius: 'Nieuw-Guinea was een goede leerschool'

De in Utrecht geboren en in Hoorn en Den Haag getogen Gerard Casius heeft iets aan zijn verblijf op Biak in Nieuw-Guinea overgehouden. 'Gelukkig niet iets vervelends', zo relateert hij onmiddellijk. 'Nieuw-Guinea was een goede leerschool, want je komt er aan en dan moet je het maar zien te rooien. De mensen daar waren over het algemeen allemaal bezig de schouders er onder te zetten en de klus te klaren. Ik heb eraan overgehouden dat ik niet bang ben om ergens naartoe te gaan en aan iets te beginnen. Daar heb ik mijn hele leven profijt van gehad.'

Dienstplichtig soldaat Casius had, toen hij voor een periode van 24 maanden moest opkomen als dienstplichtige, zijn technische opleiding al nagenoeg achter de rug. Hij moest nog een stage doorlopen voordat hij geslaagd was en mocht zijn tijd als dienstplichtige bij de KLu laten meetellen. 'Ik werd Hulp Electro Instrumentenmonteur (HEIM) en kreeg een opleiding op Deelen. Het was gesneden koek voor mij door mijn vooropleiding'. De praktijkstage van de luchtmachtopleiding kreeg hij op Soesterberg. 'Er werden vrijwilligers gevraagd voor Nieuw-Guinea en ik wilde er graag heen, maar omdat ik nog minderjarig was, moesten mijn ouders toestemming geven. Mijn vader was faliekant tegen. Hij was een PvdA'er en ooit wethouder geweest en kwam dus uit de linkse hoek. Hij wilde niet tekenen. Van kolonialisme moest hij niets weten. Toen hij er een keer niet was, heb ik mijn moeder overgehaald te tekenen met als argument: "Mam, ik sleutel aan vliegtuigen. Wat kan mij nou gebeuren". Bovendien had ik het idee dat we daar ook nog goede dingen gingen doen voor de Papoea's en ik was nu eenmaal gek van de luchtmacht.'

Casius vertrok in september 1960 met ms. *Keerkring* naar Biak. 'Het vertrek werd een paar keer uitgesteld, omdat de verbouwing van het schip, oorspronkelijk heette het ms. Van Riemsdijk, nog niet klaar was. De boot had tot tweemaal toe onder water gelegen: de Duitsers hebben hem in de Tweede Wereldoorlog laten zinken in het Noordzeekanaal en in Indonesië is het schip een keer op een rif gevaren. In 1956 werd het schip in Singapore opgelegd, omdat Soekarno de Koninklijke Paketvaart Maatschappij uit Indonesië gooide. Het kwam terug naar Nederland om voor ons te worden verbouwd. Toen wij in september 1960 uiteindelijk aan boord kwamen, was de verf van de verbouwing nog nat door het overhaaste vertrek. We moesten de nacht voor het geplande vertrek wachten in Soester-

berg. Wanneer we naar het schip zouden gaan, was niet duidelijk, omdat er demonstraties werden verwacht bij het vertrek. Daarom is het schip 's nachts nog versleept van Amsterdam naar IJmuiden. We vertrokken midden in de nacht naar het schip en zijn om zes uur 's morgens aan boord gegaan. Boven aan de loopplank stond een adjudant met een namenregister. Hij wees je je bed: bij voorbeeld ruim 1, stapelbed 34, boven. De bedden stonden helemaal onder in het schip. Daar hing ook weer een plattegrond waar je je bed kon vinden.'

Twee nummers vòòr het bed waarop Casius zou moeten slapen, hield de nummering op. 'Bij het laden van het schip hadden de stuwadoors de zakken met uien en zeepoeder letterlijk in het ruim gesmeten', vertelt hij. 'Sommige zakken waren kapot gegaan. Ik moest mijn bed dus uitgraven. Het zeepoeder hebben we zoveel mogelijk opgeruimd. De zakken uien ook. Die hebben we bij de Kaapverdische eilanden overboord gezet, omdat ze door het gooien waren beschadigd en begonnen te rotten. Tijdens het uitgraven moesten we aantreden omdat de minister van Defensie afscheid van ons wilde nemen. We stonden daar een beetje suf te zijn, omdat we de hele nacht al wakker waren. Op de sluisen van IJmuiden stond de kapel van de Koninklijke Luchtmacht te spelen. Op zee namen de vliegtuigen van de luchtmacht afscheid van ons door om het schip te vliegen en mooie capriolen te maken. Het eerste reisdoel was de Azoren.'

De reis

Voor de duur van de reis werd Casius als hulpelektriciën bij de scheepsbemanning ingedeeld. 'De elektrische installatie van het schip kende veel storingen. Het had twee keer onder water gelegen en leidingen waren geoxideerd. Er was om de haverklap iets kapot. De grote wasserij aan boord hield er al snel mee op. Net als enkele van de kookketels in de kombuis. De elementen konden we maar moeilijk vervangen, omdat de ketels nagenoeg tegen op de wand op de vloer waren gelast. We hebben een keer de huid van de romp moeten openmaken om erbij te kunnen. Toen we op Curaçao arriveerden waren er nieuwe verwarmingselementen ingevlogen en konden we de kapotte verwisselen.' Casius voerde nogal wat warme karweitjes uit waarbij het flink zweten was. 'Daarom kregen machinekamerwerkers dubbele drinkkrantsoenen: naar wens vier blikjes bier of vier halve liters grapefruitsap. Daarnaast kon je ook drinken kopen in de kantine. Omdat het zo warm was in de ruimen en er zoveel kapot ging, noemden we het schip al heel snel Keerkreng.' De *Keerkreng* bleef twee dagen in Curaçao. 'We mochten wel de wal op, maar niet naar *Campo Allegre*, omdat daar een groot bordeel was. Daarover deden onderweg al de opwindendste verhalen de ronde, maar de taxichauffeurs hadden opdracht gekregen een rit met militairen daar naartoe te weigeren.'

Via het Panamakanaal zou de *Keerkreng* de Pacific opvaren. 'In het kanaal kregen we op een van de meren een complete elektriciteitsstoring. We hebben anderhalf tot twee uur stuurloos rond gedobberd voordat de storing was verholpen. De kapitein weigerde hulp van sleepbootjes die er voeren, dus ik denk dat hij daar geen budget voor had. De volgende

halte van het schip was Hawaiï. Erg mooi, maar als dienstplichtige kreeg je 1,25 – gulden, geen euro – per dag soldij en daarmee deed je niet zoveel. Omdat we in de tropen waren, kregen we weliswaar 85 gulden per maand, maar dat was ook slechts een druppel op de gloeiende plaat. De dollar was destijds nog drie gulden zoveel waard. Maar het was wel een belevenis. Er zijn meters film verschoten voor foto's op het strand en voor zogenoemde "Ariefoto's". Je weet wel, van die foto's dat je quasi-achteloos tegen een grote Amerikaanse slee staat geleund.'

Daarna volgde de oversteek naar Biak, het grootste traject aan één stuk. 'De hele trip duurde een week of zeven en dat laatste stuk alleen al was twee weken. Toen we in de buurt van Biak kwamen, werden we welkom geheten door twee Hunters met Jan Blaauw en Wim Fleuren erin. Die kwamen een paar keer heel laag langs en we dachten dat ze de antennes uit de mast zouden vliegen. Ik vond dat geweldig. We meerden af aan de Handelssteiger, omdat er veel materieel moest worden uitgeladen. Daarna verhuisde het schip naar mariniekamp Sorido. Wij verwachtten in Biak van boord te mogen en daar aan de wal legering te krijgen. Het bleek echter dat het schip onze legering was. Het schip was al behoorlijk vol tijdens de reis, maar het werd alleen maar voller. Drie keer per week arriveerde er een vliegtuig van de KLM op vliegveld Mokmer en dat bracht nieuwe mensen die ook aan boord moesten slapen.'

Rolletje tape

Casius omschrijft Biak als armoedig. 'De steiger vertrouwden we niet, omdat hij nogal krakkemikkig was. De planken bogen erg door. De kotta maakte ook geen geweldige indruk. Er waren een paar winkeltjes en wat schamele restaurantjes. Er was veel in opbouw. De baan van Mokmer werd nog verbreed en verlengd, omdat de KLM er met straalvliegtuigen wilde landen. Voor de Hunters was dat ook nodig.'

Toen Casius arriveerde, vlogen de eerste twee Hunters. 'De rest moest nog worden opgebouwd. De kisten kwamen uit het ruim van Hr.Ms. *Karel Doorman*. De vleugels zaten er nog aan, maar voor de rest moest alles worden gemonteerd. Op Boeroekoe stond een grote hangaar, ooit bestemd voor de inmiddels afgevoerde Martin Mariner vliegboten, en die was door de marine in drie delen gesplitst: één deel voor de Dakota's, één deel voor de Fireflies en één deel voor ons. Die Fireflies waren propellerkisten, ongeveer zoals uit de Tweede Wereldoorlog, die naar ons idee inmiddels volledig waren achterhaald. De Marine Luchtvaartdienst (MLD) moest destijds werken met spul van niets. De Koninklijke Marine (KM) in Nieuw-Guinea had weinig materiaal. Wij hadden wel onze eigen spullen meegekregen vanuit Nederland, maar voor de meeste verbruiksartikelen waren we op de marine aangewezen. Midden in de hangaar zat hangarchef sergeant Clement van de MLD achter een bureau. Als ik een stukje isolatietape nodig had om om een draad te wikkelen, moest ik naar hem toe en knipte hij een stukje af dat lang genoeg was. Clement beheerde zogenoemd HET rolletje tape van de MLD. Ik kreeg een keer DE voltmeter van de MLD mee om

een klusje te klaren aan een Hunter. Door het zweet, gleed dat ding uit mijn handen en viel op het beton. Er zat een scheur in de bakelieten kast. Toen ik het aan Clement vertelde, schrok hij zich zowat dood, want DE voltmeter van de MLD was gevallen.'

Volgens Casius moest je – zeker in het begin – 'een pioniersmentaliteit hebben en gewoon dingen proberen. Meestal ging dat wel goed. Ik vond ooit in een geul in de hangaar een stuk kabel waarmee volgens mij niets gebeurde. Het slingerde gewoon rond. Toen ik mijn tang erin zette, om er een stuk vanaf te halen, bleek dat er 380 volt op stond...'

De Hunter was een goede kist, berekend voor zijn taak, maar niet makkelijk in het onderhoud, stelt Casius. 'Hij was van buiten aerodynamisch mooi glad afgewerkt, maar van binnen had je bij wijze van spreken een arm met drie ellebogen nodig om overal bij te kunnen. We moesten bij de op Biak gearriveerde Hunters alle elektra aansluiten, testen en daarnaast ook het routineonderhoud uitvoeren. We moesten uiteindelijk veel tijd besteden aan de tanks van de Hunters en daar hadden we niet op gerekend. De tanks moet je je voorstellen als grote rubberen zakken die in de vleugels lagen. Binnen in de tank zat het benzinemetertje aangesloten. Omdat de tanks bijna drie maanden onder in de Karel Doorman hadden drooggestaan, was het rubber vaak uitgedroogd en ontstond er kortsluiting. We moesten heel wat tanks vervangen en dat heeft veel tijd gekost. Omdat het squadron zo snel mogelijk operationeel diende te zijn, hebben we doorgewerkt totdat we klaar waren. Een beste klus, want veel materiaal en gereedschap ontbrak in het begin nog.'

Papoea's

Over het algemeen was de samenwerking met de marine volgens ex-dienstplichtige Casius prima. 'Af en toe waren er wat strubbelingen. We vonden dat de marine zich soms wat te strak aan tradities hield. Neem het bekende "sloep naar de wal". De jongens van de marine mochten alleen het kamp verlaten om vijf, zes en zeven uur. Kwam je om half zes, moest je dus een half uur wachten totdat de poort openging. Onze commandant, kolonel Bedet, dacht daar anders over en bepaalde voor ons dat we de poort in en uit mochten lopen als wij dat wilden. Dat gaf scheve ogen. We bleven overigens wel goede vriendjes met de KM, want het eten daar was stukken beter dan bij ons op de *Keerkring*. Ik heb grote waardering voor de koks van de luchtmacht, want die hebben altijd geprobeerd om wat van het eten te maken! Ook al hadden ze nauwelijks spullen: tomaten uit blik met uien en *corned beef*. Een ander voorbeeld: de marine ging wat anders om met de rangen. Onze sergeants waren vaak stukken jonger in anciënniteit dan de korporaals van de marine.'

Op de basis werkten ook Papoea's. 'Meestal hadden ze baantjes als schoonmaker of zoiets. Een van mijn regelmatig terugkerende klusjes was het testen van het hoogteroe-trimsysteem. Dat moest om de zoveel uur gebeuren. Een van de Papoeaschoonmakers stond daar nog wel eens bij te kijken en zei dan steeds de formule van Ampère. Hij bleek als elektricien in de olieindustrie te hebben gewerkt, maar was ontslagen toen de oliewinning stopte en de bedrijven verdwenen. Toen ik zijn verhaal had gehoord, heb ik aan adjudant Erdhuizen gevraagd of die Papoea die elektrische relais mocht testen. Toen het Hoofd Bedrijfsbureau, kapitein Eykelenboom, ook akkoord ging, kon hij aan de slag.

Die Papoea was de koning te rijk, maar hij hield er na zes maanden ineens mee op. Ik kwam er pas later achter waarom hij stopte. Mannen werken niet in de Papoeacultuur, alleen de vrouwen. Hij was gaan werken om de bruidsschat af te betalen en toen hij dat had gedaan, moest hij onder invloed van zijn cultuur stoppen.'

De verhouding met de Papoea's omschrijft Casius als geweldig. 'We hebben ze altijd voor de volle honderd procent vertrouwd. Het waren goede mensen. Heel behulpzaam. Er bestaan onder Nieuw-Guineaveteranen nog altijd in Nederland veel liefdadigheidsclubs die contacten hebben met Papoea's. Op het eiland Japen, ten zuiden van Biak, waren, naar men zei, wel een paar pro-Indonesische of roodwitte kampongs, maar niet veel. De Papoea's hadden een geweldig gevoel voor humor. Als er iemand viel, lagen ze dubbel van het lachen. Ze voetbalden graag met ons mee. Zij op blote voeten, wij op gympies. Als je dan onderuit ging hadden ze dikke pret. Papoea's kennen geen gevoel van onderdanigheid zoals veel Aziatische volkeren. Het waren onafhankelijke mensen, heel prettig in de omgang. Ik heb geweldig met ze gelachen. In de hangaar stond een aantal kratten waarin vleugels van Hunters in hadden gezeten. Daar lag een zeil overheen en dat was de plek waar zij in de pauze zaten. Om tien uur 's morgens bracht de Cantine Dienst altijd sandwiches en koffie. De koffie vonden ze niets, maar het brood wel. Iedere keer weer namen ze, net als wij, toch een mok koffie met suiker en melk en een sandwich en dan verdwenen ze weer in hun 'schoftlokaal'. Aan het eind van de pauze liep er achter de tent altijd een breed koffiespoor de goot in...'

Op het marinekamp was het contact met de Papoea's goed, 'maar we gingen eigenlijk nooit met ze mee naar huis. Althans niet dat ik me kan herinneren. We gingen ook niet met Papoeavrouwen om. Er liepen in Biak twee of drie vrouwen rond die door hun stam waren verstoten en die tot veel bereid waren voor wat eten, maar ik geloof niet dat er op grote schaal van hun diensten gebruik is gemaakt. Nederlandse vrouwen waren er niet veel. Er waren wel wat gezinnen in Biak en de dochters waren natuurlijk graag geziene gasten op feestjes. Als je die kon strikken voor jouw partijtje was je een hele bink.'

Prins Bernhard

In vrijwel alles speelde de *Keerkring* een centrale rol. 'Voor negentig procent van ons dagelijks bestaan waren we aangewezen op het schip. We sliepen, aten en dronken er. We zaten er altijd. Ook in onze vrije tijd. We hadden de motorsloep van de *Keerkring* om mee te varen, maar verder was er weinig vertier. Iedereen schreef veel brieven en in de negen maanden dat ik er was, heb ik veel gewerkt.' Als Casius niet werkte, sliep hij veel. 'Je had je rust hard nodig. Het klimaat was uitputtend. We zwommen veel. Ik viste regelmatig, snorkelde een beetje en zat veel met de beentjes over de railing. Toen de Martin Mariners van de MLD werden gesloopt, hebben we een keer van één van de vleugeldrijvers een bootje gemaakt. De Welzijnszorg zelf deed weinig. Er waren een paar rubberbootjes, maar het was te weinig. We stonden als dienstplichtigen ook nog eens achteraan in de rij. Hoe hoger in rang, hoe sneller je iets kreeg. We gingen altijd naar de bioscoop. *Krasnadrumski* noemden we de open luchtbioscoop, omdat er geen stoelen waren, maar je op een halve

oliedrum zat. Soms ging je wel drie keer naar dezelfde film, omdat er niets te doen was. Als er tijdens de voorstelling een KLM-kist landde, zag je door de landingslichten achter het filmdoek even niets en dan steeg er een gejuich op: "Repat". Dat waren de jongens die de volgende dag met die kist naar huis gingen.'

Af en toe ging hij met een paar kameraden naar een restaurantje om een bordje nasi te eten. 'Niet vaak. Hooguit twee of drie keer per maand, want zoveel geld had je niet. Veel jongens gingen gewoon vissen als het eten niet goed was. Er waren er wel die vanuit de patrijspoorten een lijntje uitwierpen.' Casius vond de condities onder in het ruim heel slecht. 'Als je de wacht had, moest je 's morgens vroeg de koks wekken. Het stonk dan zo ontzettend in het ruim dat je eerst op de plattegrond keek waar je moest zijn en vervolgens een grote hap lucht nam, je adem zoveel mogelijk inhield en naar beneden rende. Er waren collega's die boven aan dek een hangmatje ophingen of aan de wal gingen slapen.'

Dat het eten niet al te best was, ontging ook de hogere leiding niet. 'We hadden een basiskrantje, de *Wambrau*, waarin niet alleen dienstplichtigen, maar ook onderofficieren schreven. In één nummer verscheen een kritisch verhaal over het paasdiner en ineens was het papier op en konden we geen krantje meer maken... Al snel doken er verhalen op dat er nog papier zat was in het magazijn, maar dat de leiding de kritische artikeltjes van ons niet op prijs stelde. Er werd besloten een brief naar prins Bernhard te sturen en uiteraard niet via de hiërarchieke weg. Ik kreeg hem mee naar Nederland, omdat ik bijna terugging. In Nederland heb ik de brief op Soesterberg aan enkele technici gegeven die ik kende. Zij sleutelden aan de Koninklijke Friendship en ik heb gevraagd of ze de brief aan prins Bernhard wilden geven. Een paar weken later kreeg ik een brief van een oud-collega op Biak die zei dat er ineens weer volop papier was voor de *Wambrau*...'

Casius heeft niet zoveel gemerkt van de oplopende spanning rond Nieuw-Guinea. 'Er brak een keer paniek uit nadat er een Indonesische onderzeeboot zou zijn gezien. Toen moesten we ineens een gevechtspak aan en een Uzi meenemen naar de hangaar. Wel werden er regelmatig op Boeroekoe oefeningen gehouden. Er is een keer tijdens een mariniersoefening een luchtlanding gesimuleerd door een aangeklede pop uit een Dakota te gooien. Die belandde echter in onze loopgraven en is naar de *Keerkring* overgebracht. Het was een mascotte van de mariniers en de pop heeft een paar dagen in de mast gehangen onder het motto: "kom hem maar halen". Uiteindelijk moesten we hem teruggeven. Tijdens wacht-dienst moesten we 's nachts patrouille lopen langs de baan van Mokmer. Dan is drieduizend meter heen en drieduizend terug heel lang en heel donker. In Nederland werd heel moeilijk gedaan over munitie. Desnoods kroop je een halfuur op je buik door de modder om een afgevuurde huls te vinden, maar op Biak niet. Daar had iedereen een privé-voor-raadje munitie, dat je altijd bij je had als je moest wachtlopen. Gelukkig is er niets serieus' gebeurd.'

Terugreis

Casius heeft gelukkig weinig vervelends meegemaakt. Slechts één ding is hem wat dat betreft bijgebleven. 'Nadat de Martin Mariners van de MLD niet meer mochten vliegen,

nam de marine vier Dakota's van de luchtmacht over. Rond de jaarwisseling van 1961 is één van die toestellen de zee in gedoken, nadat er flares uit het vliegtuig waren gegooid en er één in de staart van het toestel bleef zitten. Ik heb begrepen dat dat voor een oefening van de mariniers was. De Opsporings- en Reddingsdienst had op de waterbasis altijd een "klep" (landingsvaartuig) stand by liggen, maar die kon niet loskomen van het strand. De sloep van de Keerkring is erop af gegaan, maar heeft alleen maar doden kunnen bergen. Ja, dat hakt er wel in.'

Op 30 juni 1961, een dag voor de verjaardag van de luchtmacht, vloog Casius via Japan terug naar Nederland. 'De passagiers mochten maar beperkt bagage meenemen. Elke kilo teveel moest uit je bagage. De Papoea's wisten dat en stonden al te wachten bij het wegen om de spullen die te veel waren, mee te nemen. We moesten in burger reizen en kregen voor vertrek ons burgerkloffie weer uitgereikt. In een aantal gevallen zag dat er niet al te florissant uit, omdat de schimmel erin had gezeten.' Casius had zich van Tokyo veel voorgesteld door alle verhalen. 'Iedereen aan boord hoopte op een motorstoring, zodat we een nacht daar zouden blijven. Maar na het diner in een hotel mochten we weer gewoon instappen en één voor één gingen de motoren aan. Ineens gingen ze ook weer één voor



Parade ter gelegenheid van Koninginnedag op 30 april 1961. Voorop loopt kapitein John Eykelboom, Hoofd Bedrijfsbureau, en in het tweede gelid aan de buitenkant: Gerard Casius. De (binnen)helmen waren voor de gelegenheid speciaal glanzend luchtmachtgrijs gespoten. Er was voor deze parade flink geoefend, waarbij wel duidelijk werd dat dit niet het sterkste punt van de KLu was. Gerard Casius: "We liepen achter een hele groep van de Koninklijke Marine die een ander marstempo aanhield. We hadden afgesproken een stevig hoorbare voetstap te gebruiken, zodat wij als KLu zelf goed met elkaar in de pas bleven. En ja hoor, de achterste gelederen van de KM hoorden ons gestamp en namen ons tempo over, waardoor tot ons genoegen de KM een grote deinende massa werd. Zoveel rivaliteit was er toch wel".

één uit. Er steeg een gejuich op uit de passagiers. Maar we moesten blijven zitten en er kwam een Japanner aan met een ladder en een rubberen hamer. Hij gaf een paar flinke meppen op een motor en vertrok weer. De motoren werden weer gestart en we vertrokken. Ik heb de zeventien uur naar Anchorage regelmatig naar die ene motor gekeken.’ Hij arriveerde weer veilig in Nederland. Op Schiphol werden we opgevangen door een adjudant-onderofficier aan een tafeltje: “militairen hier melden”. Iedereen kreeg honderd gulden of zo en kon naar huis. Dat was het eigenlijk, einde KLu-diensttijd. Ik heb me nog op Ypenburg moeten afmelden, maar verder heb ik van de luchtmacht nooit meer iets vernomen. Wel kreeg ik nog een mobilisatiebestemming in een of ander messen- en vorkenmagazijn in het Gooi, en nog later bij de gevreesde BB. Maar ik ben mijn betrokkenheid bij de luchtmacht nooit kwijtgeraakt en die wordt nu mooi ingevuld door de KLu Nieuw-Guinea Reüniegroep, deelname aan veteranenactiviteiten en een vrijwilligersbaan bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.’

Zoveel jaar na dato vraagt Casius zich nog altijd waarom Nederland destijds Nieuw-Guinea niet gelijk met Indonesië zelfstandigheid heeft verleend. ‘Volgens mij heeft de regering het eiland er buiten gehouden om er de mensen die uit Indonesië kwamen, te dumpen. Voor de rest niets. Toen die volksplanting niet lukte en de druk te groot werd, hebben we het afgestaan. We hadden de Papoea’s wel het een en ander beloofd, maar dat hebben we niet kunnen waarmaken. Onze Papoeavrienden zijn daar wel zeer zwaar het slachtoffer van geworden. Jammer!’



Het personeel van de elektrowerkplaats op Marine Vliegveld Boeroekoe met crew KLu en MLD. Op de tweede rij van onder tweede van rechts: Gerard Casius.

Dienstplichtig landmachtsoldaat Enders: Maanden in ‘het klooster van Nieuw-Guinea’

‘Ik heb een leuke periode gehad daar met de Papoea’s. Het is alleen godgeklaagd zoals we ze in de steek hebben gelaten. Dat neem ik de regering nog altijd kwalijk. Ik zou het geweldig vinden als de Papoea’s ooit een vorm van zelfbestuur zouden krijgen, maar er is door de grootmachten anders beslist.’ Tot die conclusie komt voormalig dienstplichtige van de Koninklijke Landmacht, Arjen Enders over zijn tijd in Nederlands Nieuw-Guinea. ‘Alles bij elkaar genomen is het maar goed dat het nooit tot een echte oorlog is gekomen in 1962, want tegen die Indonesische en Russische overmacht hadden we het nooit lang uitgehouden. Op de reünies zijn we het er met z’n allen wel over eens. Als het tot grote gevechten was gekomen, hadden we nooit hier gezeten.’

Enders was dienstplichtig soldaat en had bij de keuring zijn voorkeur uitgesproken voor de luchtmacht. Grinnikend: ‘En dus werd ik begin 1961 bij de landmacht ingedeeld bij het Regiment Infanterie Oranje Gelderland en ging voor de jungleopleiding naar Roermond. Daar werd ik, samen met veel andere vrijwilligers voor Nieuw-Guinea, opgenomen in 6 Infanteriebataljon. Volgens mij was de eenheid opgericht om infiltraties tegen te gaan. Niet iedereen was er overigens vrijwillig. Het was toen al bekend dat uitzending naar Nieuw-Guinea niet ongevaarlijk was en mijn vader – hij werkte bij de luchtmacht – moest tekenen dat hij akkoord ging. Ik was pas negentien jaar. In Roermond leerde ik tijdens de jungleopleiding rijst eten. Dat kende ik nog niet. Vanaf het moment dat de opleiding begon, was het afgelopen met de aardappelen. In september rondde ik de opleiding af, kreeg inschepingverlof en vertrok van Schiphol. We vlogen met een DC-8 naar Nieuw-Guinea. Het type toestel was nog maar net in gebruik genomen en had nogal wat storingen. We moesten al een tussenlanding maken in Prestwick in Schotland en later in Anchorage hadden we weer een storing. Boven de Japanse zee kregen we opnieuw problemen en wel zo ernstig dat het toestel een lichte duikvlucht maakte van tien kilometer hoogte naar drie. Zo zijn we laag boven zee uiteindelijk naar de luchthaven gevlogen. Ik heb doodsangsten uitgestaan tijdens dat laatste stuk. Het duurde een aantal dagen voordat wij met een ander toestel verder konden en daarom mochten we een paar dagen in het Grand Hotel in Yokohama verblijven. Daarna zijn we doorgevlogen naar Biak.’

De eerste drie tot vier weken moest Enders wennen aan het klimaat. ‘Het was erg warm in het begin. Op Biak sliepen we in tenten. Daar werden we over Nieuw-Guinea verdeeld. Ik ging met nog een aantal dienstplichtigen naar Kaimana. Daar had ik nog nooit van gehoord, maar de bijnaam voorspelde niet veel goeds: het klooster van Nieuw-Guinea. Zo klein en afgelegen was het. We zijn eerst met een Dakota naar Manokwari gevlogen en daarna door naar Kaimana.’ Het dorpje was niet meer dan een paar zandwegen met wat huizen. Er waren twee Chinese restaurants en Mamma Java. De kazerne zelf was erg klein en lag aan het strand. Er stond een omheining omheen en bij de poort met slagboom een paar lege olievaten. Er stond een klein poortgebouwtje bij voor de wacht. We sliepen in een langgerekt gebouw met een golfplaten dak, als het ware in de open lucht, want de wanden waren deels open voor de koeling. In het pand vond je naast slaapzalen ook nog een eetzaal, wat ruimten voor de staf en een klein gebouwtje met douche- en wasgelegenheid. ‘We sliepen in stapelbedden en onder mij lag mijn goede vriend Klaas Faber. Hij is in de zomer van 1962 tijdens een patrouille gesneuveld.’

Schelpen

Enders verbleef afwisselend een maand in Kaimana en een maand op Utarom, een vliegstrip een kilometer of vijftien verderop. ‘In Kaimana en omgeving lagen drie pelotons infanterie van elk 45 tot 48 man. Er was altijd een peloton op Utarom. Rondom het vliegveld hadden we een deel van de bebossing moeten kappen, zodat er ook Hunters van de luchtmacht en Neptunes van de MLD konden landen en opstijgen. We hadden in Kaimana een paar voertuigen, waarmee we tussen de kazerne en Utarom heen en weer konden rijden als we bij voorbeeld munitie moesten vervoeren. We deden in principe alle werkzaamheden zelf. We hadden alleen een paar Papoea’s in dienst als klusjesman.’ Enders bleef zijn hele periode in Nieuw-Guinea daar gelegerd. ‘Alleen bij mijn terugkeer naar Nederland heb ik nog een tussenstop op Sorong en Biak gemaakt. In principe bleef je, ook in je vrije tijd in de omgeving van Kaimana. Er waren geen verbindingen met andere plaatsen. Als je je verplaatste, deed je dat per schip van de marine of met het vliegtuig.’

In het begin had Enders het erg naar z’n zin in Kaimana. ‘We gingen heel regelmatig de bush in, achter infiltranten van het Indonesische leger aan. Soms werden we met een landings- of ander vaartuig op de kust gedropt en soms gingen we met een bewapende prauw achter de Ploppers aan. Wij hadden een heel groot voordeel: de Papoea’s waren op onze hand en tipten ons als ze wat hadden gezien. We kregen de infiltranten heel vaak te pakken. Ik heb nog steeds het idee dat de inlichtingendiensten op heel hoog niveau in het Indonesische leger waren geïnfiltrerd, want we wisten vrijwel altijd waar en wanneer de infiltratie zou komen en hoefden de Indonesiërs in veel gevallen alleen maar op te wachten.’

Als Enders op patrouille ging, kwam hij altijd in kampongs. ‘We hadden wel contact met Papoea’s, maar niet al te veel. We hielden ze een beetje op afstand. Als je te nauw contact met ze had, bleven ze achter je aanlopen en raakte je ze maar nauwelijks kwijt. We zijn

tijdens patrouilles ook op plaatsen geweest waar ze nog nooit een blanke hadden gezien. Ze keken met open mond naar ons en wilden ons aanraken, omdat ze dachten dat we beschilderd waren. Na een paar keer waren ze wel aan je gewend. We zijn in kampongs geweest, waar ze nog niet met geld betaalden, maar met bepaalde schelpen. Dat was hun betaalmiddel. In die gebieden was een vrouw minder waard dan een varken. Soms kregen we op patrouilles leden van het Papoea Vrijwilligerskorps (PVK) of de Papoeapolitie mee als verkenner. Zij konden beter praten met de Papoea's dan wij. Bovendien leerden we veel van ze zoals spoorzoeken.'

Hygiëne was belangrijk in het oerwoud. 'In de bush wasten we ons in de kali. Als we in de klappertuin op bivak lagen, groeven we een ongeveer zeventig centimeter diep gat en dan stuitte je al op het grondwater. We plaatsten in het gat een schoongemaakte oliedrum en gooide het gat eromheen weer dicht. Dan had je een soort put. Je kon er je prima mee wassen. We gebruikten het water uit de rivieren als drinkwater. Dat was kraakhelder. Als je het niet vertrouwde, kon je er altijd nog een zuiveringstablet in doen.'

Intell

De gezagsverhoudingen tussen de militairen in Kaimana waren 'zoals gebruikelijk bij de landmacht. De commandant was de kapitein, daaronder stonden enkele luitenanten, wat onderofficieren en de korporaa's en soldaten. We gingen over het algemeen fatsoenlijk met elkaar om, maar het was niet zo dat we 's avonds met elkaar een borrel gingen drinken. We vierden wel eens een feestje en net buiten het kazerneterrein waren wat cafeetjes. Daar kocht je in het begin Australisch bier, maar dat was niet te drinken. Later kregen we exportbier van Heineken en dat was prima. Dat vonden de Papoea's trouwens ook. Er was in Kaimana geen bioscoop of zoiets. Wel kon je op de strip – Utarom – volleyballen of voetballen. In het begin hebben we dat wel gedaan, maar toen de situatie rond Nieuw-Guinea dreigender werd, hebben we elke minuut besteed aan het aanleggen van loopgraven en mitrailleuropstellingen. We dachten immers dat er een invasie zou komen. We hadden als bewapening de beschikking over een paar Oerlikons, een paar Bofors luchtdoelkanonnen en wat oud scheepsgeschut.'

Het aantal infiltraties nam toe en Intell wist steeds wat er zou gaan gebeuren. 'Hoe ze dat allemaal wisten? Geen idee. Misschien via afluisteren of dankzij subs (onderzeeërs), maar het was altijd wel bekend als er wat aankwam. Dat betekent niet dat we altijd op de goede plek stonden, want de Indonesische vliegers maakten nog wel eens fouten. Het kwam voor dat ze hun parachutisten tachtig mijl van de afgesproken plaats lieten springen. De militairen waren niet altijd eerlijk tegen hun eigen parachutisten. We hebben infiltranten opgepakt die dachten dat ze boven Celebes waren gesprongen en aan een oefening meededen. Tijdens het incident bij de Etnabaai hebben we de Ploppers gewoon opgewacht. Ze zijn niet bij ons geland, maar bij een andere groep. Daarbij zijn veel krijgsgevangenen gemaakt. Die zijn naar het eiland Woendi gebracht. Dat was door de sterke stroming en de

haaien een eiland waarvan je maar lastig kon ontsnappen. Die Indonesische jongens waren ongeveer even oud als ik: een jaar of negentien. Destijds, en eerlijk gezegd ook nu nog, zie ik ze gewoon als tegenstanders. In de jungle was het zij of ik. Als ik naar de foto's van krijgsgevangenen van destijds kijk, voel ik nog steeds niets voor ze.'

Naarmate het spannender werd, vervulde Enders meer taken. 'Ik heb van alles gedaan: een tijdje bij de staf gezeten als centralist, achter de luchtdoelkanonnen gestaan enzovoorts. Je werd overal voor ingezet en was *all round*. We hebben altijd veel gehad aan de hulp van het Papoea Vrijwilligers Korps.'

Het eten in Nieuw-Guinea was ronduit slecht stelt Enders. 'Af en toe kregen we aardappels; als er weer eens een schip was geweest. Het eten was zelfs zo slecht – na vijftig jaar durf ik het wel te vertellen – dat we zelfs hebben gestaakt. Op een gegeven moment kregen we alleen en hompje uitgedroogde, keiharde kaas. Dat was alles. Toen hebben we gezegd dat we de bush niet meer in zouden gaan als het eten niet zou verbeteren. Naderhand is het inderdaad iets beter geworden. De koks namen we niets kwalijk, want er was gewoon niets. Als we tijdens een patrouille een noodrantsoen mochten eten, was dat voor ons een feestmaal! Als het voedsel op de kazerne weer eens te slecht was, gingen we in Kaimana eten bij Mamma Java. Om daar te kunnen eten, moest je wel sparen, maar dankzij het gevarengeld en patrouillegeld konden we het net betalen. Door de patrouilles vingen we ongeveer drie keer zoveel soldij als gewoonlijk, maar het bleef een schijntje. We konden ook altijd terecht bij Café "Schele Jan" en Cas van Vooren. Dat was een oude Nederlandse intellman met een Indonesische vrouw. Hij had op Java gewoond, maar was na de onafhankelijkheid naar Nieuw-Guinea verhuisd, omdat hij op de zwarte lijst stond van de Indonesiërs.'

Patrouilles

In Roermond leerde Enders tijdens de guerrillaopleiding hoe hij in de bush kon overleven. 'Maar van het PVK leerden we hoe je moest overleven in de jungle van Nieuw-Guinea. Wat je daar wel en niet kon eten. De patrouilles met het peloton in de bush waren zwaar. En spannend. Dat merkte ik niet alleen aan het feit dat iedereen rookte en nog veel ook, maar ook aan het feit dat iedereen vlak voor het vertrek nog even ging plassen. Ik ben tientallen keren op patrouille geweest. Soms voor een dag, soms voor langere tijd. We gingen vaak direct de bergen in, op weg naar de plek waar de para's waren gedropt. Je liep met tien tot vijftien meter afstand met elkaar. Soms door dichte begroeiing, soms door de moerassen in de zuigende modder. Lumper noemden we dat. De bewapening was over het algemeen slecht. Ik had een junglekarabijn om mee te schieten en ook regelmatig een Garant bij me met telescoop, omdat ik scherpschutter was. Een blik raken op 300 meter was voor mij geen probleem. Een aantal jongens had een Uzi met een houten kolf. Het peloton had verder een bren, munitie en radio's bij zich. Er gingen altijd Papoea's mee als drager. Ze droegen de munitie en het voedsel enzovoorts dagenlang en onder de moeilijkste omstandigheden. Soms lukte het om via de radio contact te krijgen met de kazerne, maar ook heel vaak niet, omdat we te diep in de jungle zaten. We aten tijdens die tochten wat we tegen-

kwamen. Een stuk wild suikerriet, een wild zwijn dat we schoten of, als we langs de kust patrouilleerden, vis. Tijdens de patrouilles gingen we goed met elkaar om. Patrouilles duurden weken, soms anderhalve maand. Als je dan terugkwam was je uniform verteerd en je jungle boots versleten en kapot.' Aanvankelijk sliepen de Nederlandse militairen nog wel eens in een kampong, maar toen de sfeer dreigender werd, deden ze dat niet meer. 'Anders vormde je een levende schietschijf. Dan sliepen we in een bivak. We hadden altijd rondom verdediging, want in de jungle hoor je van alles, maar zie je niets. Zeker in het donker. We losten elkaar om de twee uur af. In de tropen is het snel donker. In het eerste half uur verschenen de vliegende honden, hele grote zwermen grote kalongs. Als het echt donker was, begon de bush te leven. Overall hoorde je wel iets. In het begin is dat heel erg angstig, omdat je de geluiden niet kent. Er waren ook zwermen vuurvliegjes. Als je dat op een afstandje zag, wist je niet of het die vliegjes waren of een mens. In een aantal gevallen hebben jongens het zekere voor het onzekere gekozen en geschoten. Ik weet ook dat militairen door hun eigen vuur zijn gesneuveld. De eerste weken weet je niet wat je overkomt, maar langzaam leer je de geluiden kennen.'

Tegenstanders

Niet alle officieren, soms net van de KMA, waren even geschikt voor hun taak. Enders: 'Eentje heeft mij ooit alleen water laten halen bij een kali twee kilometer verderop. We waren op zoek naar pas gedropte para's. Ik was helemaal behangen met veldflessen die ik moest vullen. Ik had mijn wapen bij mij, maar daar kon ik door die bidons onmogelijk bij. Mijn maten wisten dat ik water ging halen. Ook dat ik dus weer terug zou komen en het wachtwoord kende, maar toch. Echt lekker voelde ik mij niet. Ik heb het gelukkig overleefd.' Er ging altijd een ziekenverpleger mee op patrouille die niet alleen pillen bij zich had, maar ook verschillende alcoholoplossingen om wonden en huid mee te ontsmetten. 'Voor je het wist had je een huidaandoening zoals ringpier. Dat was alleen te verhelpen door er alcohol op te doen. Ik heb er een keer last van gehad in mijn lies. De alcohol deed flink zeer. In de bush zat je binnen de kortste keren onder de bloedzuigers. De enige manier om ze van je af te krijgen, was met een brandende sigarettenpeuk. Als je ze van je afsloeg, bleef de kop in je huid zitten en ging de wond ontsteken. Daarnaast moest je uitkijken voor kaaimannen en slangen. Als je maar genoeg geluid maakte, gingen ze wel voor je op de loep. De hospik had altijd serum bij zich tegen slangenbeten.'

Het kwam heel regelmatig voor dat tijdens een patrouille krijgsgevangenen werden gemaakt. 'In principe lieten we die in een kampong achter, omdat we hen onmogelijk kon meenemen en te eten geven. Ze werden op de een of andere manier naar Kaimana getransporteerd en per Dakota naar Biak en daarna naar Woendi gebracht.' Er zijn veel Indonesiërs gesneuveld in Nieuw-Guinea, stelt hij. 'Wij hebben ook verliezen geleden, maar minder dan zij. Er werden door de Indonesiërs hele vreemde fouten gemaakt. Een groep parachutisten had de handgranaten bij zich en de andere de ontstekers. Als we ze pakten, waren ze soms sterk vermagerd en uitgeput. Ook de Indonesiërs wisten niet wat ze wel of niet konden eten in de Nieuw-Guinese bush.'

Volgens Enders heeft hij zich ondanks de spanningen staande weten te houden door met andere militairen van zijn peloton te praten. 'Er is destijds veel meer gebeurd dan bekend is geworden. Door de spanning, waaronder we hebben gewerkt, werd de eenheid een echte vriendenclub. Door alle gevechtsacties waren we heel close met elkaar. Er was soms wel een aalmoezenier of een dominee waarmee je kon praten, maar die gingen niet mee op patrouille. Als het erop aankwam, was je op elkaar aangewezen en moest je het zelf doen. 6 Infanteriebataljon is lange tijd een vergeten groep geweest. Volgens mij is de eenheid ook nooit officieel opgeheven.'

Thuiskomst

Voor informatie over de toestand rond Nieuw-Guinea was Enders aangewezen op de officieren of de pelotonscommandant. 'Er was geen radio of televisie. We kregen wel post, maar ik was niet zo'n schrijver. Mijn ouders overigens ook niet zo, dus er was zelden een brief voor mij. Ik rookte dankzij de spanning nogal veel en heb mijn ouders ooit per brief gevraagd rookwaar naar mij op te sturen. We kregen wel sigaretten van Defensie, maar dat waren Engelse sigaretten in blikjes. Wij gaven de voorkeur aan zware Van Nelle. Om de een of andere reden heeft mijn vader geen zware shag opgestuurd maar pruimtabak. Dat heb ik maar aan de Papoea's gegeven. Die draaiden er gewoon sigaretten van en rookten het nog op ook...'

Vlak voor de overdracht van Nieuw-Guinea aan de VN arriveerden er Pakistani in Kaimana. Daar had Enders goede contacten mee. 'We hebben verschrikkelijk om ze gelachen. Zij maakten gebruik van het deel van het kamp met de douches. Ze waren daar de hele dag bezig en wij konden eigenlijk nooit douchen. Als moslims hadden ze iets tegen bloot en dat begrepen wij al snel. Ze stonden zelfs met kleding aan onder de douche. We hebben ons een keer helemaal uitgekled en zijn spiernaakt de doucheruimte ingestapt. Ze waren heel rap verdwenen.'

Voor vertrek zijn de stoffelijke resten van alle gesneuvelde Nederlandse militairen opgegraven en naar Nederland overgebracht. 'Ook mijn vriend Klaas. Terug in Nederland heb ik zijn ouders nog opgezocht.'

Veel van het minder belangrijke materiaal is, naar Enders heeft gehoord, van de steiger afgereden. 'Verschepen naar Nederland kostte meer dan in Nederland nieuw aanschaffen. Ik heb het niet gezien, want ik zat in de bush.'

De terugreis naar Nederland per DC-7 verliep goed en Enders stond voor zijn gevoel ineens op Schiphol bij een temperatuur van min 20 graden. 'Een verschil van vijftig graden met Nieuw-Guinea. Ik had het erg koud en ben ook behoorlijk ziek geweest. Zo ziek dat ik op doktersadvies met roken ben gestopt. Vanaf dat moment heb ik geen sigaret meer aangeraakt.' Hij werd naar Apeldoorn gebracht. 'Naar mijn ouders, in een generaalsauto. Niemand wist thuis precies wanneer we zouden komen en er was dus niemand om mij op te halen. Daarom kreeg ik een lift. We reden de straat in en stopten voor ons huis. Mijn vader liep in een blauwe overal rond en liep naar de auto toe, omdat hij dacht dat de chauffeur

voor hem kwam. Hij herkende mij niet gelijk. Mijn moeder die boven was, wel. Ze wilde zo snel de trap aflopen, dat ze struikelde en viel. Ze brak haar pols. Met de auto die mij terugbracht konden we haar gelijk naar het ziekenhuis brengen.'

Vrienden van Enders uit hetzelfde peloton zijn verschillende keren teruggeweest op Nieuw-Guinea en ook in Kaimana. Enders zelf heeft er geen belangstelling voor. 'Je vindt niet terug wat je hebt achtergelaten', zegt hij. 'Volgens zeggen zijn veel leden van het PVK na de overdracht afgeslacht. In Kaimana zie je bijna geen Papoea's meer. Dat het de Papoea's zo is vergaan, verdienen ze niet. Het is een opgeruimd volk. We werden vaak vrienden van elkaar. Er waren er die na de overdracht zo graag met ons meewilden naar Nederland. We lieten ze als verstekeling meevaren terug naar Biak, maar we raakten ze onderweg vaak kwijt als we op de terugweg een haven aandeden zoals Sorong. Ik heb me in Nieuw-Guinea nooit een bezetter gevoeld. Ik ging er heen om het geld en het avontuur. Wij hebben wel begrip voor ze gehad en ze geholpen, maar de politiek niet. Wij hebben de Papoea's diep teleurgesteld.'



Arjen Enders tijdens een van de patrouilles. Hij heeft een Garant met telescoop bij zich als wapen.

Adjutant Inslegers vond Nieuw-Guinea geweldig

Maar weinig personeel van de luchtmacht heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om met het hele gezin naar Nieuw-Guinea te verhuizen. De toenmalige adjutant Jo Inslegers deed het wel en heeft goede herinneringen aan de periode daar. 'Ik heb het echt naar mijn zin gehad. De omgeving en het klimaat waren schitterend. 's Middags deed ik altijd een dutje en als ik wakker werd vond ik het altijd moeilijk om te bepalen of ik nu naar mijn werk moest of dat het avond was. De lichtval en het licht waren, doordat je zo dicht onder de evenaar zat, 's morgens en 's middags exact hetzelfde.'

Inslegers stond twee keer op de nominatie om naar de tropen te gaan: 'De eerste keer was vlak na de Tweede Wereldoorlog, ten tijde van de politionele acties en de tweede keer was Nieuw-Guinea. De eerste keer ging niet door, omdat ik nodig was voor de opbouw van Nederland. Ik diende bij het 6th Dutch Auster Squadron, een eenheid van bijeengeraapte KLu-militairen die voor Rijkswaterstaat allerlei diensten uitvoerde zoals de bezorging van de post in moeilijk bereikbare gebieden. De infrastructuur van Nederland lag vlak na de bevrijding in puin. We vlogen naar de meest uiteenlopende plekken in Nederland met postzakken aan boord en gooiden die desnoods uit het vliegtuig als er niet geland kon worden.' In die tijd maakte hij kennis met prins Bernhard. 'Elke morgen werd er, bij gebrek aan een goede meteo, bepaald of er gevlogen kon worden. Hij ging dan met een kist naar 5000 voet, keek het weer aan en nam een beslissing. Op een dag verbood hij het vliegen, maar even later kwam er toch een kist uit de wolken, en landde het toestel. Ik marshallde de kist naar de peuthoek van het veld en Prins Bernhard stapte uit. "Ik zag het veld en dacht: ik donder hem maar naar beneden", zei hij tegen mij.' Inslegers had een winkelhaak in zijn broek. De prins zag het en vroeg wat er was gebeurd. Na het verhaal van Inslegers zei de prins: "Ga maar naar de foerier en zeg dat je van de prins een andere broek moet krijgen." Een prachtkerel.'

De tweede keer werd Inslegers in Zeist benaderd door de Chef Technische Dienst van de vliegbasis Soesterberg, luitenant-kolonel F. Leenaarts. 'Jij gaat met mij mee naar Nieuw-Guinea', werd er doodleuk tegen mij gezegd. Ik protesteerde, omdat ik tweede op de lijst stond voor uitzending en niet eerste. Nummer een op de lijst had een rekest geschreven

en hoefde niet. “Dan schrijf ik ook een rekest, maar dan voor gezinshereniging”, zei ik. “Gaan we regelen”, was prompt het antwoord van Leenaarts. En dus moest ik ’s avonds thuis vertellen dat we met het gezin naar Nieuw-Guinea gingen.’

Inslegers vertrok op 28 september 1960 met troepenschip de Keerking naar de Oost. ‘Ik deelde in het begin een hut met mijn vriend, Legerstee, een oud-KNIL-er, maar we moesten inschikken, omdat er gebrek aan ruimte was. Er kwam een derde persoon bij: Bouw. Hij zei: “Ik heb in het ruim nog een kist staan met mijn spullen en die wil ik graag hier hebben. Vinden jullie dat erg?” Nou nee. En dus stond er een dag later een gigantische kist in ons hutje. Dat ding was zo groot, dat ik over die kist de hut moest uitklimmen...’

Wasserij

‘Het was een mooie reis’, zegt hij eraan terugdenkend. ‘We hebben wel het één en ander meegemaakt. In de Golf van Biskaje kwamen we in een storm met windkracht 11 terecht. Iedereen was zeeziek, behalve twee onderofficieren en ik. We moesten ons kostje zelf bij elkaar scharrelen. Toen begrepen we waarom ze bij de KM altijd met een gedekte tafel eten: het schip slingerde zo hard, dat je bord soep van de ene kant van de tafel naar de andere schoof. Het voedsel aan boord was in mijn herinnering trouwens goed.’ Onderweg hield de ene na de andere machine in de wasserij aan boord er mee op. ‘Ik moest op verzoek van de contingentscommandant, luitenant-kolonel M.S. Kreft, onderzoeken wat er aan de hand was. Als snel bleek dat de wasser van het schip er nog niet was. Hij liep ergens anders stage en zou later worden ingevlogen. Niemand kon goed met de machines omgaan.’ Inslegers maakte een rapport en werd gelijk gepromoveerd tot wasbaas. ‘Toen we dicht bij de evenaar kwamen, wilde ik de witte tenues van de officieren nog een keer extra laten wassen zodat ze mooi wit zouden zijn. Ik kwam in de wasserij en zag in de wasmachine niet alleen wit, maar ook rood en blauw. Ik zette gelijk de hoofdschakelaar om om de machine te stoppen. Wat bleek? In een jasje zat nog een rood hoesje van een aanstekker en in een andere een pen. Het was een zootje. Toen heb ik de wasmachine achter elkaar laten draaien tot de kleuren er zo goed als uit waren. Net voor de aankomst in de kanaalzone in Panama waren de uniformen weer een beetje toonbaar. Toen de officieren op uitnodiging een bezoek aan de Amerikaanse basis Allbrook brachten, zag je, als je het wist, nog dat er over de uniformen een roodzweem hing... Ik zal nooit vergeten: op Allbrook stond een ongelooflijk grote supermarkt met allemaal aparte hoeken voor verschillende soorten voedsel: een Chinese hoek, een Japanse hoek, een Mexicaanse hoek. We keken er onze ogen uit. Tegenwoordig is dat in Nederland ook zo, maar toen was het voor ons iets bijzonders.’

Met de *Keerking* passeerde Inslegers de keerkring. ‘Dat betekende het feest van Neptunus, georganiseerd door de mensen van bewapening. Dat zijn altijd de organisatoren. Iedereen moest eraan geloven en werd gedoopt. Ik ook. Twee man beweerden dat ze al eens eerder de evenaar waren gepasseerd. “We hebben toen geen certificaat gehad”, zeiden ze. “Geef niet”, zei ik toen. “Dat krijg je na afloop wel”.’

Van materiaal dat aan boord voor handen was, werd een bar gemaakt. ‘Met een echte *Esquirekalender*. De plaatjes van de dames werden steeds mooier naarmate we verder weg waren van Nederland en dichter bij de evenaar kwamen.’

Toen het schip in Biak arriveerde, stond al het KLu-personeel iedereen aangetreden op de stijger samen met een fanfarekorps bestaande uit vrijwilligers. ‘Uit de wolken dook de eerste in Nieuw-Guinea vliegende Hunter naar beneden om ons te begroeten. Het toestel was eerder met de Karel Doorman aangekomen en er was alles op alles gezet om hem op tijd vliegend te krijgen om ons te kunnen verwelkomen. Dat was echt geweldig. Als ik er aan denk, krijg ik weer tranen in mijn ogen.’

Inslegers hoorde als bewapeningman niet bij een vliegend squadron. ‘Ik heb altijd veel zaken gedaan met de werkplaatsen van de marine. ‘Onze eigen capaciteit was heel beperkt, maar als ik het werk niet aan kon, kon ik altijd bij hen terecht. Daar heb ik altijd alle medewerking gehad.’ Hij heeft zich in Biak uitgebreid bezig gehouden met het zogenoemde plofpack van de Hunter. ‘Dat was een complete bewapeningsunit, die razendsnel uit de kist kon worden gehaald en verwisseld voor een nieuwe. De herbewapening van een Hunter duurde daardoor maar een paar minuten.’ Soms kwam het voor dat er een patroon door een foutje niet op tijd werd afgeschoten. ‘Het systeem van het boordkanon herlaadde zogezegd sneller dan dat de kogel werd afgevuurd. Dan ontplofte kogel dus in de *empty case* en daar zat de vlieger boven. Aanvankelijk had men geen idee hoe dat kon en wat eraan gedaan kon worden. Daarom kreeg ik op een gegeven moment het bevel om de munitie maar in zee te dumpen. Dat heb ik niet gedaan, maar de kisten keurig aan de rand van de basis onder een zeil opgeslagen. Later bleek dat de munitie gemakkelijk kon worden gerenoveerd en hebben we het weer gebruikt.’

Woning

In Nieuw-Guinea kreeg Inslegers te maken met de regels van de KLu en die van de marine. Hoewel de samenwerking met de collega’s van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) uitstekend was, moesten hij en de andere luchtmachters wennen aan typische gewoonten bij de marine. ‘De *Keerking* lag langs de kade in marinekamp Biak afgemeerd. We hadden ons dus aan de regels van de marine te houden. We wilden een keer passagieren en liepen dus van het schip af langs de wacht, een marinier. We groetten beleefd en wandelden verder. We hoorden achter ons een brul, maar hadden niet in de gaten dat dat voor ons was bedoeld en liepen dus verder. Daarna volgde een waarschuwingsschot in de lucht. We moesten blijven staan en terug komen bij de wacht. Het bleek dat we moesten wachten tot er achttien man waren die de wal op wilden. Waarom? Omdat er achttien man in een sloep passen en de sloep normaal gesproken pas van het schip naar de wal vaart als hij vol is.’ Inslegers was zoals dat heet walplaatser en had recht op een woning voor hem en zijn inmiddels per vliegtuig in Biak gearriveerde gezin. Hij kreeg al snel een huis toegewezen tegenover de ambachtsschool voor Papoeajongens. ‘Ik ging naar de personeelsofficier van de marine en bedankte hem uitgebreid. Ik was adjudant en dus een hoofdonderofficier zoals dat bij de marine heet. Op grond daarvan had ik recht op een woning in Stuijtheuvel,

een wijk verderop in de bergen. Maar daar was niets vrij. Die personeelsofficier vond mij maar een brutale vent en het hele gesprek heb ik in de houding gestaan. Maar hij ging de zaak nog eens bekijken. Ik kreeg heel snel een huis toegewezen op de Oetoeboeroelaan in Stuijtheuvel. Links van ons woonde de dokter en rechts de verkeersleider van het vliegveld. Mijn vrouw moest lachen toen ze het hoorde. “Joh, je wordt vakofficier”, zei ze.’

Inslegers echtgenote was receptioniste bij het KLM-hotel. De oudste dochter werkte op het kantoor van de plaatselijke advocaat en de jongste bij het gouvernement. ‘Mijn jongste dochter heeft nog een keer dispensatie gekregen en mocht eenmalig als ambtenaar van de burgerlijke stand het huwelijk voltrekken van een kapitein van de luchtmacht’, herinnert hij zich.

Personeel

Het gezin probeerde zich zo snel mogelijk te settelen. ‘Ik kocht van een verlofganger van de marine een Volkswagen Kever. Er was in Biak een benzinstation en de eigenaar daarvan verkocht alleen brandstof aan de blanken en nooit aan de Papoea’s. Die hadden toch ook voertuigen en koelkasten waarvoor brandstof nodig was. Pas later begreep ik dat de Papoea’s alles uit de Jappengrotten haalden. Daarin lagen nog ik-weet-niet-hoeveel voorraden uit de oorlog.’ De reserveband van een auto was in Biak gemeenschappelijk bezit. ‘De Papoea’s gooiden overal glas neer en je had dus heel snel een lekke band. Je liet nooit iemand met een lekke band langs de weg staan. Autorijden was daar, omdat de regels nauwelijks werden nageleefd, een bijzondere ervaring. Iemand aanrijden was wel het ergste wat je kon doen. Als je dat overkwam, moest je altijd doorrijden naar het kamp of een politiepost. Ik weet dat iemand van de marine een meisje heeft doodgereden. Hij was zo dom om uit te stappen in plaats van door te rijden. Hij heeft het niet overleefd.’ Het gezin had niet alleen de beschikking over een auto, maar ook over een Solex bromfiets. ‘Een geweldig ding dat toen pas op de markt was. Mijn vrouw reed ermee naar haar werk in het KLM-hotel. Daarmee had ze veel bekijks.’

Zoals veel Nederlandse gezinnen in Nieuw-Guinea, had ook het gezin Inslegers personeel. ‘We hadden een inlandse thuishulp, Willie. We hadden haar en onze tuinjongen, Andreas, uitgenodigd om Sinterklaas bij ons te vieren. Ik had voor het feest een pop in de vorm van de Sint gemaakt. Het lichaam was een kist waarin ik een paar kleine cadeautjes had gestopt en een wekker, die om negen uur zou afgaan als teken dat het feest kon beginnen. Toen het ongeveer negen uur was gaf ik Andreas het teken dat hij de pop naar binnen kon brengen. Precies op het moment dat hij binnenkwam, ging de wekker af. Andreas schrok zich rot en ging er als een haas vandoor. We hebben hem drie dagen niet meer gezien. De Papoea’s zijn een prachtig volk. Toen onze baboe, Willie, in verwachting was, heeft mijn vrouw een kraampakket voor haar gemaakt. Ze vond het heel bijzonder van ons dat ze na de bevalling een tijdje niet hoefde te komen en was heel blij met de cadeautjes. Wij moesten natuurlijk op kraamvisite komen. Ik weet nog dat het een heel eind lopen was

naar haar kampong. Toen we in haar paalwoning kwamen, lag de baby in een hangmatje, gemaakt van een gebreid vestje en de luiers deden dienst als gordijntjes voor de woning. We kregen een aantal vieze, onbekende drankjes te drinken. Ik deed net of ik dronk, maar liet het weglopen via de vloer. De varkens onder de paalwoning vonden het heerlijk, want het werd na elk drankje drukker onder me.'

Inslegers kocht niet alleen snel een auto, maar zorgde er ook voor dat hij zo snel mogelijk telefoon had. 'Bij aankomst in Biak heb ik mijn twee dochters eens goed toegesproken en een afspraak met ze gemaakt. Van wie ze ook een uitnodiging kregen, ze werden door mij gebracht en na een telefoontje ook weer gehaald. Die afspraak hebben ze aardig nageleefd. Ik heb ze op een avond weggebracht naar een toneelrepetitie. Ik heb ze afgezet en ben weggereden. Na mijn vertrek bleek dat de repetitie niet doorging. Iemand bood aan om ze in een drietonner terug te brengen. Mijn dochters wilden niet voorin zitten, omdat je niet met z'n drieën voorin mag zitten en zijn in de laadbak gestapt. Onderweg is de auto in een slip geraakt en belandde op z'n kop in de berm. Mijn dochters werden uit de laadbak geslingerd. Eén kwam eraf met allemaal kleine schaafwondjes die goed moesten worden verzorgd, want karang is rotzooi, levend spul. Gooi een beetje karang in wat water en de volgende dag zie je van alles bewegen. Ze heeft een paar dagen in het ziekenhuisje van de KM gelegen en mocht toen weer naar huis. Mijn andere dochter heeft een tijd in het ziekenhuis in Hollandia gelegen, omdat een bot in haar voet was gebroken. Daar heeft ze de behandeling niet kunnen afmaken, omdat het ziekenhuis moest worden ontruimd als gevolg van de opgelopen spanning.'

Vrije tijd

's Avonds na het werk viel er in Biak niet veel te beleven. 'Je kon naar de openluchtbioscoop in Karang City. Mijn vrouw en dochters gingen vaak bridgen', kan hij zich herinneren. 'Ik heb veel gesport in Nieuw-Guinea en vooral gevoetbald. Ik speelde mee in het team van de onderofficieren, de Hunters. Er deden aan de competitie ook Papoea's mee. Zij speelden op hun blote voeten, maar wij hadden natuurlijk voetbalschoenen aan. Als ze tijdens de wedstrijd de bal van je afpakten, vonden ze dat geweldig en kwamen ze niet meer bij van het lachen. Zij hadden met hun blote voeten jou afgetroefd.' Inslegers heeft grote waardering voor de Papoea's. 'We zaten een keer met het gezin aan het strand en al snel vormde zich een grote kring van Papoeakinderen om ons heen. Die kring werd steeds kleiner en op een gegeven moment begrepen we waar het om ging: mijn dochters hadden hun nagels gelakt. Nou, dat vonden die Papoea's wel interessant. Als snel wilden ze allemaal heel voorzichtig met hun vingertopje die gelakte nagels aanraken. Toen hebben mijn dochters ook nagels gelakt bij enkele kinderen. Wat waren die na afloop trots.'

De inmiddels 90-jarige Inslegers was en is nog altijd een verwoed wandelaar. 'Ik heb altijd graag gelopen. Ook in Nieuw-Guinea. Het viel me op dat er in de jungle altijd een Papoea voorop loopt met een klewang. Die baant niet alleen het pad, maar hij maakt ook geluid.'

Later begreep ik dat dat was om de slangen weg te jagen. De eerste keer dat ik op Biak een slang zag, was toen ik een stuk van de Orion trail op het eiland liep. Dat was de kustweg, de enige op het eiland, die nog door de Amerikanen was aangelegd. Er werd ook tegen mij gezegd dat als ik een munitieopslagplaats inging, ik veel herrie moest maken om slangen op de vlucht te jagen.'

Alles bij elkaar kijkt Inslegers tevreden terug op zijn verblijf in de tropen. 'De Papoea's zijn een mooi volk', herhaalt hij. 'Ik vind het echt jammer dat het niet is gelukt om Nederlands Nieuw-Guinea te behouden. Ik geloof wel dat ze inmiddels welvarender zijn dan destijds onder ons. De periode daar is maar een klein stukje van mijn hele leven, maar ik heb er nooit spijt van gehad. Nooit.'



Adjutant Inslegers bekijkt op 4 december 1960 op het strand van Parai een schelp.

HID sergeant 1 Joop Koningstein denkt terug met een lach en een traan

Gelachen heeft hij. Gejankt ook. Zowel op de reis er naar toe als, tijdens zijn zestien maanden durende verblijf op Biak. Maar het was er niet altijd vervelend. Desondanks heeft het vroegere Hoofd Inwendige Dienst (HID) van ms. Keerkring, sergeant 1 Joop Koningstein, er niet veel behoefte aan om Nieuw-Guinea nog eens te bezoeken. Dat hij toch terugging, was eigenlijk toeval. 'Mijn vrouw wilde een rondreis maken op Java en Bali met een vriendin en daarna nog naar Biak te reizen om te kijken waar ik die zestien maanden heb doorgebracht. Die vriendin had daar niets te zoeken, haar alleen laten gaan leek mij niets. Omdat zij wilde, ben ik meegegaan.'

Toen ms. *Keerking* op 28 september 1960 afgeladen met mannen, mondvoorraad en materieel de pieren van IJmuiden achter zich liet, wist Koningstein nauwelijks wat hem te wachten stond op het verre Nieuw-Guinea. 'Omdat niemand uit mijn omgeving er ook heen ging, kon ik er met niemand over praten. Veel voorlichting over hoe en wat werd in die tijd niet gegeven. Ja, we werden wel naar Neerrijnen gestuurd, naar de School voor Hygiëne en Preventieve Geneeskunde van de Landmacht. Daar heb ik geleerd dat wanneer je geen ernstige geslachtsziekte wilde oplopen, je een condoom moest gebruiken, er in kruipen en boven je hoofd dichtknopen! Ik ging er vrijwillig heen. Het leek mij een aantrekkelijke functie waarbij ik na aankomst in NNG de verantwoording voor de huishouding aan boord van het schip zou krijgen.' Koningstein, ooit opgeleid tot vliegtuigmotormonteur voor propellermotoren, was destijds voor zijn vertrek instructeur militaire vorming in Nijmegen. 'Ik hoorde bij de Luchtvaart Troepen (LVT).'

De *Keerking*, waarmee de reis naar de tropen werd gemaakt, was een voormalig KPM-schip, maar lag in Nederland en werd speciaal voor de missie in de tropen omgebouwd. 'Niet gemoderniseerd, maar alleen maar aangepast', aldus Koningstein. 'In de ruimen waren bijvoorbeeld bedden uit kazernes op elkaar gelast. Verder werden er eetzaal en kantines gemaakt. Alleen de officieren en oudere onderofficieren kregen een eigen hut. De anderen lagen in die grote ruimen. Heel bijzonder vond ik het dat het schip zelf geen water kon maken en dat betekende een reis naar Biak met veel tussenstops om steeds weer water in te nemen. Watertekort stond gelijk aan het rantsoeneren van drinkwater. Douchen en kleding wassen moest vanaf een dergelijk moment met zout water.'

Borrel

Het leek een fantastische reis te worden naar heerlijk warme streken. 'In het begin was het eten goed', herinnert Koningstein zich, 'maar toen hadden we nog veel proviand aan boord. Aan de andere kant: in de tropen kapucijners "Dutch style" eten... De bemanning van het schip kwam uit Pakistaan en dus aten we ook veel curry's.'

Onderweg verveelde hij zich 'te pletter. Er was niets te doen aan boord. We hadden een filmprojector meegekregen van de WZZ, maar die werkte gewoon op 220 volt wisselstroom. Niemand had er bij nagedacht dat er aan boord 110 volt gelijkstroom wordt gebruikt. Het apparaat was meteen kapot. Na verloop van tijd ging iedereen aan boord naar de kerkdiensten, ook als je niet geloofde. Als ontspanning.'

De reis van IJmuiden naar Biak duurde 51 dagen. 'Al die tijd alleen aan boord met kerels', grapt Koningstein. 'Maar de hormonen speelden al eerder op. De tweede tussenstop om water in te nemen was Willemstad op Curaçao. Al voor de aankomst daar, deden aan boord al vele intrigerende geruchten de ronde over Campo Allegro, de buurt waar jonge vrouwen probeerden een bruidsschat te verdienen. De mededeling dat De Campo voor ons "off limits" klonk voor ons was luid en duidelijk. We mochten passagieren, nadat de mannen van de Luchtmachtbewaking, de rosse buurt hadden afgezet. Een betere aansporing om er toch te proberen er heen te gaan, was nauwelijks denkbaar. Al gauw bleek dat de chauffeurs van de taxi's bij de standplaats van de pontjesbrug op Otrabanda ook duidelijke instructies hadden ontvangen om mannen van de Luchtmacht er niet heen te brengen. Niettemin – het is per slot van rekening wel Zuid Amerika – was er toch één bereid de trip te maken. Het avontuurtje is volgens dienstplichtige Gerard Casius als volgt verlopen. Ik citeer: Wij arriveerden dus, veldmuts uiteraard af en verder als de minste der minderen niet voorzien van andere uiterlijke KLu-kenmerken, voor de ingangspoort van Campo Allegro. Na met de chauffeur te hebben afgerekend, liepen we naar binnen. Nauwelijks waren we door de poort of een van de dames van plezier schreeuwde luidkeels: "MP, MP, MP!" Wij schrokken ons rot, draaiden om, renden terug naar de taxi die er nog stond en sprongen zonder vragen te stellen achterin, plat op de bodem. De chauffeur maakte een ontzettend kabaal, want we moesten er uit, maar hij begreep al snel dat dit geen goed alternatief was, want iedereen had gezien dat hij ons gebracht had. Hij stapte achter het stuur en gaf plankgas. Campo grensde aan een groot wild *koenoekoegebied* en afgaande aan op de enorme klappen en schokken die de auto kreeg, voelden wij dat hij daarheen afdraaide. Na eindeloos lange minuten "hindernisbaan" met ons plat achterin, stopte de taxi abrupt en de chauffeur gebaarde ons tot absolute stilte. In de verte hoorden we een ander voertuig voorbij rijden. Na een kwartiertje te hebben gewacht, ging de reis verder naar Willemstad en *Keerking*. Tijdens de rit deed de chauffeur zijn best ons in het Papiamento te vervloeken waarbij hij niet vergat diverse lichaamsdelen van onze moeders daarin te betrekken. Na met onze laatste centen de uitermate ontevreden chauffeur te hebben betaald, moesten we afzien van verdere geneugten op Curaçao, maar.... wij waren wel in Campo geweest, al was het maar voor twee minuten." Einde citaat.'

Toen de *Keerking* in Curaçao afmeerde, kwam direct de douane aan boord. ‘Gezellige lui’, weet Koningstein nog. ‘Ze kwamen aan boord om een en ander te controleren en mochten tussen de middag hutspot mee-eten. Zoals toen gebruikelijk werd er een borrel bij gedronken. We hebben met zijn allen Nederlandse liedjes gezongen zoals “Waar de blanke top der duinen”. Kortom het was heel gezellig. Een aantal maten en ik kregen een uitnodiging om ’s avonds bij hen thuis een borrel te komen drinken. Die avond gingen we in uniform van boord en hebben ons stiekem in de douaneloods omgekleed in burger. Daarna zijn met die jongens meegegaan. Toen we na een geweldige avond te laat aan boord van de *Keerking* terugkwamen, werden we natuurlijk opgewacht door de Commandant Opvarende Troepen, overste Kreft, en zijn adjudant. Hij was des duivels. We moesten de volgende morgen op direct op rapport komen.’

De feestgangers werden gelukkig niet gestraft. ‘Dat wil zeggen, niet door een aantekening op onze straflijst. Wel mochten wij daarna niet meer passagieren en moesten op het schip blijven als we in een haven lagen’, vertelt Koningstein. ‘In Honoloeloe heb ik dus noodgedwongen aan de railing staan vissen, omdat we de stad niet in mochten. De volgende dag, de commandant kreeg kennelijk medelijden met ons, kregen we toestemming om mee te gaan met het bezoek aan de grote Amerikaanse militaire begraafplaats met gesneuvelden van de aanval op Pearl Habor door de Japanners.’

De laatste ruk was een lange en werd de tijd gedood met roestbikken en dek krabben.

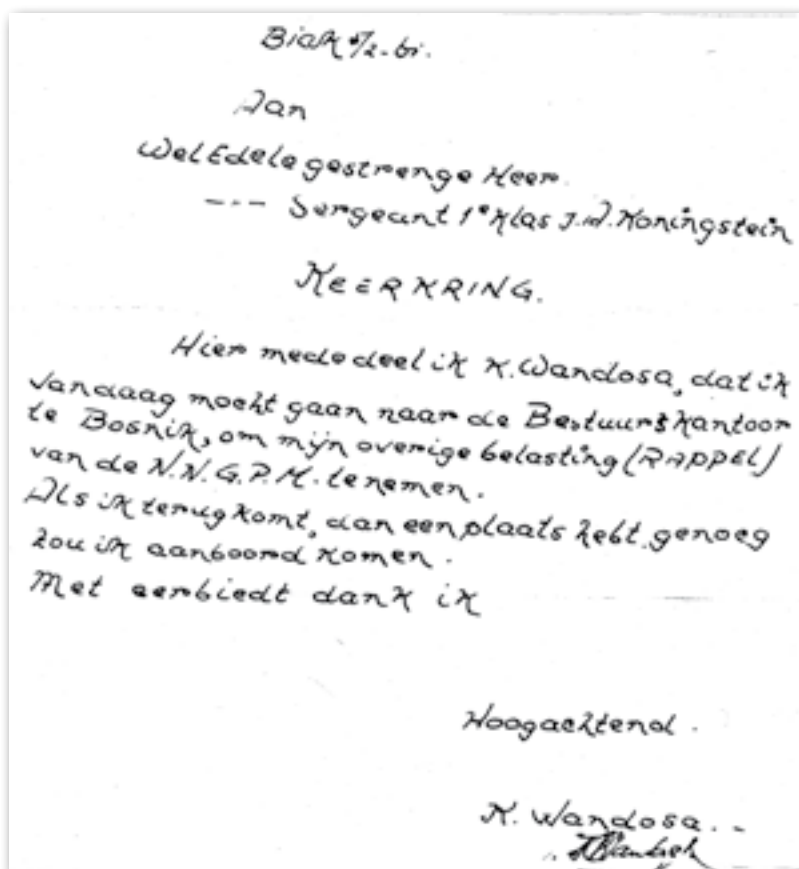
Keer om

Na 51 dagen kwam Biak in zicht. Het eiland leek bij de nadering door de dichte begroeiing op een boerenkool. ‘Het is een koraaleiland met een heus rif er om heen. Langs de kuststrook rond het hele eiland groeien de kokospalmen die allen eigendom zijn van de Papoea’s. Verder zijn er veel rotsen en dichte jungle. De Amerikanen hebben verschrikkelijk moeten knokken om het eiland op de Japanners te veroveren en overal zag je daarvan nog de sporen en restanten.’ Bij deze aanvallen verloren heel veel Amerikanen het leven. Lachend: ‘Volgens mij heeft daar een Iers-Amerikaanse eenheid gevochten, want ik heb in elk geval roodharige Papoea’s gezien. Trouwens: in het begin zijn de vrouwen daar geen schoonheden. Maar na en half jaar begin je verschil te zien en als je denkt: die ziet er wel aardig uit, ben je er aan toe om te “repatten”!’

De *Keerking* lag eerst aan de Handelskade. ‘Een groot woord voor een steiger van schroot met betonnen platen’, aldus Koningstein. ‘Het schip moest daar wel liggen, omdat we ook voertuigen aan boord hadden. Die moesten van boord worden getakeld en wegrijden.’ Lachend: ‘In Den Haag moet iemand hebben gedacht: ik pak een Nederlandse vliegbasis op en zet hem zo in Nieuw-Guinea neer. Je gelooft het niet, maar in de inventaris zaten dus ook sneeuwschuivers en bij de administratie zelfs vrijvervoerbewijzen voor de trein. In Nieuw-Guinea ligt geen meter rails.’

In Biak kreeg Koningstein voor het schoonhouden van het schip de beschikking over een ploeg van vijftien tot twintig Papoea’s onder leiding van mandoer Karel Wandosa. ‘Hij

kwam uit de kampong Opiaref. Dat laatste hoefde je eigenlijk niet te onthouden, want de achternaam Wandosa komt maar in een kampong voor. De Papoeasamenleving is gebaseerd op stammen. Heel overzichtelijk. Karel sprak en schreef gelukkig redelijk Nederlands. Ik vertelde hem wat zijn mensen moesten doen en hij delegeerde het verder onder zijn ploeg.' Karel was buitengewoon correct mens, zoals blijkt uit dit briefje.'



Biak 1/2-br.
Van
Wel Edele gestrenge Heer.
--- Sergeant 1^o klas J.W. Koningstein
MEERING.
Hier mededeel ik K. Wandosa, dat ik
vandaag mocht gaan naar de Bestuurskantoor
te Bosnig, om mijn overige belasting (Rappel)
van de N.N.G.P.M. te nemen.
Als ik terugkomt, dan een plaats hebt genoeg
zou ik aanboord komen.
Met eenbiedt dank ik
Hoogaektend.
K. Wandosa.
Bambek

De brief Karel Wandosa

Naarmate het nieuwe woonkamp van de luchtmacht op de Ridge verder gereed kwam, werden er meer faciliteiten op de Keerking ontmanteld. De bedden uit de ruimen verhuisden allemaal naar de nieuwe barakken.

Biak ligt pal onder de evenaar en het is er tamelijk benauwd door de hoge luchtvochtigheid. 'Het was aan boord geregeld niet uit te houden. Alleen vliegers en officieren hadden een hut met airco. Ik lag met twee collega onderofficieren in een hut benedendeks. De hut was een bed lang en tweeënhalft bed breed. Daar zat mijn kantoor ook nog in. De metalen

Keerking lag in de volle zon. Het werd er bloedheet en 's nachts koelde nauwelijks af. We hebben een kleine ventilator weten te versieren, een patrijspoort eruit gesloopt en de ventilator geplaatst. Dat ding heeft anderhalf jaar gedraaid.'

Met enige regelmaat had Koningstein tabak van de leef- en werkomstandigheden aan boord van het schip. 'Daarom heb ik in een opstandige bui de naam van het schip, *Keerking*, overgeschilderd en er *Keer Om* van gemaakt.'

Voedsel

Het voedsel in Nieuw-Guinea was tamelijk slecht, vindt hij onomwonden. 'De KM verzorgde het voedsel en er is aan gedaan wat ze konden, maar de afstand tussen Nederland en Biak was simpelweg te groot. Als er een "Hollandboot" arriveerde, was er Heineken bier, voedsel en fruit voor een paar dagen. Als dat op was, vielen we terug op het oude eenzijdige menu. Als we geluk hadden kwam er wat vers voedsel mee met de groentekist, een Dakota uit Manokwari die wat van die kleine banaantjes meenam. Dat was alles. Petje af overigens voor het werk van onze bakker, korporaal Henny Landzaat. Die heeft samen met een Papoeahulp altijd het brood gebakken voor het hele luchtmachtdetachment. Ze deden dat in een kleine bakkerij met minimale middelen. De werkomstandigheden waren verschrikkelijk. Het was er regelmatig boven de veertig graden Celsius. We hadden aan boord veel last van ongedierte zoals kakkerlakken. Landzaat heeft echt gedaan wat hij kon, maar die beesten zaten soms ook in het brood. We moesten elke dag malariapillen en zouttabletten slikken. Ik heb zoveel kinine gebruikt, dat later bleek dat ik er een gehoorbeschadiging aan heb overgehouden.'

In Nieuw-Guinea stond corned beef zeer regelmatig op het menu. 'Gebraden marinier noemden we dat. Ik heb het daar te vaak op en lust het nog steeds niet. Net zomin als boterhamworst en cashewnoten.'

De belabberde kwaliteit van het geserveerde voedsel betekende dat veel personeel buiten de deur at. 'Als je het je kon veroorloven, ging je naar de Chinees of in het KLM-hotel eten. In het KLM-hotel kon je echt alles krijgen, maar dat werd dan ook met hun eigen vliegtuigen bevoorrad. Dat was wel goed. Maar ja, voor een eenvoudige sergeant was dat niet altijd te betalen.'

Echt een nacht doorzakken was in Biak nauwelijks bij. 'De kampong was destijds een lange, rechte weg van het kamp naar het KLM-hotel. Er stonden een paar huizen en hier en daar een winkel zoals de pennystore. De koelkasten in de huizen van de gezinnen die er waren, werkten op petroleum.

Het moet voor de weinige westerse vrouwen op Biak heel vervelend zijn geweest. Er gebeurde zo weinig dat je alles aangreep om een feestje te bouwen. Niettemin had ik er graag met vrouw en dochter willen wonen, maar helaas had ik een schoonvader die bij de marine had gevaren en al voor de Tweede Wereldoorlog op Biak was geweest. Hij had op zijn dochter ingesproken, zo van: "Meid, dat is niks voor vrouwen" enz. enz. Jammer, gemis-

te kans. Niet alleen wij, maar ook de Papoea's hielden wel van een feestje bijvoorbeeld bij de aankomst van de eerste DC-7. Bij de eerste DC-8: weer feest. We gingen op een geven moment ook "blanken kijken" in het KLM-hotel als er weer een vliegtuig was geland. Dan zag je weer eens een nieuw gezicht. Er kwamen met regelmaat vliegtuigen met Duitse emigranten aan. Die waren op doorreis naar Australië of Nieuw-Zeeland. De passagiers werden natuurlijk direct uitgenodigd voor een drankje aan boord van de *Keerking* en af en toe lukte dat.'

Vrije tijd

In principe werd er tussen zes uur 's morgens en één uur 's middags gewerkt. Wie vrij was, kon een aantal dingen doen. 'We zwommen veel, maar als er een marineschip binnenliep, mochten we een week niet zwemmen, omdat er volgens zeggen haaien op het scheepsafval afkwamen en door het rif met het schip meekwamen. Ik heb er nooit een gezien, maar het risico heb ik niet genomen.'

Een andere bezigheid was naar de film gaan. De kapotte projector aan boord, werd dankzij de Welzijnszorg vervangen door een nieuw exemplaar. 'Daarmee kon ik aan boord drie maal per week een film draaien. Lege spoelen had ik niet, dus dat betekende na elke filmrol pauze, want ik moest terugspoelen. We vertoonden de films bij gebrek aan een scherm op twee gekantelde tafeltennistafels. Voor een avond werk als operator kreeg ik een rijksdaalder als vergoeding. Geen Nederlands geld, maar Nieuw-Guineageld, waarmee je buiten het rif niet kon betalen.'

Minstens zo belangrijk was het contact met thuis via brieven. 'In het begin kwam er een keer per week post. Later twee keer per week. Dat was een verzetje waar iedereen op wachtte en zijn dagindeling omheen bouwde.'

Ondanks de hitte was voetbal in competitieverband een van de belangrijkste bezigheden in de vrije tijd. 'Ik speelde in een team met marine- en luchtmacht personeel: de Biak boys. We speelden altijd aan het eind van de dag, als de hitte iets afnam tegen Papoeateams. Maar niet vallen, want we speelden niet op gras, maar op keiharde karang. Geen sliding maken dus.'

Naast hun werk bij de luchtmacht, kluste een aantal mannen in de middaguren bij in de tijd waarin je eigenlijk moest rusten. Bijvoorbeeld bij de bouwer van de vliegbasis: de Ballastmaatschappij werden voertuigen gerepareerd en snijbladen en tracks van bulldozers die veel te lijden hadden van de keiharde karangbodem.

Bij de vaste werkzaamheden van Koningstein hoorde ook het regelen van de wachtdiensten op de *Keerking*. 'Toen het kamp meer vorm kreeg, werd dat steeds belangrijker en de wacht op het schip steeds minder. We gingen dus patrouille lopen op de vliegbasis, ook omdat het steeds spannender werd en er infiltraties plaatshadden op Nieuw-Guinea. Ik liep een keer als commandant met een patrouille langs de kust tussen de kokospalmen en ik weet nog dat er een keer een kokosnoot uit een boom viel. Dat geluid leek sprekend op

het vallen van een handgranaat. Ik schrok ontzettend en dacht er niet eens aan “dekking zoeken” te schreeuwen. Ik dacht alleen: “dat is het einde” en wachtte op de knal, maar die kwam gelukkig niet. Dat het spannend werd, merkte je aan iedereen. Niet alleen aan de dreigende taal van de Indonesiërs, maar ook aan de vliegtuigen die naar verschillende vooruitgeschoven uitwijkbasis gingen. Als Indonesië had aangevallen, hadden we het nooit gehaald. Dat Nieuw-Guinea zo makkelijk door Nederland is overgedragen aan Indonesië gaf voor mij aan dat ons werk daar feitelijk voor niets is geweest. Inmiddels weet ik uit eigen waarneming dat de Papoea het slecht heeft onder het juk van Jakarta.’

Koningstein is zijn hele term in Nieuw-Guinea Hoofd Inwendige Dienst (HID) gebleven. Hij is in februari 1962 teruggevlogen met een DC-7. Lachend: ‘Ik ben op een dekstoel zonder zitting door vrienden en collega’s van boord gedragen en naar de vertrekhal gebracht. Er werd zoveel herrie gemaakt in die ruimte door iedereen, dat de Engelse gezagvoerder zei: “Die vent gaat niet mee!” Jaap Goedvolk, KLu-verkeersleider op de toren, heeft op hem ingepreut en uitgelegd dat ik de herrie niet maakte, maar mijn collega’s en uiteindelijk mocht ik als laatste alsnog instappen.’

Viel het alles bij elkaar mee of tegen? Koningstein: ‘We hebben in Nieuw-Guinea gelachen, maar ook heel vervelende dingen meegemaakt. Laat ik het zo zeggen: bij mijn vertrek had ik het er wel gezien.’



Sergeant 1 Joop Koningstein drinkt aan boord van de Keerkring in de bar een biertje. ‘Echt dronken worden aan boord gedurende de reis kon niet. We hadden een rantsoenkaart.’

Dienstplichtig korporaal Henny Landzaat; de bakker van de Nieuw-Guinea luchtmacht



de bakker van de

Dienstplichtig korporaal Landzaat koninklijk onderscheiden



NIEUW-GUINEA luchtmacht

De herinnering aan de hoge temperatuur zal lang blijven hangen bij de velen die op Nieuw-Guinea hebben gediend. Maar vermoedelijk wel het langst bij de nu gedemobiliseerde korporaal H. J. M. Landzaat. Toen hij als dienstplichtige bij de KLU in dienst kwam was hij brood- en bakkerbakker van zijn beroep en had ergens hoop dit in uniform te kunnen blijven uitoefenen. Het gebeurde, alleen op een andere wijze als Landzaat zich had voorgesteld. Hij werd aangewezen voor Nieuw-Guinea, vloog over de Noord er maar toe en kwam daar terecht in de minuscule bakkerij op de Keerkring, het „hotelschip“ voor de troepen op Biak. En wel als chef. Als personeel had hij één Papoea, Mirino, met wie hij samen de gehele broodvoorziening van alle KLU militairen en hun gezinnen regelde, wat op het laagst noerkwam op meer dan vierhonderd broden per dag.

„De bakkerij was zo klein dat de schieter er ver buiten stak wanneer de broden uit de oven moesten“, vertelt hij ons nu. „Lopen was er niet bij, maar het was mijn domein en ik heb me erin uitgeleefd. Vaak was het beuwerk, maar altijd hebben we de zaak samen gefikt. Maar heet, praat me er niet meer van. De temperatuur was constant 62 graden Celsius. De vloer was doorlopend nat van de transpiratie. Toch heb ik er weinig last van gehad. Achteraf bekijken heb ik een tijd moegermaakt die ik niet had willen missen. Met de maten heb ik een gezellige tijd gehad. Vaak kwam er iemand bij me met een: „Bakker, ik heb zo'n honger, heb je niet een stuk brood voor me“. Ja, hoe gaat dat. Jonge kerels luisten altijd wel iets. Dan dook ik maar weer eens in de spritibus. Want spreis heb ik veel gebakken. Maar ik kon gelukkig met iedereen goed overweg. Dat was ook wel een eerste vereiste, want je leefde met zijn allen op dat ene

schip en wist ook bijna alles van elkaar“. In Nieuw-Guinea werd hij korporaal maar „dat was ik alleen voor de poen“ zegt hij in de taal van zijn stad. Hij spreekt als een Amsterdanner, driftig en opgewonden en als zijn tong het niet bij kan houden spreken zijn handen mee.

Zijn sterk sociaal gevoel uit zich wanneer hij over Mirino spreekt. „Alleen had ik het niet gered. Aan hem heb ik veel te danken. Dat was een intelligente Papoea. Doodgelukkig was hij wanneer ik hem eens een paar nieuwe schoenen of een overhemd meebracht. Dan poeste hij zich op alsof hij de gouverneur was.

Veel moeite heb ik gedaan om hem mee naar Nederland te krijgen. Dat was zijn liefste wens. Januarij genog is het niet gelukt. Ikzelf heb er toch wel een goede tijd gehad. Veertien maanden heb ik er achter de warme oven gestaan. Als er overwacht oefeningen werden gehouden — en dat kwam tegen het einde nogal eens voor — ging ik maar weer naar mijn bakkerijtje om voor de proviand te zorgen. En dit kwam natuurlijk ook wel voor op tijdstippen dat ik juist van plan was om naar bed te gaan. Gelukkig heb ik nu veel soebatten er eindelijk een Papoea bijgekregen. Anders hadden we de zaak ook niet op gang gehouden.

Verlof voor mij was er nooit bij. Dat ging niet. Voordat ik naar Nederland terugging heb ik anderhalve maand aan een stuk verlof gehad. Dat was heerlijk maar ik was er ook aan toe“.

Korporaal Landzaat zorgde dag in dag uit dat de kuchjes op de tafels kwamen, zowel bij de KLU-militairen als bij hun gezinnen. Natuurlijk gaf dit wel een moeijkheden maar dan voelde hij zich chef van de bakkerij, de bakker van de luchtmacht, als hoedantig hij ook door ieder werd gekend. Traden er — soms door toedoen van anderen — storingen

op dan kon Landzaat zich verschrikkelijk opwinden en zat even later bij zijn Commandant, Kapitein Van der Does, die hem dan met een „kalm bakker, kalm“ ontving en al precies wist wat er aan de hand was. „Ik ben geen militair en geloof dat ik het ook nooit zal worden. Ik ben bakker, maar voor meerder die het waard zijn heb ik altijd veel respect gehad“, besluit Landzaat zijn herinnering aan die gloeiendste periode in zijn leven.

Zijn ongewone plichtbetrachting bij de verzorging van zijn militaire collega's bleef niet onopgemerkt. Maar daar alleen bleef het niet bij. Onlangs kroeg Landzaat het schriftelijk verzoek om op 23 april naar de luchtmachttafel te komen voor de „afwikkeling van een Nieuw-Guinea-mak“. Hijzelf dacht aan een of ander onderzoek, maar begon hieraan te twijfelen, toen hij in Den Haag tot zijn grote verbazing ook zijn vrouw en zijn ouders aantroef, evenals een aantal in net uniform gestoken Nieuw-Guinea-officieren en onderofficieren. Zij waren allen gekomen om getuige te zijn van de uitreiking van de eremedaalje verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau, in brons, met de zwaarden aan hem, de bakker van de N.G.-luchtmacht. Een grote eer die zelden aan een dienstplichtige te beurt valt. De hoge onderscheiding werd hem zeer passend opgespeld door Kolonel J. N. Mulder, oud-commandant van het KLU-detachement op Nieuw-Guinea. Zijn familie hieldte naar de prijzende woorden die deze sprak tot hun man en zoon. Ook Kapitein Van der Does onderstreepte de buitengewone plichtbetrachting die korporaal Landzaat had betoond.

Na afloop van de plechtigheid werd de nog verbaasde korporaal door velen gefeliciteerd. Ook de Chef Luchtmachttafel, Lt. Gen. H. P. Zielstra bood persoonlijk zijn felicitaties aan.

Paai Dirk Megchelse van de MLD had het geweldig naar z'n zin

Hoe langer hij erover nadenkt, des te meer herinneringen borrelen er bij oud-vliegtuigmaker Dirk Megchelse op over zijn achttien maanden durende verblijf op Biak. Geboren in Nederlands-Indië, ging hij er in 1958 maar al te graag naar toe, vooral ook, omdat hij daar bij Squadron 7 crewchief – paai bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD) – werd van de Fairey Firefly MK IV met het nummer 68 op de neus. Hij bewaart goede herinneringen aan de tijd daar.

Voor Megchelse betekende de uitzending min of meer de terugkeer naar een ver verleden. 'Mijn vader diende bij het KNIL. Ik kreeg de voorliefde voor Defensie dus met de paplepel ingegoten. Ik was vooral geïnteresseerd in de militaire luchtvaart en mijn voorliefde voor vliegtuigen ging zelfs zover dat ik tijdens de Japanse aanval op Java in Batavia op straat stond te kijken hoe de vliegtuigen aanvielen. Dat kostte mij nog bijna mijn leven, want een van de bommen viel vlak naast mij neer. Het heeft me aan één kant mijn gehoor gekost. Na afloop van de strijd ging ik met mijn moeder naar een Jappenkamp en ben daar tot het einde van de oorlog geweest. Toen ik negen jaar was, ben ik teruggegaan naar Nederland. Ik wilde dolgraag vlieger worden, maar er niet voor studeren. Dus heb ik nog een ambacht geleerd op de oude ambachtsschool. Na die technische opleiding kon ik bij de marine terecht en wilde motormonteur worden. Uiteindelijk ben ik opgeleid tot vliegtuigmaker algemeen. De wens om onderofficiervlieger te worden bij de KM heb ik lang gekoesterd. Ik ben gekeurd en mankeerde niets, dacht men, maar die gehoorbeschadiging was natuurlijk niet te verbergen. Ik ben toch de MLD ingerold en dat heeft mijn leven gevormd. Het heeft mij niet meer losgelaten.'

Na een jaar op De Kooy werd Megchelse eind 1957 overgeplaatst naar Valkenburg naar het 320 Squadron. 'Daar kreeg ik, na ruim een half jaar bij 320 te hebben gediend, geheel in de traditie van de marine, drie weken voor vertrek een briefje dat ik naar Nieuw-Guinea moest. Er werd met persoonlijke omstandigheden geen rekening gehouden. Bij de KM maakte dat niet uit. Je moest gewoon. Maar ik vond het niet erg om te gaan, want ik was alleenstaand. Bovendien was ik in die regio geboren. Ik keek er erg naar uit en wilde graag naar Biak.' Megchelse vloog op 28 augustus 1958 met een Constellation van de KLM, de PH-LKS, naar

Biak. Onderweg werd een tussenstop in Karachi gemaakt. Het oponthoud duurde langer dan gepland, omdat er een motor moest worden verwisseld. Een dag later zette Megchelse rond middernacht voet aan land op Biak. ‘Het was bloedheet en vochtig. “Hier hou ik het niet lang uit”, was mijn eerste gedachte, ‘maar na een nacht geslapen te hebben ging ik inboeken bij Squadron 7. Er werd mij verteld niet teveel direct in de zon te lopen omdat dit verbranding gaf en, inderdaad, in begon in zeer korte tijd aardig rood te kleuren. Voor de rest heb ik nooit meer last van het zonnige weer gehad.’

‘In de maand december hoorde ik van de divisiechef dat ik was bevorderd tot vliegtuigmaker algemeen eerste klas, dus precies op tijd na twee jaar dienen bij de Marine Luchtvaartdienst van de Koninklijke Marine.

Bak

De uit Oegstgeest afkomstige Megchelse en zijn collega’s aten en sliepen op Marinekamp Sorido en werkten op het Marinevliegkamp Boeroekoe. ‘We werden steeds met grote open bussen gebracht en gehaald. De meesten moesten staan tijdens de rit. Er konden maar een paar man zitten. Sorido was net nieuw en gebouwd in 1957 of 1958. Op Boeroekoe was een asfaltstrip op de Karang aangelegd. Dat was hard nodig, want zonder dat asfalt was het een heel stoffige boel geweest en niet al te best voor de motoren. Boeroekoe was een officieel marinevliegveld. Mokmer, dat er vlak naast lag, was van de KLM. Op Boeroekoe verbleven twee squadrons: 7 en 321. Alles bij elkaar woonden en werkten er op Biak zo’n 800 tot 1000 man.’

Als paai had hij geen vaste werktijden en hoefde hij maar weinig wacht te lopen. ‘Je moest werken tot je kist klaar was’, legt Megchelse uit. ‘Dat was jouw eerste verantwoordelijkheid. De hangaar van Squadron 7 waarin ik werkte, was aan de voor- en de achterkant open. Aan de zijkanten waren een paar kantoren.’ De Firefly van de MLD waaraan Megchelse werkte, was een éénmotorige kist met een 12 cilinder Rolls-Royce “Griffon” vloeistofgekoelde motor. ‘Dat ding deed het altijd’, zegt hij glunderend. ‘Dat motorgeluid. Hij vloog als een scheermes zoals we dat noemden. Het was een snelle jager. De vloeren in de cockpit moesten altijd schoon zijn om te voorkomen dat de vlieger iets in z’n gezicht kreeg.’ Het meest voorkomende karweitje voor het toestel was het aanmaken van de koelvloeistof. ‘Dertig procent glycol en zeventig procent water’, dreunt hij vijftig jaar na dato nog moeiteloos op. ‘Dat spul reageerde op elkaar en moest na het aanmaken 24 uur afkoelen.’

Collegialiteit was heel belangrijk volgens Megchelse. ‘Je hielp elkaar waar nodig en waar het kon. Niet verwonderlijk, want je komt bij de marine in een bak of lichte op. Ik hoorde bij bak 260. De mensen die je daar leert kennen, zijn in principe vrienden voor het leven. Ik heb acht jaar bij de marine gediend en ben acht jaar met die mensen omgegaan. En dan in het bijzonder met degenen die ook bij Squadron 7 zaten. Dat was een klein groepje, maar de marine hangt van groepjes aan elkaar. De monteurs, de konstabels, de vliegtuig-

makers, ze hangen allemaal aan elkaar. Met de andere onderofficieren had ik – zeker op de werkvloer – prima contact. Officieren waren altijd op afstand en hoog boven ons verheven. De marine wordt door officieren geleefd. Er bestond een groetplicht en dat betekende dat je iedereen vanaf de rang van korporaal en hoger moest groeten.’

Hij omschrijft Biak als een typische mannengemeenschap. ‘Veel meer dan ’s avonds een “kouwe lummel” (biertje) drinken kon je er niet. In de kotta had je wel wat vrouwen en gezinnen, maar die zag je zelden of nooit op het kamp. Omgaan met Papoeavrouwen was misschien niet verboden, maar het werd niet aangemoedigd. Van de vrouwen die er rondliepen werd ik overigens niet enthousiast. Ik was toen geen vrouwengek.’

In 1959 kregen de Martin Mariners van de MLD een vliegverbod en deed de Dakota zijn intrede. ‘De Martin Mariner had bij de Amerikanen de bijnaam “Crew Killer”, maar ik vloog graag met de Mariner mee en vooral als wij bij Squadron 7 weer werden gedetacheerd. Het was een imposant en groot vliegtuig. Maar helaas; ik heb in Nieuw-Guinea collega’s verloren zoals Mies van Loon, ook door de Martin Mariner. Hij was een prima collega vliegtuigmaker konstabel en in z’n vrije tijd muzikant. De ene dag sta je aan de bar met elkaar en de volgende dag is hij dood. Daar hadden veel jongens het, net als ik, moeilijk mee. Natuurlijk werd daar onderling over gepraat. Als er een kist wegging, was je er altijd bij. Luitenant-ter-zee 2 Manfred Baarspul bij voorbeeld, was betrokken bij de feesten rond het tienjarig bestaan van Squadron 7. Hij vertrok vlak voor de feesten met een Martin Mariner naar Nederland. Toen hij in het toestel stapte, zei hij: “Ik ben er niet, maar het feest gaat door. Maak er wat moois van”. Het toestel is neergestort. Ik heb er 37 jaar mee rondgelopen en die uitdrukking nooit willen gebruiken. In 1996 ben ik zijn nabestaanden in Roermond tegengekomen en daarmee heb ik nog steeds goed contact.’

Voedsel

Zonder nadenken kan paai Megchelse zich de kotta nog altijd voor de geest halen. ‘De weg naar de kotta was lang en recht. Je liep of fietste er gemakkelijk naar toe. We hadden een bioscoop in Biak, Karang City, en daar konden we in de open lucht naar redelijk nieuwe films kijken. In het begin zaten we op lege oliedrums in plaats van banken. Soms ging ik naar Paatje Remon, een lokaal tentje waar ik een biertje dronk. Ik ging ook vaak vissen op de plek waar de schepen uit Nederland afmeerden: de Hollandsteiger. In het weekend ging ik net als veel anderen naar het strand in Bosnik. Op werkdagen ’s middags na het werk even naar m’n tampatje, mandiën, een zwembroek aan en dan snorkelen. De natuur op Biak was geweldig. In de bush vond je fantastisch mooie orchideeën. De DDT van de Amerikanen heeft de natuur flink beschadigd, maar toen ik er was, zag je alweer veel vogelsoorten zoals kolibries en ijsvogels en ook slangen. Ik heb er veel gejaagd. Je moest alleen wel uitkijken dat je niet op een varken van een Papoea schoot, want die beesten zijn kostbaar. Het is daar overigens wel lastig jagen, omdat je in de begroeiing van alles ziet bewegen. Je weet niet wat het is en moet dan besluiten of je schiet. Ik heb gejaagd met een junglekarabijn, een oude Lee Enfield, maar heel accuraat.’

Hij was in z'n vrije tijd ook een verwoed amateurfotograaf. 'Ik heb in Nieuw-Guinea honderden foto's en dia's gemaakt. Ik had een uitstekende Agfa camera. De dia's werden allemaal ontwikkeld in Singapore en Australië. Die waren van prima kwaliteit en zien er nog steeds goed uit. Later werden de dia's in Nederland ontwikkeld en die kwaliteit was om de een of andere reden niet best. Ze zijn vrijwel allemaal verkleurd.'

Megchelse was gek van het eten in de Oost. 'Ik had kennissen aan de wal, Indische mensen, en at er nog wel eens mee. Ik ben Nederlands-hervormd opgevoed en ging dus regelmatig naar de kerk. Op het kamp Sorido stond aan de kust een van golfplaten gemaakt kerkje. Toen de Amerikanen Biak veroverden, hebben ze dat kerkje gebouwd. In het protestants militair tehuis, de Meerpaal, werden soms ook diensten gehouden. Daar ging ik nog wel eens eten. Af en toe wilde ik eruit. Biak was een mannenwereld en dat was niet gezond. Bij de MLD werd altijd een kaartspelletje gespeeld: Bonken. Dat werd heel fanatiek gedaan.' Over het eten had hij dus aanvankelijk niet echt te klagen. 'Het voedsel bij de marine was goed, totdat de land- en luchtmacht kwamen. Die jongens waren geen rijstpickers en toen moesten we ineens aardappels gaan eten. Schokbeton noemden we dat. Die dingen hadden weken in het ruim van een schip gelegen voordat ze in Biak kwamen en aardappelen uit blik waren net zomin te eten.'

Het overgrote deel van zijn tijd heeft Megchelse op Boeroekoe gewerkt. Twee keer werd hij op Manokwari gestationeerd. 'Voor een periode van twee of drie weken. De eerste keer was in verband met het zestigjarige bestaan van Manokwari. Als je kist ergens heenging, ging je als paai altijd mee. We vertrokken op 7 november 1958 voor een tocht van vijftig minuten. Op 13 november kwam ik weer terug. De eerste keer ging ik als zeuntje, jongste bediende, mee. Je bedient dan de bak en de officieren. Je zorgt ervoor dat iedereen zijn natje en zijn droogje krijgt. Een drukke baan en daarom hoef je niet aan je kist te werken. Je had in de omgeving van Manokwari veel plantages, vaak bewoond door Indische Nederlanders die Indonesië bij de onafhankelijkheid hadden moeten verlaten. Ik maakte kennis met iemand die kleine ananasjes kweekte en aan de varkens voerde. Ik mocht er een heel stel meenemen. Ik heb ze schoongemaakt en op ijs gezet. De jongens van het detachement vonden het heerlijk toen ze terugkwamen van het werk...' In die tijd maakte hij ook op het vliegveld Rendani van Manokwari kennis met de chef van het zendstation, de heer Bulham. 'Een Indo, die daar met zijn gezin woonde. Hele aardige mensen, met wie ik zelfs nu nog goed contact heb. Ze zijn na de overdracht in Nederland komen wonen. Ik heb in die achttien maanden tien dagen vakantie gehad en die bij hen in huis doorgebracht. Aan de rand van het vliegveld Rendani lag een oude Japanse Mitsubishi. 'Helemaal intact alles erop en eraan, behalve de ruiten. Ik restaureer als hobby ook oude vliegtuigen en als ik toen had geweten wat ik nu weet, had ik dat ding naar Nederland verscheept en geres-taureerd.'

Pruim

Op Koninginnedag 1959 maakte Megchelse een uitstapje naar het vliegveld van Hollandia, Sentani. 'Koninginnedag werd groots gevierd. We zouden deelnemen aan een *fly past*. Oorspronkelijk zouden we met drie Martin Mariners vliegen, maar één kist had een probleem en vertrok dus niet. We hebben alle vracht overgeladen in de twee overige kisten. Alle lading lag gewoon los in de kist en ik zat er bovenop een hoge persluchtcilinder. Nu zou je dat niet meer in je hoofd halen, maar toen deed je het gewoon.'

Op Biak werden alle typisch Nederlandse feesten zoals Kerst, Koninginnedag en Sinterklaas gevierd. 'Sint arriveerde in een sleepboot genaamd Woendi van de marine bij de Hollandpier en ging daarna naar het PMT voor het feest. Met kerst werd er een speciale maaltijd gegeven. De Papoea's deden mee en de kampong liep dan leeg', herinnert hij zich. 'Met sommige Papoea's had ik goed en veel contact. De jongens die op de basis werkten, deden allerhande werk en waren bijzonder leergierig. Er was één oude Papoea die altijd een helm op zijn hoofd en een stok onder zijn arm had: we noemden hem de generaal. Hij kwam elke dag 's morgens vroeg shag bietsen voor een pruim. Die pruim borg hij 's avonds op op een balk onder het dak en 's morgens pakte hij hem weer en deed hem in z'n mond. We hebben die pruim een keer gepakt en er een klodder groene zeep in gedaan. Een voorpret hebben we gehad... We hebben gebruld van het lachen, want we zagen de zeepbellen al uit z'n neus komen. De volgende dag heeft de generaal zijn pruim gepakt en is al kauwend weggelopen. Hij had helemaal niets in de gaten....'

Megchelse is in maart 1960 via de Noordpool teruggevlogen naar Nederland. 'Ik had al eerder teruggemogen, maar ik kreeg malaria. Geen idee hoe ik het heb opgelopen, want ik slikte braaf mijn anti-malariatabletten. We hebben een tussenstop gemaakt in Tokyo omdat er een motor moest worden verwisseld. Daar ben ik met speciale toestemming van de KLM station manager met een Japanse grondstewardes even uit geweest en zij heeft me in die korte tijd veel mooie dingen van Tokyo laten zien. We zijn ook nog in een Shintotempel geweest en hebben een geluksmuntje geworpen. Ik moet wel zeggen dat ik daarna veel geluk in mijn leven heb gehad. Een hele leuke meid en ik wilde, zoals in Nederland gebruikelijk was, het diner voor haar betalen. Dat wilde ze niet. Wat ik ook zei, ze wilde het niet. Pas later bleek dat als je daar als vrouw "ja" op zegt, je in natura voor het voedsel moet betalen... Wist ik veel. Daar had ik niet bij nagedacht.'

In Nederland had Megchelse vier weken ontschepingsverlof om daarna weer aan de slag te gaan bij het 320 Squadron op Valkenburg. 'Een mooie tijd daar', zegt hij. 'Ik ben achttien maanden in Nieuw-Guinea geweest en van spanningen heb ik niets meegekregen, behalve dan van de oefeningen van de mariniers. Ik ben nooit teruggeweest. Ik wil wel, maar Indonesië doet nog wel eens moeilijk. Aan de andere kant: waarom zou ik? Je herkent het daar toch niet meer. Nee, ik kijk met heel veel plezier op deze periode terug. Het doet me wel pijn dat we de Papoea's aan hun lot hebben overgelaten en het is dan ook om die reden dat ik altijd meedoe aan protestdemonstraties ten gunste van de Papoea's in Den Haag. Aan die protesten doen veel oud-militairen mee die in Nederlands Nieuw-Guinea hebben



Dirk Megchelse bij de neus van
"zijn" Firefly.



Op de motor zit vliegtuigmaker Toon Beek. Op cockpit zit konstabel Kortoun en tegen de motor parachute-
pakker – bekleder Anton Faas. Met de witte pet is Dirk Megchelse.

Sergeant-vlieger Willem den Ouden: 'Ik denk met een brede grijns terug'

Plezier en frustratie strijden regelmatig met elkaar als sergeant-vlieger Willem den Ouden vertelt over zijn periode in Nieuw-Guinea. Bijna vijftig jaar na dato denkt hij nog altijd graag terug aan de uren dat hij met een Hunter Mk-4 boven Biak vloog en tegelijkertijd bekruipt hem een gevoel van onbehagen als hij denkt hoe het de Papoea's is vergaan na het vertrek van de Nederlandse strijdkrachten, eind 1962. 'De Papoea's moeten zich verkocht en verraden hebben gevoeld', concludeert hij anno 2007.

Den Ouden ging als vrijwilliger naar de Oost. 'Waarom ik er heen ging? Het leek me wel interessant en ik was nog vrijgezel. Ik had geen enkele verwachting van het leven en werken in Biak. Ik wist niet wat ik kon verwachten en daarom kon het alleen maar meevallen. Ik was niet de enige vrijwilliger. De eerste Huntervliegers waren allemaal vrijwilligers.' Lachend: 'Sommigen hadden wel een duwtje nodig van de commandant, kolonel Willem Bedet. Hij is in 1960 langs alle vliegbases gegaan om vrijwilligers te werven. Ik werkte destijds op Woensdrecht bij het 326 Squadron en hij kwam dus ook bij ons langs. Uiteindelijk vormden de uit te zenden vliegers een doorsnede van alle vliegbases van de luchtmacht. Op 22 september kwamen we bij elkaar op Leeuwarden om weer te wennen aan de Hunter Mk-4. De meeste collega's vlogen al een tijdje met de Mk-6 en moesten weer omschakelen. In de praktijk viel dat wel mee. De cockpits van de twee varianten waren een beetje anders, maar veel meer dan een paar verschillende schakelaars en een sterkere motor was het niet. We kregen een keer uitleg en nog eens het instructieboekje om door te lezen en dat was het. We zijn in november 1960 vertrokken met de DC-7 van de KLM. We deden er via de Noordpool 35 uur over om in Biak te komen. Ik arriveerde niet als eerste daar, want er verbleef daar al een klein clubje vliegers onder leiding van majoor Blaauw. Hij had zelfs al met de Hunter gevlogen toen ik kwam.'

Natuur

De legering van de luchtmachtmilitairen op Biak was in principe geregeld in operatieplan *Fidelio*. Toen de groep van den Ouden arriveerde, was er voor hen nog geen slaapgelegenheid. 'De *Keerkring* was wel aangekomen, maar lag nog langs de handelssteiger, omdat er

materieel moest worden uitgeladen. Ik herinner me dat de luiken nog open stonden. Onder een zonnetent op het slopendek waren voor ons wat bedjes opgesteld. Daar mochten we slapen. Ik moet bekennen: het is een hele bijzondere ervaring als je 's morgens wakker wordt en zo over zee de zon ziet opkomen. Het wilde 's morgens vroeg ook nog wel eens regenen en dat gaf me dan een herrie. Pas na een paar dagen kregen we een hut. In het begin nog zonder airco, want die werd pas in augustus 1961 in het schip geïnstalleerd. Dat ging overigens heel simpel. Er werd gewoon op de scheiding van twee hutten een precies passend gat in de scheepswand gemaakt en hup een airco erin geschoven. Zo bediende een unit twee hutten. We vonden het heerlijk, die eerste avond. We hebben het ding vol aangezet en zijn lekker gaan slapen. Na een paar uur werden we klappertandend van de kou wakker. In onze hut was het negentien graden en buiten dertig. De jongens naast ons bonsden op de muur: "Zet dat stomme ding eens wat lager. We liggen te barsten van de kou." We hebben de temperatuur aangepast en de patrijspooten opengezet tot het wat warmer was.'

Toen Den Ouden en zijn medereizigers aankwamen, hadden ze veertien dagen de tijd om te acclimatiseren. 'We gingen regelmatig zwemmen en een van de eerste dagen speelden we met stokjes in het water met die grappige zwartblauw geblokte slangetjes. Toen we weer aan boord van de *Keerkring* kwamen, zagen we overal posters hangen met de mededeling: "Kijk uit! Deze beesten zijn zeer giftig" en daaronder onder andere de afbeelding van de slangetjes waarmee we hadden gespeeld... Slangen waren op Nieuw-Guinea overigens een zeldzaamheid. De hele flora en fauna op het eiland zijn in de Tweede Wereldoorlog veranderd, doordat de Amerikanen er 1500 ton DDT hebben gestrooid. Bij de verovering van Biak op de Japanners verloren ze drie maal zoveel soldaten door ziekten als door gevechten en hebben daar op die manier iets aan gedaan. Als je in het zuiden, in Manokwari de bush inging, hoorde je duizenden vogels geluid maken. Ging je in Biak het oerwoud in, dan was het doodstil. Toen ik er was, bijna twintig jaar later, begonnen er weer wat vogels rond te vliegen...'

Legering

Den Ouden sliep zijn hele term op de *Keerkring*. 'Dan heb ik als onderofficier met die hut met airco nog geluk gehad. De onderofficieren, korporaals en soldaten sliepen in de ruimen van de *Keerkring* en dat was geen pretje. Er waren enkele collega's die het aan boord al snel niet meer zagen zitten en besloten een kamer op de wal te zoeken. Een kamer vinden was al een prestatie, want de kotta was niet groot en er stonden niet veel huizen. Alle bedrijven die in Biak werkten aan de aanleg van allerhande voorzieningen hadden al een groot deel van de beschikbare kamers in gebruik genomen. Maar het lukte hen een kamer te vinden. Tot hun verbazing leverde dat een salarisverhoging op, omdat er niet langer huisvesting en voeding werd ingehouden. De pret was snel over toen een administratieve neus zich realiseerde dat niemand die inhouding hoefde te betalen en dat de vergoeding dus misplaatst was. Toen was de trek naar de wal gauw afgelopen.' De huizen

op Biak waren naar Nederlandse begrippen eenvoudig. ‘Alleen degenen die hun gezin lieten overkomen en er voor drie jaar gedetacheerd waren, hadden een woning.’

Bij aankomst had de eenheid van Den Ouden, het 322 Squadron, op Mokmer de beschikking over drie zogenoemde Manokwarihutten. ‘Ze waren vernoemd naar het dorp waarin de fabriek van die dingen stond. Die dingen waren gemaakt van ijzerhout. Dat spul was keihard. Als het hout vers was, kon je er moet moeite een spijker inslaan. Negen van de tien keer lukte dat niet en sloeg je hem krom. Na een paar maanden was het zelfs zo hard dat je eerst met een boor een gaatje moest maken voordat je er een schroef in kon draaien.’

Vliegweer

Er werd bij voorkeur ’s morgens gevlogen door het 322 Squadron. ‘Omdat je zo dicht onder de evenaar zit, wordt het razendsnel licht in Nieuw-Guinea. Als je om tien voor zes naar je kist liep, was het nog aardedonker en als je om zes uur na de laatste *checks in take off* ging, was het licht’, vertelt Den Ouden. ‘ ’s Avonds ging het natuurlijk precies omgekeerd. Dan was het in tien minuten donker. Als de zon onderging, zag je nog twee of drie minuten lichte plekken aan de horizon, maar dan was het donker. Nieuwelingen moesten er altijd even aan wennen. Dan was het om tien minuten voor zes ’s avonds, tien minuten voordat de film begon, nog licht. “Hoe kunnen we nou naar een film kijken als het nog licht is”, was altijd de vraag. Geloof ons maar, zeiden we dan en inderdaad tien minuten later als de film begon was het pikkedonker.’ Het weer in de tropen is erg wisselvallig, hoewel je dat niet zou verwachten. ‘De buien zijn heel heftig’, aldus Den Ouden. ‘We vlogen het liefst bij goede zichtomstandigheden. Als er een bui opkwam, dan sloten de twee vliegbases, Mokmer en Boeroekoe binnen de kortste keren. Als je wolken over de bergkam ten noorden van Mokmer, de *Ridge*, zag komen, wist je dat het raak was en dat tien minuten later het veld dicht was. Gegarandeerd. Ik weet dat een burger collega-vlieger een keer met een zwaar beladen Sea Beaver dacht onder een beginnende bui te kunnen doorvliegen. Hij kwam erin terecht en werd omhoog gezogen. Vijf of zes minuten later werd hij op 12.000 voet met een enorme vaart eruit gespuugd. Ondanks het feit dat de vlieger het gas dicht had en de neus naar beneden wees, werd de Beaver opgezogen naar een hoogte die hij normaal klimmend nooit had kunnen bereiken.’

De verkeersleiding hield, net als de vliegers, het weer altijd goed in de gaten en wees nieuw aangekomen vliegers er ook altijd op dat ze voorzichtig moesten zijn. ‘Ik vloog een keer in formatie met Sidney van de Berg en zag uit mijn ooghoeken de wolken over de *Ridge* komen; het teken dat er een bui aankwam. Ik zeg nog tegen hem: “Als de sodemeter de kist aan de grond zetten”. Hij draaide nog een rondje, landde en terwijl hij nog taxiëet, gaan de sluizen open. Wat een enorme bui. We hadden vijftig tot honderd meter zicht en er stond een paar centimeter water op de baan. In zo’n tropische bui wil je echt niet terecht komen. Nog afgezien van het beperkte zicht is de kans groot dat je problemen krijgt met de motor door al het regenwater. Als je al het veld zou weten te vinden en ook nog landen,

ligt er op de baan zoveel water dat je gaat skiën. Naast de wegen op Biak lagen aan weerskanten greppels van anderhalve meter diep en twee meter breed. Tijdens zo'n dagelijkse bui stromen die greppels vol. Het zijn dan kleine kolkende beekjes.'

De meteorologische omstandigheden kunnen op Biak heel vreemd zijn, weet hij. 'Op de toren zat destijds naast de verkeersleider ook altijd ter assistentie een zogenoemde *flight control officer* (FCO), die de verkeersleider met raad en daad bijstaat. Toen ik een keer FCO was, moest ik aan de gezagvoerder van een KLM-kist de temperatuurgegevens doorgeven, dus luchttemperatuur en dauwpunt. Dat was allebei 27,8 graden. "Kan niet", zegt de gezagvoerder. 'Het is kraakhelder en ik heb geleerd dat als luchttemperatuur en dauwpunttemperatuur aan elkaar gelijk zijn, de relatieve vochtigheid honderd procent is en er dus mist moet zijn.'" We hebben aan de meteo gevraagd om de cijfers te controleren en opnieuw aan te leveren. De thermometers gaven dit echt aan. Niemand begreep het.

Er deden zich wel meer onverklaarbare verschijnselen voor op Biak. 'De Hunter had geen navigatiemiddelen' vertelt Den Ouden. Er stond een zogenoemde homer en die was prima in orde, maar het ding wees om onverklaarbare redenen niets aan en zo deden we dus alles op zicht. Aan verschillende radarsystemen hebben we nooit veel gehad, want om de een of andere reden hebben die ook nooit gewerkt. Er zijn technici voor ingevlogen, die hebben alles in orde gemaakt, perfect afgesteld, maar toch werkte de radar niet. Pas toen er een moderne radar boven op de heuvel werd gezet, was het in orde. Maar dat was vlak voordat we weggingen.'

Onspanning

Den Ouden denkt nog wel eens met weemoed terug aan het eten in Nieuw-Guinea. 'Het voedsel prima! Maar mensen die weigerden om blauwe hap te eten, hadden een probleem. Aardappelen werden overzee aangevoerd en de groenten kwamen uit blik. Dat smaakte niet altijd goed, maar de noodrantsoenen – en in het bijzonder de hutspot – waren prima te eten. Er dienden ook een paar van die voormalige KNIL-stippen, adjudanten, bij de KLu en als die de keuken ingingen, dan kon je echt goed eten. Dat was lekker! We kregen ook af en toe een inheemse moerasplant te eten, kankoen. Dat lijkt sterk op spinazie, het kookt alleen niet stuk. Die was prima te eten. Wij hadden het in Nieuw-Guinea stukken beter dan de jongens tijdens de Politionele Acties. Die hadden af en toe niet meer een kommetje rijst en een zout visje heb ik me laten vertellen. De marine had de voedselvoorziening echter goed voor elkaar. Maar ja, bij dit krijgsmachtdeel is de voedselvoorziening ook van groot belang. Is de keuken niet goed, dan is het schip ook een puinhoop.

De luchtmachtmilitairen kregen tijdens het verblijf op Biak een tropentoeelage. 'Voor vrijgezellen zoals ik, stelde dat met wel 36 guldens, overigens weinig voor. Er waren collega's die nooit van De *Keerkring* afkwamen. "Railingplakkers" noemden we die. Die spaarden alleen

maar en gaven af en toe geld uit voor een postzegel voor een brief naar huis en een cola aan de bar. En dat dan nog met mate. Dat soort lui had een heel saai leven in Nieuw-Guinea.’ Lachend: ‘Ik kan me nog herinneren dat een van die jongens spaarde voor zijn droomauto. Aan het eind van zijn term had hij bijna tienduizend gulden bij elkaar. Voor die tijd een flink bedrag. Toen hij thuis kwam, had moeder-de-vrouw alles er door gejaagd.’ Den Ouden trok er regelmatig op uit om te ontspannen. ‘Het personeel van De Kroonduif, de KLM-dochter in Nieuw-Guinea, had in een ruimte achter het KLM-hotel een eigen barretje: de Flessenbar. Die heette zo, omdat de tapkast van lege flessen was gemaakt. Daar werd elke veertien dagen een social gegeven en de vliegers van 322 waren standaard uitgenodigd. Sommige collega’s kwamen er desondanks nooit. Ach, ik heb me kostelijk vermaakt in Nieuw-Guinea. Ik ben er helemaal zonder PTSS of dat soort verschijnselen vandaan gekomen. Ik heb op Biak collega’s volledig zien veranderen. Jongens die in Nederland rustig waren, werden daar feestbeesten en andersom. Ik heb geen idee waarom.’

In de kleine kotta viel weinig te beleven en daarom zorgden Den Ouden en zijn collega’s zelf voor vertier. ‘Wij hadden een “verjaardagsclubje” van een man of acht dat altijd samenkwam bij Jaap Goedvolk. Biertje, satétje erbij, kortom heel gezellig. Tropenjaren tellen dubbel en dus was je twee keer per jaar jarig. Je kon wel wat gaan drinken in de kotta, maar daar kreeg je hetzelfde biertje, alleen dan een stuk duurder. Echt stappen was er daar niet bij.’

Den Ouden denkt nog graag terug aan een week die hij op het eiland Woendi heeft doorgebracht. ‘Aanvankelijk stond er een radarstation op het eiland en voor de bemanning daarvan was een keurig woonkampje gemaakt, compleet met een eigen watervoorziening. Toen de radarpost werd opgeheven, bleven er twee man achter om het kamp in goeden doen te houden. Ze werden een keer per week bevoorrad en we zijn met en aantal mensen meegereisd met het landingsvaartuig dat de voorraden bracht. Adjudant Bauermann, zo’n oude KNIL-adjudant ging mee om te koken. We hadden hengels bij ons om te vissen. Frits de Raad huurde een Papoea en zijn een prauw in en ging duiken. Papoea’s hebben niets met kreeften, dus toen Frits met zijn duikuitrusting boven kwam en een hele grote kreeft in de prauw slingerde, ging die Papoea gelijk overboord. Hij schrok zich rot. Frits deed een touwtje om de scharen en legde het beest op z’n rug. Toen was er niets meer aan de hand. Frits heeft vier grote kreeften gevangen. We hebben gesmuld...’

Een van de gevechtsleiders van het radarstation op Woendi zei op een gegeven moment dat er Hunters op Biak stonden, maar dat hij “er nog niets van had gezien”. ‘Dat heeft hij geweten’, lacht Den Ouden. ‘Woendi is met een Hunter ongeveer dertig seconden vliegen van Biak. De eerste keer nadat we terug waren, gingen we laag boven zee met twee Hunters naar Woendi en hup vol gas over het kamp heen. Hij is zich, net als de rest van de bezetting, rot geschrokken.’

Vertrek

Den Ouden zegt maar weinig te hebben gemerkt van de oplopende spanning tijdens zijn verblijf in Nieuw-Guinea. ‘We werden in november 1961 door de commandant bij elkaar geroepen. We kregen een zogenoemd open vuurbevel. Dat betekende dat we op alles mochten schieten dat positief Indonesisch was geïdentificeerd. We hadden geen toestemming nodig van Biak om te schieten. We vlogen vanaf dat moment met gunpacks met *hot ammo*. Dat bevel is in de loop van 1962 weer ingetrokken. Ik weet dat de twee kisten die op Kaimana stonden de Indonesische Herculeessen hebben zien overkomen, maar ze mochten niet starten om er achteraan te gaan. Geen provocaties... Stel je voor zeg! De Papoea’s zijn het slachtoffer geworden van de toen heersende politieke opvattingen en ambities. Bij de instelling in 1961 door Nederland van de Nieuw-Guineeraad, hebben we de staart van een Hunter in de kleuren van de vlag van de Papoea’s gespoten. Die kist heeft ook gevlogen en dat werd gemeld op Radio Omroep Nieuw-Guinea (RONG), de regionale zender die nieuwsuitzendingen verzorgde en ook muziek draaide. Het was een middengolfzender die tweetalige uitzendingen verzorgde met onder andere Bob Meyer, de latere journalistenpresenterator en Hans Oosterhof. We werden in Nieuw-Guinea goed op de hoogte gehouden. In het ergste geval hoorde je het nieuws een dag later dan in Nederland.’

Na het vertrek van de VN uit Nieuw-Guinea is de Nieuw-Guineeraad onmiddellijk door Soekarno opgeheven. ‘Daarna zijn vele Indonesiërs naar Nieuw-Guinea gestuurd in het kader van zijn transmigratiepolitiek. De overdracht aan Indonesië was een grote cultuurvernietiging. De Papoea’s worden, voor zover ik de laatste jaren heb begrepen, behandeld als derderangs burgers. Etnisch gesproken zijn de Papoea’s een heel ander volk en horen ze niet bij Indonesië, maar bij Oceanië. Het eiland vormt de meest westelijke punt daarvan. Dat geldt ook nog eens voor de flora en fauna van het eiland. In heel Indonesië kun je uitstekend leven van het voedsel dat je in het oerwoud vindt. Van Nieuw-Guinea valt nauwelijks te leven. De Indonesiërs hebben één van hun oerwoud survivalspecialisten – hij stond bekend als Henkie – aan de zuidkant van het eiland gedropt en hij moest over het eiland naar het noorden, naar Japen trekken. Men wist dat hij kwam en er werd een marinierspatrouille achteraan gestuurd. Die werd keurig met vliegtuigen bevoorrad. Oerwoud Henkie niet. Hij was aangewezen op de natuur. De patrouille vond, naarmate zijn tocht langer duurde, steeds meer uitrustingsstukken van hem terug, tot aan zijn wapens toe. Bij de Geelvinkbaai stond natuurlijk een ontvangstcomité hem op te wachten. Ze pakten een zwaar verzwakte Henkie op, die zo door kon naar het krijgsgevangenenkamp op Woendi.’

De Hunter was uitstekend geschikt voor zijn taak in de tropen, concludeert Den Ouden. ‘Deze interceptor heeft uitstekend gedaan wat hij moest doen. We hadden op een gegeven moment ook sidewinder raketten voor de kist. We maakten er geen ‘reclame’ voor; ze zijn in de kisten gebleven. Meer voor het geval dat. De Indonesiërs wisten ook niet dat we ze bij de hand hadden en zijn geschrokken toen ze het later hoorden. “Als we dat hadden geweten, hadden we in enkele gevallen toch anders gereageerd”, is later bekend geworden.’

Het verblijf van Den Ouden, in de tropen, die uiteindelijk als majoor de dienst heeft verlaten, werd uiteindelijk iets korter dan verwacht. ‘De vliegers werden in fasen afgelost in plaats van iedereen in één keer. Elke paar weken ging er iemand terug en ik was op een gegeven moment aan de beurt. Ik kwam 22 februari 1962 weer in Nederland aan. Het vroom dat het kraakte. Alles bij elkaar is het een heel plezierige periode geweest op Biak. Echt, ik denk met een brede grijns op mijn gezicht terug aan mijn vijftien maanden “tropenjaren”. ‘



Sergeantvlieger Den Ouden voert de laatste checks uit aan zijn Hunter.



Sergeantvlieger Willem den Ouden verzorgde op 1 juli 1961, tijdens de vliegshow op Mokmer het commentaar. Hij deed dat samen met Hans Oosterhof (links naast hem op de stoel) en Bob Meier (staande rechts van hem), bij een “live” radiuitzending). Oosterhof en Meier waren medewerkers van de Radio Omroep Nieuw Guinea.

Technisch officier luitenant Frans Peter Schulte leerde zijn gezond verstand te gebruiken.

De eerste technisch officier van het luchtmachtdetachement in Nederlands Nieuw-Guinea, eerste luitenant Frans Peter Schulte, heeft goede herinneringen aan zijn tijd in Biak. Hij ging er als alleenstaande jonge luitenant naar toe en kreeg er veel verantwoordelijkheden. ‘Veel meer dan in Nederland’, zegt hij terugkijkend op die periode. ‘Door Nieuw-Guinea hebben veel militairen die daar zijn geweest, geleerd om hun gezond verstand te gebruiken en hun verantwoordelijkheid te nemen. Tijdens de opbouwperiode was ik in feite Chef Technische Dienst. Dat was in Nederland op zo’n jonge leeftijd echt ondenkbaar.’

De latere generaal-majoor van de luchtmacht vergeet nooit dat hij te horen kreeg dat hij naar de oost mocht. ‘Ik was destijds de enige alleenstaande technisch officier met Hunter-ervaring en ik wist dat er op korte termijn een technisch officier nodig was die dat toestel kende. ’s Zondagsavonds maakte ik nog een grapje tegen mijn ouders dat ik binnenkort naar Nieuw-Guinea moest en op maandagmorgen, tien over half negen, stond ik bij kolonel Bedet en kreeg ik te horen dat ik ging. Nieuw-Guinea was een indringende ervaring voor de mensen die erbij betrokken zijn geweest, maar voor de KLu was het bijzaak. Het ging in de eerste plaats om de Europese NAVO-taak’, zegt hij.

Schulte reisde in 1960 met vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman naar Nieuw-Guinea. Aan boord was hij verantwoordelijk voor de sjorringen van en het onderhoud aan de twaalf meegestuurde Hunter Mk-4 straaljagers die in Nieuw-Guinea een bijdrage aan de luchtverdediging van het eiland gingen leveren. ‘Tweeënhalve maand varen op de Karel Doorman was heel bijzonder’, zegt hij nu. ‘Er werd van maandag tot en met vrijdag gevlogen en als er een dag uitviel ook op zaterdag. Ik kende de Seahawks van de Doorman, omdat ze regelmatig op Leeuwarden stonden als ze op de range bij Vlieland schietoefeningen hielden. Omdat ze een stuk kleiner waren dan onze Hunters noemden we ze vaak – goedmoedig spottend – Dinky Toys. Maar als je op zee zo’n Dinky Toy in volle vaart op het vliegdek ziet afkomen en die ook nog aan dek wordt gezet, is dat heel bijzonder.’

Dertien luchtmachtmilitairen aan boord van een marineschip, is bijna vragen om problemen, want tussen beide krijgsmachtdelen zat destijds een wereld van verschil. ‘Voor de

collega-marineofficieren was ik acceptabel, omdat ik de Koninklijke Militaire Academie had doorlopen. Bij de luchtmacht was dat geen eis. Je kon ook op andere manieren officier worden. De officieren van de marine komen bijna allemaal van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM). Aan boord van de Karel Doorman bevond zich een vakofficier, een paar KMR's (Koninklijke Marine Reserve) en bijna 100 officieren met het KIM als achtergrond. Over het algemeen had ik een goed contact met hen. Het grootste verschil vond je bij de onderofficieren. Bij de marine kreeg een korporaal pas na veel dienstjaren de rang van sergeant. Bij de luchtmacht werd iemand dat al op veel jongere leeftijd. Mijn sergeants waren dus hoger in rang dan de ervaren korporaals van de marine, die al veel langer dienden. Veel van onze sergeants waren in de ogen van de marinekorporaals maar "broekies" en dat zorgde soms voor spanningen. We hebben in onze hangaar aan boord van de Doorman wacht gelopen. Dat gebeurde bij de luchtmacht door een sergeant. Bij de Sea Hawks door een korporaal. Maar over het algemeen was de sfeer goed. Mijn oudere onderofficieren werden volledig geaccepteerd in de bar van de onderofficieren, de Gouden Bal, en de jongere geduld.'

Reis

Nederland gold begin jaren zestig als een kolonisator en werd daarom in grote delen van de wereld geboycot. Het vliegkampschip mocht niet door het Panamakanaal varen en daarom ging de reis om Kaap de goede Hoop en om Australië heen. 'We hebben tijdens de reis weinig land gezien: Las Palmas, Mauritius, Fremantle in Australië en Biak. Iedere keer dat we een haven aandeden werd er, conform het gebruik bij de marine, een grote ontvangst gehouden. Daarvoor werden altijd onder de officieren vrijwilligers gevraagd en elke officier fungeert dan als gastheer. Als er niet genoeg vrijwilligers waren, bood ik me altijd aan. Dan had ik wat te doen en het scheelde weer een officier die aangewezen moest worden. Op recepties droeg je in de tropen altijd je toetoe (het witte tropenpak met een hoge kraag). Op 1 juli zouden we uit Mauritius vertrekken en dus was er op 30 juni aan boord een grote receptie. Op 1 juli zat ik echter ook weer in toetoe aan het ontbijt. "Jij hebt flink doorgefeest", werd er tegen mij gezegd. Ik moest echter op parade bij de commandant van het schip, kapitein-ter-zee Marcus. Ik had namelijk een telegram naar de Chef van de Luchtmachtstaf gestuurd en hem gefeliciteerd met de verjaardag van de luchtmacht (op 1 juli) en ook gemeld dat wij dat feit op gepaste wijze zouden vieren. Dat telegram was ter goedkeuring aan Marcus voorgelegd. Nadat ik mij formeel had gemeld op de brug, zei Marcus: "Ik begrip dat ik jou moet feliciteren. Hoe oud is die luchtmacht van jou eigenlijk?"', zei hij wat knorrig. We hadden daarna een hele aardige discussie over de leeftijd van de marine, want volgens mij zijn ze in Nederland helemaal niet het oudste krijgsmachtdeel. We hebben de verjaardag van de luchtmacht die dag overigens gepast gevierd met een gemeenschappelijke maaltijd voor het luchtmacht personeel. Het heeft moeite gekost om de korporaal en de onderofficieren in één ruimte te laten eten, want dat was bij de marine eigenlijk onbestaanbaar. Ik mocht alleen een toespraak houden, maar niet mee-eten. Dat was in die tijd nog echt een brug te ver.'

De reis naar de tropen noemt Schulte een hele ervaring, want daar was hij nog niet eerder geweest. 'Met de Doorman zijn we de evenaar overgegaan. Dat betekende ook de doop door Neptunus. Je moest op een plankje gaan zitten en werd dan zogenaamd met een katapult "afgeschoten" en aan het eind dook je dan in een bak met zeewater. Daar moest ik natuurlijk ook aan geloven: een luchtmachtofficier die te water ging...'

Op 6 augustus 1960 arriveerde de Doorman op de rede van Biak. 'De reis met de *Karel Doorman* was mooi. Ze vonden het leuk dat ik me aan hun gebruiken aanpaste en het ook over de kombuis had in plaats van de keuken en over de stuurboordachtervalreep in plaats van de loopplank rechts achter op het schip.'

Materieel

Op Biak kreeg de luchtmacht voor de werkruimten tijdelijk onderdak bij de marine. 'We hadden achter de wacht in Boeroekoe een grote ruimte waar we met z'n allen inpasten', herinnert Schulte zich. 'Daar hielden we tijdens het tweede ontbijt (koffie met een boterham) gelijk de werkbespreking. In dat opzicht vielen we uit de toon bij de marine: met z'n allen en niet gescheiden naar categorie. Net als het overwerken: officieel had iedereen 's middags vrij, maar zeker in het begin hebben we veel overgewerkt om de kisten zoveel mogelijk uit te pakken. Acclimatiseren noemden we dat eufemistisch.' Aan eigen ruimten voor de luchtmacht werd hard gebouwd door de aannemer. 'Er is uiteindelijk een technisch complex gekomen, maar toen dat bijna klaar was, moesten we uit Nieuw-Guinea weg.' Omdat de Materieeldienst van de luchtmacht op Biak geen eigen ruimte had, bleven veel artikelen in de kisten staan. 'Weliswaar in een grote hangaar, maar het kon niet worden uitgepakt. Er is in die begintijd veel en hard gewerkt en veel geïmproviseerd. Je was vaak aangewezen op je basiskennis van school en op je militaire opleiding. Ik nam daar beslissingen die ik in Nederland nooit had mogen nemen. Ik was blij dat ik, ter compensatie van de kort tevoren afgeschafte vervolgstudie in Delft, meer opleiding had gehad dan gebruikelijk. Daardoor kon ik een verantwoorde beslissing nemen op gebieden waarover ik eigenlijk geen zeggenschap had.'

Het contact met Nederland verliep via telegrammen, want radioverbindingen waren er niet. 'Materieel naar Nieuw-Guinea verschepen was tijdrovend. Het was weken onderweg. En als het er eenmaal was, kon het nog wel een tijdje duren voordat je het kon uitgeven, omdat je vaak niet tot in detail wist wat waarin zat. De paklijsten zaten vaak in de kisten en niet erop. Je wist soms gewoon niet waar je moest beginnen. De echte prio's werden met de KLM ingevlogen, maar dan nog duurde het een week voordat het er was.' Daarnaast was de luchtmacht ook nog eens bezig om van de Engelse nummering over te stappen op het NATO Stock Number (NSN). 'Van die omnummerlijst was er maar één in Biak. Het was regelmatig vechten om hem te krijgen.'

Slapen deed men op de inmiddels gearriveerde ms. Keerkring. 'Wij hadden als officieren met twee man een hut, net als de oudere onderofficieren. Al het andere personeel lag in

het ruim zonder geforceerde ventilatie. Daar was het erg klein en benauwd. De legering daar was zwaar beneden de maat.' Het eten in Biak omschrijft Schulte als 'kwalitatief goed, maar erg eenzijdig. Alles kwam uit blik tot aan de aardappels toe. Die smaakten toch anders dan de versgeschilde van moeder. Er is echt geprobeerd wat aan dat eenzijdige te doen, maar dat is nauwelijks gelukt. Wat uit de kampong kwam, was zeer beperkt. Nieuw-Guinea kon zichzelf in 1960 al niet meer bedruipen op het gebied van het voedsel en er werd veel aangevoerd uit Australië. Vers voedsel voor zoveel mensen via luchttransport invliegen is veel te kostbaar. De vrachtcapaciteit van de vliegtuigen was te beperkt.'

Hunters

Schulte is ook meer dan veertig jaar na dato nog altijd spinnend tevreden over "zijn Hunters". 'De kist heeft in Nieuw-Guinea goed gevlogen. Ze hebben meer uren gemaakt dan in Nederland. Dat heeft een kleine club mensen met hard werken mogelijk gemaakt. Aan de andere kant: je had in Nieuw-Guinea niets anders te doen en ging dus gewoon door. Er was zagezegd een technische dienst voor een half squadron vliegtuigen. Bovendien was er geen tegenstelling tussen de tactische luchtmacht en de luchtverdediging zoals in Nederland. Daar vormden de Hunter en de F-84 twee werelden, maar in Biak kwamen de vliegers tot de conclusie dat ze heel veel gemeenschappelijk hadden. De Hunter was een prima kist. Hij bracht de vlieger altijd thuis. Als er een systeem uitviel, bleef er altijd genoeg overeind om veilig thuis te komen.'

Toen het erom ging spannen, eind jaren vijftig, is er als eerste een waarschuwingsradar naar Nederlands Nieuw-Guinea gestuurd. Toen dat niet voldoende bleek, volgde een modern vliegtuig: de Hunter. 'We stuurden niet de Mk-6, maar de Mk-4, omdat die net een grote beurt had gehad. De Mk-6 had nog maar een beperkt aantal uren te vliegen voordat die 800-uursinspectie moest worden uitgevoerd. Voor die "grote beurt" hadden we in Biak geen mogelijkheden. Daarom is de Mk-4 gegaan. Dat toestel had wat meer motorvermogen kunnen gebruiken, maar was voor zijn taak prima toegerust. Het grootste probleem met de Hunter was de temperatuur van de uitlaatgassen, de *jet pipe temperature*. De lucht in de tropen is natuurlijk warmer als die de Avon 122-motor binnenkomt dan in Nederland. Bovendien waren we overgeschakeld naar een andere brandstof met hogere verbrandingswaarde. Alles bij elkaar moest ik de brandstofdruk van de motoren heel precies laten afregelen om de temperatuur niet te hoog te laten oplopen. Dat de vliegers wel eens hebben ingezeten over de Hunter kan ik begrijpen: een kortere baan dan gebruikelijk en de indruk dat over minder motorvermogen werd beschikt.'

De Hunters hebben boven Nieuw-Guinea meer gevlogen dan thuis, weet Schulte. 'Er waren meer vliegers voor het 322 squadron in Nieuw-Guinea dan er naar verhouding in Nederland voor een squadron waren: 14,5 vlieger op 12 kisten. De jachtvliegers konden daardoor de norm van 200 uur per jaar niet halen. Het kan dus zijn dat ze minder hebben gevlogen dan wanneer ze in Nederland waren gebleven. Daar komt nog bij dat de vliegers

een vliegtolage van acht gulden per uur voor een straalvliegtuig kregen. Minder vliegen raakte hen dus ook nog in hun portemonnee. Voor een onderofficervlieger kon de vliegtolage een half maandsalaris extra betekenen. De toestellen hebben echter in z'n totaliteit meer uren gemaakt.'

Het luchtmachtdetachement beschikte ook over twee Alouette II helikopters om in voorkomend geval vliegers na een crash uit het water te halen. 'Er moest er altijd één *stand by* staan, dus het onderhoud werd steeds zoveel mogelijk 's avonds en in het weekeinde gedaan. We kwamen al heel snel tot de conclusie dat je het onderhoud ook in stukjes kunt knippen en zogezegd gefaseerd kunt uitvoeren. Als je iedere keer wat doet, is de tijd dat een kist niet beschikbaar is maar kort. Je moet alleen wel je administratie goed bijhouden, zodat je weet wanneer je wat moet doen. Toen de Amerikanen een paar jaar later met hun "revolutie" kwamen: de *phased inspection*, hadden wij die allang ontdekt en met succes toegepast. We zijn er alleen nooit de boer mee opgegaan.'

Single Point Refueling

Toen de Hunters na de reis met de Doorman op de wal stonden, kwam Schulte er al snel achter dat er geen mogelijkheid was om de Hunter af te tanken. 'De bowsers stonden nog op het vrachtschip en zouden drie dagen voor de operationele gereedstelling van het squadron arriveren. Ruim op tijd dus..., zei men in Nederland. Onzin natuurlijk, want als de tanks van de vliegtuigen te lang droog hadden gestaan, gingen ze lekken. En ze hadden drie maanden leeggestaan... Bij de Hunters werd de peut onder druk de tank in gespoten. De vliegtuigen van de marine daarentegen werden nog op de ouderwetse manier afggetankt, net als bij een auto. Gewoon de slang in de vulopening hangen en de tank laten vollopen. We hadden dus een probleem, want we misten de koppeling tussen het pompaggregaat en het toestel. Tot er een beleefde korporaal van de marine belde. "Meneer, excuus, luitenant ik heb het dingetje gevonden dat u misschien zoekt." Toen ben ik er met een jeep naar toe gescheurd. Het "dingetje" was inderdaad de gewenste Avery-Hardoll-koppeling die keurig in een doosje van de KLu op een schap in het magazijn stond. Hoe die in Biak is gekomen, valt achteraf wel te verklaren. De Dakota's van de luchtmacht hebben een tijd op Valkenburg gestaan en daar is een cross servicemogelijkheid ingericht. Toen de Dakota's vertrokken, is de koppeling achtergebleven met een pompaggregaat. Het is puur toeval dat het is blijven liggen en opgestuurd naar Nieuw-Guinea. Wij waren er mooi mee gered.' De bowsers, die uiteindelijk arriveerden, waren voor die tijd heel modern. 'De bowserchauffeur had een luxere auto dan de commandant: één met een sigarettenaansteker!'

De *runway* van Mokmer was voor de Hunters eigenlijk net te kort, maar werd na verloop van tijd verlengd. 'Daarmee waren we de KLM net voor, want die had voor de DC-8 ook een langere start- en landingsbaan nodig. Oorspronkelijk was er tussen de twee vliegstrips, Boeroekoe en Mokmer ook nog een verbindingssbaan gepland, maar die is er door geldgebrek nooit gekomen.' Dat zou dan het leven, volgens Schulte, een stuk simpeler gemaakt,

want ‘de vliegtuigen werden steeds van Boeroekoe – van de marine – naar het nog niet operationele Mokmer – van de luchtmacht – gevlogen. Dat mochten maar twee vliegers doen: de squadroncommandant en zijn tweede man. Alleen zij waren gemachtigd om op de korte baan van Boeroekoe te starten en te landen. Daarmee ging dus veel tijd verloren. Voor ons als technici had dat ook gevolgen. Voor de kleinste reparatie aan een kist moest hij eigenlijk naar Boeroekoe worden gevlogen, maar het was vaak simpeler om even met de jeep of de vrachtwagen onderdelen te halen en dan het defecte onderdeel te verwisselen. Het is twee of drie keer voorgekomen dat een kist op Mokmer stond en niet meer mocht vliegen. Hij is over de weg door de kotta naar Boeroekoe getransporteerd. Om dat mogelijk te maken, hebben we wel een paar bomen moeten kappen. We hebben ook een paar keer gebruik mogen maken van de hangaar van de Kroonduif op Mokmer.’

Vrije tijd

Voordat de Hunters arriveerden, leverde de luchtmacht al een bijdrage aan de luchtverdediging van Nieuw-Guinea met radarposten. ‘Dat waren mobiele posten, maar die voldeden niet echt. Je kon ze weliswaar overal neerzetten, maar ze waren verouderd en het bereik was te gering’, weet Schulte. ‘Later zijn er twee radars van Philips neergezet. Die waren voor die tijd supermodern; het neusje van de zalm. Daarnaast was er behoefte aan een goed werkende meldings- en gevechtsleiding. Er is nog geprobeerd schepen en Hunters nauw met elkaar te laten samenwerken door een radio uit een Hunter op een schip te plaatsen.’

Tijdens en na het verblijf van Schulte in Nieuw-Guinea liep de spanning op. Gelukkig is het niet tot een treffen tussen Nederlandse en Indonesische militairen gekomen. ‘Ik weet dat het voor de vliegers erg teleurstellend is geweest dat ze met een kist op de startbaan stonden, vol met peut en munitie, maar dat ze er niet op uit mochten, terwijl de Herculeessen van de Indonesische luchtmacht met para’s overkwamen. Ook vòòr 1960 vonden infiltraties al volop plaats. Er werden regelmatig ’s avonds tijdens de filmvoorstellingen officieren van de mariniers gealarmeerd en als je dan bij terugkomst aan ze vroeg was er was gebeurd, zeiden ze steevast met een lachje dat “het een oefening was geweest”.’

In zijn vrije tijd ging Schulte veel zwemmen. ‘Of je mocht tegen een zacht prijsje met een jeep of vrachtauto een stuk van het eiland verkennen. Hoewel: als er tien kilometer weg lag, was het veel. We gingen ook regelmatig snorkelen. Andere ontspanningsmogelijkheden waren er nauwelijks. Er is ook gevoetbald, getennist en gehockeyd. Het is op Biak erg warm, maar aan het eind van de dag kan het wel. Op Biak lag de temperatuur vaak rond de dertig graden. Niet warmer, maar door de hoge luchtvochtigheid was het benauwd. Na zonsondergang was de luchtvochtigheid een uur lang rond de honderd procent. Daarnaast kon je af en toe ’s avonds naar de film, maar een echt nachtleven is er niet. Soms kreeg je een uitnodiging en dan zorgde ik in elk geval dat ik een flesje goede drank bij me had. Niet alles draaide om alcohol, maar omdat er zo weinig te beleven viel, was het wel belangrijk. Je moest per dag vier liter drinken en dat is veel. Met bier lukt dat nog een beetje, maar vier liter frisdrank is bijna niet te doen.’

De VS wilden destijds voorkomen dat Indonesië nog meer op de Sovjetunie georiënteerd raakte, stelt Schulte terugkijkend op die periode. 'Soekarno moest uit handen van de communisten blijven. Bovendien was Nederland een koloniale mogendheid en van kolonialisme wilden de VS niets weten. Amerika heeft Nederland destijds laten vallen. De angst voor het communisme was groter dan de kracht van de vriendschap. Nederland is gewoon te verstaan gegeven dat het moest wegwezen.'

Schulte ging eind september 1961 terug naar Nederland. 'Ik ben net geen achttien maanden weggeweest. Toen ik terugkwam, ging ik bij DMLu werken en heb meegeholpen aan het klaarmaken van de tweede zending Hunters, de Mk-6. In Biak hadden we al gemerkt dat de stekerverbindingen konden worden verbeterd en de Mk-6 is dus met betere verbindingen vertrokken. Elektronica en elektrotechniek waren een hobby van mij.'

Officieel had Nederland in 1962 een half jaar de tijd om te vertrekken. In die periode zouden de Verenigde Naties Nieuw-Guinea besturen. 'Het idee was dat wij konden afbouwen en dat het land daarna zou overgaan naar Indonesië. Ik heb in Nederland nog snel bij Sikkens coconeer materiaal voor de Hunters gekocht ter waarde van 40.000 gulden, omdat de kisten terugmoesten naar Nederland. Het vertrek was echter zo snel en overhaast, dat het ongebruikt retour is gekomen. De KLM kon het niet gebruiken, maar uiteindelijk heeft de marine het gebruikt om de Neptunes te coconiseren.'

Contact met de Papoeabevolking had Schulte zelden of nooit. 'Nee, maar ik sprak de taal ook niet. Of we ze in de steek hebben gelaten? Vind ik niet. We kwamen daar niet om ontwikkelingshulp te geven, maar als militair. We hebben daar gedaan waarvoor we kwamen.'



Een bijzonder moment tijdens het verblijf van Schulte op Biak. Een Hunter wordt door de kotta van Mokmer naar Boeroekoe gesleept, omdat de storing aan het toestel niet op Mokmer te repareren valt.

Eerste luitenant Jaap Spaans kwam teleurgesteld terug

Hij was slechts vier maanden op Biak en landde in november 1962 na de overdracht van Nieuw-Guinea aan de VN met een flinke kater op de vliegbasis Ypenburg. 'Toen ik in augustus naar Biak vertrok, werd er al wel onderhandeld tussen Nederland en Indonesië, maar was het nog niet duidelijk hoe het zou aflopen. Het kon zo oorlog worden. Ik weet nog dat toen het duidelijk werd dat Nederlands Nieuw-Guinea zou worden overgedragen aan de VN, sommige dienstplichtigen van mijn squadron vroegen: "Wat gaan we nou doen luit? Waarvoor zijn we dan hier geweest?". Ik geef toe dat ik teleurgesteld was toen ik terug kwam.'

Spaans had zich in 1960 al opgegeven als vrijwilliger voor de missie in Nieuw-Guinea, maar werd naar de KMA gestuurd om daar nieuwe officieren op te leiden. 'Dat vond ik niet leuk', herinnert hij zich moeiteloos. 'Toen het spannend werd in Nieuw-Guinea was het animo om die kant op te gaan niet meer zo groot en werd er aan mij gevraagd: "Wil je nog steeds?". "Als het moet, ben ik binnen 24 uur weg", zei ik. Het heeft iets langer geduurd, maar ik ben snel vertrokken.'

Via de noordelijke route, dat wil zeggen over de Noordpool vloog Spaans naar Biak. 'Ik heb in burger gereisd, net als iedereen trouwens. Toen we in Tokyo bij de tussenlanding even van boord mochten, zag je de mensen elkaar aanstoten: Nederlandse militairen op weg naar Nieuw-Guinea. Op zich niet zo gek natuurlijk: een hele club jonge mannen, keurig in het pak op weg naar die bestemming... We kwamen midden in de nacht op Biak aan en het vliegveld was verduisterd. De lampen van de baan gingen alleen even aan om het toestel te laten landen en daarna onmiddellijk weer uit. De gebouwen waren ook verduisterd. Het leek wel of het al oorlog was. Er deden in die tijd steeds meer verhalen over paralandingen op het vasteland de ronde.'

Aanvankelijk hoorde Spaans na zijn tijd op de KMA, van 1953 tot en met 1957, tot de Luchtvaarttroepen en was in Nijmegen geplaatst. 'Later veranderde de naam van Luchtvaarttroepen in Grondoperatiën. In 1962 heette het echter Luchtmachtbewaking en Beveiliging (LB). Het LB-squadron op Biak bestond uit 150 man, hoofdzakelijk bestaande uit soldaten

en korporaals en een enkele onderofficier. De luchtverdediging van Nieuw-Guinea moest door ons nog worden opgebouwd. Aanvankelijk had de marine dat natuurlijk gedaan en later de landmacht. Toen het rond 1960 begon te spannen rond Nieuw-Guinea, was Mokmer niet veel meer dan een bestaand vliegveld waarop de KLM tussenlandingen maakte met zijn toestellen op weg naar Australië. Ik kan me voorstellen dat de luchthavenmeester niet blij was dat de luchtmacht er ineens neerstreek met eerst twaalf en later 24 toestellen. Ik heb een keer een crash meegemaakt op Mokmer. Van een Hunter wilde een poot van het landingsgestel niet uit en het toestel heeft een buikschuiver gemaakt. Wij moesten het toestel bewaken.'

Legering

Spaans kreeg een hut op het "hotelschip". 'De Keerking was een droeve vertoning', zegt hij onomwonden. 'We werden met twee man op een hut geplaatst. In het ruim zaten vierhonderd man. Airco was er niet, alleen een blowertje. In augustus 1962 verhuisden we naar het woonkamp "De Ridge" dat bijna gereed was. Het lag hoger dan de omgeving. Daar was wel airco – wat mij een keelontsteking bezorgde – maar nog geen water, want de pomp om het heuvelopwaarts te pompen ontbrak. Water werd in het begin aangevoerd met tankauto's. Ik ben samen met mijn HID naar het gouvernement gegaan en kreeg voor elkaar dat de pomp er snel kwam. Er was ook geen fatsoenlijke keuken. Er werd gekookt alsof we op een oefening waren: op een simpele veldkeuken in de open lucht. Vind je het gek dat we al snel buikloopepidemie hadden? De luchtmachtkoks op Biak hebben volgens mij gedaan wat ze konden. Ons voedsel kwam uit de magazijnen van de KM en dat gaf in het begin problemen. Toen we over de voedselvoorziening hadden geklaagd, werd het wel iets beter.'

In zijn vrije tijd ging Spaans wel eens tennissen. 'Daarnaast was er een openluchtbioscoop met recente Amerikaanse films. Dankzij de WZZ traden er regelmatig artiesten op: Rudi Carell, Mieke Telkamp en de Blue Diamonds. Die optredens zijn tot september '62 doorgegaan.'

Papoea Vrijwilligers Korps

Spaans had in Nederland een goede Persoonlijke Standaard Uitrusting (PSU) gekregen. 'Een aantal zaken van de luchtmacht, wat van de KL en wat van de marine, maar ondanks dat was Biak een beetje een teleurstelling voor me. Er was van alles te weinig daar. Ik had te weinig Uzi's voor mijn eenheid, ik had tien Bren's, maar geen mortieren en geen handgranaten. Er was voor mij als commandant zelfs geen auto beschikbaar, terwijl de LB'ers over het hele veld verspreid waren. Uiteindelijk heb ik een afgeschreven brandweerjeep voor mijzelf weten te regelen.'

Voor de nabijverdediging waren op Biak natuurlijk naast de LB ook mariniers gestationeerd, luchtdoelartillerie en militairen van de KL. 'Stel dat het ooit zover was gekomen, dan hadden we de grote stoot gelukkig niet alleen hoeven op te vangen', zegt hij. 'De

Marine Inlichtingendienst (MARID) was goed op de hoogte. Van hen kregen we veel inlichtingen. Elke dag waren er wel incidenten te melden. Ik weet nog dat een Neptunevlieger een Indonesische Dakota, die para's had gedropt, uit de lucht heeft geschoten en dat is hem niet in dank afgenomen. Er waren ook Nederlandse onderzeeboten in de wateren rond Nieuw-Guinea. Die hebben goede verkenningen gedaan en veel inlichtingen verzameld. De MARID wist ook precies welke kampongs op Biak er "rood-wit" of pro-Indonesisch waren. Dat waren er niet zoveel. De meeste Papoea's waren juist Nederlandsgezind. We hadden ze immers een soort parlement gegeven en een vlag.'

Het in 1961 opgerichte Papoea Vrijwilligerskorps (PVK) bestond op een gegeven moment uit ongeveer vijfhonderd man. 'De Papoea's waren uitstekende soldaten en trots op hun uniform. In het begin mochten ze er alleen, met een eigen eenheid op uit als er na een dropping moest worden gepatrouilleerd. Maar het PVK kwam altijd zonder krijgsgevangenen terug... Daarom hebben wij onze tactiek aangepast en ervoor gekozen om steeds een paar Papoea's van het PVK met de Nederlandse patrouilles mee te sturen, omdat ze de jungle zo goed kenden.'

Het PVK had nog weinig kader. 'Het was de bedoeling dat een aantal van hen in Nederland tot onderofficier of officier zou worden opgeleid. Als we langer op Nieuw-Guinea waren gebleven, was ik waarschijnlijk overgegaan naar het PVK, want daarvoor was ik gevraagd. Het is er niet van gekomen. Vrijwel onmiddellijk na de overname door de Indonesiërs is het PVK opgedoekt.'

Het einde

Vlak voor de aankomst van Spaans in Biak, in juni of juli 1962, werden de gezinnen van de Nederlandse militairen en bestuursambtenaren geëvacueerd. 'Het gaf aan dat er wat stond te gebeuren. Verder heb ik niet veel meegekregen van de "oorlogsomstandigheden", behalve dan van de verduisteringen. Tijdens de dagelijkse veiligheidsbriefings hoorde ik wel over het toenemende aantal *clashes* en het neerschieten van de Dakota. Maar, de meeste droppings vonden op het vasteland plaats, omdat de Indonesiërs daar meer mogelijkheden hadden om te verspreiden. De jungle van Biak is overigens in vergelijking met die in de rest van Indonesië: vrij scharrig... Het kent niet de weelde aan vruchten en dieren. Aan de zuidkant van Nieuw-Guinea was het wat beter. De Dakota's brachten ook altijd groenten, fruit en soms hertenvlees mee.'

Toen de uitslag van de onderhandelingen eenmaal bekend was en het duidelijk werd dat Nederland het reusachtige eiland aan de VN zou overdragen, werden er door de Huntervliegers direct plannen gemaakt om de toestellen terug te vliegen. Die plannen verdwenen al snel van tafel. 'De vliegtuigen gingen met de boot terug, maar het waren er eigenlijk te veel om mee terug te nemen. De beste vliegtuigen, de Hunters Mk-6, kregen daarom een plek in het ruim en de MK-4's werden aan dek geplaatst. De Dakota's zijn verkocht aan een opkoper en naar Manilla gebracht. Die toestellen werden ook bij ons uitgefaseerd. Ach ja,

order tegenorder, wanorde', grapt Spaans. 'De gloednieuwe radar op heuvel 100 was net operationeel toen we weg moesten.' In september werd het vertrek voorbereid en oktober was de echte afbouwmaand. Het personeel vertrok per vliegtuig en het materieel ging per schip terug. In principe ging alles wat los zat mee naar Nederland. 'Het tijdstip waarop je weer naar Nederland ging, had niets te maken met je functie, maar met de vraag of je nodig was om alles te ontmantelen. De munitie is niet allemaal naar Nederland verscheept. Voor de Uzi had ik nog veel 9 mm-munitie. We hebben een landingsvaartuig van de marine er mee volgestopt en de boel pal over het rif rond Biak, waar de zee diep wordt, gedumpt. De rest is mee teruggegaan, net als het meeste materieel. Dat heeft overigens in de tropen flink te lijden gehad. Bij het naderende eind kwam de repat voor iedereen dichterbij en werd de stemming onder het luchtmacht personeel steeds beter. Het aantal mensen liep sterk terug en de laatste weken waren we bij de Marine ondergebracht.'

Vlak voor de overdracht arriveerden de Amerikaanse en Canadese eenheden van de VN-macht. 'Daar heb ik wel met verbazing naar gekeken. Vooral de Amerikaanse soldaten hadden direct de beschikking over hotels, airco, cola-automaten en grote voorraden. Dat was even anders als wij gewend waren. Met de Amerikanen en de Canadezen arriveerden ook de eerste Indonesiërs.'

Op de dag van de feitelijke overdracht aan de UN had Spaans om 10.00 uur op de *Ridge* afgesproken met de commandant van de Pakistaanse VN-eenheid. 'Ik zou hem de sleutels van het kamp overhandigen, maar de man kwam niet opdagen. Toen ik voor mijn gevoel lang genoeg had gewacht en het zat was, heb ik de sleutels gewoon aan de Papoea's gegeven.' Spaans ging als één van de laatste per chartervlucht terug naar Nederland. 'Er bleef een klein team achter voor de laatste afhandelingen. We vlogen met een DC-6 via de zuidelijke route. Dat was een lange vlucht. We werden op Ypenburg opgevangen door de bevelhebber.'

'De Papoea's voelden zich door Nederland bij de neus genomen', stelt Spaans terugkijkend op de hele periode. 'Ze raakten hun verworvenheden kwijt en als ze bij ons werkten, ook nog eens hun inkomen. Nee, ik had er een tijd lang geen goed gevoel over. Later werd ik waarnemer bij VN-missies en dat heeft meer sporen in mijn leven achtergelaten. Ten slotte wil ik mijn waardering uitspreken voor onze dienstplichtigen en beroepsmilitairen die, ondanks de moeilijke condities, toch hun taak met inzet hebben verricht. De band die toen ontstond, is er nog steeds. Dat blijkt wel uit de drukbezochte jaarlijkse reünies.'



Jaap Spaans is niet alleen veteraan vanwege zijn inzet in Nederlands Nieuw-Guinea. Hij is als waarnemer driemaal uitgezonden in het kader van de United Nations Truce Supervision Organization (UNTSO). De eerste keer van augustus 1965 tot november 1967 en daarna van oktober 1971 tot november 1973. De laatste keer ging hij naar het Midden-Oosten van oktober 1980 tot mei 1986.

Jaap Spaans is op 21 april 2008 op 78-jarige leeftijd overleden.

Sergeant 1 Jan Stouten: 'De Hunter bracht vliegers altijd thuis'

'Toen ik in november 1961 uit Nieuw-Guinea vertrok, dacht ik bij mijzelf: "Ik kom hier nooit meer terug". Biak had helemaal niets te bieden, maar in 1990 stond ik toch weer op de startbaan van Mokmer. Alles bij elkaar ben ik zeven keer teruggeweest.' Sergeant 1 Jan Stouten, elektro-instrumentenmonteur van het 322 Squadron op Biak, kan moeilijk onder woorden brengen waarom hij destijds terugging naar het tropische eiland, waar hij bijna anderhalf jaar verbleef. Een aanwijsbare reden was er niet. Het kwam simpelweg gewoon op zijn pad. 'Zelf had ik geen enkele ambitie om terug te gaan naar Biak maar mijn vrouw wilde deze unieke reis graag maken. Het bezoek in 1990 maakte deel uit van een vijf weken durende trip door Indonesië, die we met tien man maakten.'

'De eerste keer dat je terugkomt en je vliegt weer over de baan en je stapt na dertig jaar uit de kist, dat is toch wel een heel apart gevoel. Niet alleen door de herkenning, maar ook omdat ik me had voorgenomen nooit terug te keren', herinnert hij zich moeiteloos. 'In mijn hoofd had ik nog het beeld van Biak van bijna dertig jaar terug. Maar zoveel jaar later, na die touch down, lijkt het vliegveld er nog steeds op. Alles was er nog: dezelfde gebouwen, de wegen. De verkeerstoren van toen was nog in gebruik. De ontvangsthuis was iets uitgebreider, zelfs het KLM-hotel stond er ook nog steeds. Het was in 1952 in de vorm van de letter W (van Wilhelmina) gebouwd. Er is na de overdracht in 1963 nooit onderhoud aan het hotel uitgevoerd en is inmiddels zo oud en versleten dat je er eigenlijk geen mens meer in moet onderbrengen. Vanuit het vliegtuig, een DC-9, had ik al gezien dat Biak zelf enorm was gegroeid. Destijds woonden er ongeveer zesduizend Nederlanders en Papoea's, maar anno 1990 ongeveer 40.000 mensen, meer dan zes keer zoveel als destijds. Volgens de laatste berichten wonen er nu ruim 50.000 mensen.'

Tijdens zijn verblijf in Biak heeft Stouten natuurlijk alle oude, bekende plekken van destijds aangedaan. 'Sorido was nog steeds een marinekazerne', vertelt hij. 'Toen we aan de poort kwamen, heb ik in mijn allerbeste Maleis aan de schildwacht aan de poort geprobeerd duidelijk te maken wie we waren en wat we kwamen doen. We waren met tien oudgedienden en moesten ons paspoort inleveren. Daarna konden we een tocht over het kamp

maken. We mochten kijken waar we maar wilden. We kregen echt alle ruimte. De gebouwen waren goed onderhouden.'

Het vliegveld Boeroekoe zag er totaal verwaarloosd uit, vindt Stouten. 'Het was destijds een complete basis van de Marine Luchtvaartdienst, die we achterlieten. De Indonesische luchtmacht bewaakte het kamp nog wel, maar gebruikte het niet. Alles stond weg te rotten. Naast een hangaar vond ik nog de Hunter Mk-4, de N-112 die in 1962 een noodlanding moest maken vanwege een gunpack explosie. Die is daar ooit 'tijdelijk' geparkeerd en achtergebleven. Dat ding staat daar maar te vergaan, want wat moeten ze er op Biak mee? Waarom zouden ze de basis onderhouden? Indonesië maakt zich helemaal niet druk om Nieuw-Guinea en Biak. Soekarno wilde het gewoon hebben. Dat was alles. Het andere vliegveld heet nu ook geen Mokmer meer, maar Frans Kaisiepo, naar de eerste gouverneur van Biak na de overname door de Indonesiërs. De oudere Papoea's weten nog dat de Nederlanders er waren. De jongeren niet meer. Ik kwam in 1990 zelfs nog een Papoea tegen die destijds werkte op de Boeroekoe. "Jan, je moet meekomen", werd er tegen mij gezegd. "Er is een kennis van je." Ik herkende hem direct: Nak Korwa. Hij werkte in de motorshop, vlak naast mij en was toen vijftien jaar. Nu was hij chauffeur bij het KLM-hotel dat tegenwoordig hotel Papoea heet. Ik vond het geweldig om hem weer te spreken.' De laatste keer dat Stouten naar Biak terugkeerde, in 2001, hoorde hij dat Korwa twee jaar eerder aan kanker was overleden.

Ook Mokmer werd door Stouten bezocht. Het technische complex, destijds nog in aanbouw, de shelters en onderhoudshangars stonden er nog, maar waren inmiddels roestbruin. 'De boel wordt niet onderhouden', zegt hij. 'In het technische complex wonen veel Molukkers. Het KLu-kamp op de *Ridge* wordt bevolkt door Indonesisch luchtmachtpersoneel en door gewone Indonesische burgers.'

Marinegebruiken

Beroepsmilitair Stouten hoorde in maart 1960 op de vliegbasis Leeuwarden de geruchten over het vertrek van Hunters voor de luchtverdediging van Nieuw-Guinea. 'Ik was vrijgezel en dus de klos. Ik moest bij de commandant komen en onder het mom van "de allerbeste specialisten gaan" kreeg ik te horen dat ik die kant op moest. Er werden ook mensen aangewezen van Soesterberg en Woensdrecht. Ik ben met de KLM via de zuidelijke route naar Biak gereisd: via Frankfurt, het Midden-Oosten, India en de Filipijnen. We hebben er door alle tussenstops en het feit dat een Superconnie niet veel harder dan 400 tot 450 kilometer per uur vliegt, drie dagen over gedaan.'

Boeroekoe vormde destijds de werkplek van Stouten en zijn collega's. Daar stonden de toestellen, die met de *Doorman* waren aangevoerd, in hangaars. 'We sleutelden de Hunters Mk-4 daar weer in elkaar. Ik controleerde als elektro-instrumentenmonteur de instrumenten van de vliegtuigen en verhielp eventuele klachten. Als er een rood lampje ging branden, moest ik zogezeegd in actie komen. Bij uitval van systemen is het vaak wel even

zoeken, want het kan van alles zijn. Soms een simpele zekering, en niets anders. Dan was de klacht snel verholpen. Het grootste probleem in Nieuw-Guinea was – vooral technisch gezien – de hoge luchttemperatuur, maar het ging gelukkig net. Bij de radar en de elektrische systemen hadden we vooral last van de hoge luchtvochtigheid. Verder heeft de Hunter zich prima gehouden. Een ander probleem was de lengte van de start- en landingsbaan natuurlijk. De baan van Boeroekoe was iets te kort, maar de toestellen konden precies opstijgen. De baan van Marinevliegkamp Boeroekoe is nooit verlengd, omdat de Marine Luchtvaartdienst nog met propellerkisten vloog en die hadden geen langere baan nodig.’ Stouten en zijn collega’s maakten gebruik van een marinehangaar en als het kon van het instrumentarium. ‘Over de samenwerking met de marine had ik niet te klagen. We waren goede collega’s van elkaar. We vielen wel onder een marinecommandant en moesten dus ook met hun gewoonten meedoen. Elke zaterdag kwam de commandant de werkplaats met witte handschoenen inspecteren. Dat waren wij op een vliegveld niet gewend. Een gewoonte die ik wel kan begrijpen. Op een schip leef je met veel mensen samengepakt op een klein oppervlak en dan moet je wel netjes zijn op je spullen; ze goed opruimen en schoonmaken. Als het even kon, probeerde ik wel onder die inspecties uit te komen, maar dat lukte niet altijd. Ook als ik er niet bij was, zorgde ik ervoor dat de werkbanken die ik had gebruikt, opgeruimd en schoon waren.’

In principe werkte Stouten en zijn collega’s van zeven uur ’s morgens tot één uur ’s middags. ‘Maar als het druk was, werd het makkelijk gewoon vijf uur. Ik weet nog dat we om zeven uur in de morgen met een Superconnie van de KLM op Boeroekoe arriveerden. We gingen gelijk door naar Sorido om ons om te kleden en hup aan de slag tot half zes ’s avonds.’ De afstand tussen Nederland en Biak was in de praktijk van alledag het grootste probleem. ‘Alleen de allerbelangrijkste zaken, die met prio 1, kwamen per KLM. De rest van de materialen volgde per schip. Dan duurde het een paar maanden voordat bestellingen doorkwamen. We konden maar in een beperkt aantal gevallen iets lenen van de KM. Wij vlogen met straalvliegtuigen, zij nog met propellerkisten. De Hunter was Engels, terwijl hun vliegtuigen Amerikaans waren. De Hunter was een prima kist, maar de Mk-4, heeft maar acht of negen jaar bij de KLu gevlogen. Mk-6 en Mk-7, geloof ik, wat langer. Dat is kort, als je weet dat de luchtmacht dankzij de Midlife Update nu al meer dan 25 jaar met de F-16 doet. De Hunter had één groot voordeel. Je kon de kist zowel manual vliegen als hydraulisch. Als het ene systeem uitviel, had je nog altijd het andere. De Hunter bracht vliegers altijd thuis.’

Vrije tijd

Stouten en veel van zijn collega’s sliepen in mariniersbarak op Sorido met vier man op een kamer. De temperatuur kwam ’s nachts op de kamer niet onder de dertig graden. ‘Dat weet ik, omdat ik een weeramateer was en een thermometer had opgehangen. Boven in de barak waren de slaapvertrekken en beneden bureaus en een eetzaal. We aten in de barak. Het voedsel kwam van de KM en werd over diverse kampen op het eiland gedistri-

bueerd. 'Biak zelf produceerde zo goed als niets. Groente kwam per Dakota van Ransiki, bij Manokwari. Elke drie maanden kwam er een "Hollandboot" en die bracht voedsel, zoals rijst, vlees en onderdelen mee vanuit Nederland. Het ging dan op Sorido de koelcel in. Als het vlees op was, kregen we corned beef. Lekker, maar als je het 's morgens bij je ontbijt krijgt, 's middags bij de lunch en 's avonds weer, komt het al snel echt je keel uit. Ik eet het nog steeds niet.' De Papoea's vragen om voor de Nederlandse militairen te jagen had volgens Stouten weinig zin, omdat er 'op Biak weinig eetbaar wild leeft.' Eieren waren er volgens hem voldoende. 'Die kwamen met de Dakota's gewoon uit Australië. Buiten die "Hollandboot" om, kwamen er eigenlijk geen Hollandse schepen op Biak.'

Aanvankelijk was de opbouwploeg (ongeveer vijftig man) administratief bij de KL ondergebracht. 'Het salaris en de voeding werd ook door de landmacht geregeld. Dat veranderde pas toen de luchtmacht een eigen eenheid werd op Biak. Dat was toen de *Keerkring* er eenmaal lag. Dat was de spil in alle activiteiten van de luchtmacht. Dat betekende dat we voor het eten naar het schip moesten. Drie keer per dag vijf- tot zeshonderd meter lopen. Maar als we geen zin hadden, gingen we toch stiekem bij de landmacht eten. Dat waren we zo gewend. Het eten op de *Keerkring* werd door de koks van de luchtmacht gemaakt. Het kwam allemaal uit eigen voorraad van de *Keerkring* en het centraal magazijn van de marine.'

Wie om één uur 's middags klaar was met werken, ging meestal rusten. 'In het begin denk je dat je dat niet nodig hebt, maar al snel kom je tot de conclusie dat het toch wel nuttig is. Je hebt wel een paar maanden nodig om aan de hitte en de temperatuur te wennen. Daarnaast ging je drie keer per dag douchen. Had je dan nog tijd over, dan moest je wel naar de *Keerkring* lopen om te eten. 's Avonds ging ik vaak naar de onderofficiersmess van de KL of de onderofficiersmess aan boord om het verloren gegane vocht aan te vullen en een film te kijken. Om een uur of elf 's avonds was het wel afgelopen en ging je slapen. De vliegers moesten om zeven uur weer op de baan staan en de anderen om zeven uur weer in de werkplaats zijn. Zaterdags werkten we in principe tot 12.00 uur, maar als het nodig was gingen we langer door. Toen er bekend was op welke datum het squadron operationeel moest zijn, gingen we net zolang door tot het noodzakelijk aantal kisten gereed was. Dat was overigens niet veel anders dan op een basis in Nederland. In principe werd er zondags niet gewerkt, al is het incidenteel wel voorgekomen. Je kon dan gaan recreëren op een strandje bij Bosnik, ongeveer achttien kilometer verderop. Daar lag hele fijne karang die een beetje op zand leek. Bij kampong Landbouw was een heel klein meertje. Dat was niet groter dan enkele tientallen vierkante meters. Het water kwam uit een bron en was ijskoud. Als we daarheen gingen, kregen we lunchpakketten mee. Aan het eind van de dag kwam je dan weer terug op de basis. Om de vrije tijd in het weekeinde door te brengen, was niet altijd eenvoudig. In het begin film en fotografeer je alles wat los en vast zit, maar daar komt ook een eind aan en dan begint de verveling toe te slaan.'

Warme gevoelens

De luchtmachtmilitairen hielden in Nieuw-Guinea de typisch Nederlandse tradities in ere. Dat betekende dus Sinterklaas vieren compleet met Sint en Zwarte Pieten en met Kerst een kerstdiner in het PMT. ‘Dat hoorde er gewoon bij. De verjaardag van de luchtmacht op 1 juli vierden we uiteraard ook. Één keer per week aten we Hollandse pot. Alles kwam uit blik en dus ook de aardappelen. We aten regelmatig snert met worst. Eigenlijk was het meer andersom. Goed te eten, maar in de tropen..... De overige dagen aten we rijst met alles wat erbij hoort. Als je weigert dat te eten – zoals sommigen deden – heb je wel een probleem. Voor mij staat echter als een paal boven water dat de mensen die ons eten kookten, gedaan hebben wat ze konden.’

In mei/juni 1961 werden de mariniers uit de buitenposten op Nieuw-Guinea teruggetrokken op Biak en namen soldaten van de KL hun plaats in. Dat betekende dat de mariniers weer in hun eigen barakken moesten slapen. ‘Alle sergeanten van de luchtmacht moesten hun boeltje weer inpakken en kregen een bedje op de *Keerkring*. Daar hadden ze absoluut geen zin in. Zestien man met de rang van adjudant tot sergeanten der eerste klasse, waaronder ik, mochten gelukkig blijven. De *Keerkring* lokte beslist niet voor wat betreft de legering. Omdat de legering van militairen helemaal leek vast te lopen, werd gelukkig snel begonnen met het bouwen van een eigen kamp voor de KLu op de *Ridge*.’

Van de oplopende internationale spanning rond Nieuw-Guinea heeft Stouten naar zijn zeggen nooit veel gemerkt. ‘We droegen nooit wapens bij ons. Niet op Mokmer en in Nederland al helemaal niet. Wel werden aan het eind van mijn tijd wapens uitgedeeld. De spanning begon toen wat op te lopen. Ik kreeg een Uzi. Die heb ik nooit bij me gehad. Hij stond in mijn PSU-kast achter slot en grendel.’

De naam Biak veroorzaakt bij Stouten geen warme gevoelens. ‘Nee, Biak had niets te bieden. Qua natuur is het niets bijzonders. Woest gebied met veel kleine kampongs. Veel contact met de bevolking hadden we niet. Dat was ons simpelweg per order verboden. We mochten alleen contact hebben met degenen die voor ons werkten. Volgens die order mochten we geen contact hebben met de Papoea’s “om het gezinsverband van hen niet in gevaar te brengen”. De meesten hebben zich er wel aan gehouden. Het werk op de basis was in feite hetzelfde als in Nederland. De omstandigheden waren wel anders, maar daar bleef het bij. Op 6 november 1961 ben ik via de noordroute weer teruggevlogen naar Nederland. Op Anchorage woedde een sneeuwstorm en dat was in die dunne zomerkleding geen pretje. Alles bij elkaar ben ik zestien maanden op Biak geweest en ik kijk met plezier terug op de hele periode. Ik heb er geen slechte tijd gehad.’

Nog een keer teruggaan naar Biak zit er niet meer in, zegt Stouten. ‘Ik word een dagje ouder en moet er op tijd mee stoppen. Je loopt door je leeftijd toch meer risico. We hebben al die keren dat we terug zijn geweest, betrekkelijk weinig last gehad van ziekte. Alleen een flinke verkoudheid, maar niets serieus. Biak kent weinig geneeskundige verzorging en ik moet er niet aan denken dat me daar iets ernstigs overkomt. De goede herinneringen overheersen. Mijn vrouw en ik hebben ons er altijd geweldig thuis gevoeld.’



Elektro-instrumentenmonteur Jan Stouten: 'De Hunter was een prima kist.'

Radarspecialistgrond sergeant Jon Teunissen: een bijzondere klus!

Voor radarspecialistgrond Jon Teunissen waren zijn maanden op Biak bijzonder maar ook weer niet zo uitzonderlijk dat hij er nog dagelijks aan terugdenkt. ‘Het vertrek uit Nieuw-Guinea ging mij niet echt aan m’n hart. Ik mocht terug naar Nederland en dat maakte veel goed. Ik ging destijds naar Nieuw-Guinea als militair voor een periode van achttien maanden en was er voor m’n werk. Jammer dat het zo afliep’, zegt hij 45 jaar na dato nuchter.

Teunissen vertrok dinsdag 13 februari 1962 naar Nieuw-Guinea, om er drie dagen later aan te komen. ‘Ik had een half jaar vertraging, want oorspronkelijk zou ik al in augustus 1961 zijn vertrokken. Zes maanden vertraging betekende voor mij dat ik opnieuw alle spuiten bij de dokter mocht halen. Ik was twintig in die tijd en had mij met twee collega’s opgegeven om naar Nieuw-Guinea te gaan. We hadden de opleiding voor radarmonteurgrond voltooid op de toenmalige Luchtmacht Electronische School (LES) te Schaarsbergen. Na het behalen van de rang van sergeant en als radarspecialistgrond werd ik tewerkgesteld op Nieuw-Milligen. Het avontuur trok, maar ik moest van de baas in Nederland blijven. Bovendien kreeg ik verkering en hoefde eerlijk gezegd niet meer zo nodig. Maar zes maanden later moest ik toch.’ Hij weet nog dat hij met een groep van zes man uit Amsterdam vertrok. ‘Ik herinner me nog dat er tegen ons vertrek op Schiphol werd gedemonstreerd. Tijdens het taxiën vanaf het platform naar de startbaan wordt er heftig gezwaaid met spandoeken en met zaklampen geseind. Vlak voor de start taxiëet het vliegtuig terug naar het platform. Wat dit teweeg heeft gebracht bij de “uitzwaaiers” laat zich raden: “De demonstratie is gelukt”. In de cabine is echter een brandstof – kerosine – lucht te ruiken. Ongeveer anderhalf uur later vertrekken we alsnog nadat het mankement aan de brandstoftoevoer van de cabineverwarming was verholpen’.

‘We reisden via de noordelijke route met een DC-7C via Reykjavik en Anchorage naar Tokyo in burger, vanwege de pro-Indonesische politiek van Japan. Daar kwamen we rond een uur of twee ’s middags aan en moesten in een transitlokaal wachten. We liepen door een haag van journalisten naar de wachtruimte toe. Ze vroegen niets aan ons. En als ze het wel hadden gedaan: we mochten niets tegen ze zeggen. Daarna ging de reis door naar Biak. We

kwamen midden in de nacht aan en het eerste dat me opviel was de drukkende warmte toen de motoren werden stopgezet. Het was letterlijk en figuurlijk een warm welkom. Elke vlucht die in Biak aankwam, werd door de luchtmachtmilitairen, die er al waren, opgewacht.'

De eerste week sliep hij op de *Keerkring*. 'Ik kan me er niets meer van herinneren', zegt Teunissen nu. 'Maar ja, na die week gingen we naar het nieuwe woonkamp, de *Ridge*, samen met andere radio- en radarmensen. De jongens van de Dakota's sliepen er al. We kregen een kamer waarin alleen stapelbedden met matrassen stonden en verder niets. Dat vonden we niet erg, want het was een mooie ruimte, met ramen die open en dicht konden voor de ventilatie. De lakens brachten we zelf mee uit Nederland, samen met de uitrusting. Ik mocht maar twintig kilo bagage meenemen in het vliegtuig. Een deel van mijn PSU heb ik noodgedwongen in Nederland moeten achterlaten. Onze uitrusting was afkomstig van de mariniers in Doorn.' Voor de aankleding van de kamer werd uitgeweken naar een schroothoop van de KM. 'Daar hebben we naar kasten gezocht en van kapotte exemplaren bruikbare gemaakt. We hebben van hout, afkomstig van kratten zelf meubels geknutseld in onze vrije tijd. Zo hebben we de ruimte terloops aangekleed. Ik heb een kast omgebouwd tot PSU/droogkast met een lamp van zestig Watt en telefoondraad, *field wire*, om kleding en andere spullen die droog moesten worden of blijven in op te bergen.'

Traptreden

Het materieel voor de radarinstallaties die op Heuvel-100 kwamen te staan, werd in grote houten kisten vanuit Nederland aangevoerd. 'Dat getal honderd in de naam Heuvel-100 stond volgens mij voor de hoogte van de heuvel. De heuvel lag buiten Biak een stuk in de richting van kampong Landbouw. De weg er naar toe was met een shovel gemaakt. Al het materiaal werd neergezet op de parkeerplaats bij de heuvel en daar uit de kisten gehaald met behulp van een spijkertrekker, een koevoet en veel spierkracht. Dankzij een materiaal-lift – die we eigenlijk niet mochten gebruiken als personenlift – hoefden we niet alles naar boven te sjouwen. Dat zou trouwens onmogelijk zijn geweest. Een deel van onze radar woog 5.000 kilo en die lift kon maximaal 1.000 kilo tillen. Een ingenieur van de bouwer van de installatie, de ABM, heeft met katrollen de lift zo aangepast dat we dat zware onderdeel van de radar alsnog naar boven konden transporteren. Boven werd het op de enige spoorlijn van Nieuw-Guinea, "een smalspoor", geladen en over een afstand van een meter of dertig met mankracht naar de torens en het gebouw gereden. Vervolgens werd het geïnstalleerd.'

De tocht naar boven was volgens Teunissen 98 traptreden lang. 'Ik heb ze een keer geteld. Ik liet vaak een Papoea voorop lopen: dan wist je dat je niet te snel ging. Als je dat wel deed, kreeg je hoofdpijn door een tekort aan vocht of door zoutverlies. Voor het zware werk, hadden we Papoea's in dienst. Ik sprak nauwelijks Maleis, maar gelukkig waren er

ook collega-militairen die spraken het prima. In de loop van 1962 mochten sommige militairen niet meer van de KLu naar Nieuw-Guinea vanwege de familieomstandigheden: 'familie in Indonesië'. Dat was om te voorkomen dat ze in de problemen kwamen.'

Het materieel kwam niet in één keer binnen. 'De Amsterdamse Ballast Maatschappij bouwde de infrastructuur, wij plaatsten de apparatuur. We hadden een kleine werkplaats op de heuvel. De radar-site om het luchtruim rond Biak te controleren bestond uit twee torens van vijftien meter hoogte voor de SGR-109 hoogtezoekradars en een toren van vijftiengint meter voor de SGR-114 rondzoekradar. De SGR-114 en de SGR-109 waren hele goede radars van Philips en HSA die ook in Nederland werden gebruikt. De radar die oorspronkelijk op de waterbasis bij Biak stond, was te oud geworden en voldeed niet meer. Volgens overlevering is deze radar tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Engelsen in Afrika gebruikt en zat er nog woestijnzand in de apparatuur. De Philipsradar was veel moderner en betekende een technische verbetering.'

Lange dagen

Teunissen en zijn collega's begonnen eind februari met het plaatsen van de radarinstallaties en ergens in augustus waren ze klaar. 'We maakten zeer lange dagen. Er werd dagelijks tien tot twaalf uur gewerkt. De radar moest zo snel mogelijk operationeel zijn, omdat de dreiging groter werd. Dat hebben we overigens nagenoeg nergens aan gemerkt. We waren ook niet op de hoogte van wat er verder speelde. Dat was niet erg, want dan kon je je er ook niet druk om maken. We hebben de radarkasten geplaatst en de antennes op de torens gehesen. De SGR-114 heeft geen problemen opgeleverd, maar de SGR-109 wel. Toen de SGR-109 antenne erop stond, bleek de constructie van de toren niet te voldoen. Als de radar werd stilgezet draaide het onderste deel van de toren door het gewicht van de radar nog even door, het zogeheten *torquen*. Er is wel geprobeerd om de constructie te verbeteren. De radars zijn volgens mij nooit operationeel in gebruik geweest. Ik weet wel dat de radar heeft gedraaid en dat er ook gebruik van is gemaakt.'

Vrijwel onmiddellijk na het gereedkomen, moest de site al weer worden ontmanteld. 'Dat ging een stuk radicaler dan het opbouwen. De bekabeling werd gewoon doorgezaagd en desnoods ging de muur eruit om de apparatuur uit het gebouw te halen. Het moest vooral snel gebeuren. In Nederland zagen ze daar dan wel weer', vertelt Teunissen. 'Er is een radarantenne, SGR-109, ongeremd met de lift naar beneden gekomen. Men was vergeten de katrollen te bevestigen en de lift kon het gewicht van 5000 kilo niet aan. De antenne maakte een kuiltje van maar tien centimeter diep in het karang. Zo hard is dat spul. De antenne was niet meer bruikbaar.' De Papoea's zagen het vertrek van de Nederlanders aankomen volgens Teunissen. 'We misten steeds meer gereedschap. Als je je omdraaide, was het weg en zo heel erg vond ik dat eigenlijk niet. De Papoea's geloofden overigens echt dat we na een paar jaar weer zouden terugkomen.'

Volgens Teunissen is het meeste materieel teruggegaan naar Nederland. 'Er schijnt ook

wel wat te zijn gedumpte, maar dat heb ik nooit gezien. Half augustus ben ik met een landingsvaartuig van de marine via de eilanden Japen en Noemfoer naar Manokwari gevaren om daar planken op te halen voor kratten om het materieel weer naar Nederland te kunnen verschepen. We kregen hardhout mee en het was loeizwaar. De kratten mochten door het gewicht maar half vol. Op Noemfoer, voor een pakje zware van Nelle shag à 50 cent, mooie schelpen geruild met de bewoners'

Half oktober verhuisden Teunissen en zijn collega's van het luchtmachtwoonkamp de Ridge naar Sorido. 'Daar werden we tijdelijk bij de KL ingekwartierd. De eerste avond aten we gelijk echte nasi. Geweldig! Dat hadden we in geen maanden gezien. Maar ik had gelijk buikloop, omdat het veel te vet voor mij was. Ik was het niet meer gewend. En de tweede dag: bloemige aardappelen. Heerlijk! Man, er was zelfs een blikje bier bij het eten. We waren helemaal gelukkig. Het eten op de Ridge verdiende absoluut geen schoonheidsprijs. Maar bij de KL was het prima. Op de Ridge was geen echte keuken. Er werd op een veldkeuken gekookt die onder het afdakje van de ambulance stond. We kregen bij het eten uit onze eigen keuken vaak corned beef, "gebraden marinier", en dronken daar "lem" bij, limonade gemaakt van poeder en water. Daar zaten extra vitamines in. We slikten elke dag twee paludrinepillen tegen de malaria, een vitaminepil en een zouttablet. Die werden bij de maaltijd verstrekt. Het menu was voorspelbaar. Op maandag vaste prik: snert uit blik "KM-traditie" met onduidelijke worst. De overige dagen rijst met wat groenten. Tegen het einde kon ik geen rijst meer zien. Ik kreeg het niet meer weg en heb veertien dagen op harde biscuit geleefd.' Er was gelukkig een alternatief voor het voedsel. 'Twee of drie keer per week gingen we met degenen die aan Heuvel-100 werkten in Biak naar bakker Boes om er een broodje met ei of iets lekkers te eten. Vaker konden we niet betalen, want we kregen geen buitenlandtoelage. Als goedmakertje van de kant van de luchtmacht werd er geen vergoeding ingehouden voor huisvesting en voeding. Overigens was Biak niet veel. Er waren maar een paar winkels. Als we eens wat extra's wilden, gingen we in de onderofficiersmess van de KL, de Wambrau, een loempia eten.' Door het harde werken en het gebrek aan extraatjes, verloor Teunissen flink aan gewicht. 'Voor de terugvlucht moest ik bij de KLM worden gewogen: inclusief kleding 62,5 kilo. Een maand later in Nederland woog ik weer 82 kilo...'

Machteloos

In de weinige vrije tijd, die Teunissen in Biak had, verveelde hij zich niet. 'Ik weet dat er muziek werd gemaakt op Biak. Er was een band bestaande uit militairen en er bestond een toneelclub. Ik weet nog dat Max Tailleur in Nieuw-Guinea is geweest voor een paar optredens. Hij kwam tijdens een luchtalarm aan... We hadden door de opbouw van troepen door dat er wat speelde. Op een gegeven moment kwamen er veel jongens van de landmacht binnen. De Telegraaf pikte dat in Nederland op en ineens stonden we midden in de belangstelling. Daarom kwamen ook al die artiesten naar ons toe. De Telegraaf nam ook

het initiatief voor een groetenprogramma. Dat werd in Nederland op band opgenomen, verstuurd en via de Radio Omroep Nieuw-Guinea uitgezonden. Ik zal nooit vergeten hoe tijdens de uitzending met de groeten voor mijzelf, een boer de groeten aan zijn zoon deed: "Piet met de beesten gaat het goed! En met je moeder ook". Dankzij de inzet van bureau Ontspanning, Sport en Ontwikkeling zagen we ook af en toe het Polygoonjournaal in de openluchtbioscoop, Karang City. Maar die opnamen waren altijd minstens drie maanden oud. Op de Ridge werd tussen de gebouwen bij de OO-Mess later ook film gedraaid, weliswaar op een klein scherm maar de Papoea's vonden het schitterend en zij zaten altijd vooraan bij een voorstelling. Heel af en toe werd er over Nieuw-Guinea bericht. Dat was altijd goed voor veel gejoel, omdat het zo oud was. Joop van Zijl is een keer met een cameraploeg in Biak geweest. Ik ben met opzet keurig achter de camera gebleven. Mijn verloofde was woest toen ze het hoorde, want ze had me graag even door het beeld zien lopen.'



Sergeant Jon Teunissen op Parai in april 1962, een sfeerfoto voor thuis

Teunissen kan zich nog goed herinneren dat de Dakota X-11 werd vermist en de impact die het op de luchtmachtmilitairen had. 'Althans, ik weet nog dat er niet naar het toestel mocht worden gezocht. Veel collega's voelden zich daardoor zo machteloos. Het deed mij ook veel, omdat ik de avond voor de verdwijning nog met één van de inzittenden van het toestel heb gesproken.'

Eind oktober 1962 vloog Teunissen weer naar Nederland terug en kreeg daar een typisch ambtelijk welkom. 'We werden na het verlaten van het toestel van loods naar loods gestuurd. Na de paspoortcontrole was er een douanier die er een probleem van maakte dat ik mijn fototoestel nog geen half jaar in bezit had. Het scheelde een hele dag.... Volgens de regels moest ik dus invoerrechten afdragen. Uiteindelijk mocht ik zonder te betalen doorlopen, maar wel na veel geharrewar'

Alles bij elkaar is Teunissen acht en een halve maand weggeweest van de achttien maanden die hij er had moeten zijn. 'In die periode heb ik hard gewerkt. Mijn collega's en ik gingen er naar toe met het doel het radarstation bedrijfsgeraad maken. Dat is gelukt. Dat we direct daarna alles moesten afbreken is een ander verhaal. Ondanks alles was het een mooie en bijzondere tijd. Ook al moest je tijdens de kerstdagen van 1962 dienst draaien, want je bent weer "nieuw geplaatst" op je "oude" onderdeel. Ik ben blij met de ervaringen die ik daar heb opgedaan.'



De enige spoorbaan in Nieuw-Guinea: een stukje smalspoor van dertig meter waarover de radarapparatuur met mankracht naar de torens en het gebouw werden geduwd.

Radiomonteur Henk Wind: ‘Mooiste tijd op Woendi’

‘Terugziend op mijn tijd op Woendi, ik verbleef daar het grootste deel van mijn term in Nederlands Nieuw-Guinea, is die tijd de mooiste geweest. Terugdenkend daaraan passeren allerlei gebeurtenissen de revue. Dit zo overziend is voor mij de Nieuw-Guineaperiode een ervaring geweest die ik, ondanks het feit dat ik er een tik heb opgelopen, niet zou hebben willen missen. Uiteindelijk is zij van grote invloed geweest op mijn leven. Daardoor was ik in staat onze eigen samenleving wat te relativëren, wat het mij weer makkelijker maakte in mijn latere leven. Als persoon voel ik mij niet schuldig aan het in de steek laten van de Papoea’s in 1962. Wel voel ik het als een collectieve schuld dat wij, Nederlanders, door welke oorzaak dan ook, onze beloften tegenover dit volk niet waar hebben gemaakt. Een laatste opmerking en hierbij citeer ik graag collega Willem Brentjens, omdat die uitspraak zeker ook op mij van toepassing is: “Wanneer wij spreken over Nieuw-Guinea hebben wij het eigenlijk over Woendi”.’

Zo kijkt radiomonteur korporaal Henk Wind terug op zijn verblijf in de tropen. Hij weet nog goed hoe destijds zijn vertrek naar Nieuw-Guinea werd geregeld. ‘Op een dag ontmoette ik op de radiowerkplaats mijn collega Jan die bedrukt zat te kijken. Op mijn vraag wat er aan scheelde, vertelde hij dat hij naar Nieuw-Guinea moest en dat hij net was getrouwd. Hierop zei ik, dat ik dan wel voor hem zou gaan, wat inderdaad binnen de kortste keren was geregeld. En zo vertrok ik op 25 november 1959 als korporaal ROM-N naar Nieuw-Guinea, om er op 28 november 1959 te arriveren.’

De eerste maandag in Biak voelde hij zich nog wat onwennig in zijn ‘witje’ een soort T-shirt, afgezet aan kraag en mouwen met een blauw randje. ‘Het voelde aan alsof ik in mijn ondergoed liep. Er liepen er veel zo bij, dus het zou wel zo horen. De kaki broek was nieuw en dus stug, warm en te lang voor mijn gevoel. Het broeide onder mijn koppel en de eerste donkere rand van het zweet kwam tevoorschijn. We werden gewaarschuwd pas op het laatste ogenblik onze koppel te poetsen, want door het zweten zat die binnen de kortste keren onder de groene koperoxide. De schoenen waren prima. Met de grijze wollen

sokken vormden zij een ideale voetbedekking, omdat mijn zweetvoeten door het dragen ervan verdwenen.’

Om half acht 's morgens was het tijd voor het appèl voor het Bureau Commandant Detachment Koninklijke Luchtmacht Nederlands Nieuw-Guinea, kortaf Cdt. Det. KLu/NNG. ‘We stonden met een groep onderofficieren te praten, toen uit het bureau een in keurig wit uniform geklede figuur met overhemd, korte broek, witte kniekousen, zwarte lage schoenen en een pet met een witte overtrek verscheen’, herinnert Wind zich. ‘Het is een vrij magere, in mijn ogen niet meer zo jonge kapitein van de luchtmacht, baron D. Mackay. “De baas”, zei iemand. Hij bewoog zich wat houtherig en iedereen keek gespannen toe, want tussen ons en hem lag een sloot met even verderop een bruggetje. Maar nee, van het bruggetje maakte hij geen gebruik. Hij nam een aanloop en landde na een min of meer geslaagde sprong aan de overkant van de sloot. “Het wachten is op de keer dat het misgaat en hopelijk staat dan de sloot vol water”, fluisterde mijn buurman. Wij, de baroe's, moesten ons op het bureau melden voor een korte kennismaking.’ Daarna gingen Wind en zijn nieuwe collega's naar de Chef d'Equipage in het Commandementsgebouw voor het inboekingsformulier. ‘Deze Chef bleek een adjudant van de marine te zijn. Hij monsterde ons eens en de verbazing over wat hij zag, was bijna van zijn gezicht te lezen. Omdat ik radiomonteur was, moest ik mijn personalia opgeven. Die waren nodig voor een toegangsbewijs voor het zend- en ontvangststation van de marine. Het drong allemaal nog niet zo tot mij door, maar dit formulier was bijzonder. Zonder dat kreeg je geen toegang tot de objecten en ze werden maar één keer uitgereikt. Ik moest het dus zuinig bewaren. Verder beloofde hij dat, als wij terugkwamen, er voor ons walkaarten gereed lagen. We vertrokken vol dank, al begrepen we maar nauwelijks waarover het ging.’

Stengun

De volgende halte was de kooi- en zakkenboer. ‘De marine heeft bijzondere benamingen voor bijzondere figuren’, zegt Wind nu. ‘In het kantoortje, boven in een van de legeringgebouwen, verstrekte een matroos eerste klasse ons, de korporaals en soldaten, een blauwgeruite beddentijk met een bijpassende sloop. De matrassen lagen op onze kamer. Hij vertelde ons dat wasgoed op een bepaalde dag 's ochtends klaar moest liggen op ons bed en dat die de volgende dag gewassen en gestreken zou worden terugbezorgd. Omdat zich in hetzelfde gebouw ook het bureau Ontspanning, Sport en Ontwikkeling (OS&O) bevond, gingen we daar ook even kijken. Het bleek de marinevariant te zijn van de ons bekende Welzijnszorg. De volgende opgave die we kregen, was om de foerier van de landmacht te vinden. Daar moesten we onze aanvullende uitrusting halen. Hij verstrekte ons deze en kwam met de grootste verrassing van die dag: voor elk van ons had hij een stengun klaarliggen, bruin van kleur en roest, met de daarbij behorende zes magazijnen. Wij zagen dit wapen met eerbied aan, want zo vaak kwam het niet voor dat je als militair met echt antiek in je handen stond. Er werd nog bij gezegd dat dit wel een bijzonder veilig wapen was, want het had een borging in zowel gespannen als in ontspannen toestand. Wij

waren verstomd over zoveel goedheid', zegt Wind lachend. 'We kregen geen patroontassen. Voor het vervoer van de magazijnen moesten we maar zelf een oplossing bedenken. In ieder geval aanvaardden wij in dankbaarheid de gulle gaven en brachten deze naar onze kamer.'

Daar hoorde Wind dat hij dat hij zijn gevechtskleding, de *dungaree*, moest impregneren tegen scrubtyphus, een afschuwelijke ziekte overgebracht door teken. 'Om de teken uit je huid te houden, moest de kleding in een kwalijk riekende vloeistof worden gedompeld. Het spul stond klaar in bakken naast het wasgebouw.

Na het middagslaapje was de *dungaree* droog en mocht die van de waslijn worden gehaald. 'Ik was teleurgesteld, want voor de behandeling was het uniform nog een beetje soepel, niet overdadig, maar draagbaar. De kleding die nu van de waslijn kwam was hard en plankerig en ze riekte..., ja, waarnaar? In ieder geval niet aangenaam. Muffig is wel een heel beperkte omschrijving. We begrepen overigens toen ook hoe kogelvrije vesten werden gemaakt.' De nieuwelingen gingen terug naar de Chef d'Equipage. "En warempel, onze walkaarten en voor mij het toegangsbewijs lagen klaar. Dat was snel! Ik verliet het Commandementsgebouw om daar pas bij mijn vertrek even te mogen terugkeren.'

Aflossing

'Ik moest voor veertien dagen naar Woendi. Dat was me al verteld en er zouden in de toekomst nog veel overplaatsingen volgen, maar geen van die zou dié indruk op mij maken als deze eerste. Het was mijn eerste vrijdag in Nieuw-Guinea en ik was behoorlijk nerveus. Ik verbleef al bijna een week op Biak maar ik was nog lang niet gewend. Nog steeds keek ik iedere ochtend of de zon wel scheen, naar de klappers, de papajabomen en de pisangbomen. Alles wat groeide en bloeide, boeide mij mateloos. Ik was inmiddels gewend aan "Attentie, attentie, het is nu overal". De Lux toiletzeep had ik afgezworen in verband met de irritatie van de huid. Lifebuoy was nu mijn lijfmerk, evenals de zware Van Nelle. En niet te vergeten: Clubvloei! En ik kon soms al met een doornat vloeitje een shagje draaien, maar ik voelde dat ik nog veel moest leren.'

Wind en zijn mede Woendigangers werden op de Handelssteiger ingescheept. De avond voor het vertrek had hij zijn zaken gepakt. De hele uitrusting moest mee, inclusief het wapen. 'Een enkel privéstuk bleef achter, evenals het merendeel van de kaki kleding. Slippers waren belangrijk, evenals sportbroeken. Op aanraden van meer ervaren collegae had ik een flinke voorraad shag en vloeitjes ingeslagen, evenals zeep, shampoo, aanstekerbenzine, scheerzeep en scheermesjes', vertelt hij. 'Ik hoorde toen ook, dat je altijd precies wist wanneer je naar Woendi ging, maar niet wanneer je terugkwam. De marine voer de aflossing alleen op vrijdag naar het eiland en als het stormde, kwamen ze soms niet. Dan werd de aflossing 'gewoon' een week uitgesteld. Ook konden er dringender redenen zijn waardoor je aflosser verstek moest laten gaan.' Wind bracht zijn plunjezak aan boord en hielp vervolgens met het overladen van de rest van de bagage. 'Het landingsvaartuig, een LCPR,

leek mij maar klein. Een stuurhut op het achterdek met daarvòòr een verhoging van een paar meter in het midden van het dek. Daar omheen was een omloop met een boeg van een paar vierkante meter. In de verhoging zat een ingang, en toen ik daarin keek, zag ik een soort fornuis. Tegen de wanden hingen kooien van zeildoek. Blijkbaar kon je op dit “varen-de hotel” ook overnachten. De totale lengte was vijftien tot twintig meter. Achterop de gebruikelijke vlaggenstok met de vaderlandse driekleur. Achteraan, buitenboord, hing een plateautje waar zeildoek omheen zat. In het midden zat een vierkant gat. Dat was het toilet! Ik besloot ter plekke dat ik dat nooit zou gebruiken. Een geruststellend idee was het dat voor op de boeg, zowel aan stuur- als aan bakboord, een Oerlikon stond.’

Wind zocht een wat gemakkelijke zitplaats aan dek op en ging zitten. De trossen werden losgegooid en de LCPR voer langs de kust van Biak. ‘Ik besloot om alles maar te laten komen zoals het kwam. Aan stuurboord – we voeren niet voor niets met de marine – lag het rif. Het water daarachter was wat donkerder. Ook bij eb stond het rif onder water, maar, naar men mij vertelde, was het ook bij vloed niet mogelijk daar overheen te varen. Bij kampong Parai, iets voorbij het vliegveld Mokmer, sloegen we rechtsaf om door de natuurlijke opening in het rif te varen. Vervolgens begaven wij ons met een grote boog de Straat van Japen in.’ In de verte zag Wind dit eiland liggen als een donkere schaduw duidelijk zichtbaar aan de horizon. ‘De afstand was te groot om details te kunnen zien. Donker en geheimzinnig lag het daar. Het water was rustig en de vaart navenant. Na enige tijd zagen we in de verte, maar duidelijk waarneembaar tegen de achtergrond van Japen, een Martin Mariner van de MLD op het water landen en even later weer opstijgen. Een indrukwekkend gezicht. Langzaam zakte het toestel uit de lucht om vervolgens behoedzaam op het water neer te strijken, waarbij het schuim alle kanten opspatte. Daarna werd weer vaart gemaakt en stooft het boegwater in een grote waaier langs haar heen. Het kielzog werd al smaller en opeens verhief het toestel zich, ondanks haar plumpe bouw, met de sierlijkheid van een zwaan. Stilaan verdween zij uit het zicht.’ Langszij en voor de LCPR uit zwommen dolfinen. Een aantal vliegende vissen scheerde vlak voor de boeg langs in hun soms wel honderd meter lange vlucht. ‘De dolfinen deden het rustiger aan. Zij zwommen met de boot op en sprongen en duikelden soms dat het een lieve lust was. Haaien zag ik nergens.’ De zon bleef schijnen. Links kwam het eilandje Wurki naderbij en even later draaide de LCPR met een boog door een opening in een rif. Recht vooruit lag het eiland Woendi. ‘Zonder dat ik het doorhad, waren we al drie uur onderweg en hadden we nog een halfuur-tje voor we op Woendi waren. Het aanvaren naar dit eiland was voor mij een wonderlijke ervaring. Daar lag dan het stukje grond, waar ik de eerste dagen van mijn verblijf in de tropen zou doorbrengen. Het was groen en bij het naderen begonnen zich de palmbomen af te tekenen, die de gehele kust omzoomden. Dat donkere ding in het midden van het eiland bleek even later een steiger te zijn, waar onze LCPR op afstevende. Waar was ik aan begonnen? Ik voelde een weekheid in mijn buik.’

Bounty-eiland

Op de steiger, waar de LCPR afmeerde, stond een ontvangstcomité klaar. 'Enkele aanwezigen waren formeel gekleed in volledig uniform, maar het grootste deel droeg enkel een sportbroek en slippers. Een enkele alleen een zwembroek, omdat hij de steiger gebruikte als duikplank. We werden welkom geheten en ze informeerden onmiddellijk naar post en aflossing en wilden weten welke goede gaven wij met ons hadden gevoerd.' Het schip bracht, onder andere, bier, frisdrank en voedsel mee. Wind: 'Ongeveer in die volgorde van belangrijkheid. Het werd van boord gehaald en opgetast in de kabelwagen, die aan het eind van de steiger gereed stond. Toen ook ik er in wilde klimmen, zei iemand dat ik net zo goed kon gaan lopen. En inderdaad, aan het eind van het pad vanaf de steiger zag ik een open ruimte met een pad er dwars overheen en verderop een aantal blikken gebouwen. Dat noemde men het 'Oude Kamp'. Toen Wind de vlakke overstak en om zich heenkeek, zag hij aan de korte zijden doelpalen. 'Dat bleek het plaatselijke voetbalveld te zijn. En dat was van immens belang, omdat daar de post wordt gedropt. Ik, baroe, knikte instemmend en verklaarde begrip te hebben voor dit belang. Pas later, weken later, werd mij duidelijk, hoè belangrijk post was. Ik moest nog veel leren.'

In het "Oude Kamp" viel Wind direct de 'Duiventil' op, het onderkomen van de commandant van het op Woendi geplaatste KLu-detachement evenals van de commandant van de daar aanwezige commando's. De duiventil was een bouwwerk met twee verdiepingen, aan drie zijden omringd door klappers. Aan de achterkant stond op een buizenframe een grote vierkante watertank, waarin het regenwater van het dak van het bouwwerk wordt opgevangen. Aan de zeezijde van de Duiventil stond evenwijdig aan de kust een Quonset-hut, een half rond bouwwerk van golfplaten met twee deuren en daarnaast twee dakkapelvormige uitbouwen: de ramen. In de ramen ontbraken de ruiten, maar dat bleek geen bezwaar. Door een scheidingswand waren twee ruimten ontstaan. Het inwendige van deze hut bestond uit aangestampte zandgrond, terwijl langs de wanden vier maal twee stapelbedden stonden en een aantal kasten. 'De voor een soldaten- c.q. korporaalskamer gebruikelijke versieringen ontbraken zeker niet', aldus Wind. 'De aanwezige klamboes deden het ergste vrezen voor de muskieten. Daarin werd ik snel gerustgesteld, want op Woendi waren geen muskieten! De klamboes moesten 's nachts eventuele ratten uit je bed houden. Het plafond van de hut bestond namelijk uit zachtboardplaten, waaruit de tand des tijds stukken had weggevreten. En als 's nachts de ratten aan de wandel gingen tussen het dak van de hut en de zachtboardplaten, dan zouden zij wel eens door die gaten kunnen vallen en in je bed terecht komen. En als dat gebeurde, gaf je een rotschop tegen de klamboe, want dan kon je, als je geluk had dat beest tegen de punt van een aanwezige kast schoppen waar je het de volgende morgen terugvond.'

Huize Plons

Zo waren er meer bijzondere dingen. 'Wij leerden, dat, als er 's nachts een wambrau stond, de kans groot was dat er een klapper op het dak viel. Dat merkte je trouwens vanzelf

als het een beetje ging waaien. En dat hoorde je! Moest je dan toevallig naar het toilet dan kon je maar het beste je binnenhelm dragen. De klappers zijn harder dan je kop. En dat voel je! Mocht je 's nachts dorst hebben, dan was er een kraan aan de waterbak bij de 'Duiventil.'

Douchen deden de 'bewoners' van Woendi in het *mandihok*. Tijdens de rondleiding kwamen Wind en zijn nieuwe collega's langs de legeringshut van de commando's, de "keuken", de eetzaal en de kantine en uiteindelijk bij een afgeschutte ruimte. 'Daar troffen we een put aan, wat stenen op de grond die als verharding dienden van de wasplaats, een schutting van golfplaten en een emmer aan een touw. Om te douchen moest je de emmer op z'n kop in de put gooien, wachten tot hij was volgelopen, optrekken, het water over je hoofd gooien, de emmer op z'n kop enzovoorts. Later kwamen we er achter dat je de laatste geputte emmer moet laten staan om te warmen in de zon. Dan heb je een warme douche!'

De gegraduateerde eetzaal bleek een van PSP-platen gebouwde verhoging te zijn die gedeeltelijk van een dak was voorzien. De kantine was een Quonset-hut met onder andere de manschappeneetzaal met een paar tafels en de klassieke banken. 'En wat zag ik: ja hoor, aan het eind was de Kombalie Bar. Dat stond tenminste op de voorkant. De voorraad was beperkt, zowel in kwantiteit als diversiteit. In de koelkast stond, als je geluk had, een koud pilsje, Chocomel (!), en verder limonade. Bier was er alleen als de bevoorrading net geweest was en dan bleef er alleen lem en water over.'

Het voedsel werd door een commando bereid die hiervoor was vrijgesteld van een aantal andere diensten. 'Alle lof voor deze persoon', aldus Wind, 'Hij werd zonder enige opleiding voor deze verantwoordelijke taak gesteld. De hulp in de keuken/bakkerij was Jan, een Papoea. Hij verrichtte alle voorkomende hand- en spandiensten en zorgde er zo ook voor dat de producten op tafel kwamen.'

"Huize Plons" was meer dan een toilet, lacht Wind bij de herinnering. 'Het was het sociale trefpunt: niet alleen de hangplek voor vrij-van-dienstzijnden maar ook het centrum van vele activiteiten en vooral praathuis.' "Huize Plons" bestond uit een steiger van PSP-platen, aan één zijde voorzien van een leuning, die leidde naar een huisje van golfplaten met een deuropening. 'Het ontbreken van de tweede leuning wilde wel eens een enkel probleem geven vooral bij "zwarte mist en langzame deining"'. De kans daarop was, gelet op de voorraad *Amstel*, echter relatief klein' aldus Wind. De vloer bestond ook uit PSP-platen. Daardoor zag je het zeewater op een meter onder je klotsen. Aan de buitenwand zat in de vloer over de hele breedte een open deel van zestig 60 centimeter breed. Dwars hierop waren met een onderlinge afstand van ongeveer vijftig centimeter balkjes aangebracht. Aan de wand daar tegenover hingen aan een ijzerdraad een aantal rollen toiletpapier. 'Aan "Huize Plons" kunnen twee aspecten worden onderscheiden. Het zuiver fysieke deel, dus de ontlasting van de darmen, en het sociale aspect', aldus Wind. 'Het fysieke deel is duidelijk. Je neemt de kalewai, hurkt boven de gaten en probeert tijdens de actie de toege-

snelde vis aan de speer te prikken. Het lukte nooit, maar je was weer even bezig. Het sociale aspect van “Huize Plons” was niet te onderschatten. ’s Avonds, na de maaltijd, zag je de mannen komen die spoedig groepjes vormden op die steiger. Over de leuning hangend, uitzierend over het water met op de achtergrond Auki en het verre Biak, kwamen de meest uiteenlopende gedachten op. Hier werden de geruite-, kleuren- en spaarschema’s besproken. Hier genoten we van een zonsondergang. Hier spraken we over de post, de goede en de minder goede berichten uit Holland en wat de mogelijkheden waren, “als er iets gebeurt”. En ieder wist wat dat betekende. Er werden ook persoonlijke problemen besproken zoals de relatie met vrouwen of vriendinnen, de post, welk merk diafilm de beste was en of er nog Papoea’s naar Japen gingen om groente en fruit te halen. Maar ook de meer ethische vragen, als: kan en mag je de Papoea’s verbieden ’s nachts op bepaalde delen van de lagune te vissen?’

Om tien uur ’s avonds ging het licht uit en haalden velen nog even een veldfles water in de wasruimte of uit de tank naast de Duiventil. ‘Het liefst in het donker, want dan viel de inhoud niet zo goed te controleren’, vertelt hij. ‘De diesel werd stilgezet en rust en stilte daalde over het kamp. Tot maart 1960 hebben wij daar vertoefd en voor velen betekende dit de mooiste tijd van hun term. Daarna verhuisden we naar het kamp op de punt van het eiland.’

In retrospectief

Terugziend op zijn verblijf op Woendi – Wind verbleef daar het grootste deel van zijn term op Nederlands Nieuw-Guinea – is deze tijd de mooiste periode geweest. ‘Als ik eraan terugdenk, passeren allerlei gebeurtenissen de revue: als je geluk had was er tweemaal een film per week, als de lamp van de projector het tenminste niet had begeven. Ik deed er aan kogelstoten en ’s avonds het gebruikelijke volleyballen. Ik bezocht de kampongs voor de zoveelste keer en maakte daardoor vrienden bij de Papoea’s. Het functioneren als radiotelefonist en de poging van Hans de Roo om van radiomonteurs radiotelegrafisten te maken. Ik kwam niet verder dan het nog geheimer maken van berichten die al in code waren. We moesten nachtenlang de radio uitluisteren. De bezoeken aan het rif en het schoonmaken van de gevonden schelpen zijn al een verhaal op zich. De kanotocht naar Auki en de zwemtocht terug; de nat geworden post als die in zee terecht was gekomen; de crash van de Dakota van de MLD; de uren, ’s nachts doorgebracht op de steiger voor de Waikiki Bar; de opbouw van een nieuwe relatie na het stranden van de vorige; de steenpuisten en de tropenzweren, de rode hond en de ringworm; de teleurstelling als de voeding en andere zaken op waren en de marine geen aflossing en dus geen bevoorrading kon varen. En de angst die mij bekreep toen in februari 1960 door de commando’s een aantal Indonesiërs gevangen genomen werden op Noesi, slechts vijf kilometer bij ons vandaan; het afscheid van Frans Morin, de smid van Woendi, en het mes dat hij voor mij gesmeed had; en zo zijn nog veel zaken te noemen.’



Korporaal Henk Wind hoorde bij zijn eerste vertrek naar Woendi 'dat je altijd precies wist wanneer je naar Woendi ging, maar niet wanneer je terugkwam.'

Geraadpleegde bronnen en literatuur

Martin Elands en Alfred Staarman, *Afscheid van Nieuw Guinea, het Nederlands-Indonesisch conflict 1950-1962*, Bussum, 2003.

Stichting Dienstverlening Veteranen, *Om het laatste stukje Indië. Eindrapport Nieuw-Guinea enquête 1993*, Doorn 1994.

N. Geldhof, *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, Leeuwarden 1987.

Internet:

www.collectie.legermuseum.nl

www.nederland-australie2006.nl

De opnamen bij de interviews zijn afkomstig uit de privécollecties van betrokkenen.

Realisatie:

Grafisch Centrum Commando Luchtstrijdkrachten.

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) dankt iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van deze interviewbundel.

Het NIMH is bij uitstek het instituut waar militair-historische documenten en documentatie tot hun recht komen. Het NIMH stelt de documentatiecollectie ten dienste van onderzoek en publicaties en maakt haar toegankelijk voor een breed publiek. Het instituut heeft dan ook grote interesse in persoonsgebonden militair-historische stukken zoals foto's, dagboeken en (ego)documenten. Ook thematische particuliere documentatiecollecties hebben de belangstelling van het instituut. Indien u materiaal heeft waarvan u de indruk heeft dat het een meerwaarde vormt voor het NIMH, dan kunt u contact opnemen met het hoofd collecties op telefoonnummer 070-3165845.



