

drs. A. Staarman

vaandrig van de Koninklijke Luchtmacht, Sectie Luchtmachthistorie

Inzet van de Militaire Luchtvaart van het KNIL vanuit Australië, 1943-1945

Het verloop van de oorlog bracht geen spoedige bevrijding van Indonesië en maakte ons, toen Japan eenmaal capituleerde, in hoge mate afhankelijk van een bondgenoot, die op de overneming van het Japanse gezag nauwelijks was voorbereid. Ook in andere opzichten moesten wij ondervinden, dat wie zichzelf niet helpen kan, ook niet te zeer op de hulp van anderen mag rekenen.

oud-Minister van Koloniën dr. H.J. van Mook

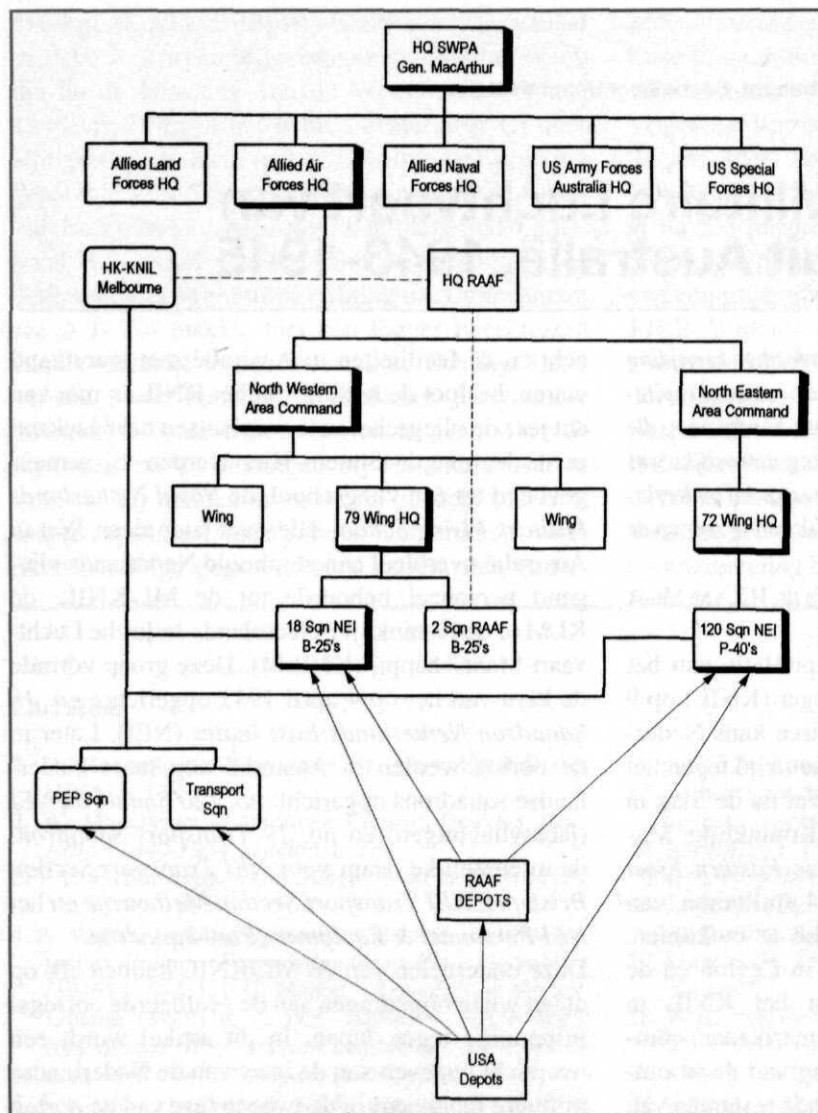
Vlak voor en zelfs kort na de capitulatie van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) op 9 maart 1942, zag een aantal militairen kans Nederlands-Indië te verlaten om elders de strijd tegen het Japanse Keizerrijk te hervatten. Wat na de Slag in de Javazee nog resteerde van de Koninklijke Marine, werd op Ceylon aan de Britse *Eastern Fleet* toegevoegd. Een groep van 1074 militairen van het KNIL zag kans naar Australië te ontkomen. Met de marine onder Brits bevel in Ceylon en de land- en luchtstrijdkrachten van het KNIL in Australië onder geallieerd (lees: Amerikaans) commando, ontstond een versnippering van de in omvang toch al niet erg indrukwekkende restanten van de Nederlandse en Nederlands-Indische strijdkrachten in Azië. Dientengevolge had Nederland bij militair-bondgenootschappelijke zaken, als grote koloniale maar kleine militaire mogendheid, nagenoeg niets in de melk te brokkelen. Dit laat overigens onverlet dat er wel degelijk een Nederlandse militaire inspanning onder geallieerd commando is geleverd. Met name de Militaire Luchtvaart van het KNIL heeft zich daarbij onderscheiden.

Binnen de groep militairen die naar Australië uitweek, was de Militaire Luchtvaart vrij sterk vertegenwoordigd; bijna zeshonderd man (212 van de vliegscholen van de ML/KNIL, 380 van de Marine-luchtvaartdienst) ontkwam aan de Japanse krijgsgevangenschap. Omdat in 1942 een Japanse aanval op Australië zeker niet onwaarschijnlijk werd ge-

acht en de faciliteiten in Australië niet toereikend waren, besloot de leiding van het KNIL in mei van dat jaar de vliegscholen te verplaatsen naar Jackson in de Verenigde Staten. Hier werden zij samengevoegd tot één vliegschool, de *Royal Netherlands Military Flying School*. Hierover later meer. Wat in Australië overbleef aan geschoold Nederlands vliegend personeel behoorde tot de ML/KNIL, de KLM of de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtvaart Maatschappij (KNILM). Deze groep vormde de kern van het op 4 april 1942 opgerichte *no. 18 Squadron Netherlands East Indies* (NEI). Later in de oorlog werden in Australië nog meer Nederlandse squadrons opgericht: *no. 120 Squadron NEI* (jachtvliegtuigen) en *no. 19 Transport Squadron*, de uiteindelijke naam voor *NEI Transport Section Brisbane*, *NEI Transport Section Melbourne* en het *NEI Personnel & Equipment Pool Squadron*. Deze onderdelen van de ML/KNIL hebben elk op eigen wijze bijgedragen aan de geallieerde oorlogsinspanning tegen Japan. In dit artikel wordt een overzicht gegeven van de inzet van de Nederlandse militaire luchtvaart in de tweede fase van de oorlog in de Pacific, 1943-1945.

South West Pacific Area

Het Aziatische strijdtoneel was door de geallieerden in vier gebieden verdeeld: een deel onder Brits bevel (aanvankelijk *Indian Theatre*, later *South East Asia Command* genoemd) en drie delen onder Amerikaans opperbevel, waarvan de *Central Pacific Area* en de *South West Pacific Area* voor eerder genoemde fase de belangrijkste waren. In de *Central Pacific Area* was de Amerikaanse maritieme strijdmacht van admiraal Chester W. Nimitz actief. Met de op vliegdekschepen gestationeerde jachtvliegtuigen en duikbommenwerpers werden de Japanse marine en marine-luchtmacht na de *Slag in de Koraalzee* in mei 1942 en de *Slag bij Midway*



Afb. 1 Organisatieschema. De ML/KNIL in de geallieerde bevelsstructuur (vereenvoudigd)

een maand later, een halt toegeroepen en daarna langzaam maar zeker teruggedreven.

Australië en het grootste deel van Nederlands-Indië vielen in het gezagsgebied van generaal Douglas MacArthur, de *South West Pacific Area* (SWPA). De commanderend officier van de tactische luchtmacht in dit gebied – de *Fifth Air Force* – was de Amerikaanse luitenant-generaal George C. Kenney. Deze luchtmacht omvatte in het voorjaar van 1943 69 squadrons, te weten 36 Amerikaanse, 31 Australische (alle in de Pacific gestationeerde squadrons van de *Royal Australian Air Force*, kortweg RAAF), één Brits en één Nederlands squadron. Na december 1943 werden dat twee Nederlandse squadrons. Organisatorisch stond het Nederlandse *18 Squadron* tezamen met één Brits, één

Amerikaans en 24 Australische squadrons onder operationeel bevel van air vice-marshall W.D. Bostock (RAAF). De *79 Wing* waartoe *18 Squadron* behoorde, bestond naast het Nederlandse, dat vloog met *Mitchell*-bommenwerpers, uit drie Australische squadrons. Hiervan waren er twee uitgerust met *Beaufort*-bommenwerpers en één met *Beaufighter*-lange-afstandsjagers. Voor een schematisch overzicht van de plaats van de ML/KNIL in de geallieerde *Chain of Command*, zie afb. 1.

De grenzen van wat de Japanse leiders de „Groter Oostaziatische Gemeenschappelijke Welvaartsfeer” noemden, werden in de zuidwesthoek gevormd door het strategisch belangrijke Nederlands-Indië, Nieuw-Guinea, de Bismarck Archipel en de Solomon-eilanden. Doel van de geallieerde mili-

taire inspanning in dit gebied was de zogenaamde Japanse „defensieve perimeter” te verkleinen. Dit diende te gebeuren d.m.v. het terugdringen van de Japanse bezettingslegers en het doorbreken van de vijandelijke af- en aanvoerlijnen. De leiding van het KNIL in Australië en de Nederlandse regering in Londen, hadden aan de Nederlandse strijdkrachten in Azië uiteraard een rol toebedacht bij de bevrijding van Nederlands-Indië. Het zou vooral uit politieke overwegingen van groot belang zijn bij de strijd om Nederlands-Indië ook Nederlandse (lucht)strijdkrachten te betrekken. De Nederlandse en Nederlands-Indische regering en legerleiding hadden echter in deze fase van de strijd totaal geen invloed op de bepaling van de geallieerde militaire strategie in Azië. Ze werden regelmatig voor voldoende feiten gesteld. Uiteindelijk besloot de Amerikaanse *Joint Chiefs of Staff* (JCOS) in Washington – overigens tegen de zin van MacArthur – dat deze bij zijn opmars richting Japan, Nederlands-Indië links zou moeten laten liggen, om direct door te kunnen stoten naar de Filippijnen. Over de implicaties van deze beslissing voor de ML/KNIL later meer.

Vlietschool in de VS

Gedurende bijna twee jaar, van mei 1942 tot februari 1944, heeft een groot aantal vliegtuigbemanningen van de ML/KNIL en de Marineluchtvaartdienst (MLD) zijn opleiding genoten in de Verenigde Staten. De *Royal Netherlands Military Flying School* (RNMFS) werd geleid vanuit haar hoofdkwartier te Jackson, Mississippi. Hier kregen de vliegtuigbemanningen hun voortgezette en operationele opleiding, nadat ze elders in de VS de elementaire opleiding hadden afgesloten. Er werden niet alleen vliegers voor bommenwerpers en jachtvliegtuigen opgeleid, maar ook waarnemers, telegrafisten, luchtschutters, evenals specialisten op het gebied van vliegtuigmotoren, communicatie, inlichtingen, foto-interpretatie en meteorologie. Over het algemeen waren de Nederlanders zeer te spreken over de logistieke en facilitaire ondersteuning van Amerikaanse zijde. Er werden in betrekkelijk korte tijd goed geoefende *P-40 Kittyhawk*-jachtvliegers en vliegtuigbemanningen voor de met *B-25 Mitchells* opererende Nederlandse squadrons opgeleid. Behalve *18 Squadron* was ook het in de *Royal Air Force* opgenomen en in Europa

actieve *no. 320 (Dutch) Squadron* uitgerust met *Mitchell*-bommenwerpers.

No. 18 Squadron NEI

Zoals reeds vermeld, werd op 4 april 1942 in Canberra het *no. 18 Squadron NEI* opgericht. Het zou echter nog enige tijd – tot januari 1943 – duren voordat het squadron, met als commandant majoor B.J. Fiedeldij, operationeel kon worden. Deze trage start had een aantal oorzaken. Er bestond aanvankelijk een gebrek aan personeel, materieel en faciliteiten. Bij de toewijzing van Amerikaans vliegend materieel genoten operationele squadrons aan de frontlijn voorrang boven het Nederlandse squadron in opbouw. In het blad voor ML/KNIL personeel, *De Stuurkolom*, werd een beeld geschetst van de moeilijkheden waarmee het *18 Squadron* bij de opbouw tot operationele eenheid te maken kreeg. Zelfs het lot van de eerste vijf geleverde toestellen werd onzeker geacht:

Er werd in Brisbane en ook in Canberra, een harden strijd geleverd om zelfs die vijf toestellen te kunnen behouden. Om de haverklap kwamen commandanten van B-25 squadrons der Amerikaanse luchtmacht van het gevechtsgebied naar het zuiden afzakken om te zien of zij, met list en geweld, die kisten van de Hollanders niet konden wegpakken. De Stuurkolom 2(1947)(4)

De tekorten aan grondpersoneel konden evenwel worden opgevuld door de RAAF, en toen in het najaar van 1942 aan het materieelgebrek een einde kwam door de levering van 18 nieuwe *North American B-25C-Mitchell* middelzware bommenwerpers, kon *18 Squadron* uiteindelijk operationeel worden. Aangezien het squadron begin 1943 metterdaad aan acties tegen de vijand kon gaan deelnemen, verdwenen de verveling en de uitzichtloosheid en kon er een, niet onwelkome, moreelsverbetering worden geconstateerd. Het takenpakket van het Nederlandse squadron bestond uit:

- offensieve verkenningen van wateren ten noordwesten van Australië;
- dag- en nachtbombardementen op Japanse vliegvelden en militaire installaties;
- aanvallen op Japanse schepen, zowel in havens als op open water;
- speciale opdrachten t.b.v. inlichtingengroepen in Nieuw-Guinea;

– propagandavluchten boven Java (aan het einde van de oorlog).

Afgezien van de laatstgenoemde opdrachten stond dit takenpakket in tactisch opzicht hoofdzakelijk in het teken van bescherming van de linkerflank van de Amerikaanse aanval op Nieuw-Guinea. Het operatiegebied van de *B-25-Mitchell* werd bepaald door de actieradius van het toestel. Deze verschilde van 600 tot maximaal 1600 kilometer, afhankelijk van het type, de *B-25C* of de *B-25D*, eventuele tanks in het bommenruim en extra vleugeltanks. In het westen konden vanaf de Australische bases MacDonald en later Batchelor, Soemba en Flores in Nederlands-Indië worden bereikt. Met een tussenlanding op het vliegveld Drysdale, op de uiterste zuidwestpunt van Australië, kwam ook Soembawa in het vliegbereik te liggen. In het noorden Ambon en verder de zuidwestkust van Nieuw-Guinea. Het gebruik van extra brandstoftanks ging natuurlijk wel ten koste van de potentiële bommenlast.

Het voert te ver hier de vele operaties van *18 Squadron* weer te geven. Hiervoor verwijs ik naar de studies van O.G. Ward, waarin de acties uitgebreid aan de orde komen.¹

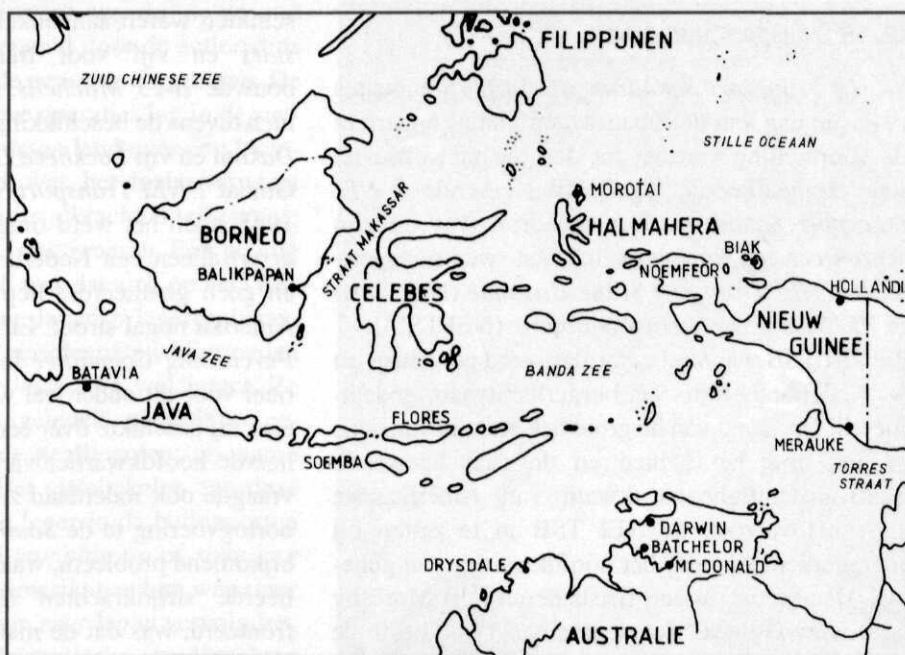
In totaal werden gedurende de twee en een half jaar dat *18 Squadron* operationeel was 2091 opdrachten uitgevoerd. Deze kunnen worden opgesplitst in 552 dag- en 423 nachtbombardementen, 118 aanvallen op schepen, 948 offensieve verkenningen en 50 foto-opdrachten. De *79 Wing*, waarvan *18 Squadron* deel uitmaakte, bracht gedurende de Tweede Wereldoorlog ca. 35.000 ton aan Japanse scheepsruimte tot zinken. In het begin waren de resultaten van de operaties teleurstellend, zeker in de ogen van Australische stafofficieren. Deze bleken veel te hoge verwachtingen te hebben van de prestaties van de *Mitchell*, een toestel dat voor zover het de RAAF betrof, lange tijd slechts bij *18 Squadron* in gebruik was. Als gevolg van de onbekendheid van de Australische officieren met de mogelijkheden en, belangrijker, de beperkingen van de *Mitchell*, werd het toestel aanvankelijk ingezet op een wijze die volgens de Nederlandse officieren onverantwoord was. De Australische planners, die in de *Operations Room North West Area* de operationele opdrachten voor *18 Squadron* opstelden, gingen bij

hun berekeningen uit van een te groot maximaal vliegbereik en een te hoge maximale bommenlast voor de *B-25*. In de configuratie zoals de Australiërs die voorstonden, traden regelmatig brandstoftekorten op, wanneer luchtgevechten werden aangegaan met Japanse jachtvliegtuigen. Tevens hadden de vliegers problemen bij de tactische uitvoering van aanvallen op masthoogte op Japanse schepen, het zogenaamde *strafen*. Voor deze riskante aanvalsmethode was een zwaardere, – met name voorwaarts gerichte, bewapening van de *Mitchell* vereist.

De hoge verliezen in de beginperiode van *18 Squadron* gaven de Nederlanders helaas gelijk in hun bezwaren tegen de gevoerde werkwijze. In de eerste zes maanden van operationele vluchten verloor het squadron 31 man, onder wie tien Australiërs. Negen toestellen gingen in deze periode verloren. Het meningsverschil over de optimale inzet van de *Mitchell*, nog eens versterkt door de bestaande taalproblemen, zorgde voor een niet al te beste verstandhouding tussen de Nederlandse leiding van het *18 Squadron* in de persoon van majoor Fiedeldij en zijn Australische superieuren.

Als gevolg van het voortdurende succes van het geallieerde offensief in Nieuw-Guinea in 1944, veranderde het karakter van operaties het *18 Squadron*. Aangezien de eigenlijke frontlinie steeds verder naar het noorden opschoof, bleven er voor het *18 Squadron*, gestationeerd in Australië, steeds minder offensieve taken over. Meer en meer kwam de nadruk te liggen op het uitvoeren van verkenningssluchten. Tot de aanvallende taken behoorde voornamelijk de interdictie van vijandelijke aan- en afvoer van troepen per schip. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat 1944 het succesvolste jaar is geweest voor het *18 Squadron*. Het jaar 1942 moet worden beschouwd als aanloopperiode, waarna in de eerste helft van 1943 nog veel tijd en energie verloren ging door de gebrekkige communicatie met de Australische autoriteiten en het onbegrip van het KNIL-hoofdkwartier in Melbourne, voor de noden van het Nederlandse squadron. Daarna verbeterde de materieelsituatie, omdat gehoor werd gegeven aan de wens modificaties uit te voeren die waren benodigd de *Mitchells* als *strafers* te kunnen inzetten. Tevens verbeterden de werkomstandigheden van het vliegend personeel omdat er aflossing kwam van de RNMFS in de Verenigde Staten. In 1944 werden als gevolg van

¹ O.G. Ward - *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945*. Weesp (1986); O.G. Ward (e.a.) - *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de naoorlogse jaren 1945-1950*. Houten (1988).



Afb. 2 Operatiegebied van de ML/KNIL-squadrons vanuit Australië en Nieuw-Guinea

deze vooruitgang al tweemaal zoveel schepen aangevallen als in 1943, ca. 100 tegen ca. 50. Het grootste, en tevens laatste, wapenfeit vond evenwel plaats op 6 april 1945, toen de Japanse kruiser *Isuzu* door Mitchells van onder meer het *18 Squadron* dermate zwaar werd beschadigd, dat het schip een eenvoudige prooi vormde voor Amerikaanse onderzeeboten. Deze brachten de 5700 ton metende oorlogsbodem ten slotte tot zinken.

No. 120 Squadron NEI

Eind 1943 werd een tweede Nederlands squadron opgericht, *no. 120 Squadron NEI*, uitgerust met *Curtiss P-40 Kittyhawk*-jachtvliegtuigen. De late oprichtingsdatum van dit squadron hield verband met het tekort aan (Nederlandse) jachtvliegers dat tot die tijd had bestaan. Pas toen de nieuw opgeleide jachtvliegers van de RNMFS in Australië arriveerden, kon het squadron worden opgericht. Het stond onder bevel van majoor H.A. Maurenbrecher en had bij aanvang van de operaties een sterkte van 24 *Kittyhawks*. Na reeds verscheidene malen binnen Australië te zijn verplaatst zonder metterdaad tegen de Japanners in actie te zijn gekomen, werd het *120 Squadron* medio 1944 verplaatst naar Merauke, het onbezette deel van Nieuw-Guinea. Hier kreeg het tot taak de Torres Straat te vrijwaren van Japanse scheepvaart, het onderscheppen van Japanse vliegtuigen, het bombarderen van Japanse

doelen en verkenning van het noorden en westen van Nieuw-Guinea.

Erg druk hadden de vliegers van het *120 Squadron* het niet; de werkelijke frontlijn, op de noordkust van Nieuw-Guinea, verplaatste zich met de aanhoudende geallieerde successen immers meer en meer naar het noordwesten. Eind 1944 werden per toerbeurt vliegers van *120 Squadron* overgeplaatst naar het eiland Noemfoer, om van daaruit een deel van Nieuw-Guinea te bestrijken waar wel intensief strijd met Japanners werd geleverd.

NEI Personnel & Equipment Pool

In april 1942 was in Canberra de *NEI Personnel & Equipment Pool* (NEI PEP) opgericht. Deze eenheid had aanvankelijk vooral een depotfunctie t.b.v. *18 Squadron* en na verloop van tijd *120 Squadron*. Later kwam daar een opleidingsfunctie bij. Veel bemanningen kregen in rustperiodes bijscholing op de bij de NEI PEP aanwezige *Mitchells* en *Kittyhawks*. Nieuw opgeleide vliegers die van de RNMFS uit Amerika kwamen, werden bij dit squadron, voordat zij bij operationele eenheden werden geplaatst, bekend gemaakt met de vliegcondities in Australië. In de zomer van 1945 werd het squadron verplaatst van Canberra naar Bundaberg in Queensland. Na de capitulatie van Japan heeft het daar nog enige tijd dienst gedaan als opleidingseenheid voor ex-krijgsgevangenen van het ML-KNIL.

No. 19 Transport Squadron

No. 19 Transport Squadron werd op 15 augustus 1945 (de dag van de Japanse capitulatie) opgericht als voortzetting van het tot dan toe niet officieel door de geallieerde legerleiding erkende *1 NEI Transport Squadron*. Dat squadron was op zijn beurt weer een samenvoeging van twee transportsecties: *NEI Transport Sectie Brisbane* (NEI TSB) en *NEI Transport Sectie Melbourne* (NEI TSM).

Bij NEI TSB was veel gemilitariseerd personeel uit de Nederlands-Indische burgerluchtvaart gedetacheerd. Op grond van de grote bekendheid van deze vliegers met het gebied en de daar heersende weersomstandigheden, kwam van Amerikaanse zijde het verzoek de NEI TSB in te zetten bij koeriersdiensten voor het hoofdkwartier van generaal MacArthur, tussen Brisbane en Port Moresby op Nieuw-Guinea. Tot september 1944 heeft de NEI TSB deze taak tot grote tevredenheid van MacArthur en zijn staf in Australië uitgevoerd.

De belangrijkste taken van de transportsecties en later het transportsquadron waren echter de bevoorrading van *18 Squadron* en *120 Squadron* en het uitvoeren van regeringsopdrachten. De bevoorrading vond plaats vanuit de havensteden Melbourne en Brisbane, alwaar de Amerikaanse transportschepen aankwamen. Van daar ging het verder naar het noorden. Aanvankelijk alleen naar Batchelor waar *18 Squadron* was gevestigd, maar naarmate het front opschoof ook steeds noordelijker, naar Merauke en andere plaatsen in Nieuw-Guinea en Nederlands-Indië.

De vliegtuigen waarover de transportsecties be-



Afb. 3 Gereedmaken B-25 van no. 18 Squadron NEI. Camouflage bestaat uit kippengaas met lappen

schikten waren aanvankelijk drie *Lockheed Lodestars* en vijf voor transportdoeleinden omgebouwde *B-25 Mitchells*. Vanaf eind 1944 kreeg men tevens de beschikking over acht *Douglas C-47 Dakota* en vijf *Lockheed L-12* transportvliegtuigen. Omdat *1 NEI Transport Squadron* tot 15 augustus 1945 (toen het werd omgedoopt tot *no. 19 Squadron*) alleen een Nederlandse militaire status had en geen geallieerde, liep de bevoorrading vanuit Amerika nogal stroef. Er kon door de *Netherlands Purchasing Committee* in New York alleen materieel voor dit onderdeel worden aangeschaft, wanneer zij beschikte over een verklaring van het geallieerde hoofdkwartier van MacArthur, dat het gevraagde ook inderdaad zou worden ingezet bij de oorlogvoering in de *South West Pacific Area*. Een bijkomend probleem, waarmee overigens alle geallieerde strijdkrachten in Azië werden geconfronteerd, was dat de materieelvoorziening aan de legers in Europa voorrang genoot boven die aan de strijdkrachten in Azië.

Na de capitulatie van Japan was de behoefte aan luchttransport geenszins verdwenen. Het *19 Squadron* is derhalve na 15 augustus 1945 nog veelvuldig ingezet, in het begin voornamelijk voor de voedselvoorziening van de ex-krijgsgevangenen en geïnterneerden in Nederlands-Indië.

Verplaatsing naar New Britain

Onder de ML/KNIL-militairen in Australië leefde de verwachting, dat men spoedig na 1943 een bijdrage kon gaan leveren aan de bevrijding van Nederlands-Indië. De teleurstelling was dan ook groot toen bleek dat het hoofdkwartier van de *Allied Air Force SWPA* met de Nederlandse squadrons andere plannen had. De beweegredenen van het geallieerde opperbevel kunnen worden verklaard, wanneer men de situatie in het zuidwesten van de Pacific aan het einde van 1944 in ogenschouw neemt.

Langs beide aanvalsassen van de Amerikanen waren tegen het einde van 1944 grote vorderingen geboekt. De Marianen-eilanden waren door de *Pacific Fleet* veroverd en het strategisch bommenwerper-offensief gericht tegen de industriële centra van Japan, waarmee een begin was gemaakt vanuit China, werd vanaf deze eilandengroep geïntensiveerd. In het zuidwestelijk deel van de Pacific hadden de Amerikanen de zogenaamde *hop-over*-tactiek toegepast. „Sprongsgewijs” werd zo eiland na eiland

op de Japanners terugveroverd, waarbij de grootte van de sprongen werd bepaald door de actieradius van op land gestationeerde gevechtsvliegtuigen. De kracht van de Amerikaanse operaties lag in de succesvolle samenwerking tussen land-, zee- en luchtmacht. Essentieel was het luchtoverwicht dat de Amerikaanse luchtmacht telkenmale wisten te verkrijgen en te continueren. Een gevolg van deze *hop-over*-tactiek was dat zich op veel tussenliggende eilanden nog Japanse legereenheden bevonden. Deze waren geïsoleerd en afgesneden van bevoorrading, maar vaak nog wel intact. Ze hadden geen verliezen geleden gedurende gevechtshandelingen met de geallieerden; ze waren domweg overgeslagen. Het uitschakelen van deze restanten van het Japanse leger in de buitenposten van het Keizerrijk, werd *mopping up* of *rounding up* genoemd. Terwijl de Amerikanen hun weg door de Pacific via de Filipijnen naar Japan vervolgden, werd een deel van de Australische strijdkrachten belast met de *mopping up*-operaties in de *South West Pacific Area*. In veel gevallen betrof het ook Australisch grondgebied. Het lag voor de hand dat de RAAF hierbij de benodigde tactische luchtsteun zou leveren. Aangezien de beide Nederlandse squadrons onder het zogenaamde *RAAF-Command* opereerden, werden ook zij hierbij ingezet. Ze werden in verband hiermee verplaatst naar Jacquinot Bay op het eiland New Britain.

In het voorjaar van 1945 werd begonnen met de verplaatsing van *18 Squadron* en *120 Squadron* naar New Britain. Het gevoel op een zijspoor te zijn gezet werd steeds sterker toen bleek dat er eigenlijk nauwelijks nog iets te doen viel. Nadat overleg had plaats gehad tussen luitenant-generaal L.H. van Oyen, de commandant van de Nederlands-Indische strijdkrachten in Australië, en generaal MacArthur, werd uiteindelijk, op dringend verzoek van de Nederlandse autoriteiten, besloten de Nederlandse squadrons bij acties in Nederlands-Indië te betrekken. Het *18 Squadron* werd daarna verplaatst naar Morotai in de Halmaheira-archipel en het *120 Squadron* naar Biak, een eiland in de Geelvinkbaai (Noord-Nieuw-Guinea). Een deel van *18 Squadron* bevond zich toen deze beslissing werd genomen nog in Australië, en een deel reeds in New Britain. Toen personeel en materieel in Morotai arriveerden, bleken daar al zoveel squadrons te zijn gehuisvest, dat er voor het *18 Squadron* in feite geen plaats meer was. Van hogerhand werd toen



Afb. 4 Hoogtebombardeement op schepen. De witte vlekjes zijn de explosies van een bommentapijt. De zwarte wolkjes zijn granaatexplosies van afweergeschut

bepaald dat de gehele *79 Wing*, waarvan *18 Squadron* deel uitmaakte, zou worden verplaatst naar Balikpapan op Borneo. Door deze nieuwe verhuizing werd de operationele inzet vertraagd tot 14 augustus 1945, één dag voor de capitulatie van Japan. Het *120 Squadron* heeft zich in de laatste maanden van de oorlog nog wel verdienstelijk kunnen maken. Gestationeerd op Biak werden talloze operationele vluchten uitgevoerd tegen de naar schatting 50.000 Japanners die nog op Nieuw-Guinea aanwezig waren en die, hoewel ze zich in een verloren positie bevonden, nog felle tegenstand boden.

Verliezen

Van het in 1942 uit Java ontkomen vliegend personeel is gedurende de oorlog ongeveer de helft gesneuveld of verongelukt. Het *18 Squadron* heeft de langste operationele periode gekend en de grootste verliezen geleden: 79 Nederlanders en 16 Australiërs. Van *120 Squadron* zijn 14 man gesneuveld en 7 man zijn omgekomen bij een ongeluk met een

transportvliegtuig van de ML/KNIL in september 1944. Bij dit ongeval verloren ook de vier Nederlandse bemanningsleden het leven. De *Dakota* waarmee het ongeval plaatsvond is in 1993 teruggevonden nabij Cairns, aan de noordwestkust van Australië. Gedurende de periode dat de *Royal Netherlands Military Flying School* in Amerika heeft bestaan, zijn daar 26 man verongelukt.

Het einde van de Tweede Wereldoorlog

Als gevolg van de intensieve bombardementen en het afwerpen van twee atoombommen op de Japanse steden Hiroshima en Nagasaki door *B-29 Superfortresses* van de Amerikaanse strategische *Twentieth Air Force* kwam, toch nog betrekkelijk onverwacht, een einde aan de oorlog in de Pacific, en daarmee aan de Tweede Wereldoorlog. Op 15 augustus 1945 maakte de Japanse regering officieel bekend de voorwaarden tot beëindiging van de vijandelijkheden, opgesteld door de geallieerden te Potsdam, te accepteren. Daarmee was de capitulatie een feit. De formele overgave vond plaats op 2 september aan boord van het Amerikaanse slagschip *USS Missouri* in de Baai van Tokio. Namens Nederland waren hierbij aanwezig luitenant-admiraal C.E.L. Helfrich en luitenant-generaal L.H. van Oyen. Voor de bevolking van Nederlands-Indië en de Nederlandse militairen van het KNIL in Australië en Nieuw-Guinea en de marine in Ceylon, brak evenwel geen periode aan van vrede en rust. Integendeel, de Indonesische onafhankelijkheidsverklaring, twee dagen na de Japanse capitulatie, impliceerde reeds dat van een terugkeer naar de vooroorlogse situatie geen sprake zou zijn. Over de gebeurtenissen vlak voor en na de Japanse capitulatie en de inzet van de Militaire Luchtvaart gaat het laatste deel van dit artikel.

Wijziging der operatiegebieden

Net als de Nederlandse- en Nederlands-Indische strijdkrachten in Azië waren verdeeld over twee opperbevelhebbers, de marine onder admiraal Lord Louis Mountbatten en het KNIL onder generaal Douglas MacArthur, zo was ook het grondgebied van Nederlands-Indië verdeeld over twee operatiegebieden. Sumatra viel in het *South East Asia Command* – en dus onder Brits gezag – terwijl de rest van Nederlands-Indië in de Amerikaanse *South*

West Pacific Area viel. Deze situatie was voor de Nederlandse regering in ballingschap onbevredigend, maar omdat ze geen van de bondgenoten voor het hoofd wilde stoten, was nooit meer dan een zwak protest uit Londen te horen geweest. Dat de Nederlandse regering dikwijls slecht op de hoogte was en werd gehouden, mag blijken uit de volgende opmerking van de Bevelhebber Strijdkrachten Oosten, luitenant-admiraal Helfrich:

Wij vernamen in Londen, dat er in Quebec een conferentie zou zijn tussen president Roosevelt en de heer Churchill over verdere plannen in de Pacific. Deze conferentie had van 11-14 September 1944 plaats. Wij waren niet ingelicht. De Nederlandse Regering besloot, minister Van Mook en mij er heen te sturen. Toen wij kwamen, was de conferentie afgelopen, en wij trachten nu te Washington iets te weten te komen.

C.E.L. Helfrich

In augustus 1945 veranderde de situatie, zeer ten nadele van Nederland. Op de Conferentie van Potsdam in juli 1945 was door de *Combined Chiefs of Staff*, de gecombineerde Amerikaans-Britse oorlogsleiding, besloten de grenzen van de operatiegebieden in de Indische Archipel te wijzigen. Voortaan zou geheel Nederlands-Indië in het Britse gezagsgebied komen te liggen. In tegenstelling tot wat in de gangbare – Nederlandse – literatuur vaak wordt beweerd, waren niet de Britten maar de Amerikanen voor deze beslissing verantwoordelijk.² De Amerikanen hadden hier alle belang bij, omdat zij hierdoor hun handen vrij zouden hebben bij de aanval op en de bezetting van Japan. Voor de Britse opperbevelhebber van het *South East Asia Command*, Lord Louis Mountbatten, kwam deze beleidswijziging als een zeer onwelkome verrassing. De Britse strijdkrachten in Azië beschikten immers niet over voldoende mensen en middelen om Nederlands-Indië snel van de Japanners te kunnen bevrijden. Voor Nederland was de grenswijziging van de operatiegebieden des te ongunstiger, omdat hierdoor allerlei afspraken vervielen die de

² De Jong noemt de wijziging van de operatiegebieden een Brits initiatief. Zie: L. de Jong - *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*. Deel 11c, Nederlands-Indië III. Leiden (1986) 475-493. Voor een tegengestelde visie zie: P.M.H. Groen - *Marsroutes en Dwaalsporen. Het Nederlands militair strategisch beleid in Indonesië 1945-1950*. Den Haag (1991) 17-75, of: G.P. Hayes - *The History of the Joint Chiefs of Staff in World War Two. The War against Japan*. Annapolis (1982) 623-635, 695-696.

Belangrijkste vliegtuigen van de ML/KNIL die zijn ingezet in de Pacific tijdens de Tweede Wereldoorlog

Mitchell (No. 18 Squadron NEI)

De North American B-25-Mitchell middelzware bommenwerper was één van de succesvolste vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Uitgerust met twee Wright Cyclone luchtgekoelde motoren van 1700 pk elk, kon dit toestel een maximale snelheid van 440 km/h bereiken, met een vliegbereik van 2300 km. De bewapening van de Mitchell varieerde per type (B-25A t/m B-25J) van 5 tot 18 mitrailleurs caliber .50 en een kanon van 75 mm. De bomlast was maximaal 1800 kg.

Kittyhawk (No. 120 Squadron NEI)

Het Curtiss P-40 Kittyhawk jachtvliegtuig is in grote aantallen – bijna 14.000 – geproduceerd. De motor was een vloeistofgekoelde Allison V-12 (1360 pk). De verbeterde versie P-40N werd Warhawk genoemd. Het toestel was bewapend met 6 mitrailleurs, caliber .50, haalde een maximum van 600 km/h en had een vliegbereik van circa 600 km.

Dakota (No. 19 Transport Squadron)

Het Douglas C-47 Dakota transportvliegtuig stond bekend als het meest betrouwbare toestel dat de geallieerden ter beschikking hadden. Twee Pratt & Whitney luchtgekoelde V-14-motoren van 1200 pk elk, leverden het vermogen om bijna 12.000 kg startgewicht of 27 passagiers te vervoeren. Het vliegbereik was 3180 km en de maximum snelheid 370 km/h.

leiding van het KNIL in Australië met de Amerikaanse legerleiding aldaar had gemaakt over logistieke ondersteuning en inzet van materieel.

Op 16 september 1945 arriveerden de eerste Britse troepen, onder leiding van vice-admiraal Sir Wilfred R. Patterson, in Nederlands-Indië. Voor de bezetting van de bruggehoofden op Java en Sumatra en de handhaving van het gezag werden in totaal drie divisies Britse militairen – ca. 75.000 man – in de archipel aan land gezet. Omdat al snel duidelijk was dat niet de Japanners maar de Indonesische nationalistenvoor de grootste onrust zorgden, was

Patterson gedwongen een beroep te doen op de nog aanwezige Japanners om de orde te handhaven.

Dit alles deed ernstig afbreuk aan het Nederlandse gezag. De inzet van Nederlandse militairen bleef beperkt tot acties van de ML/KNIL, die niet mocht opereren buiten de bruggehoofden op Java en Sumatra. Grondtroepen werden door de Britten helemaal niet toegelaten. De acties van de ML/KNIL betroffen het lenigen van acute nood in de kampen waar zich nog ca. 80.000 krijgsgevangenen en geïnterneerde burgers bevonden. Deze dienden daar tot nader order van het Britse bestuur te blij-

Literatuur:

- Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945* - Deel 8A-B: Militair beleid 1940-1945, Terugkeer naar Nederlandsch-Indië, hoofdstuk VI, IX, XVII, XIX. Den Haag (1956).
- P.M.H. Groen - *Marsroutes en Dwaalsporen. Het Nederlands militair-strategisch beleid in Indonesië 1945-1950*. Den Haag (1991).
- G.P. Hayes - *The History of the Joint Chiefs of Staff in World War II. The War against Japan*. Annapolis (1982).
- C.E.L. Helfrich - *Memoires*. deel 2: Glorie en Tragedie. Amsterdam (1950).
- B.v.d. Klaauw en M. Rijnhout - *De Militaire Luchtvaart in Nederlands-Indië, 1914-1949*. Amsterdam (1987).
- W.H. Lutgert en R. de Winter - Voor hen die vielen: Jackson 1992; verslag van de Nederlandse herdenking in de Verenigde Staten. *Brochures van de Sectie Luchtmachthistorie van de Luchtmachtstaf Nr 5*: Den Haag (1992).
- W. Mastenbroek - De Militaire Luchtvaart van het KNIL. Nederlands Indië's val een keerpunt. *MilSpect* 161 (1992)(3)129-136.

- H.J. van Mook - *Indonesië, Nederland en de Wereld*. Amsterdam (1949).
- J.J. Nortier - De geallieerde operatiegebieden en de onbelangrijke bondgenoot. *Ons Leger* (1976)(9) 51-57.
- G. Odgers - *Australia in the War of 1939-1945*, series three, volume II: Air War against Japan 1943-1945. Canberra (1957).
- O.G. Ward - *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945*. Weesp (1986).
- O.G. Ward (e.a) - *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de na-oorlogse jaren 1945-1950*. Houten (1988).
- M.W.A. Weers - Waardoor de geallieerden de lucht oorlog wonnen. *MilSpect* 150(1981)(10)441-448.
- C. Wiebes, en B. Zeeman - *Belgium, The Netherlands and Alliances, 1940-1949*. Acad. proefschrift Rijks-univ. Leiden (1985).
- R. Wittert - *Het vergeten squadron. Het verhaal van de Nederlandse vliegers die tegen Japan hun vergeten strijd vochten*. Bussum (1976).
- H.L. Zwitzer - Het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger in Australië 1942-1945. *Mededelingen Sectie Militaire Geschiedenis/LAS* 8(1985)67-90.

ven. De steunverlening vond plaats in het kader van de RAPWI (*Recovery of Allied Prisoners of War and Internees*) en bestond hoofdzakelijk uit het afwerpen van hulpgoederen, voedsel en medicijnen. Hiervoor werden 18 Squadron en 19 Transport Squadron ingezet. Pas vanaf medio 1946 stonden Nederlandse militairen niet langer onder Brits opperbevel. Voor de Nederlandse strijdkrachten zou daarna een periode van strijd aanbreken met de Indonesische nationalisten, die zou voortduren tot 1949. Deze acties vallen echter buiten het bestek van dit artikel.

Besluit

Bezien vanuit bondgenootschappelijk oogpunt heeft de Militaire Luchtvaart van het KNIL in het offensief tegen Japan slechts een rol in de marge kunnen spelen. Met één squadron bommenwerpers, één squadron jagers, een luchtransportafdeling en enkele marineschepen en -vliegtuigen te Ceylon, legde Nederland militair te weinig gewicht in de schaal om als bondgenoot van de Verenigde Staten en Groot-Brittannië enige invloed te kunnen uitoefenen. Politieke en militaire beslissingen werden buiten de Nederlandse regering in ballingschap om genomen, ook wanneer het zaken betrof die Nederland en Nederlands-Indië direct aangingen. Deze

gang van zaken was soms, zoals in het geval van de wijziging in de grenzen van de operatiegebieden, duidelijk niet in het belang van Nederland. Na de oorlog is door het parlement grote kritiek uitgeoefend op het beleid van de Nederlandse regering ten aanzien van de behartiging van haar vitale belangen in het Verre Oosten, evenals op de splitsing van de commandovoering.³ Deze kritiek betrof niet de inzet van het personeel van de Militaire Luchtvaart in Australië. Hoewel deze gepaard ging met de nodige problemen in de aanloopfase, hebben de ML/KNIL-squadrons een niet onbelangrijke bijdrage geleverd aan de bestrijding van de Japanse scheepvaart, het bestoken van Japanse garnizoenen en het isoleren van Japanse troepen in een operatiegebied met een straal van ca. 1000 km, met Darwin (Australië) als middelpunt.

Het einde van de Tweede Wereldoorlog op 15 augustus 1945 betekende voor de Nederlandse strijdkrachten, inclusief de ML/KNIL, niet het einde van operaties. Er zou nog vier jaar van strijd volgen met Indonesische nationalisten, culminerend in de twee Politie Acties, alvorens de rol van Nederland in Azië, op Nederlands Nieuw-Guinea na, definitief was uitgespeeld.

³Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945 - deel 8a en b: Militair Beleid 1940-1945. Terugkeer naar Nederlands-Indië. Den Haag (1956).



DRINGEND VERZOEK AAN AUTEURS

Steeds vaker bereiken de redactie bijdragen, getypt m.b.v. een tekstverwerker. Helaas wordt daarbij veelvuldig verzuimd rekening te houden met de noodzaak de tekst te typen met *anderhalve of dubbele regelafstand*. Derhalve hierbij het dringende verzoek aan auteurs, hun manuscript te verzorgen volgens de „Regels voor kopijverzorging”, die op gezette tijden achterin de Militaire Spectator worden afgedrukt (zie oktobernummer 1994).

Auteurs wordt verzocht bij hun manuscript - zo mogelijk - de *diskette* aan te leveren: Word-Perfect 5.1, 5.2 of 6.0. (NB. Alinea's eindloos typen; slechts ter afsluiting een HARDE RETURN geven, evenals voor een witregel. Geen speciale codes en lay-outelementen invoeren.)

Helaas worden ook nog regelmatig *illustraties* ingezonden die niet of nauwelijks geschikt zijn voor verkleining en reproductie. Ook in dit verband wordt met nadruk verwezen naar evengenoemde Regels, punt 2. Computertekeningen zijn slechts bruikbaar indien vervaardigd m.b.v. een speciaal tekenprogramma.

REDACTIE