

Oorlogsbuit

Toelichting bij aanbieden oorlogsbuit

Inleiding:

Ik ben Rein Lub – gebrevetteerd in 1958 – gevlogen op de Dakota en de Neptune in voormalig Nederlands Nieuw Guinea, daarna uiteraard op Valkenburg weer de Neptune en de Atlantic.

In Eelde uitgeleend aan de RijksLuchtvaartschool later KLM Luchtvaartschool waar ik jaren in de instructie ben blijven hangen en menig vlieger bij de MLD en KLM het “heilig vuur” heb proberen over te brengen. Op dit moment geef ik nog lezingen en seminars in het land aan nieuwe instructeurs en specifiek aan de MLD Heligroep en KLU.

Dat heilig vuur over brengen daar moest ik aan denken toen ik bezig was met dit verhaal.

Want uitgerekend wie dacht u, dat mij dat “heilig vuur” heeft over gebracht?

Wel – dat was uitgerekend de oprichter van deze traditiekamer – Renee Blom in 1957.

Ik denk dan ook wel aan hem terug als een uiterst bekwaam vakman, die mij leerde vliegen en solo liet – maar ook was hij een verzamelaar van voorwerpen van de MLD maar ook de prachtigste kunstvoorwerpen uit voormalig Nederlands Nieuw Guinea.

Ik wilde in de jaren 70 een tentoonstelling inrichten (voor een goed doel) bij het Volkenkundig Museum in Leiden (waar mijn buurman de scepter zwaaide) en Renee Blom en vele anderen zijn pijlen en bogen, beeldjes en andere peniskokers ter beschikking stelde. – Ik was er namelijk van overtuigt dat de kwaliteit van deze kunstvoorwerpen beter was dan de kwaliteit van de al in het museum aanwezige attributen.

Deze kunstvoorwerpen waren de door ons verkregen door een intensieve ruilhandel op de diverse landingsplaatsen in dat prachtige land. (Kaimana, de Baliemvlei, Merouke, Manokwarie, Ransiki en de Wisselmeren.

Ik heb zelf een keer een pijl en boog gekocht van een Papoea, voor 2 blinkende gulden – want dat was toch veel meer dan één blinkende rijksdaalder.

Echter in een ver gevorderd stadium, verbood de marineleiding deze tentoonstelling – de burgerij zou wel eens kunnen denken – “Hebben ze niets anders te doen?”

Dit alles vanwege de – in die periode, rommelige houding van het kabinet over het wel of niet inkrimpen van de defensie gelden en specifiek de MLD taken. Denk aan de vlucht van een formatie Neptune`s over het binnenhof op de dag dat de Defensiebegroting behandeld werd. Een van de deelnemers aan deze formatie – ook een oude bekende was van dit vliegekamp, nl Dhr. Moekardanoe. Die was mijn mentor voor lange tijd, te beginnen op Nieuw Guinea waar ik aankwam als jonge baroe bij het squadron 321.

Nog geen dag na aankomst zat ik naast Moekardanoe en moest gelijk achter de knuppel.

Geen enkele opleiding op de Dakota – “dat leerde je in de lucht wel”!

Maar dan ook gelijk de take off maken en alles wat er bij kwam. Want Moekardanoe had n.l . een vreemde exotische eczeem aan zijn handen en raakte dan ook geen knuppel aan.

Tijdens deze vluchten werd dan ook menig maal de telegrafist naar voren geroepen – met de woorden – “m`n obat” en dan sprenkelde hij het reinigende water over zijn tangan-tangan en ging weer verder met z`n stoel in de achterste stand en de oogjes bijna dicht.

Een maal op een lange nachtelijke transit naar de zuidkust (hij had net zijn slaapje gedaan) zei hij – “doe jij je ogen maar even dicht” want je hebt nog een lange vlucht voor je. Zo gezegd

zo gedaan en ik was gelijk “verdwenen”.

– Totdat de BWK ons beiden wakker maakte met de woorden “wie vliegt er nu eigenlijk”??

Ik heb mijn ogen nooit meer dicht gedaan tijdens een van die lange transitvluchten.

Een andere merkwaardigheid was, dat hij als vijand – zijn eigen leerlingen uit Indonesië had!

En het gebeurde dan ook regelmatig dat wij op de lange vluchten de gesprekken van de Indonesische luchtmacht konden horen en Moekardanoë zich in het gesprek mengde – eh, Saya kalian mengapokkan! (ik zal jullie moris leren!) dat stond dan weer borg voor een chaotische toestand bij de tegenpartij en de gebruikelijke radiostilte tijdens die acties was dan weer voor uren verstoord.

Dat de inlichtingen diensten hier ook oren naar hadden spreekt als vanzelf – maar hierna zaten wij wel bij elke vlucht op de transit – alle frequenties af te luisteren. (met de hand steeds maar draaien aan de ontvangers – want scanners bestonden toen nog niet.)

Over een hand gesproken; op de duur voelde ik mij wel een automatische piloot want eigenlijk vloog ik de hele dag het handje van Moek achterna – totdat ik het zat was – en met een ferme klap de hand wegtikte en verwachtte dat ik nu wel bij de baas op het matje zou moeten komen. (hij was namelijk ook de squadron commandant) Echter bij het uitstappen zij hij met een big smile – had je eerder je mulut (mond) open moeten doen sobat!

Je moet je voorstellen dat ik daar zat als “baroe” en alles vloog tot op de kleinste veldjes zoals het kleine eilandje “Middelburg” waar ik moest landen omdat daar in de bush nog een oude Dakota stond, waar de uitlaten afgesleuteld werden om het chronisch tekort aan deze dingen op te vangen. Wij gebruikten nl benzine met een te hoog octaangehalte zodat de hogere temperaturen de uitlaten deden verbranden.

Dan de strip Ransiki – een leuk veld om heen te gaan want er zat een Hollandse koloniaal die ons altijd vorstelijk ontving. De Dokter ging vaak mee om het gezin medisch in de gaten te houden – Ook ging hij mee op jacht, jagen op herten, want Moek was op het idee gekomen om de mess te bevoorraden met vers vlees.

Tijdens de jacht zien we een prachtig stuk vlees rennen – een hert van sublieme afmetingen die ons allang in de gaten had en van ons wegrende – de Dokter geeft een schot met z`n karabijn en het beest ging er twee keer zo hard vandoor – waarop de BWK lachend uitriep “ha, ha, Dokter wat een prachtig rectaal schot!”

Allemaal leuk en prachtig, maar je zat van top tot teen onder het hertenbloed, want de kist werd door de bemanning ingeladen maar het is ook wel eens gebeurt dat we moesten uitwijken, in dit geval naar Kaimana waar geen diepvrieskisten uitgevonden waren. De vracht hertenvlees begon al te stinken en werd dan ook weer spontaan overboord gekieperd waarna je een machtig schouwspel aan het water oppervlakte kon waarnemen. De haaien hadden een kostelijke dag.

We hebben eenmaal “alle” vracht overboord gegooid, dat ging als volgt;

Moek zat weer eens te dommelen (we moesten nog een half uurtje tot Biak en zaten op 6000 ft) totdat hij verend overeind ging zitten hij voelde met zijn vingers tegen het raampje en riep spontaan : bungsu (jongste) “vaanstand stuurboord motor”. ... eh??? Stuurboord motor vaanstanden vroeg ik, (de kist was vol vracht en zwaar en alle metertjes stonden waar zij hoorden, hij antwoordde “praat ik Spaans ” “v a a n s t a n d s t u u r b o o r d m o t o r”.

Nu praatte hij geen Spaans maar wel Maleis en hij had een geweldige ervaring op de Dakota vanuit de oorlog in Engeland en Indonesië – dus ik trok stuurboord motor in de vaanstand wat bij een Dakota een geweldige schuiver geeft en verder bij dit gewicht een rate of descent van toch wel een 200 ft/min opleverde. (dat betekende dat wij over 30 minuten in zee zouden liggen)

Toen wende hij zich tot de Mec`s en riep “vracht overboord” al even verbaasde gezichten

maar er was geen tussenweg – als de vracht aan boord bleef, dan lagen wij uiteindelijk ook in de laut (zee) – dus de grote vrachtduur ging de diepte in gevolgd door een lading buitenboord motoren, balen meel, eten voor de mariniers, enzovoort.

De kist bleef uiteindelijk op een paar honderd voet hoogte en wij maakten een voorzorgslanding op Biak. Nu was ik in die tijd al vrij mager vanwege het geweldige eten (Biakballen uit blik, rijst met beestjes en op z'n tijd toch wel de onoverkomelijke Berak sakit) maar hier kreeg ik toch wel klotsende oksels van en verloor zo nog een paar kilo.

Na de landing bleek, tijdens een inspectie aan de motor, dat een van de zuigers zwaar beschadigd was door een afgebroken klep – dit had Moek al gehoord of gevoeld voordat er ook maar een metertje uitsloeg..

Als we hadden doorgelopen waren we zeker in de oceaan terechtgekomen – want een motor die vastgelopen is, kun je ook niet meer vaanstanden en geeft een nog grotere rate of descent, daar weet ik alles van.

Ja, ik heb veel van hem geleerd al was het, de raampjes van de cockpit dicht te smeren met kauwgom als we door een dikke wambrau (regenbui) vlogen en alles drijfnaat werd.

Maar nu moet ik toch ook wel wat serieuzer worden want de situatie veranderde.

Inmiddels vlogen zowel Moekardanoë en ik op de Neptunes (ook daar vanwege de acties - versnelt ter plekke omgeschoold)

Het aantal vluchten was de afgelopen maanden sterk toegenomen vanwege het toenemende agressieve optreden van de Indonesiërs. In september '61 waren de infiltratiepogingen bij Sorong daarna in januari de slag bij Vlakke hoek met en het tot zinken brengen van motor-torpedoboten vol met infiltranten en een Indonesische schoener bij Fakfak die ook bezig was met dingen die het daglicht niet konden verdragen.

Daartussendoor oefenden wij schijnvallen met de Hunters van de KLU die dan ook geen schijn van kans hadden tegen de spoilers van de Neptunes die de kist in een fractie van een seconde op zijn kant kon laten rollen. Het was wel een geruststelling omdat je wist dat de vijand beschikte over Migs 19 en 21.

Vele malen ben ik toen in Indonesië geweest – plat op het dek voor honderden mijlen over de Ceramzee, radar uit, lichten uit, jets aan, omhoog en foto's maken in het ochtendgloren van een haven of vliegveld en op volle kracht weer terug – ik heb nooit iets van dat land gezien want het was altijd donker.

Kortom het werd grimmiger en het aantal gedropte parachutisten van de tegenpartij nam toe waarna de mariniers en de landmacht het extreem druk kregen met het weer opsporen van deze rakkers.

Ik heb hier een passage uit het dagboek van Ruud Filon (chef radiostation te Sorong KL); (dit doe ik expres om niet te vergeten dat de jongens op de grond het waanzinnig moeilijk hadden)

“Op 17 mei 1962 vonden in de omgeving van Klamono opnieuw luchtlandingen plaats. Een groep van 15 parachutisten werd bij Maladofok door een peloton van de F.cie direct onschadelijk gemaakt.

Van de zijde van de bevolking kwamen later opnieuw meldingen door, van een parabivak op een heuvel in de buurt van Klamono. De F.cie ging op mars. Om het doel te bereiken moesten onze jongens, meest dienstplichtigen, zich een weg door de bush kappen. Door de aanhoudende regens was deze opsporingactie bepaald geen gemakkelijke opgave. Zij moesten tot aan hun knieën door de “loempoer” (moeras) lopen in het moeilijk begaanbare terrein, zodat de bevoorrading vanuit de lucht moest plaats vinden, Ondanks de slechte weersomstandigheden wisten de patrouilles uiteindelijk het vijandelijke bivak op te sporen.

– Helaas sneuvelde soldaat Bos tijdens de aanval. Zijn stoffelijk overschot werd per heli naar Sorong overgebracht.

Nu kom ik weer terug bij mijn eigen script;

Het is nog steeds op 17 mei 1962 dat de zwaar beladen Neptune (207) op patrouille was aan de zuidkust van Nieuw Guinea. De 36 cilinders van de Wright zuigermotoren bromden synchroon hun monotone melodie. De vliegers Moekardanoë en Lub tuurden de omgeving af want er was een “warning” voor wat betreft vijandelijke Migs en Mitchel vliegtuigen. Het was weer een lange patrouillevlucht en je wist nooit wat je nu weer te wachten stond of hoelang de vlucht zou duren. Meestal was 12 uur vliegen normaal tijdens deze acties, vanwege de lange transit. (het gebied bestreek een oppervlakte welke ongeveer 12 maal zo groot is als Nederland met bergtoppen tot 5000 meter.

Plotseling kwam de stem van de radar-operator over de intercom welke melde dat hij een “blijb” had richting van de kust ter hoogte van Kaimana, gelijk had de tactical-coördinator door dat het om een dropping van para’s ging die even daarvoor al was doorgegeven door een van de Nederlandse oorlogsschepen. Er rees slechts één probleem – de “infiltrant” was echter zo’n 110 mijl van ons vandaan dus het had geen enkele zin om daar op af te gaan – dan was de vogel allang gevlogen.

De Tacco zette hierop een precieze interceptielijn uit, die nog net viel binnen de demarcatielijn tot waar je een achtervolging mocht inzetten na een gepleegde agressiedaad. De interceptielijn vlogen wij af met verhoogde snelheid (635km/uur) door de twee Westinghouse straalmotoren aan te zetten – en inderdaad na verloop van tijd zagen we het vijandelijke vliegtuig een C47.

Hierna ging alles in een ogenblik – een tweetal korte stoten uit de 20 millimeter Hispano boordkanonnen en de C47 had een groot probleem – namelijk zijn linkervleugel stond in brand en hij zal daarbij nog wel verdere schade hebben gehad.

Op voortreffelijke wijze maakten de Indonesische vliegers een noodlanding op zee waarna de zevenkoppige bemanning in de rubberboten kropen. De telegrafist gaf de positie door aan Hr.Ms. Friesland welke later op de dag de drenkelingen oppikte. Later hebben wij begrepen dat hun grootste angst was – weer door ons beschoten te worden terwijl zij in de dinghy zaten. Onbegrijpelijk want de Geneefse conventies waren ons wel degelijk uiteengezet, wat je vandaag de dag niet van alle landen kan zeggen.

Zelf moesten wij maken dat we wegkwamen daar er een melding van naderende vliegtuigen binnenkwam (die middag heeft een andere Neptune nog een luchtgevecht gehad met een Mitchel bommenwerper).

Na de landing op Biak stond er voor ons een krat bier klaar – aangeboden door de Cdt. KLU “Fightersquadron 322” welke de Hunter straalvliegtuigen werkeloos aan de grond moest houden wegens “te hete startbaantemperaturen”.

Een aantal dagen later werden de drenkelingen opgevangen op een speciaal eiland (gevangenenkamp) waar zij verder mochten “logeren” echter 4 diensthorloges werden afgenomen en tot “oorlogsbuit” verklaard.

Na een week werden de vier vliegers-horloges verloot onder de bemanning in opdracht van de hoogste militaire bevelhebber Schout bij Nacht Reeser -welke de Neptune gelijk de nieuwe naam gaf – de Nepfighters.

Ik heb geprobeerd u een sfeer aan te bieden waarin dit allemaal plaats vond daarbij niet vergetend dat er nog mensen op de grond waren – of in zee lagen – diezelfde dag 17 mei 1962, die het veel moeilijker hadden dan wij, zittend in een ruime cockpit.

Moekardanoë belde mij regelmatig op in Holland als hij weer onderdelen voor zijn auto of Norton motor moest hebben, want ik werkte op Eelde en in Norg, vlak bij de TT baan, zat een “ritselaar” die onderdelen verkocht voor zijn vervoersmiddelen – ik heb er nog spijt van – en de ouderen onder u weten vast wel waarom.

En Renee Blom mag tevreden zijn – want ik ben nog steeds in de kunst bezig maar dan wel heel oude kunst – de Etruskische kunst en geef daar lezingen over aan enthousiaste Italiëgangers.

En dit vliegers-horloge – deze Pontiac Nageur 1953, dus meer dan een halve eeuw oud, met op de achterkant ingegraveerd – AURI (Angkatan Udara Republik Indonesia) – is één van dat viertal.



Voorzitter: Dit horloge is 54 jaar oud, een waar collectoritem en na een langdurig verblijf in het zeewater loopt dit horloge nog steeds – ik had graag dat u dat controleert en besluit met de woorden: veel succes met de traditiekamer – het ga u allen goed, Terima kasih banyak, en voor straks Selamat Makkan bij de ook zo traditionele rijsttafel.