



Boekbespreking

dr. C. Reinders Folmer- van Prooijen, “**Een sterk mens. Willem van Prooijen 1898-1978**”, Leiderdorp/Leiden 2013, ISBN 978-90-5997-160-8.

Bestellen: bij de auteur 071-5895382, corrierf@xs4all.nl, de prijs is dan € 25 (verzendkosten Nederland €3,84). Bij de boekhandel is het boek te koop voor € 29,50.

In het boek kan een tweetal verschillende elementen worden onderscheiden.

Allereerst een biografisch deel waarin de auteur (en dochter) Corrie van Prooijen uit de dagboeken, familie- en overige bronnen het leven van haar vader reconstrueert. In dit deel komen zijn afkomst en jeugd aan de orde (1898-1920), zijn periode als stuurman op de grote handelsvaart (1920-1927), zijn periode bij de Koninklijke Marine (KM) als officieervlieger in het interbellum in Europa, zijn plaatsingen in Nederlands Indië (1927-1941) en de periode dat hij op Ceylon verblijft en zijn vrouw en een deel van zijn kinderen op Java achterblijven (1942-1945). Tenslotte beschrijft Corrie de familiegeschiedenis na de oorlog: haar vader dient dan bij de KM in Nederland tot zijn leeftijdsontslag in 1954 (1945-1954). Daarna dient hij nog als plaatsvervangend, later als hoofd van de dienst Bescherming Bevolking van Den Helder tot het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd van 65 jaren (1954-1964). In 1978 overlijdt Willem van Prooijen.

Het boek bevat daarnaast ook de integrale (onbewerkte) tekst van de persoonlijke dagboeken van Willem van Prooijen die hij gedurende de oorlogsjaren 1942-1945 in het toenmalige Ceylon schreef voor zijn echtgenote die na de Japanse invasie op Java was achtergebleven. Hij was in die periode - na zijn evacuatie met de marine vanuit Java naar Ceylon - onkundig van hun lot onder Japanse bezetting en van het lot van zijn familie (onder andere zijn oudste zoon) in Nederland onder Duitse bezetting. Op Ceylon diende hij in de functies van Commandant Marineluchtvaartdienst Oost, tevens Commandant van het RAF 321 Dutch squadron. De dagboeken vormen een primaire historische bron, waarin overigens om redenen van geheimhouding (het was oorlog) het marinedeel slechts zeer fragmentarisch en versluierd aan bod komt.

Het biografische deel geeft een inkijk in de sociale omstandigheden in de vorige eeuw. Op het moment dat het met de koopvaardij na de eerste wereldoorlog bergafwaarts ging kon Willem van Prooijen van zijn alsmaar teruglopende inkomsten als stuurman bij de Holland-Amerika-lijn zijn jonge gezin niet meer onderhouden. Hij solliciteerde in 1927 bij de KM en werd gekeurd en aangenomen als officier zeewaarnemer der 3^e klasse bij de Koninklijke Marine Reserve (KMR) bestemd om over te gaan tot het korps officieervlieger. De vliegopleiding doorliep hij probleemloos (hij bleek een “vlieghandje” te hebben) en eind 1928 had hij al de benodigde brevetten behaald. Als vlieger volgden plaatsingen in Nederland en vervolgens in Nederlands Indië waar hij op Dornier-Wal-vliegboten vloog. In 1938 werd hij - na een periode in Nederland - voor de tweede maal in Indië geplaatst namelijk te Soerabaja (marinevliegkamp Morokrembangang) eerst als groepscommandant van de T-watervliegtuigen (Fokker IV W), later als groepscommandant van de X-vliegboten (Dornier Do 24K) en de Catalina vliegboten (Catalina Consolidated PBY). Rond eind 1940 werd hij overgeplaatst naar Batavia waar hij commandant werd van het marinevliegkamp Tandjong Priok, tevens commandant van een groep Do 24K vliegboten. Na de Japanse aanval op Pearl Harbour werd op 7 december 1941 de oorlog verklaard aan Japan. In december 1941 kreeg hij opdracht om met zijn groep - in samenwerking met de Engelsen - gewapend te patrouilleren in de Zuid-Chinese Zee waarbij de voorhoede van de Japanse invasievloot richting Malakka en Singapore werd verkend. In de oorlog werden alle krachten gebundeld in een geallieerd ABDA-commando (American-British-Dutch-Australian command). Van Prooijen werd bij de ABDA-staf in Bandoeng geplaatst en kreeg de opdracht mee te werken aan de opzet en inzet van een Reconnaissancegroep vliegtuigen. Er werden aanzienlijke verliezen geleden. Na de slag in de Javazee op 28 februari 1942 waarbij de ABDA-vloot grotendeels verloren ging, was de oorlog in Indië verloren en kreeg de commandant der zeemacht in Indië vice-admiraal C.E.L. Helfrich opdracht van de gouverneur-generaal om met de resterende marine-eenheden te evacueren naar het buitenland teneinde daar de strijd voort te zetten. Deze evacuatie met vier Catalina's (en de CZM aan boord) naar Colombo op Ceylon vond plaats op 2 maart 1942. Vanaf dat moment was het voor van Prooijen en al zijn onderhebbenden onduidelijk hoe het de achtergelaten vrouwen en kinderen zou vergaan. Die 4 Catalina's en 26 officieren en onderofficieren vormden het zelfstandige Royal Airforce (RAF) Dutch 321 squadron met Willem van Prooijen als commandant. Aanvankelijk opereerde 321 vanaf Kogalla airforcebase op de zuidpunt van Ceylon, later vanaf China Bay op de oostkust. Van Prooijen werd tevens benoemd als commandant van de MLD Oost en tijdelijk bevorderd tot hoofdofficier vlieger der tweede klasse (equivalent aan kapitein luitenant ter zee, overste). Gedurende de 3,5 oorlogsjaren van zijn commando groeide het 321 squadron uit tot de grootste marine-eenheid in Azië, met 22 Catalina's en ca. 500 man. De vliegtuigen en bemanningen van 321 werden voor hun operaties - behalve vanaf China Bay - daarnaast op detacheringsbasis ingezet vanuit Azië, Zuid-Afrika en Australië vooral voor verkenning van oppervlakte-eenheden, onderzeebootbestrijding, bescherming van konvoeien, speciale operaties, search and rescue-acties en tegen het einde van de oorlog voor offensieve bombardementsoperaties met Liberators. De onderhoudsbemanning zorgde met haar inzet voor een hoog gereedheidspercentage (~70%) van de vliegtuigen. De inzet van 321 in de dreigingsgebieden zorgde voor een duidelijke afname van het verlies aan geallieerde scheepsruimte.

Willem van Prooijen is als oorlogscommandant van de marineluchtvaartdienst in de Oost en als commandant van 321 squadron zeer effectief gebleken. Zijn handhaving van een strakke discipline gecombineerd met zijn diepmenselijke benadering van alle squadronleden werkte goed. Bovendien zaten vrijwel alle squadronleden in hetzelfde schuitje: hoe het met het thuisfront ging was zeer onzeker. Ze hoorden soms verschrikkelijke verhalen over de slechte

behandeling van vrouwen en kinderen door de Japanners. Soms werden die spanningen hen teveel: niets menselijks was hen vreemd!

Het boek heeft me van het begin tot het einde geboeid al vond ik het nagenoeg ontbreken van de militaire aspecten teleurstellend. Dat is echter de auteur niet aan te rekenen, haar vader heeft die aspecten om veiligheidsredenen niet aan het papier toevertrouwd en het haar later niet verteld. Er is in de literatuur ook niet zoveel te vinden over de geschiedenis van het RAF Dutch 321 squadron in de Oost. Het wordt tijd de geschiedschrijving van de MLD te completeren. Dit boek kan daartoe zeker inspireren.

Kees Leebeek