

leefde bij het squadron de wens om meer spectaculair aan de oorlog deel te nemen. Iedereen was er van doordrongen, dat zij vitaal aan de oorlog deelnamen. Zij vonden dit echter niet genoeg. Zij wilden bommen zien ontploffen op een vijandelijk schip. Dit was niet de taak van het squadron, maar kon het wel worden. De heer van Prooijen heeft daarvoor lang gevochten en het is hem tenslotte gelukt. Hij moest daarvoor andere vliegtuigen hebben, Liberators, 4-motorige bommenwerpers. Tenslotte kreeg de heer van Prooijen deze door bemiddeling van de Nederlandse Regering, de Engelse Regering en de Amerikanen te Washington. Hemel en aarde zijn bewogen, totdat het lukte. Als enig geallieerde buiten Engeland en Amerika had alleen Nederland Liberators.

De besprekingen hierover werden gevoerd met alle mogelijke instanties, o.m. het Air Ministry te Londen. Voor deze kwestie is de heer van Prooijen met admiraal Helfrich naar Londen geweest en toen zij daar goed en wel de zaak aanhangig hadden gemaakt, zei Minister Furstner, dat zij daar eigenlijk aan het verkeerde adres waren en dat zij terug moesten naar Ceylon om daar de zaak te beginnen. Zij vonden dit een weinig troostwekkend antwoord, maar zij hebben het gedaan en zijn toch geslaagd, ondanks het aanvankelijke gemis aan medewerking. De Liberators zijn begin 1945 gekomen.

99081 (*Schaper*)

De heer *Schaper* is in September 1945 commandant geworden van het 321ste squadron op Ceylon. Dit squadron had toen een afdeling op Ceylon en een afdeling op de Cocos-eilanden. Deze laatste bestond uit Liberators. Direct na de komst van de Engelsen op Java is een detachement van het squadron bij Batavia gestationneerd. Het was het eerste Nederlandse militaire onderdeel, dat op Java aankwam. De heer *Schaper* heeft in die tijd van de R.A.F. zeer veel medewerking gehad. Een gedeelte van het squadron is in October 1945 naar Australië gezonden, teneinde van daaruit goederen en mensen naar Nederlandsch-Indië te vervoeren. De Liberators zijn begin 1946 aan de Amerikanen teruggegeven, omdat zij een onderdeel vormden van de Amerikaanse lend-lease.

Het squadron is toen opgegaan in de marineluchtvaartdienst in Nederlandsch-Indië. De heer *Schaper* is van deze dienst commandant geweest tot aan zijn terugkeer naar Nederland in April 1946.

d. 18de squadron

68534 (*Fiedeldy*)

Commodore vlieger waarnemer *B. J. Fiedeldy* was in 1940 hoofd van het kantoor vliegdiens bij de inspectie van de militaire luchtvaart op Java. In 1942 werd hij op last van luitenant generaal *ter Poorten* door de commandant militaire luchtvaart naar Australië gezonden om de doorvoer van materieel en personeel naar Java te bewerkstelligen; voorts moest hij bij een eventuele val van Java een nieuwe luchtmacht opbouwen. Op 10 Maart 1942 is hij liaison-officier geworden bij de Australische air force op het hoofdkwartier te Melbourne. Hij verrichtte tevens voorbereidende werkzaamheden voor de opbouw van een nieuw squadron.

68536 (*Fiedeldy*)

Op 1 Mei 1942 werd de heer *Fiedeldy* commandant van het 18de squadron, dat te Canberra gevormd was uit het personeel, dat na de val van Java naar Australië was uitgeweken en niet voor opleiding naar Amerika ging. Het is de heer *Fiedeldy* gelukt Australisch personeel toegevoegd te krijgen op basis, dat de Regering van Australië alle personeelskosten op zich zou nemen. De kosten voor het Nederlandse personeel en materieel zouden worden gedragen door het Indische Gouvernement. De heer *Fiedeldy* heeft dit squadron geëfend en klaargemaakt. Einde November 1942 kon het deelnemen aan de strijd. Het squadron is toen naar Port Darwin gegaan, waar het in actie is gekomen.

68557 (*Fiedeldy*)

Het squadron is begonnen met een kleine 250 man aan Nederlanders, grondpersoneel inbegrepen. Geleidelijk aan heeft de heer *Fiedeldy* de Australiërs door Nederlanders kunnen vervangen. In 1942 was ongeveer een derde van het squadron Nederlands.

68559 (*Fiedeldy*)

Toen de heer *Fiedeldy* de heer *Boot* als commandant opvolgde, trof hij een zeer slechte geest bij het squadron aan. Er was een algehele ontwrichting. De bemanningen, die van Singapore uit weer op Java waren terechtgekomen, waren doorgestuurd naar Australië; zij hadden graag hun gezinnen willen meenemen naar Australië. Dit verzoek kon niet worden ingewilligd. Toen Java viel, werd er gezegd, dat dit opzet was. De geest van de troep was ineens gezakt. De mensen hadden maar één gedachte: teruggaan naar hun gezin. Er moest om deze mensen hierover heen te helpen iemand zijn, die wist mee te leven en hen op andere gedachten wist te brengen. Kapitein *Boot* kon dit niet. Hij was zelf niet getrouwd en begreep dergelijke dingen niet. De mensen vielen kapitein *Boot* af. Schout bij nacht *Coster* heeft toen ingegrepen door een andere commandant aan te stellen. Ofschoon de heer *Fiedeldy* oorspronkelijk als instructeur naar Amerika zou gaan om de jongelui daar op te leiden voor bommenwerpers, heeft schout bij nacht *Coster* hem opgedragen kapitein *Boot* te vervangen.

68570 (*Fiedeldy*)68639 (*Fiedeldy*)68649 (*Fiedeldy*)68652 (*Fiedeldy*)68653 (*Fiedeldy*)

Het squadron had midden 1942 slechts drie Mitchells. Er waren toen 24 of 26 vliegers beschikbaar. De mensen moesten om de beurt oefenen. De verschillende vluchtcommandanten verdeelden deze beurten. De rest van de diensttijd werd aangevuld met theorie.

Er was niet zo'n strenge discipline als in vredetijd, maar de mensen deden hun werk, en dit is het voornaamste. Door exercitie en dergelijke kon de discipline op een bepaald peil worden gehouden.

Er is een complot van enkele mensen, nl. *Burck*, *Kelder* en *de Lyon*, geweest om naar Java terug te keren. De heer *Fiedeldy* heeft vaak met *Burck* gesproken, maar het gelukte hem niet deze van het idee af te krijgen naar Java terug te gaan. *Burck* was heel gelukkig getrouwd. Hij wilde koste wat kost naar zijn vrouw. Zodra het squadron te Port Darwin zou zijn, zou hij bij de eerste de beste opdracht, die hij kreeg, landen in Koepang, waar hij zich zou overgeven aan de Japanners. Hij zou tekeningen van het emplacement aan de Japanners overgeven, zodat dezen wisten, waar de dumps lagen, enz. Hij dacht, dat, wanneer hij deze geheimen aan de Japanners zou hebben gegeven, de Japanners hem zo dankbaar zouden zijn, dat hij naar zijn vrouw op Java terug zou kunnen gaan. In dit plannetje heeft *Burck* zijn bemanning, *de Lyon* en *Kelder*, weten te interesseren. Met zijn drieën hebben zij dit plannetje in elkaar gezet. De heer *Fiedeldy* kreeg dit te horen van een sergeant van de beveiligingsgroep, die hij had geformeerd om de stemming in de troep te weten.

Deze man heeft de heer *Fiedeldy* dit geval gerapporteerd en hij heeft het doorgegeven aan generaal *Spoor*, die deze zaak heeft behandeld.

De Lyon was eigenlijk een avonturier. Hij had eigenlijk helemaal geen reden om terug te gaan. Hij was getrouwd; zijn vrouw zat te Canberra. Hij was een van de mensen, die jachtvliegers waren geweest in Engeland en die door een administratieve maatregel van tijdelijk 2e-luitenant weer sergeant waren geworden.

Het drietal is naar Colombo getransporteerd en zeer zwaar gestraft.

Op 27 November 1942 heeft de toenmalige majoor van de generale staf *S. H. Spoor* over de toestanden bij het 18de squadron te Canberra verslag ¹⁾ uitgebracht aan de waarnemend legercommandant van het K.N.I.L. in Australië, die dit verslag op 12 Maart 1943 aan de bevelhebber der strijdkrachten in het Verre Oosten heeft aangeboden.

Over de landstormers, die bij dit squadron dienden, deelde de heer *Spoor* mede, dat de oorzaken van de slechte stemming dezer militairen alle op financieel gebied waren gelegen. Hij drong er ten sterkste op aan deze zaak zo spoedig mogelijk administratief te regelen.

De Indonesische militairen waren tevreden en deden hun dienst naar tevredenheid van de commandant en de overige officieren.

Over het beroeps-, reserve- en overige personeel van het squadron waren ernstige klachten.

„Het personeel van het 18de squadron” — zo luidt het verslag — „bestaat uit een zeer heterogeen gezelschap; beroepsmilitairen, reserve-officieren, kort-verband personeel, militie-personeel, gemilitariseerd personeel, landstormers, inheemschen en voorts dan nog in de differentiatie: personeel, afkomstig uit Indië (L.A., andere legeronderdelen of uit de burgerij) en personeel, dat van elders is gekomen (Nederland, Engeland, Colombo). Het is uiteraard moeilijk van al dit personeel een hecht „korps” te maken; dit vergt het uiterste van den commandant aan beleid, inzicht, tact en toewijding, waarbij hij zijn geheele persoon heeft te geven en door voortdurend contact met allen, zijn oor te luisteren moet leggen omtrent wat er leeft en streeft in zijn korps”.

Daarbij kwam nog, zo werd vastgesteld, dat het 18de squadron in de aanvang met grote materieel-moeilijkheden heeft te kampen gehad, waardoor het feitelijke opleidingswerk en de oorlogsvoorbereiding niet tot hun recht konden komen. Des te meer gold in deze periode, dat de commandant geen middel onbeproeft had mogen laten, om officieren en troep een zodanig programma van werkzaamheden en opleiding te geven, dat hierdoor aan het nadeel van beperkte materieel-voorziening althans zo goed mogelijk werd tegemoetgekomen. Ook buiten de vliegopleiding en de gevechtsoefeningen in de lucht waren er nog tal van zaken aan het personeel bij te brengen, welke voor de geoefendheid van grote waarde waren, terwijl bovendien een doelbewust, zaakkundig oefenschema noodzakelijk was om het personeel moreel, physiek en vakkundig op peil te houden.

Naar het oordeel van de heer *Spoor* had majoor *Fiedeldy* hierin gefaald. Beziend met de beste bedoelingen, voorzien van een grote werkkraft, humaan als mens en als chef, heeft deze niet de weg weten te vinden naar de oplossing van het probleem, waarvoor hij werd gesteld. De heer *Fiedeldy* werd een detaillist genoemd, met een overdreven gevoel voor het administratieve gedeelte van zijn taak.

Over het algemeen werd de heer *Fiedeldy* — aldus werd verder in

¹⁾ Bijlage 13.

het rapport gesteld — beschouwd als een kundig vlieger en een goed chef, doch als een zwakke figuur, van wie weinig of geen leiding uitging. De heer *Spoor* achtte het verklaarbaar, dat het gemiddelde peil van het personeel te Canberra moest afzakken, dat moeilijkheden niet konden uitblijven en dat zelfs excessen konden worden verwacht.

Deze moeilijkheden — aldus ging het verslag voort — deden zich dan ook inderdaad voor. Van verschillende zijden werden klachten ontvangen en het bleek uit afgenomen verhoren en ingediende rapporten, dat het met de geest in het 18de squadron in Canberra inderdaad niet in orde was. Er werd over de gehele linie gekankerd en wel op zodanige wijze, dat dit onrustbarende afmetingen aannam en bovendien in een toon, waaruit duidelijk bleek, dat de disciplinaire verhoudingen in het gedrang waren gekomen. Door het personeel werden onder meer spottiedjes gezongen op verschillende militaire autoriteiten en op officieren van het squadron; er werd een blaadje uitgegeven, waarvan de inhoud geenszins in overeenstemming was te achten met een gezonde militaire geest en tucht. De naam van het personeel te Canberra, in het bijzonder bij de burgerbevolking, werd practisch te niet gedaan door het buitensporige en vaak incorrecte optreden van de manschappen van het 18de squadron, waarbij op onverantwoordelijke wijze met geld werd gesmeten. Op grond hiervan meende de heer *Spoor* dan ook, dat het commando van het 18de squadron volkomen gefaald had in het geven van de zo noodzakelijke leiding onder de inderdaad zeer moeilijke omstandigheden, waaronder het squadron moest werken.

De toestand einde 1942 beoordeelde de heer *Spoor* als volgt: „Door de beschikbaarstelling van het materieel en de aan dit materieel te treffen voorzieningen, door de opvoering van het tempo en de intensiteit van de oefening in verband met het binnenkort te verwachten vertrek naar het Noorden, is de stemming op zeer belangrijke wijze verbeterd. Dit geldt over de gehele linie, zoowel wat betreft de officieren, de onder-officieren als het personeel beneden dien rang. Men heeft weer hoop gekregen aan den slag te kunnen gaan; men weet uit den dagelijkschen gang van den arbeid, dat er hard gewerkt moet worden om goed met het squadron te voorschijn te kunnen komen en men werkt hard. Men is blij weder aan de actie te kunnen gaan deelnemen en heeft maar één vrees, nl. dat men niet voldoende en belangrijke opdrachten genoeg zal krijgen om daadwerkelijk aan den strijd te kunnen deelnemen. Ongetwijfeld hebben de gunstige berichten over het verloop van den oorlog deze goede stemming nog gestimuleerd, zoodat men kan verwachten, dat, wanneer het squadron inderdaad in het oorlogsbedrijf zal worden ingeschakeld, het personeel zich met volle ambitie aan zijn taak zal wijden”.

De vraag onder ogen ziende, of majoor *Fiedeldy* de aangewezen man was om de afdeling in het oorlogsverband aan te voeren, waar hij toch bewijzen had gegeven als leider een minder geslaagde figuur te zijn, wees de heer *Spoor* in de eerste plaats op het vertrouwen, dat majoor *Fiedeldy* genoot om zijn technische bekwaamheid, terwijl anderzijds het niet juist werd geacht, op het ogenblik, dat de afdeling in gevecht moest worden gebracht, van commandant te wisselen. Dit zou het vertrouwen van het personeel schokken en kon het moreel nimmer ten goede komen.

De heer *Fiedeldy* meent, dat hij einde November of begin December 1942 naar Port Darwin is gegaan. Het squadron vertrok 18 of 20 November uit Canberra. De taak van het squadron was toen het bombarderen van de Japanse lijn op de Kei-eilanden, Nieuw-Guinea en Timor. De jongens moesten kalmpjes aan weer worden ingezet. Er hadden verkenningen plaats. Daarna werd er eerst werkelijk gebombardeerd. Het ideaal van de heer *Fiedeldy* was altijd het gehele squadron in te zetten, zodat men dan veel meer vernietigingskracht heeft dan wanneer er telkens maar één of twee vliegtuigen worden uitgezonden. Wanneer de heer *Fiedeldy* volgens opdracht met drie bommenwerpers er op uit trok, kregen zij prompt 5 of 10 jagers achter zich aan. De heer *Fiedeldy* heeft aan de air commodore voorgesteld een geheel squadron in te zetten, zodat zij groter vuurkracht hadden om de jagers van zich af te houden. Deze wilde dit niet, wat tot gevolg had, dat er ontzettende verliezen werden geleden.

Het squadron is tenslotte 650 man en 24 vliegtuigen sterk geworden, waarvan 18 bij het squadron en 6 in reserve om eventueel voor aanvulling bij verliezen te dienen. Het squadron heeft zeer veel succes gehad. Er zijn ook pogingen van Japanse zijde gedaan om het te bombarderen, maar de Japanners hebben de Amerikanen te pakken gekregen in plaats van het Nederlandse squadron.

Van de Nederlandse toestellen is in totaal ongeveer 50 pct. afgeschoten. Toen waren de Amerikanen echter vlot in de aanvulling. In de begintijd zijn er direct zes vliegtuigen verloren gegaan. Er zijn ook verliezen geleden, omdat zij zwaar belast moesten starten

68672 (*Fiedeldy*)

68676 (*Fiedeldy*)

68677 (*Fiedeldy*)

68678 (*Fiedeldy*)

68679 (*Fiedeldy*)

68680 (*Fiedeldy*)

68682 (*Fiedeldy*)

68683 (*Fiedeldy*)

98248 (*Asjes*)

van de oorlogsterreinen af. In Port Darwin is het toen gebeurd, dat jongens na de start zijn neergestort door onvoldoende draagkrachtvermogen of omdat zij tegen een boom aanvlogen. Er zijn ook toestellen afgeschoten door de Japanse luchtdoelartillerie; bij de Keieilanden zijn er toestellen afgeschoten, bij de verkenningen op Nieuw-Guinea en ook bij Koepang. In Juli 1943 is de heer *Fiedeldy* afgelost.

Reserve-kolonel b.d. ir. *D. L. Asjes* verklaarde de grootste bewondering te hebben voor de wijze, waarop de heer *Fiedeldy* het 18de squadron heeft gecommandeerd. Het 18de squadron had in die periode slechts enkele oude vliegtuigen en onvoldoende supplies; toch was het moreel te Port Darwin nog zeer goed, toen de mensen uit Amerika in Januari/Februari 1943 de mannen van het 18de squadron aflosten. Overste *Fiedeldy* is opgevolgd door overste *Zomer* en deze weer door majoor *Wittert van Hoogland*. Van Februari 1944 tot October 1944 is de heer *Asjes* als commandant opgetreden. Gedurende dit tijdvak had het 18de squadron nieuw materieel en frisse mensen en was het moreel bijzonder goed.

Tamelijk slecht was in 1943 het moreel in het Zuiden, bij Canberra, waar de P.E.P., Personal and Equipment Pool, was. Wanneer de mensen uit Port Darwin naar Canberra gingen, voelden zij de reactie van de spannende tijd; zij wisten, dat de oorlog nog een tijd zou duren; zij wisten, dat zij weer naar het Noorden moesten en daarenboven verkeerden zij in ongerustheid over het lot van vrouwen en kinderen. In het Zuiden zijn dan ook voorvallen van ernstige aard geweest.

98254 (*Asjes*)

Er was van de zijde van de Regering zeer weinig belangstelling voor deze vliegers. De politiek van de Regering betreffende de oorlogsdecoraties en ook de houding van de legercommandanten gaven de mensen de indruk, dat er weinig appreciatie voor hun werk was. Toch maakten zij fantastische vluchten. Slechts zo nu en dan werd er toen een vliegerkruis uitgereikt, hetgeen later een soort van routinedecoratie is geworden. Na de oorlog zijn de mensen wel op behoorlijke wijze naar hun verdiensten gedecoreerd.

De heer *Asjes* had onder zijn commando ongeveer 650 man, waarvan ongeveer 220 Australiërs. Het squadron had toen modern materieel en de successen bleven toen ook niet uit. Gedurende zijn commando zijn b.v. ongeveer 70 schepen vernietigd, terwijl zeer veel succesvolle bommenacties op installaties aan de wal zijn ondernomen. In zijn tijd heeft het squadron nooit gebrek gehad aan supplies; bommen, munitie, voedsel, enz. waren voldoende aanwezig. De gevechtswaarde van de mensen, die ingezet waren, was 100 pct. Gevlogen werd toen met het vliegtuigtype B. 25.

In October 1944 is de heer *Asjes* naar Canberra overgeplaatst als commanderend officier van eenheden, welke werden geformeerd voor de nieuw te vormen bemanningen. In die tijd zijn opgericht het 19de squadron, een transportsquadron, en het 120ste squadron, dat een jagersquadron was. In het zuiden was een heel opleidings-systeem voor deze squadrons. Tot aan de bevrijding van Indië is de heer *Asjes* in het zuiden gebleven, daarna is hij benoemd tot hoofd van de R.A.P.W.I.

99117 (*Wolff*)

Kolonel vlieger waarnemer *A. B. Wolff* is in Maart 1942 uit Nederlandsch-Indië naar Australië vertrokken en vandaar naar Jackson in Amerika, waar hij instructeur bij de aldaar gevestigde vliegschool is geweest. Tot 9 Maart 1944 is hij in Amerika gebleven en daarna weer teruggekeerd naar Australië. Hij is daar later ondercommandant van het 18de squadron, dat te Port Darwin was gestationneerd, geworden.

De Nederlanders hadden toen in Australië het 18de squadron met een kleine 25 B. 25's. Er was een squadron jagers in Merauke en een reserve squadron jagers was bij Canberra gestationneerd. Bovendien had men in Brisbane een squadron van 15 Dakota's, het transport-squadron. De vlieger, die 8 maanden in het 18de squadron had gevlogen, ging voor een 8-tal maanden naar Brisbane, waar hij bij het transport-squadron vloog. De jachtvliegers bij Merauke werden soms ook als 2de bestuurder bij het transport-squadron ingedeeld, soms ook gingen zij naar Canberra om hun vaardigheid op de jagers niet te verliezen.

In Februari/Maart 1945 was er sprake van, dat het 18de squadron naar Rabaul zou worden gezonden. Dit is echter niet geschied en het squadron is uiteindelijk van Port Darwin overgeplaatst naar Balikpapan, één dag vóór de capitulatie van Japan. Grote acties heeft het squadron toen niet meer gevoerd, aangezien de Japanners reeds uit het gebied, waar het squadron opereerde, waren verdreven. Wel heeft het squadron nog vele verkenningsvluchten uitgevoerd. De laatste grote acties van het 18de squadron hebben feitelijk plaats gevonden in Augustus—September 1944.

55640 (R. van Zinnicq Bergmann)
55641 (R. van Zinnicq Bergmann)

55643 (R. van Zinnicq Bergmann)

55663 (R. van Zinnicq Bergmann)

55661 (R. van Zinnicq Bergmann)

55662 (R. van Zinnicq Bergmann)

55666 (R. van Zinnicq Bergmann)

56369 (van der Stok)

56364 (van der Stok)

e. Nederlandse vliegers in Engelse squadrons

Mr R. J. E. M. van Zinnicq Bergmann, luitenant-kolonel-vlieger, heeft — aldus zijn verklaring — uitsluitend bij een Engels squadron gevlogen. Men beëindigde in Engeland zijn training, waar een vrij lange tijd mee gemoeid was, en dan werd men gedistribueerd naar een of ander squadron. De heer van Zinnicq Bergmann heeft geprobeerd op eigen houtje bij een ander squadron dan het Nederlandse terecht te komen en dit is hem gelukt. De heer van Zinnicq Bergmann weet niet hoeveel Nederlanders in totaal bij de R.A.F. hebben gediend.

De heer van Zinnicq Bergmann heeft gevlogen met een „Typhoon”, een éénmotorig éénpersoonstoestel, bewapend met 4 kanonnen en 8 raketten. De bedoeling van dit wapen is in tankslagen de vijandelijke tanks aan te vallen en als er „strongholds” zijn, b.v. een huis, waarin de vijand zich met mitrailleurs heeft verschanst, dit met raketten te bestoken en zodoende een directe steun te verlenen aan de eigen troepen. Dit ging als volgt te werk. Wanneer in de frontlijn een eigen onderdeel, een compagnie of een bataljon, tot stilstand kwam en aan een hoofdkwartier doorgaf, dat men niet vooruit kon, omdat men door de vijand in een versterking werd tegengehouden, werd dit onmiddellijk doorgeseind naar de sectie van de Typhoons. Onmiddellijk stegen deze op en terwijl zij vlogen werd de positie van het huis, of wat het was, opgegeven, waarna zij een aanval deden; zij hoorden later van de grondtroepen of het succes had opgeleverd. Een andere taak was het vliegen van lange afstanden, waarbij men alles, wat men zag, moest proberen te vernietigen, locomotieven, auto's, schepen en sleepboten. Wanneer men fabrieken zag, die aan het werk waren en men had geen rijdende doelen, dan viel men zo'n fabriek aan. Gaandeweg werd het een jacht op alles, wat schade kon opleveren voor de eigen troepen. Slechts twee Nederlanders op Typhoons hebben daaraan deelgenomen: een jongen van Wiersum, die na veertig vluchten is afgeschoten, krijgsgevangen is gemaakt en die er levend af gekomen is en de heer van Zinnicq Bergmann zelf. Hij heeft ook vluchten boven Nederland gemaakt. Arnhem is het eerste doel van zijn vluchten boven Nederland geweest; dit was toen Arnhem werd aangevallen door de parachutisten. Daarna is hij heel lang op de vliegvelden in Eindhoven, Helmond en Twente geweest.

De heer B. van der Stok was, aldus zijn verklaring, aanvankelijk in het 41ste Fighter Squadron van de R.A.F. geplaatst, een jachtafdeling, uitgerust met Spitfires; deze afdeling was gestationneerd op het vliegveld Tangmere aan de Zuidkust. Vandaar uit werden vluchten op Frankrijk gemaakt, z.g. „sweeps”, aanvallende vluchten, uitgevoerd door uitsluitend jachtvliegtuigen. De heer van der Stok meent, dat hij in die tijd ongeveer 40 van die vluchten heeft meegemaakt. Hij was toen ondersquadroncommandant; hij werd op 12 April 1942 boven Frankrijk afgeschoten, is krijgsgevangen geraakt en is dat tot 24 Maart 1944 gebleven. Daarna is hij uit het kamp gekomen en 12 Juli weer in Engeland aangekomen, waarna hij commandant werd van het 322ste squadron.

§ 4. Conclusies

Zoals de commissie ter inleiding van dit hoofdstuk heeft opgemerkt, heeft de Nederlandse Regering te Londen zich ten doel gesteld een aantal Nederlandse squadrons te vormen. Reeds in Juni 1940 slaagde zij er in uit het personeel van de marineluchtvaartdienst en uit personeel van de vloot en de luchtmacht het 320ste squadron samen te stellen, welks officiële naam was 320 Dutch Squadron R.A.F. Het werd ingedeeld bij het coastal command van de Royal Air Force en heeft dezelfde maand nog zijn eerste strijd geleverd tegen de Duitse marine. Zijn taak was de bewaking van het Kanaal van Bristol en de zuidelijke ingang van de Ierse Zee, waar het geallieerde konvooien in de z.g. Western Approaches beschermde. De overkomst van personeel en materieel van de marineluchtvaartdienst is geschied op order van de marineleiding, welke order op lofwaardige wijze is uitgevoerd.

Van de luchtmacht zijn op bevel van haar commandant, generaal Best, die afdelingen van de opleiding, die op Haamstede en op Souburg waren gestationneerd, naar Frankrijk geëvacueerd. De derde afdeling van de opleiding, die op Texel was gestationneerd, kon, toen dit bevel gegeven werd, reeds niet meer vertrekken. De beide eerder genoemde afdelingen van de opleiding zijn later van Frankrijk uit naar Engeland overgestoken. Het ging hier om ongeveer 25 officieren, van wie 6 instructeurs, ongeveer 80 leerling-vliegers en 40 à 50 man grondpersoneel.

Aan het operationele deel van de luchtmacht heeft generaal Best geen andere orders gegeven dan die, welke voor de Koninklijke

landmacht bij de capitulatie golden. In dit verband wil de commissie opmerken, dat de luchtmacht in 1940 een dienstvak van de Koninklijke landmacht was. Bovendien meende generaal Best — later bevond hij dit niet geheel juist —, dat er praktisch geen bedrijfsklare vliegtuigen meer ter beschikking stonden. Het personeel was voorts door de strijd zeer afgemat. De commissie kan het optreden van generaal Best billijken. Wel meent zij, dat zowel de Minister van Defensie als de leiding van dit mobiele deel der strijdkrachten vóór Mei 1940 voorzieningen voor een eventuele evacuatie der luchtmacht hadden kunnen treffen.

Minister *Dijxhoorn* heeft met betrekking tot het personeel van de luchtmacht in Engeland bepaald, dat dit, voor zover het hiervoor niet ongeschikt was — het squadron vloog met watervliegtuigen —, zou worden ingedeeld bij het 320ste squadron van de marineluchtvaartdienst. Dit kwam er op neer, dat ongeveer al het personeel bij de gronddienst moest worden ingedeeld. Voor enige tientallen leerlingvliegers en enkele instructeurs was er toen geen emplot.

Op de beslissing van Minister *Dijxhoorn* is tweeërlei kritiek geleverd.

Gesteld is, dat de Nederlanders, evenals de Noren, hun eigen kamp hadden moeten inrichten, waar op den duur een squadron van de luchtmacht opgebouwd had kunnen worden. Een groot bezwaar tegen een Nederlands „little Norway” was naar de mening van de commissie het zeer geringe aantal in Engeland aanwezige militairen van de Nederlandse luchtmacht. Had men dit plan uitgevoerd, dan zou men ongetwijfeld een gedeelte van de militairen van het 320ste squadron hiervoor beschikbaar hebben moeten stellen. Van een onmiddellijke steun aan de geallieerden, welke het 320ste squadron in Juni 1940 reeds gaf, zou dan moeilijk sprake hebben kunnen zijn. Gezien het Engelse luchtmachtpotentieel was iedere bijdrage in de dagen van 1940 van het allergrootste belang.

Als een andere mening is naar voren gebracht, dat de Nederlanders in het algemeen geen eigen squadrons hadden moeten formeren, maar dat de Nederlandse vliegers verspreid hadden moeten worden over de Engelse staven en squadrons. Hierdoor zouden zij meer ervaring hebben kunnen opdoen, terwijl aan de moeilijkheid ontkomen zou zijn, dat het Nederlandse vliegende personeel te vast in een kleine organisatie geraakte. Tegen deze opvatting kunnen, naar de commissie meent, de argumenten worden gesteld, welke ook naar voren zijn gebracht om de formatie van de Prinses Irene-Brigade te bepleiten. De voordelen, verbonden aan het bestaan van een eigen Nederlandse eenheid, acht de commissie van overwegend belang. Door de eigen eenheid heeft de Nederlandse naam in Engeland een goede klank gekregen.

De commissie acht de op het beleid van de Minister uitgeoefende kritiek onjuist en kan zich met zijn beslissingen verenigen.

Minder gelukkig acht de commissie het initiatief om de hierboven genoemde leerling-vliegers en instructeurs naar Indië te zenden, hetgeen einde 1940 heeft plaatsgevonden. De commissie is van oordeel, dat de autoriteiten te Londen, alsook die in Indië deze uitzending niet goed doordacht hebben. Bij gebrek aan lesmateriaal hebben de uitgezonden in Indië nagenoeg niets kunnen doen. Gelukkig is toen besloten de mensen weer terug te zenden naar Engeland, waar zij bij de R.A.F. hun opleiding voltooid hebben.

De commissie acht het onjuist, dat de Minister van Defensie en later de marineleiding te Londen de eerste jaren bij de organisatie van de bevelvoering van het 320ste squadron te weinig gelet hebben op die organisatie bij een Engels squadron. In de Engelse organisatie nam de commandant vaak actief aan de operationele vluchten deel, hetgeen in de Nederlandse organisatie niet het geval was. Daar de Nederlandse vliegers waren ingedeeld in een Engelse organisatie, moest het feit, dat de Nederlandse commandant, in tegenstelling tot zijn Engelse collega's, geen of weinig operationele vluchten maakte, het prestige van de commandant schaden.

De commissie heeft lof voor het materieelbeleid der Regering, welke er naar gestreefd heeft het personeel zo goed mogelijk te equiperen. De overgekomen Nederlandse vliegtuigen zijn zeer spoedig afgedankt en in September 1940 kwamen daarvoor in de plaats de Lockheeds B 414, ook wel de Hudsons genaamd, op welke vliegtuigen tot begin 1943 is gevlogen. Ook werd dit squadron voorzien van Avro Ansons-vliegtuigen; later werden deze vliegtuigen ook door Hudsons vervangen. In 1943 heeft de Regering Mitchell bommenwerpers gekocht en van Augustus in dat jaar af werd met deze toestellen gevlogen. Doordat de vliegers overgingen op andere toestellen, van water- naar landvliegtuigen, kwamen zij van het coastal command bij de tactical air force en, nadat de Mitchells waren gearriveerd, werden zij operationeel gesteld onder het bomber command.

Onder dit commando heeft het 320ste squadron aan de invasie deelgenomen. Het 320ste squadron maakte in de vijf jaren van zijn bestaan 4616 operationele vluchten. Dit squadron heeft zware verliezen geleden.

De beslissing van de Minister van Oorlog de mannen van de militaire luchtvaart bij de marineluchtvaartdienst te detacheren, was naar de mening van de commissie juist. Zij deelt niet het gevoelen van verscheidene officieren der leger-luchtstrijdkrachten dat deze situatie niet bevredigend was. Begrijpelijk is, dat gepleit werd voor een eigen squadron van de militaire luchtvaart, doch in 1940 was dit niet te realiseren, daar alle beschikbare mankracht voor de directe strijd ter beschikking moest worden gesteld. In 1943 werd het 322ste squadron opgericht door een squadron van de Engelsen over te nemen en dit langzamerhand met Nederlanders te bemannen. Deze mogelijkheid was toen aanwezig, doordat de opleidingen in Engeland en Amerika van Nederlandse militairen tot vliegers vruchten begonnen af te werpen. Dit squadron stond aanvankelijk onder commando van Engelse officieren. Het telde een groot contingent niet-Nederlanders.

Er waren ongeveer 30 vliegtuigen, 36 piloten en 300 man grondpersoneel. Het 322ste squadron werd in 1944 operationeel; het heeft eerst met hoogvliegende Spitfires tegen de vliegende bommen geageerd, waarvan het er ongeveer 120 heeft neergehaald. Later in het jaar werd dit squadron in de tactical air force opgenomen en geplaatst in het noordelijke gedeelte van het front in de Canadese sector. De voornaamste taak was de samenwerking met het landleger. Ook dit squadron heeft zware verliezen geleden in zijn moedige strijd tegen de vijand.

Het feit, dat er na 1943 twee squadrons waren, waarvan het ene onder het Ministerie van Marine en het andere onder dat van Oorlog ressorteerde, was één van de redenen voor de oprichting van het directoraat-generaal der luchtstrijdkrachten. De geallieerden behoefden dan niet meer met twee verschillende Departementen te spreken over de twee squadrons.

De commissie heeft met instemming kennis genomen van het initiatief van de heer *de Bruyne* tot oprichting van een comité, bestaande uit de Minister-President, de Ministers van Oorlog en van Marine en de Nederlandse Ambassadeur te Londen, dat zoveel mogelijk de specifiek Nederlandse belangen zou behartigen, wanneer door de geallieerden belangrijke strategische bombardementen op Nederlands grondgebied zouden worden uitgevoerd¹⁾. Dit comité heeft verscheidene malen met goed gevolg bij de geallieerden kunnen interveniëren ten behoeve van de Nederlandse burgerbevolking.

1) Vgl. het Verslag der commissie deel 4 A, blz. 563.

Kort vóór de capitulatie van Nederlandsch-Indië in 1942 zijn de nog bruikbare marinevliegtuigen hetzij naar Australië, hetzij naar Ceylon gegaan. Op Ceylon zijn vier Catalina's onder bevel van de heer *van Prooijen* gearriveerd. In Australië zijn vijf Catalina's veilig aangekomen. Een andere groep van zes Catalina's is bij Broome door de Japanse vijand vernietigd. De vijf in Australië veilig aangekomen vliegtuigen zijn vervolgens naar Ceylon gezonden. De heer *van Prooijen* is onmiddellijk begonnen een nieuw squadron te vormen, het 321ste Dutch Squadron R.A.F., bestaande uit negen Catalina's, welke voor operaties geschikt waren. Aanvankelijk bestond dit squadron uit 65 vliegers en 33 man grondpersoneel. Toen de heer *van Prooijen* een aanvulling had gekregen van het grondpersoneel met een contingent van 100 man M.L.D., dat per schip van Java naar Australië had kunnen uitwijken, kwam het squadron goed op dreef. Tegen het einde van 1942 kreeg het nieuwe Catalina's en werd het ingezet voor de bescherming van konvooiën in het Verre Oosten. In het begin van 1943 omvatte het squadron in totaal 20 Catalina's.

Later is men er in geslaagd een gedeelte daarvan te vervangen door bommenwerpers, Liberators, waarvan de eerste zending in December 1944 arriveerde. Hebben de eerdergenoemde squadrons zware verliezen geleden, het 321ste is bijna zonder verliezen de oorlog doorgekomen. Het konvooiën der schepen in het door dit squadron bestreken gebied bracht nu eenmaal minder risico's met zich.

De toenmalige commandant van de militaire luchtmacht van het K.N.I.L., generaal *van Oyen*, heeft in overleg met de marineleiding in Nederlandsch-Indië omstreeks 1 Februari 1942 de gelukkige beslissing genomen de leerling-vliegers van leger en marine, in totaal 500, met een 100-tal instructeurs naar Australië te zenden voor verdere opleiding. Toen na de capitulatie van Java alle beschikbare mankracht in Australië moest worden aangewend om de eigen strijdkrachten te versterken, terwijl ook de Amerikanen vele bases nodig hadden, heeft de Nederlandse Regering op aandringen van de heren *van Mook* en *van Oyen* besloten tot opleiding te Jackson, Mississippi,

in de Verenigde Staten. De heer *Helfrich* stond een opleiding in India voor, doch ook daar waren de opleidingsmogelijkheden niet zo groot als in de Verenigde Staten. Het besluit de opleiding te Jackson te doen plaats vinden, heeft zeer goede resultaten gehad. Het heeft er toe medegewerkt, dat de Nederlandse naam in geallieerde luchtmachtkringen een goede is gebleven. Behalve de leerlingvliegers uit Indië zijn daar ook nog een paar honderd Nederlandse vrijwilligers of dienstplichtigen uit het buitenland en Engelandvaarders opgeleid. De opleiding heeft tot 8 Februari 1944 geduurd. De commissie spreekt haar waardering uit over het goede werk, dat door de Nederlanders in samenwerking uit de Amerikanen aldaar is verricht.

Het deel van de luchtmacht van het K.N.I.L., dat in 1942 in Australië is achtergebleven, bestond uit een aantal getrainde vliegers, die de kern hebben gevormd van het midden 1942 gevormde 18de squadron. Dit squadron is begonnen met een kleine 250 man, onder wie een groot aantal Australiërs. Voor een belangrijk deel bestond het uit vliegers, die zich in de strijd om Singapore en boven Nederlandsch-Indië danig hadden geweerd en voor wie de korte strijd te land op Java een ernstige teleurstelling is geweest. Deze militairen hadden in Australië als gevolg van materieeltekort veel te weinig te doen; hun moreel werd daardoor ondermijnd. Een ernstige tekortkoming acht de commissie het, dat de autoriteiten van marine en leger aanvankelijk veel te weinig belangstelling, zorg en voorlichting aan deze mensen hebben gegeven. Men had in Australië twee hoofdkwartieren, dat van het leger en dat van de marine, welke weer ressorteerden onder dat van admiraal *Helfrich* te Colombo. De commissie is van oordeel, dat deze administratieve bevelhebbers, zeker die in Australië, veel meer aandacht aan deze operationele eenheid hadden moeten besteden.

Einde 1942, begin 1943, is het 18de squadron geheel gereed gekomen en operatief ingezet. Na 1942 is het voortdurend versterkt met personeel, dat van de vliegschool te Jackson kwam. Het squadron heeft de opgedragen taken op zeer goede wijze vervuld. Tot midden 1944, toen de Japanners uit het gebied, waar het squadron opereerde, uit de lucht waren gejaagd, is het constant in actie geweest, ook boven Nederlandsch-Indië; vele malen heeft het squadron zware verliezen geleden, welke echter steeds aangevuld konden worden. In 1945 is het naar Nederlandsch-Indië gegaan.

De slechte geest, welke in den beginne in het squadron heerste, is wel zeer duidelijk tot uiting gekomen in de poging van drie van zijn leden om terug te vliegen naar Java. Dit misdrijf heeft ertoe geleid, dat de toenmalige majoor van de generale staf van het K.N.I.L., *S. H. Spoor*, opgedragen werd een rapport te maken over de toestand bij het 18de squadron. De commissie heeft in haar verslag een gedeelte van dit rapport overgenomen, maar wil uitdrukkelijk verklaren, dat zij niet de conclusie onderschrijft, dat het toenmalige commando van het 18de squadron volkomen gefaald heeft in het geven van leiding; zij meent, zoals hierboven reeds gesteld, dat hier veeleer sprake is van een falen van de hogere militaire leiding. Dit acht de commissie te ernstiger, omdat deze leiding slechts voor enkele eenheden had te zorgen.

Ook in de latere jaren, toen het squadron zich geheel hersteld had van het moeilijke begin en zich dapper en met succes weerde, heeft het te weinig belangstelling en waardering ondervonden, hetgeen o.m. tot uiting is gekomen in het decoratiebeleid. De commissie acht het verheugend, dat na afloop van de oorlog de Nederlandsch-Indische autoriteiten en de Nederlandse Regering door de toen uitgereikte onderscheidingen haar erkentelijkheid jegens deze militairen alsnog heeft betuigd.

De commissie heeft in het bovenstaande haar oordeel gegeven over het beleid der Regering ten aanzien van het 320ste, 321ste, 322ste en 18de squadron. Uit het voorgaande is voorts gebleken, dat ook de Nederlandse luchtmacht een niet onbelangrijke bijdrage heeft geleverd aan de geallieerde oorlogvoering. De commissie wil haar hulde en waardering uitspreken jegens hen, die in deze squadrons hebben gediend en de Nederlandse vlag hebben hoog gehouden.

Ook wil de commissie hulde brengen aan die Nederlanders, die in andere soms gedeeltelijk Nederlandse of geallieerde squadrons de strijd tegen de vijand hebben aangebonden.

Ook de militaire transportdiensten, welke tegen het einde van de oorlog zowel in Europa als in het Verre Oosten zijn georganiseerd, zijn van groot nut geweest.