De eerste uitzending van een Luchtmacht squadron, de ARVA naar Indië, augustus 1946-juni 1950, een materieel en personeel logistieke studie

© dr. P.C. Boer

Inleiding

Op 16 oktober 1946 vertrok de hoofdmacht van 145 man der 1e Artillerie Verkennings Afdeling (1 ARVA) met de ss Volendam van Rotterdam naar Java. De uitgezonden eenheid arriveerde 12 november 1946 te Tandjoeng Priok (alom Priok genoemd), de haven van Batavia. Een groepje van acht vertrok met het troepenschip ms Sibajak op 29 november, zes man reisde per Douglas DC-4 vanaf Schiphol in september-oktober naar Batavia en in februari 1947 volgde per schip een laatste groepje van 10 man, waarmee in totaal 169 man was uitgezonden. Hierbij waren twee reserveofficieren vlieger van de Militaire Luchtvaart (ML) KNIL die tijdelijk bij de ARVA waren gedetacheerd. De Afdeling (Squadron) was opgericht op 1 augustus 1946 te Ypenburg in Nederland met als commandant Officier-vlieger 2e klasse J.M.A. Collee, afkomstig van de Marineluchtvaartdienst. Voor wat betreft het vliegend personeel was het een voortzetting van Nr. 1 Oefen ARVA, het nr. 1 om aan te geven dat het onderdeel bestemd was voor indeling bij de naar Indië uit te zenden 1e Divisie. De eerste grote uitzending van Nederlandse militairen.[1]



De Volendam had meer dan 3.000 man aan boord inclusief 145 man van 1 ARVA. De foto is gemaakt op 9 november 1946 bij het passeren van de Evenaar (collectie J. Vermeer).

De uitzending van een Artillerie verkennings eenheid met de 1e Divisie was, gelet op de Britse oorlogservaringen in de Tweede wereldoorlog, noodzakelijk. Ook de Britse

[1] Gegevens verkregen van J. Schreiber en G.J. Burgers; (tel.) interviews met P.J. Dingemans, F.W. Könnemann, C.J. Ponte, F. Traas, J. Schreiber, D. Veldhorst, J. Vermeer en J. Walhout, oktober-november 1974; Bevel voor de oprichting van 1 Oefen ARVA, Directoraat LSK, 16-8-1946 (NIMH). Kpl P.L.J. Zegwaard werd ziek tijdens de reis met de Volendam en overleed op 25 november 1946.

troepen die in september-oktober 1945 in Nederlands-Indië waren neergestreken beschikten op Java over een Air Observation Post (AOP) squadron uitgerust met Taylorcraft Auster lichte vliegtuigen.[2] Versterking vanuit Nederland van de ML was hard nodig want na Victory Japan Day (15 augustus 1945) hadden Britse troepen met ondersteuning van de Royal Air Force (RAF) op Sumatra en Java slechts enclaves rond een aantal grote steden kunnen veilig stellen. Vooral op Java werd hard gevochten met Indonesische troepen. Japan had Indonesië op termijn onafhankelijkheid beloofd en was voor VJ Day begonnen met de training en bewapening van Indonesische hulptroepen.[3]



De aankomst van Officier-vlieger der 2e klasse (tevens Reserve Eerste luitenant vlieger Koninklijke Landmacht) J.M.A. Collee te Ypenburg medio augustus 1946. Collee was een Engelandvaarder en oorlogsveteraan die bij de Marineluchtvaartdienst was gedetacheerd en operationeel had gevlogen bij 320 Squadron. Tot en met 12 augustus 1946 was hij zowel commandant van 6 Dutch Auster Squadron als van 1 Oefen ARVA (collectie auteur).

Het zonder bestaande kern kort na het einde van de Tweede Wereldoorlog vormen van een AOP squadron was voor het toenmalige Directoraat Nederlandse Luchtstrijdkrachten (DNLSK) bepaald geen eenvoudige taak. De vorming begon met

[2] Guy Warner, *Auster to Apache: The history of 656 Squadron RAF/AAC 1942-2012* (Barnsley, 2013), 54-63.
[3] Dr. P.C. Boer, Britse operaties op Java, de terugkeer van het KNIL en de komst van de KL, oktober 1945 tot juni 1946, Mars et Historia (2020-2) 18-34.

het oprichten van Nr. 1 Oefen ARVA te Woensdrecht. Dit was een administratief onderdeel waarbij de vliegers bestemd voor 1 ARVA vanaf 28 mei 1946 werden ingedeeld. Dit betrof 25 Oorlogsvrijwilligers (OVW'ers) net opgeleid tot vlieger bij de RAF plus drie al voor de oorlog opgeleide vliegers. Gevlogen werd bij 6 Dutch Auster Squadron (6 DA Squadron, een communicatie eenheid opgericht eind januari 1945 voor inzet in bevrijde delen van Nederland), maar pas in de periode van 17 juni 1946 tot en met 12 augustus 1946. Dit squadron reorganiseerde in de loop van juni 1946 en verhuisde, na afsplitsing van een deel van het personeel en materieel, met de helft van de ingedeelde Taylorcraft Auster Mark III's van Valkenburg naar Woensdrecht. 1 Oefen ARVA en 6 DA Squadron functioneerden daar in feite als één onderdeel. De opleiding van de vliegers betrof naast het Auster vliegen samenwerking met de grondstrijdkrachten, met name verkenning en artilleriewaarneming en vuurleiding. Het laatste verzorgd door instructeurs van de Artillerieschool te Breda met praktijk op de Harskamp. De leerlingen deden mee aan verscheidene oefeningen van KL-onderdelen.[4] Het grondpersoneel werd op diverse vliegvelden in Nederland letterlijk bijeen gesprokkeld en werkte tijdelijk op vliegveld Valkenburg. Het telde, hoewel grotendeel bestaande uit jonge OVW'ers net als de vliegers, ook vrij veel vooroorlogse 'Soesterbergers'. Officier-vlieger 2e klasse Collee was de laatste commandant van 6 (DA) Squadron. Toen dit onderdeel op 12 augustus 1946 te Woensdrecht op non-actief ging (officieel opgeheven werd het nimmer), werd het laatste personeel overgeplaatst naar 1 ARVA op Ypenburg. De laatste Austers gingen terug naar Valkenburg.[5]

De vliegers op Woensdrecht werden al op 1 augustus 1946 merendeels overgeplaatst naar Ypenburg. Een kleinere groep oefende nog door tot 12 augustus 1946. Ook het personeel te Valkenburg bestemd voor 1 ARVA werd op of omstreeks laatst genoemde datum overgeplaatst naar Ypenburg. Daar werd het onderdeel qua personeel gecompleteerd. Toen het 15 of 16 augustus 1946 voor het eerst als Afdeling stond aangetreden memoreerde nu Kapitein Collee in zijn toespraak dat het onderdeel op 1 augustus 1946 was opgericht.[6] De oprichting werd echter pas achteraf, op 16 augustus 1946, door de directeur Nederlandse Luchtstrijdkrachten geformaliseerd zonder deze datum vast te leggen als oprichtingsdatum. In feite was de 'ARVA', zoals de DNLSK het onderdeel noemde, vanaf 1 augustus een onderdeel in oprichting. Collee gaf aan dat de uitzending moest worden voorbereid. Iedereen werd volgens een Organisatie Tabel ingedeeld. Die voorzag in onder andere een Staf-vlucht met vier Austers en drie Vluchten met elk drie Austers.[7] Waar mogelijk werd men op de toekomstige werkzaamheden voorbereid, deels door tijdelijke plaatsingen her en der op de vliegbasis Ypenburg.[8] Iedereen werd verder als militair geoefend. Nodig omdat de meeste OVW'ers maar een zeer beperkte militaire basis

[4] (Tel.) Interviews met P.J. Dingemans, F.W. Könnemann, C.J. Ponte, F. Traas, J. Schreiber, D. Veldhorst, J. Vermeer en J. Walhout, oktober-november 1974; logboeken J. Schreiber en F.W. Könnemann.

[5] Interviews met J. Scholten, J. Vermeer en J. Schreiber ; Ovl II Collee tekende op 12 augustus 1946 voor de laatste maal de logboeken van de vliegers.

[6] Interviews met J. Scholten, F.W. Könnemann, J. Schreiber en J. Vermeer, oktober-november 1974 en hun stamboeken, logboek J. Schreiber en logboekgegevens diverse andere vliegers (via G.J. Burgers).

[7] Oprichting ARVA, Directoraat LSK nr. S10/1a/26/46, 16-8-1946 (NIMH); Brief Directeur LSK aan CML nr. P293, 13-8-1946 (NIMH).

[8] Interview met J. Scholten, oktober-november 1974.

training hadden gekregen. Gevlogen kon er niet want de Austers en een groot deel van het rollend materieel en de gronduitrusting voor het squadron zouden rechtstreeks vanuit Engeland naar Indië gaan. Een officiële oprichtings- en opheffingsdatum van 1 ARVA werd nimmer in de Leger Orders gepubliceerd. De naam van het nieuwe onderdeel werd tijdens de periode in Nederlands-Indië wel tot tweemaal toe gewijzigd, het laatst in 6 ARVA Squadron.[9]

Op 8 januari 1947 kwam de ss Celebes met het materieel, waaronder 26 Taylorcraft Auster Mark III lichte vliegtuigen en een groot aantal voertuigen, aan te Priok. Het (surplus) materieel was overgenomen van de RAF en het Britse leger. Twaalf reserve Austers (waarvan er in oktober 1947 en mei 1948 acht vanuit Rotterdam naar Nederlands-Indië gingen) werden in januari 1947 van de RAF overgenomen.[10] De taken van 1 ARVA kwamen, naast de al genoemde, te bestaan uit fotoverkenning en verbindingsopdrachten. Een grote groep personeel werd (merendeels tijdelijk) bij de ML geplaatst. In februari 1947 werden echter verschillende ARVA-militairen afgevoerd van de sterkte. Zij gingen over naar de ML of een ander onderdeel van het KNIL. Elt D. de Vogel, een van de reserveofficieren van de ML, bleef daarentegen ingedeeld en werd bij 1 ARVA Vluchtcommandant. Eind januari 1947 was de totale sterkte in Indië 158 man, inclusief de militairen die nog bij een ML-onderdeel waren gedetacheerd. Die keerden deels pas maanden later en soms helemaal niet terug. Van de vliegers gingen er twee in februari 1947 over naar de ML als Douglas C-47 vlieger. De sterkte was eind maart 1947 163, waarvan 12 vliegers nog bij de ML waren gedetacheerd. De organieke sterkte was echter 192.[11] Terwijl de aan het squadron toebedachte thuisbasis Semplak gereed werd gemaakt, werden de toestellen opgebouwd en ingevlogen te Tjililitan. De meeste vliegers vlogen in de tweede helft van januari 1947 als 2e bestuurder op North American B-25 bommenwerpers (zeven), Douglas C-47 transport vliegtuigen (vijf), of waren ingedeeld bij 17 VARWA Squadron (Verkenning en Artillerie Waarneming Squadron) van de ML als Piper L-4J vlieger (twaalf).[12] Het technisch personeel werd aanvankelijk gedetacheerd bij onderhoudsafdelingen van de ML te Andir maar keerde terug naar Tjililitan toen de Austers arriveerden. In april 1947 was 1 ARVA volledig operationeel. Echter wel met naast de Staf-vlucht vier Vluchten in plaats van drie, conform de operationele behoefte van de ML.[13] 1 ARVA werd evenmin, zoals de bedoeling was, uitsluitend ingezet in West-Java waar de 1e Divisie (als C-Divisie) ontplooide. Het squadron werd verspreid over heel Java en ging behalve KL-eenheden ook KNIL-eenheden en in Soerabaja de Mariniers Brigade ondersteunen.[14]

---

[9] Beschikking CML nr. 553/01.01.33/ML-A1, 14-3-1947 (NIMH); brief CLN aan CML ongenummerd, 7-11-1947 (via J. Schreiber).

[10] Brief DNLSK aan CLN, INT/H/722/47, 12-11-1947 m.b.t. verscheepte toestellen; Herman Dekker en Nico Geldhof, *Nederlandse Austers*, KNVvL publicatie (’s Gravenhage, 1983).

[11] Cf 7; Maand rapporten januari tm maart 1947 C-1 ARVA (NIMH); stamboeken W.A.M. Janssen, A.P.T.M. Brogtrop, J.G. van Walraven, J.W. Pastoor, G.J. de Haas en D. de Vogel (NIMH); Witboek bij de Begroting 1955, Bijlagen I en II (NIMH).

[12] Maand rapport januari 1947 C-1 ARVA (NIMH).

[13] Interview met F.W. Könnemann, oktober-november 1974.

[14] Algemeen Hoofdkwartier Militaire Luchtvaart, Overzicht 1947, Overzicht Activiteit Eenheden M.L. februari, maart en april 1947 (NIMH, hierna Overzicht Activiteit Eenheden M.L.).



De Austers F en G op weg naar Tandjoeng Priok in februari 1947 voor verscheping naar Semarang met de B-vlucht (collectie J. Vermeer).

Opwerken te Tjililitan en de OA als eerste naar Semplak

Het technisch personeel werd rond 10 januari 1947 te Tjililitan geconcentreerd waar de Austers bestemd voor inzet in de 1e lijn in enkele weken tijds werden gemonteerd. Op 3 februari werd het eerste toestel, de B, ingevlogen door Operatie Officier Kap C.M. van der Schatte Olivier en Technisch Officier Elt B.J. Schulte. Het toestel stortte echter na het op lage hoogte maken van een bocht neer waarbij beiden omkwamen. De opbouw ging desondanks versneld door en de eerste vliegers begonnen al in februari met het maken van oefenvluchten te Tjililitan. In die maand werden ook de vier operationele Vluchten geformeerd. Tevens werden de diverse voor Auster-gebruik aangewezen strips en vliegvelden verkend. Kort hierop werden drie Vluchten overgeplaatst naar hun definitieve locatie.[15] De B-vlucht bracht zijn personeel en materieel (behalve een Auster die werd overgevlogen) eind februari 1947 per schip over naar Semarang. De patrouille van 17 Squadron te Andir, geleid door De Vogel, had al 1 ARVA vliegers. Deze patrouille verving zijn Pipers door Austers en het ML grondpersoneel door eigen grondpersoneel en heette voortaan C-vlucht 1 ARVA. De A-vlucht ging 12 maart 1947 (op twee overgevlogen Austers na) per schip naar Tandjoeng Perak te Soerabaja. Later werd nog de Staf-vlucht geformeerd. De D-vlucht ging de verdere opbouw van 1 ARVA en de verhuizing van de Squadron staf en de Onderhouds Afdeling (OA) naar vliegveld Semplak ondersteunen. De vliegbasis Semplak was pas op 2 mei 1947 zover hersteld dat de Staf- en D-vluchten konden worden overgeplaatst.[16]

De OA ging Periodiek Onderhoud (PO) vanaf 200 uur PO, grotere reparaties en modificaties aan de Austers uitvoeren. Deze afdeling was vanaf medio april 1947, zij het met vele beperkingen, te Semplak operationeel en bouwde in de periode tot en

[15] Erelijst KLu; interviews met J. Schreiber, J. Scholten, J. Vermeer en L. de Waard (en diens dagboek); Maand rapporten januari en februari 1947 C-1 ARVA (NIMH).

[16] Interviews met J. Schreiber (en diens logboek) en F.W. Könnemann, oktober-november 1974; Maand rapporten C-1 ARVA januari tm april 1947 (NIMH); Overzicht Activiteit Eenheden M.L. februari, maart en april 1947 (NIMH).

met eind april 1947 merendeels te Tjililitan in totaal 19 Austers op. Verschillende toestellen bleken in een slechte staat van onderhoud te zijn afgeleverd en werden gebruikt voor onderdelen. Onderdelen en materialen voldoende voor een jaar, althans dat meende men in Nederland, waren deels onderweg, deels meegezonden met de Celebes. Al na een aantal maanden operaties vliegen, bleken de ramingen voor het verbruik die waren gehanteerd, veel te laag. Er zouden door het DNLSK in Nederland, het squadron viel per 1 april 1947 onder het nieuwe Commando Legerluchtmacht Nederland, afspraken zijn gemaakt voor steunverlening door de ML op onderhoudsgebied. In Indië bleek dat er alleen sprake was van een globale niet verder uitgewerkte afspraak voor bijstand door de ML. Bij het squadron was dan ook niet duidelijk waarvoor men wel en waarvoor men niet kon terugvallen op de ML. Dat moest onder leiding van Kap Collee alsnog worden uitgezocht. De 1e Vliegtuig Reparatie Afdeling van de ML te Andir hielp de OA in de eerste maanden uit de brand bij incidentele hulpvragen.[17]

1 ARVA operationeel

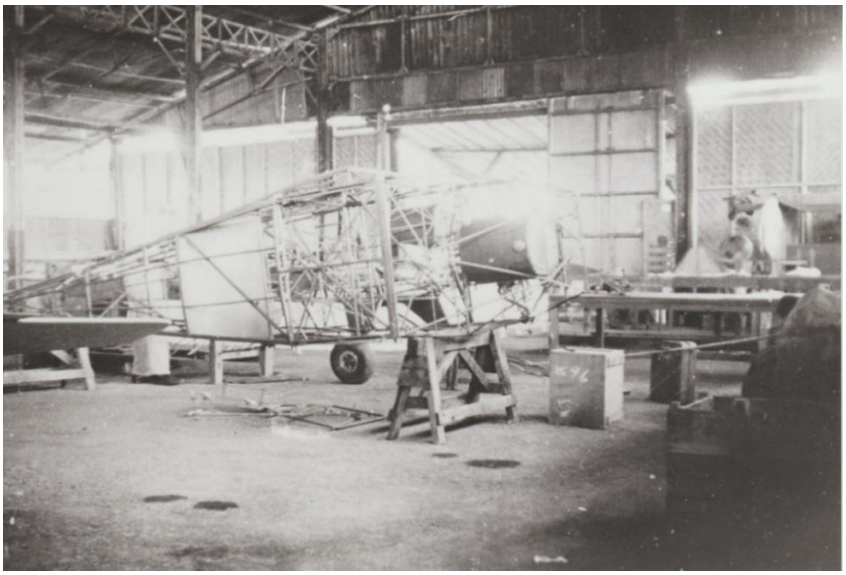
Aan het einde van de eerste week van februari 1947 waren te Tjililitan al drie Austers inzetbaar en begon een groep personeel met opwerken. Op 11 februari maakte commandant D-vlucht Vdg F.J.J.M. van Zinnicq Bergmann de eerste operationele sortie (verkenning en artillerie vuurleiding) hoewel zijn Vlucht pas een dag of vijf aan het opwerken was. Op 1 maart 1947 werd te Andir C-vlucht met drie Austers en drie vliegers operationeel en op 3 maart 1947 de B-vlucht te Semarang met eveneens drie Austers en drie vliegers. Rond 7 maart 1947 volgde de D-vlucht te Tjililitan met vier Austers en drie vliegers. De A-vlucht arriveerde te Soerabaja op 14 maart 1947 met twee Austers en drie vliegers, werd 16 maart beperkt en begin april 1947 volledig operationeel. Hiertoe werden twee extra Austers met een geïmproviseerde reservetank in de romp van Tjililitan naar Tandjoeng Perak overgevlogen. Op 8 april waren de sterktes als volgt: A-vlucht vier Austers (drie vliegers), B-vlucht drie Austers (drie vliegers), C-vlucht: drie Austers (vier vliegers), D- en Staf-vlucht: zes Austers (drie vliegers). De Vluchten hadden ieder 10-12 man aan grondpersoneel.[18]

Vanaf februari werden de nodige oefenvluchten gemaakt voor de samenwerking met de grondtroepen. De Auster-vliegers waren zowel vlieger als artilleriewaarnemer. Een combinatie die in de praktijk niet bleek te werken met als gevolg dat bij missies voor artillerie verkenning en vuurleiding met twee vliegers werd gevlogen of Artillerie officieren als waarnemer werden ingezet. Later kwam er zelfs een door het squadron opgezette opleiding tot Artilleriewaarnemer. Het squadron werd inmiddels bij beschikking van de commandant ML van 14 maart 1947 aangeduid als 6 Squadron (ARVA), op 6 november 1947 door de Legerluchtmacht in Nederland gewijzigd in 6 ARVA Squadron.[19]

[17] Interview met F.W. Könnemann, oktober-november 1974.

[18] Logboek F.J.J.M. van Zinnicq Bergmann (via G.J. Burgers); Maand rapporten C-1 ARVA februari tm april 1947 (NIMH); KNIL-KL, Hoofdkwartier Militaire Luchtvaart, Dislocatie N.E.I. Luchtstrijdkrachten (week)overzichten, 5 februari tm 8 april 1947 (NIMH). Een sortie is een vlucht van één vliegtuig met één start en één landing.

[19] Cf 9; Overzicht Activiteit Eenheden M.L. februari 1947 (NIMH); interviews met J. Schreiber, F. Traas, D. Veldhorst en J. Walhout, oktober-november 1974.



Een Auster in Groot Onderhoud bij de Onderhouds Afdeling te Semplak in 1948. De toestellen werden eerst volledig gestript (collectie auteur).

De D-vlucht te Tjililitan was tevens belast met het ondersteunen van de verhuizing van de Staf en OA van Tjililitan naar Semplak. Dat betekende veel communicatie vluchten. De nieuwe basis bleek een verlaten en volledig vernield vooroorlogs vliegveld. De verhuizing duurde dan ook tot begin mei 1947.[20] In april kreeg deze vlucht tijdelijk een extra vlieger van de ML.[21] Op 16 april 1947 viel de Auster K in vijandelijke handen na een noodlanding door slecht weer tijdens een vlucht van Tjililitan naar Andir voor een reparatie bij de ML. Sgt G. de Viet en zijn passagier werden 23 april 1947 te Bekasi in goede gezondheid weer over de demarcatielijn gezet. De K werd door een North American P-51 jager van de ML in brand geschoten. Op 2 mei 1947 werden de zes inzetbare Austers te Tjililitan, de Staf-vlucht was nu een zelfstandige Vlucht, van Tjililitan naar Semplak verplaatst. Omstreeks 1 juni 1947 werd de D-vlucht voor wat betreft het vliegend personeel overgeplaatst naar Soerabaja.[22] Inmiddels hoorde ook fotoverkenning tot de taken van de Vluchten. In de periode maart-juni 1947 werden tenminste vier van de Austers door de OA voorzien van een camera voor verticaal opnames, geplaatst achter de stoelen van de bemanning.[23] Majoor Th.P. de Haas volgde 20 mei 1947 Collee, inmiddels Majoor, op als commandant.[24]

In de eerste maanden van 1947 ontstond er beroering onder de OVW'ers. De slechte stemming werd veroorzaakt door het uitblijven van bericht over de demobilisatie data. In het eerste kwartaal van 1947 begonnen de eerste groepen OVW'ers van de ML hun vertrek voor te bereiden. Deze OVW'ers met precies dezelfde contracten als die van 1 ARVA kregen netjes bericht over hun te verwachten vertrekdatum en repatrieerden ook daadwerkelijk in de loop van 1947. Op vragen van het 1 ARVA

[20] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. maart tm mei 1947 (NIMH).
[21] Interview met A.G.Hamers oktober 1974 (Hamers was destijds Sgt vl LSK gedetacheerd ML/KNIL) en diens logboek.
[22] Logboek en stamboek gegevens F.J.J.M. van Zinnicq Bergmann (via G.J. Burgers).
[23] Interviews met F.W. Könnemann en J. Schreiber, oktober-november 1974.
[24] Korpsgeschiedenis 6 Squadron (NIMH).

personeel bleef het antwoord uit en ook Maj Collee was niet in staat om via wat informeler contacten met de Staf in Nederland enig uitsluitsel te geven. Pas in mei 1947, en in eerste instantie alleen voor het vliegend personeel, werd duidelijk dat aflossing in 1948 zou plaatsvinden. Het grondpersoneel kreeg omstreeks oktober 1948 te horen dat aflossen na twee jaar 'tropendienst' in Java niet voor iedereen ging lukken en dat hun uitzending maximaal een half jaar langer zou duren.[25]



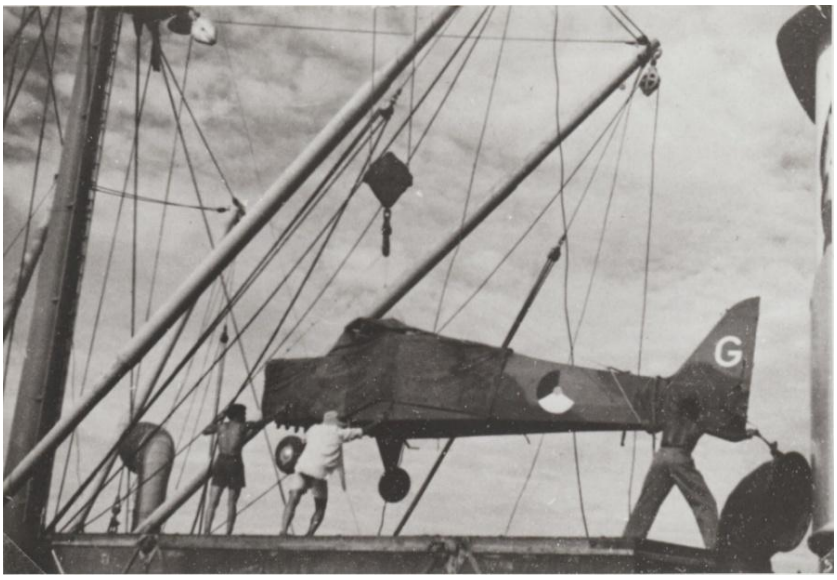
De Auster O nog in de oorspronkelijke camouflage te Soerabaja in juni 1947. Het toestel werd 12 maart 1947 vanuit Tandjoeng Priok naar Soerabaja verscheept (collectie auteur).

Toen het aantal bestand schendingen ondanks allerlei diplomatieke inspanningen scherp begon op te lopen, werd duidelijk dat een grote militaire operatie van Nederlandse zijde onontkoombaar was. Terwijl in juni de 1e Politionele Actie (1e PA) werd voorbereid, werd het vliegend personeel van de A-vlucht te Soerabaja begin juni 1947 afgelost door dat van de D-vlucht. In de maanden voor de start van de 1e PA waren de tijdelijk bij ML-squadrons ingedeelde Auster-vliegers op drie na een voor een teruggeplaatst. Een van de drie vliegers die bij de ML bleven vliegen, ging in oktober 1947 over naar de ML als 2e bestuurder op de B-25. Van de 27 'gewone' vliegers, inclusief de twee ML-vliegers, waren er 21 juli 1947 23 beschikbaar. De (technisch onderlegde) vlieger Vdg F.W. Könnemann was tijdelijk ingedeeld als Technisch Officier te Semplak.[26]

Al voor de start van de 1e PA werden aanzienlijke aantallen operationele sorties gevlogen door de Auster-bemanningen. Dit betrof merendeels het uitvoeren van (foto)verkenningen maar ook het markeren van doelen voor gevechtsvliegtuigen of de Artillerie, het geven van lichte vuursteun aan de Infanterie (met de stengun en handgranaten), het begeleiden van konvooien en communicatie vluchten. De C-vlucht te Andir voerde met enige regelmaat ook missies uit vanaf Tjililitan en had officieel twee standplaatsen. De situatie in Bandoeng was zeer gespannen met

[25] Memorandum Directeur LSK nr. PL1/329/1/47, 2-5-1947; gegevens verstrekt door K. Merkelbach (mededelingen C-6 ARVA Squadron aan het personeel).
[26] Interviews met F.W. Könnemann en P.J. Dingemans, oktober-november 1974; stamboeken M. de Groot, W. de Nie en P.J. Dingemans.

voortdurend incidenten langs de demarcatielijnen van de enclave rond de stad. De drie Austers van de Vlucht bleken onvoldoende en medio juni 1947 werd een toestel van A-vlucht (nu te Semplak) te Andir gedetacheerd. Begin juli werd de sterkte aan Austers te Andir weer drie. Kort na de start van de 1e Politionele Actie werden echter opnieuw Austers van A-vlucht en ook van de Staf-vlucht bij C-vlucht gedetacheerd.[27]



De Auster G wordt in februari 1947 ingeladen te Tandjoeng Priok voor de reis naar Semarang met B-vlucht. Een van de drie Austers van de vlucht werd overgevlogen met behulp van een geïmproviseerde hulptank (collectie J. Vermeer).

De B-vlucht, geleid door Elt J. Schreiber, maakte de eerste Auster-vluchten te Semarang op 28 februari 1947. De geringe omvang van de enclave rond Semarang (circa 10 bij 10 km) en het dicht bij de demarcatielijn gelegen vliegveld leverde gevaarlijke situaties op. Ook hier werden dan ook een groot aantal verkenningen en enkele fotoverkenningen uitgevoerd. De foto vluchten dienden om de bouw van loopgraaf stellingen dicht bij de demarcatielijnen vast te leggen. Deze bouw ging in mei en juni door. De gevlogen verkenningen waren bepaald niet zonder gevaar. De bemanningen van de Austers kwamen regelmatig terug met kogelgaten in de bekleding of andere delen van hun toestel. Elt Schreiber zelfs een keer met een door luchtdoelgeschut bijna geheel weggeschoten radio.[28]

De A-vlucht te Soerabaja onder commando van Tlt (later Elt) J.C.P. Stuy voerde, aanvankelijk met een sterkte van twee Austers, 16 maart 1947 de eerste verkenningsvluchten uit ten behoeve van een actie van de X-Brigade en de Mariniers Brigade (beide behorend tot de A-Divisie) in de richting van Modjokerto. De Vlucht was begin april 1947 volledig operationeel met vier Austers en drie vliegers. Er werden grote aantallen operationele sorties gevlogen, ook boven het eiland Madoera. In antwoord op infiltraties werd de enclave met daarin Soerabaja en een aantal kleine plaatsjes wat uitgebreid door middel van beperkte acties, in eerste instantie vooral in zuidelijke richting. Dit leverde ook drie nieuwe strips op voor de

[27] Maandrapport C-1 ARVA (NIMH); Overzicht Activiteit Eenheden M.L. juni en juli 1947 (NIMH); Verslag D. de Vogel, ongenummerd, ca 8-1947 (via K. Merkelbach en O.G. Ward).
[28] Maand rapport C-1 ARVA (NIMH); interview met J. Schreiber, oktober-november 1974.

Austers. Toen begin juni 1947 het vliegend personeel werd afgelost door D-vlucht personeel, werd de aanduiding van de vlucht gewijzigd in D-vlucht.[29]

De inzet tijdens de 1e Politionele Actie (21 juli 1947-4 augustus 1947)

Voor 6 Squadron (ARVA) startte op 21 juli de 1e PA vanuit de volgende bases met de genoemde aantallen Austers en vliegers. Semplak: 10 toestellen van Staf- en A-vluchten (10 vliegers), Andir: C-vlucht met drie toestellen (vier vliegers), Semarang: B-vlucht met drie toestellen (vier vliegers), Tandjoeng Perak: D-vlucht drie toestellen (vier vliegers) en Den Pasar, Bali: een Auster (een vlieger) van de D-vlucht. Twee van bovenbedoelde toestellen bevonden zich te Semplak bij de OA en moesten nog worden vervangen. Twee andere waren bij de A-vlucht in onderhoud en niet vliegklaar.[30]

Op logistiek gebied kwam de Actie voor het squadron op een zeer ongelegen moment. Toegezegde onderdelen en materialen uit Nederland waren nog niet ontvangen met als gevolg dat tijdens de actieperiode in juli en augustus 1947 drie Austers ingeleverd voor periodiek onderhoud gekannibaliseerd werden voor onderdelen en enkele reserve toestellen versneld moesten worden opgebouwd. Een werd 22 juli ingedeeld bij de D-vlucht en een tweede op 1 augustus 1947 bij de A-vlucht. Bovendien was te Semplak de OA weliswaar beperkt operationeel sinds medio april maar toen waren er alleen een kleine geïmproviseerde werkplaats en enkele tot werkruimte en kantoor omgebouwde vliegtuigkisten. De hangaar was nog niet opgeleverd door de Genie waardoor in de actieperiode de kantine moest worden gevorderd voor het uitvoeren van reparaties en de opbouw van toestellen. Bij de start van de 1e PA waren 20 Austers ingedeeld.[31]

De Auster-bemanningen trokken op met de troepen en opereerden veelvuldig van kleine strips en een enkele maal een stuk weg. Dit vaak maar voor een of twee dagen en met slechts een vlieger en een monteur met een Auster. Begonnen werd met grote aantallen verkenningen boven vijandelijk gebied tot zo'n 100 km van de demarcatielijnen. Niet ongevaarlijk en terugkomen met kogelgaten in de bekleding of een van de metalen frame-buizen kwam regelmatig voor. Behalve doelen voor de Artillerie werden onder andere opmarsroutes en voorterreinen verkend, berichtenkokers uitgeworpen, bevoorradingsvluchten en evacuatievluchten met gewonden uitgevoerd, en vele malen artillerie vuurleidingen verzorgd. Regelmatig werd door de verwijderde rechter cockpit-deur lichte directe vuursteun gegeven met de stengun. Vaak ging een kistje met handgranaten mee en werden handgranaten uitgeworpen. Met behulp van lichtkogels werden verder met enige regelmaat doelen aangegeven voor gevechtsvliegtuigen van de ML en MLD. De lange vluchten

[29] Interview met H. van Akkeren, oktober 1974; 'Belevenissen A-vlucht te Soerabaja maart-mei 1947' (via G.J. Burgers, waarschijnlijk van de hand van J.C.P. Stuy, de toenmalige Vlucht-commandant).
[30] Dislocatie N.E.I. Luchtstrijdkrachten, weekoverzichten juli-augustus 1947 (NIMH), Bundel Operatie Overzichten (Algemeen) Hoofdkwartier Militaire Luchtvaart (NIMH); Verslag operatiën Lucoja 21-7-1947 tot 1-10-1947 (NIMH); diverse logboeken vliegend personeel (via G.J. Burgers en K. Merkelbach).
[31] Interview met F.W. Könnemann, oktober-november 1974; Dislocatie N.E.I. Luchtstrijdkrachten, weekoverzicht, 21 juli 1947 (NIMH).

betekenden de vliegtijd goed in de gaten houden want de Austers hadden geen benzinemeter.[32]

Er vonden vele verplaatsingen plaats van Vluchten of delen daarvan naar strips en veroverde vliegvelden. Op 4 augustus 1947, aan het eind van de dag, bevonden de Staf- en A-vluchten zich te Semplak met twee Austers en de overige toestellen (gedetacheerd C-vlucht) te Soetawangi (vier) en Andir (vier), de D-vlucht te Soerabaja (twee toestellen) met een detachement te Malang (een Auster) en een toestel op Bali, de B-vlucht te Semarang (twee toestellen) met een detachement te Salatiga (een Auster) en de C-vlucht te Banjoemas (drie toestellen). De krappe bemanning van de Vluchten, de vele verplaatsingen en de grote aantallen vlieguren zorgden voor overbelasting van het personeel. Het aantal vlieguren per vlieger per dag werd na enkele opdracht weigeringen (met goedkeuring van De Haas) gemaximeerd. Eind 1947 kwam er een (zij het tijdelijk) formeel maximum. Nogal wat vliegers waren oververmoeid en in de maanden september-oktober 1947 nam het ziekteverzuim sterk toe.[33]

<u>De periode 5 augustus 1947-30 september 1947</u>[34]

Ook na de feitelijke actieperiode werd bij zuiveringsacties vele malen steun verleend aan de grondtroepen. In de periode 21 juli tot en met 30 september 1947 voerde 6 Squadron (ARVA) ongeveer 1.100 operationele sorties uit. De meeste uren in het jaar 1947 werden gevlogen in de maand augustus (646 vlieguren). Rond 12 augustus verongelukte Maj De Haas met zijn jeep waarbij hij vrij zwaar gewond raakte en na herstel op 2 september 1947 eervol werd ontheven als commandant en werd overgeplaatst. Op 11 augustus 1947 moest een Auster-bemanning een noodlanding maken tijdens een vlucht van Soetawangi naar Tasikmalaja. De Auster I en haar bemanning van de A-vlucht werden aanvankelijk vermist. De twee bemanningsleden, Vdg A.K. Steup en Sld K. Terpstra, bleken later te zijn omgebracht. Het toestel werd intact teruggevonden nabij Tasikmalaja waar een geslaagde noodlanding was gemaakt en kon worden geborgen. Ook op 16 september 1947 verloor de A-vlucht een Auster. Toestel Y maakte een noodlanding bij Tjiwidej op de Bandoengse hoogvlakte na een motorstoring tijdens een pamflettenvlucht. De bemanning werd 3 oktober 1947 uitgewisseld. Op 2 september 1947 werd ondercommandant Kap K. van Almelo commandant van 6 Squadron, tegelijkertijd werd Elt (later Kap) Stuy ondercommandant. Beiden hadden na het ongeval van De Haas deze functies al waargenomen. Van Almelo was op 2 juli 1947 ingedeeld bij het squadron. Tlt Van Zinnicq Bergmann had 14 augustus 1947 de functie van commandant A-vlucht van Stuy overgenomen. De functie van Operatie Officier bestond niet meer. Door de grote verspreiding over heel Java waren de vluchtcommandanten noodzakelijkerwijs hun eigen Operatie Officier en opereerden ze met een hoge mate van zelfstandigheid. De vlieger Tlt Könnemann bleef voorlopig

[32] Cf 30.
[33] Ibidem, Dislocatie N.E.I. Luchtstrijdkrachten, weekoverzichten, augustus en september 1947 (NIMH); Brief CML 2878/24.06.59/ML, 11 december 1947; interviews met J. Schreiber, F.W. Könnemaan, F. Traas en D. Veldhorst.
[34] Cf 30; Stuurkolom, orgaan van de Militaire Luchtvaart, november 1947.

de functie van Technisch Officier waarnemen tot een vervangende TO zou aankomen met de verwachte ‘aflossers’. Dat zou duren tot maart 1948.[35]

De periode 1 oktober 1947-18 december 1948

Op 15 september 1947 waren maar 13 Austers bruikbaar. Omstreeks 1 oktober 1947 kregen de B- en de C-vluchten daarom elk tijdelijk drie L-4J’s van de ML te leen. De Austers moesten (versneld) opnieuw worden bekleed. De bekleding van de toestellen was niet tropenbestendig en verteerde snel. Ook was er vraat van termieten. Al vanaf ongeveer eind augustus 1947 werden geleidelijk alle Austers opnieuw bekleed en tevens in een nieuw kleurenschema gespoten, camouflage groen (licht groen) en donkergroen. In oktober of november 1947 werd overgeschakeld op zilvergrijs als betere bescherming tegen de zon. Camouflage bleek niet echt nodig. De toestellen moesten ook met de nieuwe verf om de zes maanden worden ‘verdoekt’. Uit Nederland werden op 4 oktober 1947 zes reserve vliegtuigen verscheept en kort daarop nog een voorraad doek en verf. De hoeveelheden waren echter onvoldoende en niet op elkaar afgestemd. Dat zou bij bestellingen van onderdelen en materialen voor periodiek onderhoud zo blijven. Van functionarissen op het ML Hoofdkwartier hoorde men dat alles wat uit Engeland moest komen een probleem was door een chronisch deviezen tekort van de Nederlandse staat. In de eerste maanden van 1948 kreeg het squadron wel toestemming en fondsen om lokaal verf en linnen in te kopen (bij een leverancier van de ML in Batavia) en nieuwe banden voor de Austers aan te schaffen bij de Goodyear vestiging in Bandoeng. Die maakte speciaal voor het squadron mallen voor Auster-banden.[36]



De H ging rond 30 september 1947 bij de OA in 400 uur Groot Onderhoud (GO). De foto is genomen in oktober-november 1947 toen de H net weer was afgeleverd. Het toestel was een van de eerste Austers die zilverkleurig werd afgewerkt (collectie J. Vermeer).

[35] Interview met F.W. Könnemann, oktober-november 1947; stamboeken genoemde officieren (via NIMH en G.J. Burgers).

[36] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. september 1947 tm maart 1948 (NIMH); Maand rapporten C-6 ARVA Squadron (NIMH); Dislocatie N.E.I. Luchtstrijdkrachten, weekoverzichten september-oktober 1947 (NIMH); interview met F.W. Könnemann oktober-november 1974.

Na de 1e PA was de ML-leiding er van overtuigd dat 6 Squadron (ARVA) een zeer welkome aanvulling van de sterkte was. Er was daardoor een grote bereidheid om te komen tot afspraken die de gereedheid zo hoog mogelijk zouden helpen houden. In het laatste kwartaal van 1947 werd het squadron voor wat betreft de algemene onderdelen en materialen geïntegreerd in het magazijnsysteem van de ML. Te Andir kon voortaan wat nodig was, worden aangevraagd. De kosten werden bij het Commando Legerluchtmacht Nederland in rekening gebracht. De ML had echter geen Britse onderdelen voor de Austers en hun motoren, die moesten nog altijd uit Nederland komen. Bij de OA te Semplak dienden wel enkele ervaren Vliegtuigmakers die zelf reserve vleugels en (houten) propellers aanmaakten. De ML hielp met het aankopen van het juiste hout.[37]

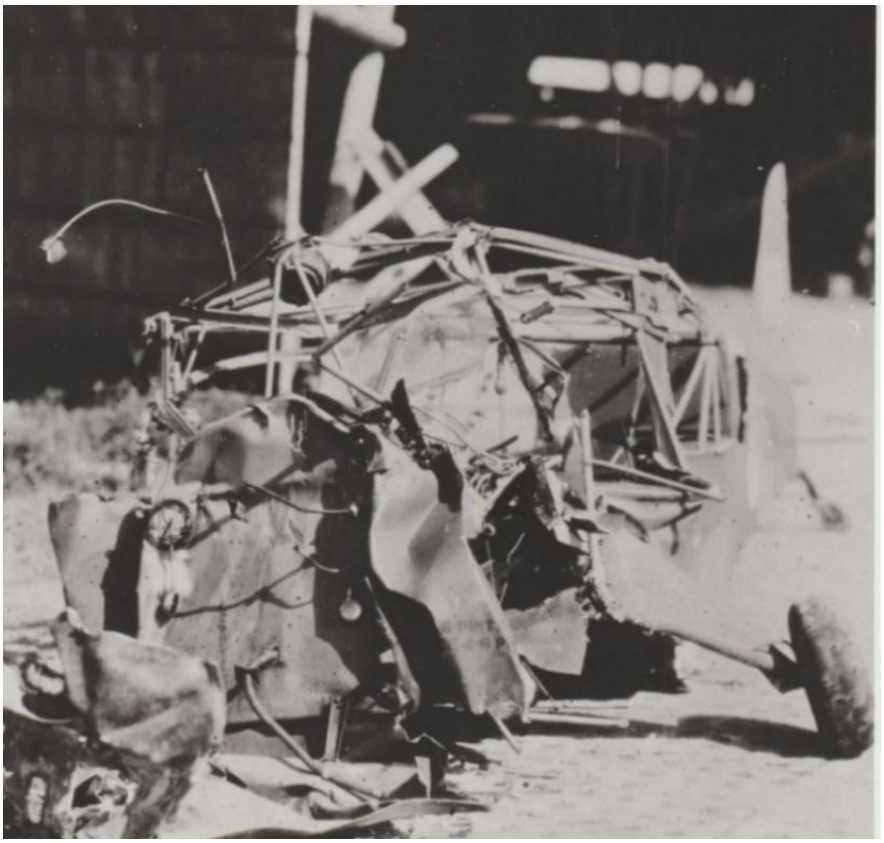
Medio december 1947 was de situatie van de Vluchten voor wat betreft het aantal ingedeelde Austers en hun gereedheid al heel wat verbeterd. Het squadron had ook nog drie, respectievelijk twee Piper Cubs te Semarang (B-vlucht) en Andir (detachement A-vlucht). Van de in totaal 28 aanwezige Austers waren er 12 te Semplak in GO of in opbouw en 16 ingedeeld bij de Vluchten. A-vlucht had van de vier toestellen er nog twee te Andir gestationeerd. D-vlucht van de vijf toestellen een te Bali. De B- en C- vluchten beschikten over respectievelijk drie en vier Austers. Op 7 november 1947 ging een L-4J verloren bij een spoorwegcontrole tussen Bandoeng en Batavia. De vlieger Vdg J.A.J. Lemmens raakte een hoogspanningsleiding en kwam om het leven. Eind 1947 bedroeg de sterkte van het squadron 150 man. Het aantal vliegers per Vlucht was weliswaar opgevoerd, elke Vlucht had nog altijd maar 10-12 man aan grondpersoneel. De sterkte was, behalve door operationele verliezen en ongevallen, nog wat teruggelopen door de voortijdige evacuatie van enkele militairen vanwege (bijzondere) persoonlijke omstandigheden (zoals het overlijden van een gezinslid in Nederland en een afkeuring) en het niet vervangen. In het jaar 1947 waren in totaal 3.006 operationele en niet-operationele sorties gevlogen in 2.936 vlieguren.[38]

Maj De Haas had in mei-juni 1947 een reis naar Nieuw Guinea gemaakt waar de Nederlands-Indische overheid een aantal Amerikaanse dumps met achtergelaten oorlogsmaterieel had opgekocht. Daar vond men van alles, van reservedelen voor vliegtuigen tot complete onbruikbaar gemaakte vliegtuigen, van jerrycans tot gedemonteerde jeeps, radio's en ander verbindingsmaterieel, machines voor werkplaatsen, een compleet veldhospitaal etc. De Haas wist medio 1947 uit een dump te Biak afkomstige jerrycans te verkrijgen waarvan er geleidelijk in elke Auster tijdens PO een werd gemonteerd om het vliegbereik te vergroten van anderhalf uur naar zo'n twee en een half uur. Het idee kwam van Elt Schreiber, de commandant B-vlucht.[39]

[37] Interview met F.W. Könnemann oktober-november 1974.

[38] Dislocatie N.E.I. Luchtstrijdkrachten, weekoverzichten december 1947 (NIMH); Erelijst KLu; Overzicht Activiteit Eenheden M.L. december 1947 (NIMH).

[39] Interview met J. Schreiber, oktober-november 1974. Schreiber liet eind februari 1947een jerrycan inbouwen en vloog deze Auster naar Semarang. Een proefvlucht die zonder problemen verliep.



De Auster AB (R78) crashte 22 december 1947 in Semarang stad door motorstoring. Het toestel van B-vlucht werd gevlogen door Tlt J.J.M. van Zinnicq Bergmann en de als waarnemer ingedeelde Kap C. de Heer van de Artillerie. Beiden brachten het er gewond maar levend van af. Op de foto de AB na terugkeer te Semplak. De staart werd gebruikt om de gecrashte Auster T (R55) te herbouwen (collecties F.W. Könnemann en J. Vermeer).

In januari en februari 1948 werden alleen verkenningen en transportvluchten uitgevoerd en af en toe een dropping (het middels een parachute uitwerpen van een pakket voorraden of post). In maart 1948 was alleen de Staf-vlucht te Semplak behoorlijk actief. Daar kregen 11 aflossing-vliegers die als eerste waren aangekomen en een Tropencursus van circa twee weken (theorie vliegen in de Tropen met praktijk op de Piper L-4J) hadden gevolgd bij de Centrale Vliegschool van de ML te Kalidjati, vanaf circa 26 maart een type omscholing en operationele training op de Auster. Ook alle later aangekomen aflossingsvliegers kregen deze Auster en operationele training van circa vier weken bij de Staf-vlucht.[40] De eerste 11 aflossing-vliegers hadden na hun brevettering maar een zeer korte voorbereiding op hun uitzending gekregen. Zo kregen ze wel theorie artillerievuur leiden maar geen praktijk oefeningen. Tot en met maart 1948 werden naast de Austers L-4J's van de ML gebruikt. Rond 22 december 1947 leverde de B-vlucht als eerste zijn drie Pipers weer in en in maart 1948 als laatste het A-vlucht detachement te Andir zijn toen twee L-4J's.

[40] Interview met G.J. Burgers (en diens logboek), oktober-november 1974; Overzicht Activiteit Eenheden M.L. januari tm maart 1948; Aart Ruijter, *Naar Indonesië en weer terug. Transport van een expeditieleger (1945-1951)* (Master thesis, Leiden University, 2017), Bijlagen.



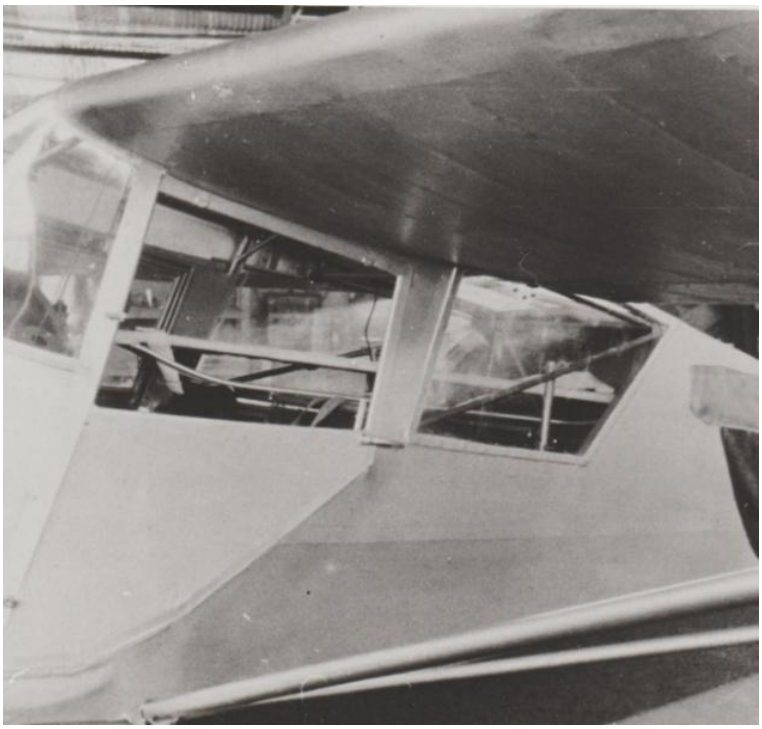
Korporaal W.A. van Haaften met de R61 te Soetawangi omstreeks mei 1948 (collectie J. Vermeer).

De Vluchten waren in april en mei 1948 nog druk met de verdere training van nieuwe vliegers. Op 3 april 1948 begonnen drie bij het squadron gedetacheerde Artillerievlieger-vuurleiders (ArtVl VuL) van de ML te Semplak met hun training op de Auster. De ML kampte met een groot vliegertekort en startte medio januari 1948 met de eerste ArtVl VuL cursus, een korte opleiding voor reserveofficieren Artillerie op de L-4J voor het Klein Militair Brevet van 10 weken te Kalidjati gevolgd door plm. 10 dagen via de radio artillerievuur leiden, inclusief 'live firing', vanuit Andir. Het squadron kreeg het aanbod om in deze opleiding te participeren en zo snel extra personeel op te leiden voor de aflossing van de oorspronkelijke vliegers. Op 3 mei 1948 werden deze nieuwe vliegers bij de verschillende Vluchten ingedeeld.[41]

In de loop van mei 1948 werd het 5.000e Auster-uur in Indië volgemaakt. In die maand nam alleen de A-vlucht vanuit Tasikmalaja deel aan acties in de omgeving. Ook in juni vloog de A-vlucht nog een aantal operationele sorties vanuit Tasikmalaja. Vijf nieuwe vliegers uit Nederland werden in juni te Semplak in opleiding genomen op de Auster. Twee Austers van de B-vlucht werden in juni (en juli) 1948 ingezet voor een cursus Artilleriewaarnemer-vuurleider van drie reserveofficieren van de Artillerie die bij het squadron waren ingedeeld. Wat later in 1948 werden nog tenminste vijf Artilerie-officieren bij verschillende Vluchten opgeleid, nu niet in cursus verband en in een slechts een paar sorties. Alle Vluchten, nu veelal aangeduid met de van de ML overgenomen term Patrouille, maakten vrij veel training uren omdat ook de geoefendheid van de al eerder ingedeelde vliegers op peil moest worden gehouden.[42]

[41] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. april en mei 1948 (NIMH); Hoofdkantoor ML Sterktestaten KNIL-KL, 1-4-1948 (NIMH); Maand rapport C-6 ARVA Squadron mei 1948 (NIMH); Interviews met J. Schreiber, G.J. Burgers, H.J.L.M. Stultiens, A.M. Beckers en M.C. Coenraads, oktober-november 1974; Stamboek kaarten betrokken ArtVl VuL'ers (NIMH).

[42] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. mei en juni 1948 (NIMH); Maand rapporten C-6 ARVA Squadron (NIMH).



Bij de B-vlucht te Semarang werd begin 1948 een van de vier Austers voorzien van een (vast ingebouwde) brancard om een gewonde liggend te kunnen vervoeren. Dit was de P (later R75). Begin 1949 werd bij de Vlucht vervolgens een speciale brancard gemaakt met een holte in een van de lange zijden zodat de brancard door de krappe opening van de rechter deur in een Auster kon worden geschoven. Het vervoer van gewonden vanaf vooruitgeschoven strips vlak achter de frontlijn naar een vliegveld kwam zeer regelmatig voor. Het ontwerp uit 1949 voldeed dermate goed dat bij een bedrijf in Semarang zes van deze brancards werden besteld (via G.J. Burgers en J. Vermeer).

In mei 1948 werd de A-vlucht overgeplaatst naar Andir. In september kregen zowel de B- als de C-vlucht een vijfde toestel ingedeeld. De A- en D-vluchten behielden een sterkte van vier Austers. De C-vlucht werd 1 september 1948 naar Semarang overgeplaatst. Wirasaba (Banjoemas) bleef echter operatiebasis. Een drietal nieuwe aflossing-vliegers begon in september 1948 aan de Tropencursus bij de ML te Kalidjati, maar een van hen werd direct na deze cursus overgeplaatst naar de ML als leerling jachtvlieger. De relatief lage aantallen operationele sorties gaven inmiddels weer een stijgende lijn te zien. Er was veel bende activiteit en schendingen van de demarcatielijnen door kleine vijandelijke troepeneenheden. Het grond- en vliegend personeel werd in 1948 regelmatig tussen de Vluchten gewisseld om ervaringen te delen en vanwege de zeer uiteenlopende werkomstandigheden.[43]

Het grootste deel van het personeel van 6 ARVA Squadron bestond uit Oorlogsvrijwilligers die na twee jaar ‘tropendienst’ in 1948 zouden worden afgelost. De eerste groep ‘aflossers’ kwam op 2 maart 1948 met de Nieuw Holland te Priok aan. De 11 al genoemde vliegers. De oudste vluchtcommandant, Elt De Vogel, werd in maart 1948 teruggeplaatst naar de ML. Een relatief grote groep ‘aflossers’ kwam aan op 11 mei 1948 met de Waterman, grondpersoneel en de vijf vliegers. De ‘aflossers’ kwamen merendeels net uit opleiding. Een deel van het nieuwe

[43] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. mei tm september 1948 (NIMH); interviews met J. Schreiber en G.J. Burgers oktober-november 1974.

grondpersoneel werd direct bij de Vluchten ingedeeld. Er werd veel geoefend door de nieuwe ploeg. Twee maal in de week een grote oefening met de Infanterie en de Artillerie terwijl daarnaast verkenningsvluchten werden gemaakt langs de demarcatielijnen. Op 23 juli 1948 vertrok een eerste groep afgeloste militairen (onder wie een aantal van de vliegers) met de Groote Beer naar Nederland, op 10 augustus 1948 gevolgd door een tweede groep die met de Waterman terug voer. Op 23 augustus 1948 arriveerde een nieuwe (kleine) groep aflossers met de Zuiderkruis te Priok onder wie, als vermeld, drie vliegers waarvan een overging naar de ML. In september 1948 vertrokken ook twee van de op 2 maart 1948 aangekomen vliegers naar de ML om tot jachtvlieger te worden omgeschoold. Het nieuwe personeel werd door de ML aangeduid als LMN'ers. LMN stond voor Luchtmacht Nederland. Een grote groep LMN'ers, waarvan 96 man voor 6 ARVA Squadron, kwam 17 december 1948 met de Groote Beer te Priok aan. Er was inmiddels een nieuwe Organisatietabel van kracht geworden waarin ook de extra Vlucht was opgenomen en de sterkte aan personeel was verhoogd tot 230 man.[44]

De totale sterkte aan Austers was in de periode januari tot en met april 1948 (per eind van de maand) 24. Er werden twee nieuw ontvangen toestellen ingedeeld en twee toestellen na crashes herbouwd, waardoor de sterkte op peil werd gehouden. Deze was in mei-juni 1948 26 en in de periode juli-december 1948 27 toestellen. Vanaf begin november 1948 werd in enkele weken tijds het grootste deel van de Austers uit de vaart genomen omdat er nog wel nieuwe bougies waren die bij PO de oude moesten vervangen, maar niet de bijbehorende ringetjes en rubbertjes voor de zgn. kniestukken van de bougie leidingen. Op 23 november was vrijwel al het vliegen met Austers gestaakt. Slechts de A-vlucht ging door met de laatste nog vliegklare toestellen. Gelukkig kwam er hulp van de ML in de vorm van L-4J's want een nieuwe Politionele Actie stond op het punt van losbarsten en begon 19 december 1948.[45]

<u>De 2e Politionele Actie (19 december 1948-6 januari 1949)</u>[46]

De 2e Politionele Actie begon voor het squadron deels met L-4J's. Op 18 december kreeg de A-vlucht te Andir (de bougies van de Austers gingen naar de B-vlucht) er vier en de C-vlucht te Banjoemas eveneens vier (de bougies van hun Austers gingen naar de D-vlucht). Ook de bougies zelf waren vrijwel op. Enkele Austers van de Staf-vlucht werden eveneens ontdaan van hun bougies en de bijbehorende ringetjes en rubbertjes. Zeven Austers van de B-vlucht (die had prioriteit in verband met het ondersteunen van de opmars naar Djocjakarta, het Republikeinse regeringscentrum in Midden-Java) en de D-vlucht (de ondersteuning van de opmars vanuit Soerabaja via Madioen richting Djocjakarta) waren net op tijd, vlak voor de start van de 2e PA, weer in de vaart maar het duurde tot 25 december voor alle Austers weer waren

[44] Gegevens m.b.t. de nieuwe OT via J. Schreiber en G.J. Burgers (beiden bevestigden dat de nieuwe organieke sterkte 230 bedroeg); Stamboek kaart D. de Vogel (NIMH); Ruijter (2017), Bijlagen.

[45] Voor een analyse van de (totale) sterkte aan Austers zie P.C. Boer, Vliegtuigen Militaire Luchtvaart KNIL en uitgezonden Legerluchtmacht Nederland vliegtuigen, Deel 2, 2025 (www.academia.edu, search Peter Boer, select military history); Overzicht Activiteiten Eenheden M.L., november en december 1948; interviews met J. Schreiber en G.J. Burgers, oktober-november 1974.

[46] Reconstructie aan de hand van Overzicht Activiteiten Eenheden M.L., december 1948 en januari 1949 (NIMH); interviews auteur met G.J. Burgers, J. Schreiber, H.J.A.M. Stultiens, A.M. Beckers en M.C. Coenraads (periode oktober-november 1974).

ingedeeld. Op deze datum waren vier toestellen te Andir ingedeeld, vijf te Semarang, vijf te Banjoemas (Wirasaba), drie te Soerabaja, een te Malang en drie te Semplak. Er waren 19, later 20 inzetbare vliegers, vier bij elk van de A-, B- en D-vluchten, bij de C-vlucht vijf en drie bij de Staf-vlucht.



Auster R61 op de Flight Line te Semplak in december 1948 (collectie J. Vermeer).

Twee van de 21 ingedeelde toestellen liepen tijdens de 2e PA flinke kogelschade op en bevonden zich in januari 1949 te Semplak voor reparatie. Op 25 december 1948 liep een derde toestel te Madioen schade op toen het in de ‘blast’ terecht kwam van een gevonden ingegraven bom die door de Genie tot ontploffing werd gebracht. Iedereen was vergeten de Auster-bemanning in de lucht door te geven dat op het vliegterrein bommen onschadelijk zouden worden gemaakt. De OA had het GO van enkele Austers versneld afgerond zodat deze als vervanger van de drie beschadigde toestellen vrijwel direct konden worden ingedeeld. Alle acht L-4J’s bleven in verband met de grote aantallen opdrachten in de sterkte en werden pas januari 1949 ingeleverd.

Er was opnieuw een enorme opbloei van het aantal operationele sorties. Beperkte lichte vuursteun werd gegeven met de stengun. Het uitwerpen van handgranaten gebeurde de eerste dagen nog uitsluitend met de hand, daarna werden door de TD van de ML aangemaakte metalen houders aan de vleugelstijlen van een aantal van de Austers gemonteerd. Deze konden elk maximaal 10 handgranaten (zonder pin) bevatten. Er hoorde een afwerp procedure bij die voorschreef dat tenminste twee maal over het doel moest worden gevlogen (om het ‘bombarderen’ van eigen troepen te voorkomen). Daarmee verdween het voordeel van het bijna geluidloos kunnen naderen van een doel, waardoor tegenvuur veel waarschijnlijker werd. De houders werden daarom weer verwijderd. Een aantal vliegers vloog meer dan acht uur per dag en het periodiek onderhoud aan de vliegtuigen gebeurde goeddeels in de avonduren en af en toe ‘s nachts. Artillerie vuurleiding sorties vloog men soms zelfs bij volle maan. Het drukst hadden de vluchten te Semarang en Banjoemas het, het minst druk de Staf-vlucht te Semplak. Deze laatste vlucht, geleid door de op 2 maart 1948 op Java aangekomen Elt J.H. Fransen, inmiddels ondercommandant te

Semplak, steunde de opmars in het Bantamse (West-Java) waar weinig afweervuur was en ook geen artillerievuur om te



Het Auster detachement van de D-vlucht te Maospati met de R54 en de R68 in januari 1949. Op de achtergrond enkele Fairey Firefly jachtvliegtuigen van de Marineluchtvaartdienst (Beeldbank NIMH).

leiden. De Staf-vlucht bemanningen controleerden ook alle hoogspanningskabels die intact bleken. Op 2 januari 1949 ging de Auster R72 van C-vlucht bij een verkenningsvlucht bij Adjibarang verloren waarbij Tlt J.F.L.A. van den Berg de Bruyn om het leven kwam. Kpl chauffeur P. Bakelaar, die als schutter fungeerde, raakte zwaar gewond. Tijdens de 2e PA werden tot en met 6 januari 1949 315 operationele sorties gevlogen (ruim 200 in december) in ongeveer 500 vlieguren. Het maximum aantal vlieguren per maand ooit van het squadron werd niet in 1948 behaald maar in januari 1949 en bedroeg 855.

In het jaar 1948 werden door het squadron 1.669 operationele en 2.684 niet-operationele sorties gevlogen, in 3.968 vlieguren. De personeelssterkte, in maart 1948 nog 150, was eind 1948 217 waarvan nog ongeveer 60 man van het oorspronkelijke squadron. Het totaal aantal in Indië aanwezige Austers was bij de start van de 2e PA 27 en bedroeg na 2 januari 1949: 26. Er waren 21 vliegers exclusief de squadron commandant, waarvan drie ML Artillerievlieger-vuurleiders en nog twee ervaren vliegers van de oorspronkelijke bezetting uit 1946.[47]

<u>De periode 7 januari 1949-1 maart 1950</u>

Na het officiële einde van de 2e PA gingen de operaties tijdens diverse zuiveringsacties gewoon door. De hele maand januari 1949 werden nog zeer veel uren gemaakt en waren de ingedeelde toestellen gestationeerd te Semplak, Semarang, Andir, Banjoemas en Soerabaja met detachementen te Gorda, Salatiga, Magoewo, Blora, Malang, Maospati en Tasikmalaja. Het detachement te Bali werd 11 januari 1949 opgeheven. Op 26 januari keerde de Auster R61 van de A-vlucht niet terug van een verkenning. De bemanning, Sgt vl J.J. Willemse en Artillerie

[47] Cf 45; Maand rapporten C-6 ARVA Squadron (NIMH).

waarnemer Elt P. Boonstra, bleek verongelukt en omgekomen nabij Tjikoedjan (Goenoeng Sawal, bij Tasikmalaja) vermoedelijk na te zijn getroffen door afweervuur.[48]



Van 9 tot en met 12 maart 1949 was een groot deel van B-vlucht op vliegveld Magoewo (Djocjakarta) geplaatst ter ondersteuning van de Actie Gading. Bovenste rij, van links naar rechts; Tlt vl G.J. Burgers, Kpl W. Spies, Sgt vl E.E. Witkop, Kpl A. van der Meij, Kpl E. Oorthuis, Sgt T.M. Pijpers, Elt Art wnr H. Klein Bog, Vdg vl A. van der Burg, Kpl J. van den Breul; onderste rij: Sgt vl R. de Bruïne, Kpl H. Pater, Kpl J.P. Cornips, Sld J.J. Gadella, Kpl A.M. van der Hoogen en Kpl J. van der Elsen (collectie G.J. Burgers).

In februari 1949 werd met rond de 600 vlieguren al zo'n 250 uur minder gevlogen dan de maand daarvoor. De Austers werden desalniettemin ingezet bij alle belangrijke zuiveringsacties, onder handhaving van diverse detachementen op strips en veroverde vliegvelden. Er werden nog altijd regelmatig met de stengun beschietingen uitgevoerd. De als schutter ingedeelde vliegtuigmaker Sgt T.M. Pijpers van de B-vlucht raakte hierbij op 2 februari vrij ernstig gewond. Diezelfde dag werden de drie Artillerievlieger-vuurleiders overgeplaatst naar 17 VARWA Squadron op Sumatra. Behalve het regelmatig geven van lichte vuursteun met de stengun en handgranaten (soms oude Japanse mortiergranaten), werden ook vrij veel artillerievuren geleid. In maart 1949 liep het aantal gevlogen uren weer op tot ongeveer 700. Toen op 10 maart 1949 middels een grote actie vliegveld Gading (ZO van Djocjakarta, Midden-Java) werd bezet, verzorgden de Austers van B-vlucht twee en een half uur later al het gewondenvervoer.[49]

In maart 1949 ging te Semplak een nieuwe aflossingsvlieger in opleiding op de Auster. Dit was Sgt H. Versteeg. Hij kwam als laatste vlieger mee met de, voor zover

[48] Erelijst KLu; Overzicht Activiteiten Eenheden M.L., januari 1949 (NIMH); Maandrapport C-6 ARVA Squadron (NIMH).

[49] Overzicht Activiteiten Eenheden M.L., februari 1949 (NIMH); Maandrapport C-6 ARVA Squadron; interviews met G.J. Burgers oktober-november 1974 en diens logboek.

bekend, laatste groep aflossers en zou ook als laatste vlieger van het squadron repatriëren op 23 juli 1950. Hij was niet de laatste vlieger die de Auster conversie en operationele cursus volgde, dat was Elt H. Vrijenhoek van de ML die deze training, maar verkort, op 2 december 1949 aanving. Ingedeeld bij het squadron waren op 1 april 1949, exclusief de commandant, 16 vliegers. Er waren in totaal nog 25 Austers in de sterkte. Maart 1949 vond de overdracht van werkzaamheden plaats door het laatste afgeloste oorspronkelijke grondpersoneel.[50]



Vanaf omstreeks februari 1949 kampte 6 ARVA Squadron met een geleidelijk toenemend gebrek aan materialen voor GO en moest er bij de OA noodgedwongen worden gekannibaliseerd. De herbouwde T, nu R55, maakte 16 augustus 1948 een noodlanding te Soekasari nabij Banjoewangi. De matig tot zware schade was in beginsel herstelbaar maar het toestel werd gekannibaliseerd en uiteindelijk in mei 1949 afgeschreven (collectie J. Vermeer).

In april werden aanzienlijk minder uren gemaakt. Het aantal operationele sorties liep snel terug. In mei 1949 werd de sterkte door ernstig personeel en materiaal gebrek teruggebracht van drie Vluchten van vier Austers plus twee van vijf Austers naar vier Vluchten van drie bemande toestellen en een onbemande reserve. De Staf-vlucht verloor de operationele taken. De D-vlucht bleef aanwezig op Malang en Maospati met kleine detachementen. De A-vlucht gebruikte verder incidenteel Tasikmalaja en Soetawangi terwijl de B-vlucht af en toe van Salatiga en Magoewo opereerde.[51]

In mei 1949 bereikte het squadron de grootste sterkte ooit, 242 man. Alle nog aanwezige personeel van het oorspronkelijke squadron, circa 12 man, keerde echter in deze maand terug naar Nederland. Dit betrof beroeps en reserve personeel plus enkele OVW'ers. Die hadden eigenlijk al in november 1948 moeten repatriëren maar dit was uitgesteld tot maart 1949. Toen was er echter geen scheepscapaciteit. Op 3 mei 1949 vertrok een eerste groep afgelost personeel (in april al overgeplaatst naar Batavia) met de Volendam naar Nederland. In diezelfde maand, op 14 mei, alle overige nog aanwezige leden van de oorspronkelijke uitzending uit 1946 met de Johan van Oldenbarnevelt. Een klein aantal militairen van de nieuwe ploeg onder wie twee vliegers (met OVW contracten van voor de bevrijding van het noorden van

[50] Overzicht Activiteiten Eenheden M.L. maart 1949; Maandrapport C-6 ARVA Squadron; interview met H. Versteeg november 1974.
[51] Overzicht Activiteiten Eenheden M.L. april en mei 1949 (NIMH); Ruijter (2017), Bijlagen.

Nederland) hoorde eveneens bij de vertrekkers. In mei 1949 repatrieerden ook Kap Stuy en Elt Schreiber. Stuy diende tijdens en na de 2e PA bij het Luchtvaart Commando Java.[52] Schreiber bleef bij het squadron en maakte zijn laatste vlucht op 11 april 1949. Op 1 juni 1949 telde het squadron 225 man, allen LMN'ers, onder wie nog 13 vliegers inclusief de ondercommandant (exclusief de commandant). Uitgezonden waren ongeveer 230 LMN'ers conform de nieuwe OT uit 1948.[53]



Op 14 mei 1949 vertrok de laatste groep afgelost personeel van het oorspronkelijke squadron naar Nederland met de Johan van Oldenbarnevelt. De foto is genomen bij de aankomst van het schip te Priok op 6 mei 1949 (PVA-foto via auteur).

Af en toe werd nog operationeel gevlogen zoals tijdens de zuiveringsactie Scheveningen van 20 tot en met 27 juni 1949, de laatste keer dat het squadron op grotere schaal operationeel werd ingezet. De A-vlucht verzorgde toen de artillerie vuurleiding. De B-vlucht begeleidde in juni met twee Austers de Nederlandse ontruiming van Djocjakarta, de terugtrekking begon op 24 juni en werd 29 juni voltooid. Onder andere werden door de Austers gewonden vervoerd. De detachementen Malang en Maospati werden op 11 respectievelijk 20 juni door gebrek aan vliegers (in verband met ziekte) opgeheven. De Vliegmedische Dienst van de ML schreef de vele ziekte gevallen toe aan een kwetsbaarheid voor infecties door overbelasting tijdens en gedurende de eerste maanden na de 2e PA. Er was, opnieuw, wat teveel gevraagd van het squadron.

Het sluiten van de zgn. Van Royen-Roem overeenkomst op 7 mei 1949 zorgde er voor dat in juni 1949 het einde zich begon af te tekenen. Na de overdracht van Djocjakarta werd al een regionale wapenstilstand van kracht en begon de Nederlandse militaire terugtocht. Op 10 augustus zou op Java een algemene

[52] Overzicht Activiteiten Eenheden M.L. mei 1949 (NIMH); Ruijter (2017), Bijlagen; J.C.P. Stuy diende o.a. als Commandant Luchtstrijdkrachten (tactisch commandant) te Semarang; interview met J. Schreiber oktober-november 1974.

[53] Overzicht Activiteiten Eenheden M.L. juni 1949 (NIMH); logboek J. Schreiber; Maand rapport C-6 ARVA Squadron (NIMH); Witboek Begroting 1955, Bijlage II (NIMH).

wapenstilstand van kracht worden. In juni 1949 waren de activiteiten van het squadron al sterk beperkt door een vliegurenbeperking van 25 uur per toestel per maand. Door het tekort aan vliegers werd 25 uur echter sowieso niet gehaald. Op 22 juni 1949 waren er nog 23 Austers en 13 vliegers (exclusief de squadron commandant) in de sterkte.[54]

In juli en augustus 1949 werd zeer weinig gevlogen door gebrek aan vliegers door ziekte en aan materiaal nodig voor het uitvoeren van Groot Onderhoud. Het squadron werd nog maar sporadisch ingezet en vrijwel uitsluitend voor de ondersteuning van de ontruiming van vliegvelden en gebieden die aan de Indonesiërs werden overgedragen en het beveiligen van de terugtocht van de Nederlandse grondstrijdkrachten naar verzamelgebieden.[55] Te Semplak startte in september 1949 bij de Staf-vlucht Kap E.M. Hoekstra met zijn operationele cursus. Hoekstra, een vroegere 6 (DA) Squadron vlieger was een ervaren Auster-vlieger en instructeur. Hij volgde circa 23 oktober 1949 Kap Van Almelo op en was de laatste 'aflosser' die nog aankwam. In september-oktober waren er slechts een paar opdrachten. De meeste gevlogen uren waren voor training. In oktober 1949 vloog alleen A-vlucht nog enkele verkenningen vanuit Andir en (enkele dagen) Tasikmalaja. In de tweede helft van die maand werd niet operationeel gevlogen. De afbouw van het personeelsbestand begon. Een kleine versterking kwam nog van de Artillerie. Een afgeslankt squadron diende voor eventualiteiten beschikbaar te blijven.[56]

Bij de Staf-vlucht startte medio oktober 1949 de Auster en operationele opleiding van vier al deels bij de ML opgeleide Artillerievlieger-vuurleiders. Instructeurs waren de Kapiteins Hoekstra en Van Almelo en Elt Fransen. Deze leerlingen hadden 12 oktober 1949 hun Klein Militair Brevet ontvangen en volgden een week lang een Auster-conversie om rond 21 oktober 1949 te Andir te worden geplaatst voor de opleiding tot Artilleriewaarnemer en vuurleider inclusief het gebruik van de radio in de lucht. Daar werd Tlt H.W. Arendsen aan het groepje toegevoegd. Hij was afkomstig van de reguliere vliegeropleiding van de ML. Alle vijf werden gebrevetteerd als ArtVl VuL te Andir op 5 november 1949 en direct overgeplaatst naar Semplak voor het vervolg c.q de start van hun Auster en operationele cursus met nu Hoekstra en Fransen als instructeurs.[57]

In november vloog de B-vlucht nog enige operationele verkenningen bij de ontruiming van Solo en Klaten en de C-vlucht bij de ontruiming van Wirasaba. Op 3 en 4 november was een Auster van A-vlucht te Tasikmalaja gestationeerd. De A-vlucht nam 7 november drie L-4J's over van de ML vanwege een gebrek aan vliegklare Austers. De D-vlucht te Soerabaja voerde nog enkele transportvluchten uit. Op 29 november 1949 kwam Elt Fransen bij een ongeval met Auster R81 tijdens een lesvlucht te Semplak om het leven. Tlt ArtVl VuL Arendsen raakte gewond en brak onder andere een been. De ML detacheerde in november 1949 twee L-4J's te Semplak waarop de vier ArtVl VuL's die toen hun opleiding afrondden, nog enkele

[54] Overzicht Activiteit Eenheden M.L., juni 1949 (NIMH); Maand rapport C-6 ARVA Squadron (NIMH).
[55] Overzicht Activiteit Eenheden M.L., juli en augustus 1949 (NIMH).
[56] Overzicht Activiteit Eenheden M.L., september 1949 (NIMH).
[57] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. oktober en november 1949 (NIMH); gegevens uit diverse logboeken (via G.J. Burgers).

weken wat extra uren vlogen voor hun indeling. De navigatievaardigheden werden opgevoerd en er werd geoefend in formatievliegen. Het aantal Auster-uren moest zoveel mogelijk worden gedrukt door gebrek aan materialen voor GO bij de OA en de geplande verkoop van de Austers.[58]

In december 1949 waren er geen operationele opdrachten. C-vlucht werd in verband met de ontruiming van Banjoemas (Wirasaba) op 6 en 7 december naar Semarang overgebracht. Bij de OA te Semplak kon dankzij de aankomst van onderdelen en materialen uit Nederland (eindelijk) een aanvang worden gemaakt met de opbouw van enkele van de Austers die in hun GO waren blijven steken. Op 27 december 1949 werd de soevereiniteit overgedragen. Het vliegen werd hierna beperkt tot testvluchten, communicatie en training. De A-vlucht ging in december 1949 op non-actief en werd dezelfde maand nog opgeheven. Deze vlucht bleef op papier bestaan om personeel dat met de afbouw van de sterkte overtollig was geworden, maar nog niet kon worden gerepatrieerd, standplaats Andir te kunnen geven. Leden van het grondpersoneel werden inmiddels veelvuldig tijdelijk bij werkplaatsen of magazijnen van de ML te Andir gedetacheerd. Op 2 december 1949 was de net opgeleide ML-jachtvlieger, oorspronkelijk Artillerist, Elt H. Vrijenhoek tijdelijk te Semplak ingedeeld om de verongelukte Elt Fransen op te volgen. Hij kreeg een korte Auster conversie en werd vanwege het grote tekort aan inzetbare vliegers in plaats van op de geplande datum van 30 december 1949 pas op 17 januari 1950 heringedeeld als jachtvlieger. De vier ArtVl VuL's werden begin december 1949 ingedeeld. Elt A.E. Verhoeve werd officier toegevoegd en na het vertrek van Vrijenhoek ondercommandant. Twee gingen naar D-vlucht te Soerabaja en een naar Semarang. Elt H. Forbes (D-vlucht) ging 1 januari 1950 terug naar de ML en werd leerling vlieger van de reguliere vliegopleiding.[59]

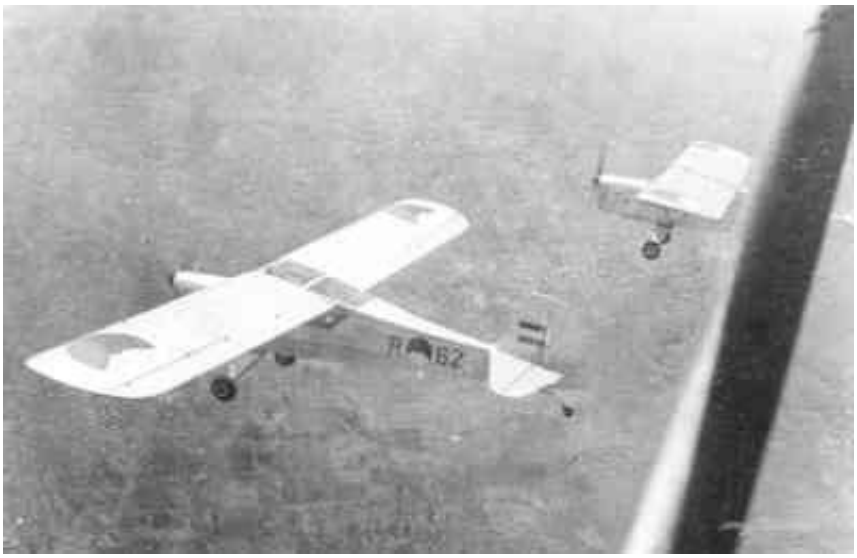
De sterkte van het squadron was op 1 januari 1950 teruggelopen tot 126 man. Een groep personeelsleden, inclusief enkele vliegers, was in december 1949 al vertrokken en een nieuwe groep vertrok in januari 1950 naar het transit kamp in Batavia voor hun repatriëring. In de periode 1 tot en met 15 januari 1950 waren de 22 resterende Austers als volgt ingedeeld. Te Semplak bij de OA in GO: 11 toestellen, B-vlucht Semarang: vier Austers, C-vlucht te Semarang: twee Austers en de D-vlucht te Soerabaja: vijf Austers. Op 12 januari 1950 werd opnieuw een groep vliegers overgeplaatst naar Batavia voor repatriëring.

In januari werd zegge en schrijven één verkenningsvlucht gemaakt, ten behoeve en op verzoek van het Indonesische Leger, de Tentara National Indonesia (TNI). Ook de TNI had last van groepen strijders die de Republiek niet erkenden en bendes die in het vacuüm van de terugtrekkende Nederlandse eenheden overvallen pleegden op dorpen en ondernemingen. De B-vlucht nam materiaal over van de C-vlucht. Die laatste ging in januari op non-actief en werd kort daarna opgeheven. Niet-vliegklare toestellen gingen al in januari over de weg en met een Douglas C-47 van de ML naar Semplak. Begin februari 1950 werden de laatste Austers teruggevlogen naar Semplak. Het vliegen werd aldaar geconcentreerd. Een klein deel van het resterende

[58] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. november 1949 (NIMH); gegevens uit diverse logboeken (via G.J. Burgers).
[59] Overzicht Activiteit Eenheden M.L. december 1949 (NIMH); Stamboeken H. Vrijenhoek, A.E. Verhoeve en H. Forbes (NIMH); gegevens uit diverse logboeken (via G.J. Burgers).

personeel (inclusief een aantal vliegers en grondpersoneel van de Vluchten) werd direct hierna overgeplaatst naar Batavia en ging scheep naar Nederland. Het door personeel- en materieelgebrek noodzakelijke opheffen van de A- en C-vluchten was afgestemd met de Legerluchtmacht in Nederland maar kennelijk onvoldoende met de Staf van de ML. Die laatste instantie stuurde op 23 februari aan de squadroncommandant een bericht met een opheffingsschema waarin de al opgeheven A- en C-vluchten nog voorkwamen. Dat werd snel gecorrigeerd en het schema voor de afbouw van de resterende sterkte werd versneld.[60]

Op 1 maart 1950 werden de B-vlucht en de D-vlucht (begin februari al 'uit' gevlogen) als laatste opgeheven en werd het squadron (wat vroeger dan gepland) een niet-actieve eenheid. Wat resteerde was het zgn. Afwikkelingsdetachement 6 ARVA Squadron waartoe behoorden de Staf, de OA, de MT en de Administratie. Commandant van het Afwikkelingsdetachement was Elt ArtVI VuL A.E. Verhoeve. De laatste vier vliegers, Sgt Versteeg en de drie ArtVI VuL's, hielden bij dit detachement hun vaardigheden bij, maakten enkele testvluchten en voerden een enkele communicatievlucht uit. Op 17 maart 1950 vlogen drie Austers nog een laatste keer in formatie boven Semplak.[61]



De laatste formatievlucht boven een parade te Semplak op 17 maart 1950. De Nederlandse kentekens weden dezelfde dag nog overgeschilderd. De formatie werd geleid door Elt ArtVI VuL A.E. Verhoeve in de recent uit GO gekomen R62 (Beeldbank NIMH).

In Nederland werd het squadron in maart te rekenen vanaf 1 maart 1950 opgeheven. In deze maand stond een deel van het personeel weer op Nederlandse bodem. In Java bleef, behalve de vier vliegers, een detachement technisch en MT-personeel met enkele administratieve mensen achter voor de verzorging van het materieel en de verdere liquidatie. Alle resterende 22 Austers (waarvan 12 vlieggereed) werden gelijk met de basis Semplak op 18 maart 1950, twee dagen eerder dan gepland, overgedragen aan de AURIS, de Ankatan Udara Republik Indonesia Serikat

[60] Dislocatie 1949-50 tevens sterktestaten (NIMH); Wijzigingen in en opmerkingen betreffende locaties, bevelsverhoudingen, samenwerking met AURIS en eigen onderdelen. N.T.R. Januari 1950, idem Februari 1950 (NIMH); interviews met H. Versteeg november 1974 en gegevens verstrekt door G.J. Burgers.
[61] Gedateerde foto van de formatievlucht; interview met H. Versteeg november 1974.

(Indonesische luchtmacht). De toestellen waren Nederlands eigendom en werden daarom in tegenstelling tot de ML-vliegtuigen verkocht aan de staat Indonesia. Een klein gedeelte van het materieel was inmiddels teruggezonden naar Nederland. De vier laatste vliegers werden van het Afwikkelingsdetachement overgeplaatst naar 120 Squadron te Andir als Piper L-4J vlieger en vlogen nog door tot 16 mei 1950. Eind april gingen circa 15 man naar het transit kamp in Batavia om 11 mei 1950 te vertrekken met de Hellenic Prince. In juni 1950 was nog 73 man van 6 ARVA Squadron in Indië, die op 12 man na die maand terug gingen. De Artillerievlieger-vuurleiders werden voor hun evacuatie eerst op 20 mei 1950 teruggeplaatst naar hun oorspronkelijke Artillerie onderdeel. Zij repatrieerden 6 juni 1950. De laatste 12 militairen vertrokken 23 juli 1950 met de Skauguum en arriveerden te Amsterdam op 15 augustus 1950.[62]

Het squadron liet (inclusief slachtoffers van verkeers- en grondongevallen, ziekte en overlijden net na de reis naar Indië, tijdelijk ingedeeld KL- en KNIL-personeel en twee vliegers die als jachtvlieger sneuvelden bij de ML) 21 doden achter en had 10 vliegtuigen verloren door ongevallen en oorlogshandelingen. In feite meer, maar de OA bouwde enkele malen met restanten van verongelukte toestellen en reservedelen zoals vleugels een nieuwe Auster op. Twee gekannibaliseerde Austers werden uiteindelijk afgeschreven. Het squadron had de meeste verliezen geleden maar ook de meeste sorties gevlogen en vlieguren gemaakt van alle operationele squadrons in Indië in de periode 1947-1950. Er waren ongeveer 12.000 vlieguren op Taylorcraft Austers en Piper L-4J's gemaakt, inclusief training uren bij de Staf-vlucht, uren voor test- en invliegen van de OA en uren van het Afwikkelingsdetachement. Het personeel ging redelijk tevreden naar huis. Zowel de mensen van het oorspronkelijke squadron, ook de OVW'ers, als de 'aflossers' uit 1948 hadden het gevoel dat ze een verschil hadden gemaakt en dat hun squadron ook in vergelijking met de andere operationele squadrons in Indië het goed had gedaan.[63]

Conclusies

Uiteindelijk ging het 6 ARVA Squadron personeel merendeels op tijd naar huis. Een kern oorspronkelijk personeel bleef tot in mei 1949 voor een soepele overdracht van taken. Een half jaar later dan de bedoeling was geweest. De communicatie over de terugkeer datum ontbrak aanvankelijk echter vrijwel geheel en dat zette veel kwaad bloed bij de OVW'ers. De reactie op verzoeken was gebrekkig en traag. Ervaring met uitzendingen was er bij het Commando Legerluchtmacht Nederland echter niet. Dat gaf ook de nodige materieel-logistieke problemen. Uitgewerkte afspraken met de ML van het KNIL over bijstand waren er evenmin. Die moest het squadron uiteindelijk zelf regelen. Verzoeken per telegram voor onderdelen en materialen voor Periodiek Onderhoud aan de Staf in Nederland werden soms niet of maar voor een deel gehonoreerd. Het squadron verbruikte veel meer onderdelen en materalen dan waar bij de uitzending op was gerekend. Dat bleek direct al na de eerste paar maanden

[62] Ruijter (2017), Bijlagen; Witboek begroting 1955, Bijlage II (NIMH); interviews met H. Versteeg, november 1974 en P.A.C. Benjamins, maart 1988.

[63] Interviews met de hiervoor in de noten genoemde oud-personeelsleden van het squadron, oktober-november 1974; v.w.b. de Auster-vliegtuigen zie P.C. Boer, Vliegtuigen Militaire Luchtvaart KNIL en uitgezonden Legerluchtmacht Nederland vliegtuigen, Deel 2, 2025 (www.academia.edu, search Peter Boer, military history).

operaties vliegen. Aanschaf in Engeland kostte tijd en was bij een tekort aan deviezen relatief duur of soms niet mogelijk. Na de 1e PA was de ML/KNIL overtuigd van de waarde van het squadron en gaf het alle medewerking om het Nederlandse onderdeel op sterkte te helpen houden. Onder andere moesten er verschillende malen Piper L-4J's van de ML worden ingedeeld om het squadron op sterkte te helpen houden. Pas begin 1948 kreeg het onderdeel van de Staf in Nederland toestemming en geld om zaken als linnen, verf en banden lokaal aan te schaffen. Het squadron was vanaf het begin zwak bemand door uitbreiding met een extra Vlucht na aankomst in Java en het niet vullen van een aantal vacatures. Pas na aankomst van de in totaal ongeveer 230 'aflossers' (LMN'ers) in de periode maart 1948 tot en met februari 1949 werden alle vacatures vervuld. Het uitgezonden personeel was daarnaast merendeels onervaren. Na mei 1949 werd het squadron in feite 'opgebruikt'. Het personeelsbestand werd niet meer aangevuld en materialen nodig voor GO van de Austers kwamen maanden lang niet of nauwelijks meer aan in Java. In januari 1950 was daardoor de helft van de resterende 22 Austers in GO of in afwachting van inname daarvoor.

De operationele output van het squadron was uitstekend ondanks de relatief lage gemiddelde ervaring van het personeel. Het had van alle operationele squadrons in Indië in de periode 1947-1950 de meeste sorties en vlieguren gemaakt. Daar stond tegenover dat ook de meeste verliezen waren geleden. Tijdens de 1e en 2e PA en de maanden direct volgend op deze acties was verder roofbouw op het personeel gepleegd door de hoge aantallen vlieguren en de vele verplaatsingen, met als gevolg een hoog ziekteverzuim. Bovendien was de hoge output uitsluitend haalbaar geweest dankzij vrij uitgebreide hulp van de ML/KNIL.

De research voor dit artikel werd door auteur, destijds Reserve Tweede Luitenant vlieger bij 298 Squadron, in 1974 gedaan in het kader van de opdracht om een jubileumboek 25 jaar 298 Squadron samen te stellen. In de noten van het artikel genoemde documenten bevonden zich destijds bij de toenmalige Sectie Luchtmacht Historie, Collectie Veuger-De Smalen, en werden omstreeks 1985 opgenomen in de Collectie Ward. Bij het huidige Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) werd laatst genoemde collectie echter volledig anders ingedeeld. Er moest daardoor worden volstaan met verwijzingen naar NIMH.