

Uit: De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945, O.G. Ward.

Hoofdstuk 7: **Het 18 Squadron NEL van april tot en met december 1942**

Oprichting en organisatie

Het squadron werd op 4 april 1942 te Canberra opgericht, nadat er overeenstemming was bereikt tussen Van Mook, Van Oyen, de chef van de Australische luchtmacht Air Chief Marshal Sir Charles Burnett en de commandant van de Amerikaanse luchtmacht in Australië, luitenant-generaal Brett. Het vond plaats in de vergadering in de eerste week na de capitulatie van Nederlands-Indië. Het squadron kreeg van de RAAF het nummer 18 en werd in het begin door de Australiërs gezien als een bijdrage van de Nederlanders voor het RAAF-expansieprogramma. Als zodanig werd het ook (voorlopig) als een RAAF-squadron beschouwd.

Hiertegenover stond sedert de aanvang reeds de uitdrukkelijke wens van de BSO, viceadmiraal Helfrich, dat een Nederlands squadron zou moeten worden gevormd, waarbij het tekort aan Nederlands grondpersoneel diende te worden aangevuld door de RAAF. De Nederlandse leiding wenste een onafhankelijk, nationaal squadron-weliswaar ondersteund (waar nodig) door Australiërs en onder operationele leiding van de RAAF-waarvoor zij volledige zeggenschap zou hebben in casu over het personeel en het materieel en zeker tijdens de trainingsperiode. Op deze condities was ook de afspraak gemaakt tijdens de eerdergenoemde vergadering. Wellicht onder druk van de omstandigheden (dreiging, organisatieproblemen, taalmoelijkheden en andere factoren), raakte deze wens wat op de achtergrond, maar een vraag naar duidelijkheid betreffende de status en de controle van het squadron was noodzakelijk. Het was de OBSO, schout-bij-nacht Cos ter, die op 12 juni 1942 (Van Oyen was toen al in Amerika als commandant van de RNMFS) tot de hoogste militaire commandant in dat gebied, de Amerikaanse generaal Douglas MacArthur, commandant van de geallieerde strijdkrachten in de SWPA, het verzoek richtte om tot een uitspraak te komen' .

Coster wilde de volgende instructies aan de commandant van het 18 Squadron geven:

- a. het 18 Squadron is een Nederlandse eenheid, georganiseerd en geïnfuseerd onder Nederlandse supervisie;
- b. de organisatie en oefening van deze eenheid zijn gestoeld op Nederlandse maatstaven en getoetst aan oorlogservaring;
- c. Australisch personeel zal deel uitmaken van de organisatie van dit squadron, voor die functies waarvoor onvoldoende Nederlands personeel aanwezig is;
- d. de administratie van alle technische onderdelen zal geschieden volgens het RAAF-systeem, onder voorwaarde dat geen verandering zal plaatsvinden in de registratie van de nummering van de vliegtuigen, motoren, propellers en andere vliegtuigonderdelen;
- e. de administratie van het Nederlands personeel zal geschieden volgens Nederlandse voorschriften en regels, terwijl Australische voorschriften slechts zullen gelden voor het Australische personeel;
- f. alle krijgsmatige overtredingen en misdrijven zullen worden getoetst aan de Nederlands-Indische wetten en voorschriften.

Bovendien wenste Coster nadrukkelijk dat het squadron zo spoedig mogelijk onder operationeel commando zou worden gesteld van de geallieerden, zodra het geschikt zou worden geacht om de oorlogstaak te kunnen uitvoeren. Hij was onvermurwbaar op het punt dat het 18e onder zijn controle zou blijven, zolang het nog in opbouwende training was. En dat hij het moment wenste te bepalen, wanneer het squadron onder operationele controle zou komen.

Uit alles bleek, dat MacArthur geen overwegende bezwaren zou hebben gehad, maar hij verlegde de uiteindelijke discussie over organisatie en personeel naar de nieuwe chef van de Australische luchtmachtstaf, Air Vice-Marshal George Iones. Iones accepteerde de ideeën van Coster en de RAAF gaf de nodige instructies uit. Op 6 juli 1942 werd het 18 squadron uit het bestand van de RAAF gehaald. En per Airforce Command Order (AFCO) nr. 230 dd. 22 augustus 1942 werd bepaald, dat per 4 april 1942 het 18 Squadron NEL een Nederlands onderdeel was en niet behoorde tot de

organisatie van de RAAF. In dezelfde order werd tevens ten behoeve van het Australisch personeel dat bij het squadron was ingedeeld (totdat voldoende Nederlands personeel aanwezig zou zijn) een RAAF-onderdeel gevormd onder dezelfde naam: Nr. 18 Squadron NEL. Dit moest worden gedaan om organisatorische en personeelstechnische redenen, de commandovoering en de handhaving van de discipline over het Australische gedeelte van het squadron. Dat het squadron nu los van het RAAF-verband stond bleek spoedig; op 8 augustus werd bij de RAAF bekend gemaakt dat het 18 Squadron orders van generaal Brett had ontvangen, dat het onderdeel zelfstandig zou moeten zijn en mogelijk buiten Australië zou moeten kunnen opereren. Dit was waarschijnlijk de laatste opdracht van Brett, want twee dagen voor de bekendmaking, op 6 augustus, werd hij vervangen door de Amerikaanse generaal-majoor George C. Kenney, die commanderend officier van de Allied Air Forces, South West Pacific Area werd.

Hoe werd de organisatie van het squadron vastgesteld? Nadat de afspraak voor het tot stand komen van het squadron was gemaakt, diende Van Oyen op 31 maart 1942 een ontwerp-organisatie bij de RAAF in. De grondgedachte van dit voorstel ging uit van een totaal van achttien vliegtuigen. De eerste oorlogservaring in Nederlands-Indië had geleerd, dat meer materiële dan personeelsverliezen werden geleden. Daarom bestond een squadron (in de oude vooroorlogse organisatie 'afdeling' geheten) toen uit honderd procent materiële- en dertig procent personeelsreserve. Bij de aanvang van de oorlog bleek die personeelsreserve niet te voldoen. Niet alleen eisten ongevallen en acties een hogere tol, maar de onhygiënische toestand op de oorlogsvelden veroorzaakte ziekten, die men in vreedstijd niet had voorzien en die het personeel ongeschikt maakten voor hun taak. De reserve moest te vroeg worden aangesproken, waardoor het rouleringssysteem niet goed kon verlopen. Het gevolg hiervan was het optreden van oververmoeidheid bij de crews, waardoor de efficiëntie sterk werd benadeeld.

Naarmate echter de materiële verliezen, tijdens luchtgevechten en op de grond door de bombardementen, groter werden, trad een gunstiger verhouding tussen personeel en materieel op. Doordat de materiële verliezen onvoldoende werden aangevuld, trad zelfs de ongewenste toestand op dat een groot aantal vliegtuigbemanningen op de grond moest blijven ondanks hun relatief goede fysieke toestand.

Met deze factoren werd rekening gehouden bij de samenstelling van het Nederlands ontwerp. De materiële reserve werd op vijftig procent gesteld. Daardoor werd uitgegaan van een eerste-lijnreserve van negen vliegtuigen, bestaande uit drie patrouilles van elk drie vliegtuigen (het oude concept van de ML-KNIL) en een onmiddellijke reserve van drie vliegtuigen, inclusief bemanning. De aanvulling van geleden verliezen zou worden gehaald uit de tweede-lijnreserve, bestaande uit zes vliegtuigen, waarvan twee bemand waren. Deze crews moesten zorgen voor het overvliegen van de toestellen. In deze opzet was ook een zekere roulering van vliegend personeel gewaarborgd.

Voor wat de vliegers bezetting betrof, hield het Nederlandse voorstel een operationele inzet in van veertien gevechtssklare en vier reservevliegtuigen. Bij een bemanning van twee vliegers per vliegtuig betekende dit een bezetting van 28 vliegers. En dat was ook gelukkig het totaal aantal vliegers dat de ML op dat ogenblik in Australië had, exclusief de commandant en patrouillecommandanten. Weliswaar waren er in die periode met die van de KNILM meer dan 28 vliegers aanwezig, maar een deel moest als instructeur met de vliegschool mee naar Amerika. De toekomst van de KNILM was nog niet bepaald. Aldus besloten generaal Van Oyen en zijn staf het squadron voorlopig met 28 vliegers te bemannen.

Het voorstel werd via de chef van de Australische luchtmachtstaf voorgelegd aan de Australian Air Board (Luchtmachtraad), die bij de samenstelling van de definitieve organisatie rekening hield met een aantal Nederlandse wensen. De RAAF echter ging van het standpunt uit dat het 18 Squadron achttien vliegtuigen had, die alle bemand moesten zijn. Daarenboven moesten de Nederlanders drie reservecrews bij de hand hebben om personeelsverliezen te kunnen opvangen. Dit was de regel bij de Australische luchtmacht. Het betekende voor de Nederlanders dat zij niet achttien, maar 21 crews moesten hebben, wat in feite een tekort betekende van zeven crews (of veertien vliegers), dat door de RAAF zou moeten worden aangevuld. Aan het einde van de maand mei 1942 waren er al tien Australische piloten bij het squadron, meldde de commandant in zijn memorandum nr. I. Dit was niet de opzet van de Nederlanders, die uitsluitend met Nederlandse vliegtuigbemanningen wilden vliegen. Maar gelukkig kwam op 3 juni 1942 het ML-detachement uit Brits Indië aan, dat een aanvulling was

van twaalf vliegers. Hiermee waren de tien RAAF-vliegers overbodig en ze konden worden overgeplaatst.

Ook voor de groep luchtschutters was er verschil in organisatorische opvatting. Op dezelfde basis als voor de vliegers, werd de RAAF gevraagd veertien luchtschutters te leveren. Door de Air Board werden 28 ter beschikking gesteld. Waarom 28? Omdat zij allen luchtschutter tevens radiotelegrafist waren (de RAAF kende reeds geruime tijd deze dubbelfunctie). De veertien vacante plaatsen konden worden bezet en de resterende zeven waren bedoeld als aanvulling voor de door de ML voorgestelde veertien telegrafisten. Zodoende kon worden voldaan aan de organisatorische bezetting van 23 luchtschutters en 23 telegrafisten. Ook in deze categorieën kon een aantal Australische radiotelegrafisten-luchtschutters worden ingelost met de komst van het detachement uit Brits Indië.

In het door de Air Board samengestelde establishment (organisatie) van het 18 Squadron NEI was het Nederlandse component 176 man sterk en het Australische 271. In totaal bestond het squadron organisatorisch uit 447 man. De goedgekeurde organisatie kreeg de officiële aanduiding: establishment nr. HD-5].

De commandant

Bij de aanbidding van het organisatie-ontwerp stelde Van Oyen tevens voor om kapitein vlieger-waarnemer W.F. Boot aan te stellen als commandant van het op te richten squadron. Hij zag hem als de ervaren commandant van een afdeling bommenwerpers. Boot had als commandant van een afdeling Glenn Martin bommenwerpers de strijd tegen de Japanners vanaf het begin meegemaakt. Hij was een van de drie afdelingscommandanten die te

Singapore onder het Far Eastern Command (FEe) van de Engelsen aan operaties had deelgenomen. En het was het merendeel van zijn afdeling dat na de val van Malakka na een paar weken van operationele vluchten vanaf het eiland Java, opdracht kreeg medio februari 1942 naar Brisbane te vertrekken om daar de nieuwe North American B-25 bommenwerpers in ontvangst te nemen van de Amerikaanse ferry-crews en deze vliegtuigen over te vliegen naar Java. Wij weten dat door de snelle beëindiging van de krijg in Nederlands-Indië dit laatste niet meer kon worden uitgevoerd. Zijn afdeling was gedwongen in Australië achter te blijven.

Het was de bedoeling dat Boot voorlopig de functie van commandant zou bekleden om het squadron tot operationele sterkte op te bouwen. Van Oyen stelde tevens voor om de functionele rang van commandant van een squadron gelijk te stellen aan die welke bij de RAAF werd gehanteerd, namelijk die van Wing Commander (luitenant-kolonel). Te zijner tijd zou dan een majoor of luitenant-kolonel deze functie kunnen bezetten.

Wat Van Oyen niet wist, was de antipathie die het gehele squadron voor Boot had. Uit gesprekken met personen die Boot van na bij gekend hebben en uit interviews is gebleken dat Boot zelfs voor de oorlog als hoofdinstructeur bij de opleiding tot vlieger voor bommenwerpers, te dogmatisch was en weinig menselijkheid toonde. Vooral zijn houding tegenover lageren in rang was, zacht uitgedrukt, onaangenaam en vaak vernederend. Toen dus het bericht kwam dat Boot commandant zou worden van het nieuwe squadron brak er een storm van protest los onder het personeel. De stemming was vanwege hun situatie toch al tot het dieptepunt gedaald, zodat dit de druppel werd die de emmer deed overlopen. Het volgende is geschreven in het dagboek van een van de officieren⁴ en schetst in korte bewoordingen de toestand:

20 april: Morgen is de rust om, want ik hoor dat Boot komt-het kreng!

21 april: Het gaat weer gezellig worden, Boot is vandaag gearriveerd uit Brisbane.

26 april: Stemming loopt tot het onhoudbare op. Boot is geen mens maar een beest.

28 april: Fiedeldij komt net op tijd Boot vervangen voor er een opstand uitbreekt ...

Deze summiere woorden, geschreven door een van de beste oorlogsvliegers die de ML-KNIL ooit heeft gehad, spreken voor zichzelf. Het voorval werd door de OBSO aan Van Oyen in Amerika gerapporteerd. We citeren:

'... in verband met ondervonden moeilijkheden commando van dit eskader thans kapt Fiedeldij met dit commando belast en bedoeling Jessurun aan hem toevoegen.'

Kennelijk werd daarna een onderzoek ingesteld, want enige tijd daarna seinde de OBSO naar Van Oyen onder meer het volgende⁶:

'Voor van Oyen. Het bleek noodzakelijk commando bommenwerpers aan ouder officier op te dragen. Boot ongewenst in ondergeschikte functie. Boot thans toegevoegd aan (kapt) De Vries hetgeen nodig is in verband met diens dubbelfunctie, namelijk in staf Brett en toegevoegd aan mij.'

Aldus werd majoor B.J. Fiedeldij de eerste commandant van het 18 Squadron NEL Boot kreeg een liaison-functie bij het hoofdkwartier van de geallieerde luchtmacht.

Een moeilijke start

Op het vliegveld te Canberra was niet voldoende accommodatie voor de legering van het personeel. Een aantal officieren en onderofficieren mocht buiten het kamp wonen. In het kamp waren de woonbarakken verre van ideaal; er waren bijvoorbeeld geen klerenkasten. Op de dispersal place, dit is het werkterrein (hangars, werkplaatsen enzovoort) moesten nog de nodige onderkomens met faciliteiten zoals eetzaal, recreatiekamer, wc's, badkamers, en waterleiding worden gebouwd. Elke kamer moest nog verwarming krijgen. In het kort kan worden gesteld, dat Canberra nog geschikt moest worden gemaakt voor het onderbrengen van een volledig squadron.

Ook de Technische Dienst (TD) was bij lange na niet gereed. Werkplaatsen, magazijnen, parachute- en fotoafdelingen moesten nog worden ingericht. Mobiele werkplaatsen voor lijnwerkzaamheden waren nog niet aanwezig. Wel waren op 28 mei 1942 reeds explosieven voor het squadron aanwezig: 40 bommen van 100 pond, 100 stuks van 300 pond, 12 stuks van 1000 pond en 3 stuks van 3000 pond. Verder 200 kopbuizen (nose fuses MI03), 200 staartbuizen (tail fuses MI06), 10 000 patronen ca. 50 voor oefeningen en 200 000 patronen cal. 303 voor de uitrusting. De bommen werden in de open lucht op circa 3 mijl afstand van het landingsterrein opgeslagen. De schokbuizen, staarten en lichte ammunitie werden in verband met het ontbreken van een behoorlijk munitiedepot in de hangar van het 18e opgeslagen. Dit was natuurlijk een onaanvaardbare en gevaarlijke situatie.

Voor transport kreeg het 18 Squadron in het begin drie auto's (S-zits), zes trucks en een motorfiets. Gezien de afstanden die moesten worden afgelegd beslist onvoldoende.

Waren de faciliteiten en materialen in het begin slecht te noemen, nog slechter ging het vliegen. Het squadron had tot begin juni vijf vliegtuigen, waarvan er gemiddeld twee vliegklaar waren. En dat alles voor de opleiding van 28 vliegers! Over de problemen met de vlieggereedheid is geschreven in hoofdstuk 6.

In zijn eerste rapportering op 28 mei 1942 naar het hoofdkwartier te Melbourne⁷ noemde de commandant de situatie 'onhoudbaar'. Er was nog geen sprake van voldoende geoefendheid bij de vliegers. Hoewel er reeds een oefenprogramma was opgesteld, bleef het voornamelijk nog bij theorie, praktische oefeningen op de grond en voor de oudere en ervaren vliegers elementaire instructie op de B-25 en oefenvluchten. De jongere vliegers waren op dat ogenblik nog niet aan vlieg-instructie toe en sommigen hadden slechts een enkele maal als co-piloot mogen meevliegen. En deze situatie zou niet veranderen totdat er meer vliegtuigen bij het squadron waren en dát was juist de moeilijkheid. Er kwamen geen vliegtuigen meer, want alle B-25's die in Australië aankwamen, werden door de Amerikanen in beslag genomen voor de oorlogvoering op Nieuw-Guinea, de Solomon-eilanden en de Hebriden eilandengroep.

Dit gebrek aan vliegtuigen was er ook de oorzaak van dat telegrafisten en luchtschutters zich slechts sporadisch konden bekwamen in de lucht. Ook voor hen gold voorlopig 'oefenen op de grond'. Diverse voorstellen ter verbetering van de situatie bereikten het hoofdkwartier te Melbourne, maar dat ze werden ingewilligd kan niet meer worden bevestigd. Integendeel, het wordt door de schrijver ten zeerste betwijfeld.

Belangrijk, ja zelfs onontbeerlijk in het bedrijf van een squadron, is de administratie. Invoering van eenheid in de administratie voor een 'gemengd' squadron als het 18e bleek praktisch onmogelijk te zijn. De Nederlanders bezaten hun eigen voorschriften, wetboeken, salarisregelingen enzovoort, die door de Nederlands-Indische regering waren vastgesteld en (ook in Australië) moesten worden gevolgd. Daarnaast hadden de Australiërs uiteraard hun eigen regels en wetten. Er moesten dus twee

administraties worden opgezet. In de staf van de commandant was een Australische Squadron Leader (majoor) geplaatst, die de belangen van het Australische component behartigde. Een zeer goede coördinatie was noodzakelijk om elkaars nationale belangen niet te schaden. En dit creëerde men niet van de ene dag op de andere, maar moest langzaam en behoedzaam worden opgebouwd. Bij de administratie behoorde ook het financiële deel, dat respectievelijk door de Nederlandse en RAAF-administratie werd afgehandeld.

De administratie van het materieel daarentegen kon beter volgens het RAAF-systeem gebeuren, met uitzondering van het beheer van die goederen die niet door de RAAF werden geleverd, maar bijvoorbeeld door de Nederlands-Indische regering bij de Amerikanen waren aangekocht. Een voorbeeld hiervan zijn de vliegtuigen en vliegtuigonderdelen die door de Amerikanen werden geleverd. Registratie, nummering en materieelafhandeling werden in dit geval volgens Nederlands-Indische voorschriften (natuurlijk aangepast aan de Amerikaanse werkwijze) uitgevoerd. Hiermee hadden de Nederlanders het niet bijzonder moeilijk. Zij waren immers gewoon met Amerikaans materieel om te gaan. Het is duidelijk dat een enorm aanpassingsvermogen van het personeel werd gevraagd om de totale administratie van het squadron goed te laten verlopen.

De medische dienst verging het al niet beter. Er was een Nederlandse (vlieger-)arts bij het squadron, dr. C.I. Storm. Hij en zijn collega dr. A.R. Best werden op het laatste moment uit Nederlands-Indië geëvacueerd. Best ging met de vliegschool mee naar Amerika, terwijl Storm ter beschikking bleef voor de ML in Australië en derhalve bij het 18e werd geplaatst. Hij was verantwoordelijk voor de medische verzorging in het algemeen en voor de vliegmedische aspecten van het vliegend personeel in het bijzonder. Natuurlijk was het verplicht coördinerend te werken met de Senior Medical Officer van de vliegbasis Canberra. Een lichtpunt was de tandheelkundige verzorging. Een van de Nederlandse vliegers, vaandrig A. Rijnberg, die via de sportvliegerij bij de ML was gekomen, was van beroep tandarts met een drukke praktijk in Soerabaja. Nadat de Australische autoriteiten hem toestemming hadden gegeven om praktijk uit te oefenen, trad hij met succes op als tandarts van het squadron en hij verleende hulp aan de enige RAAF-tandarts in Canberra die de zorg had voor 1200 man.

Een ernstig probleem vormde de personeelsbezetting. Wij lazen reeds dat er een groot tekort was aan technisch en grondpersoneel. Waar mogelijk werd aanvulling gekregen van de KNILM en de RAAF. Of de eerste categorie moeilijkheden had met de aanpassing in het militaire bedrijf is niet bekend, maar gezien de samenwerking in het verleden zal dit niet zo'n groot probleem zijn geweest; de Australiërs echter hadden tijd nodig om zich in te werken en zich thuis te voelen in het squadron. Sommigen konden nimmer wennen aan de sfeer, gewoonten en het voedsel en vroegen dan ook heel gauw overplaatsing naar hun eigen omgeving; gelukkig paste een groot aantal zich bij deze typische unit aan.

De Nederlanders op hun beurt hadden problemen met de aanpassing aan de Australische werk- en leefwijze. Een grote hindernis was vooral de taal, maar ook deze werd allengs overwonnen. Ook in deze zaken werd veel gevraagd van het aanpassingsvermogen van een ieder; dat kostte tijd en het ging niet iedereen gemakkelijk af.

Niet minder belangrijk, zo niet het belangrijkste was de situatie van het vliegend personeel. Wij lazen dat het tekort aan vliegtuigen deze groep parten speelde. Er was ook een tekort aan luchtschutters en waarnemers/bommenrichters. De aanvulling moest allereerst komen van de RAAF en wij zien dit ook in de crew-indeling (bijlage g-1). Eerst in 1943 kon Nederlandse aanvulling worden verwacht van de RNMFS. Het aantal telegrafisten viel nogal mee nadat het detachement uit Brits-Indië zich bij het 18e had aangesloten. Zij moesten echter de functie van luchtschutter kunnen vervullen, want dit vereiste de bezetting van een B-25 bommenwerper. Dit betekende een opleiding in dit vak.

Dan de vliegers: het grootste deel was afkomstig van de operationele groepen, bijvoorbeeld van 2 VLGIII8, een deel kwam van de Transport Afdeling en verder was er nog een aanvulling uit de burgerluchtvaart (KNILM). Ook was er een aantal jachtvliegers uit Engeland, dat tezamen met het detachement uit Brits-Indië bij het 18e kwam. Een doorsnee toont het volgende: officieren, vaandrags, onderofficieren, Nederlanders, Indische jongens, Zuidafrikanen, beroepsmilitairen, kortverbanders, reservisten, ex-sportvliegers, jachtvliegers, bommenwerpervliegers, transportvliegers. Kortom, een

heterogeen gezelschap waarvan ieder lid zijn specialisme had en zijn typische karaktereigenschappen, maar die allen in mindere of meerdere mate geschokt waren door de belevenissen in de afgelopen drie maanden.

Ten slotte werden bij het squadron 62 Indonesiërs ingedeeld, die voor het grootste deel afkomstig waren van de Nederlands-Indische koopvaardij schepen die Australische havens waren binnengelopen en die, om een aantal redenen, niet verder wilden varen.

Uit het voorgaande kunnen wij de conclusie trekken dat de Nederlanders een 'eenheid' hebben gecreëerd die in de aanvang in de verste verte geen eenheid genoemd kon worden. De enige wijze om het squadron tot een homogeen, strijdlustig en positief werkend onderdeel van de geallieerde strijdkrachten te maken, was de aanstelling van een commandant die tevens leider was. Aankweken van teamgeest was een vereiste van de eerste orde. Zou het Fiedeldij gelukken dit te bereiken?

De eerste operationele opdracht

Ofschoon het squadron tot en met juni 1942 in het geheel niet operationeel gereed was en het peil van de geoefendheid ten zeerste werd benadeeld door gebrek aan vliegtuigen, kreeg het squadron op 4 juni 1942 het verzoek van de Air Officer Commanding (commanderend luchtmacht officier) Eastern Area (hoofdkwartier te Sydney) onder wiens commando het vliegveld Canberra viel, mee te doen aan het opsporen en eventueel vernietigen van Japanse onderzeeboten die zich in het gebied 350IS14959E-3730S15202E-350IS15248E3430S15307E-3430SI5II3E en 350IS15052E zouden bevinden⁹. Uitdrukkelijk vermeldde Fiedeldij dat de AOC dit verzoek niet als een lastgeving had uitgegeven. Het was immers zo, dat de commandant der Nederlands-Indische strijdkrachten de enige was die dit squadron opdrachten kon geven zolang het nog niet operationeel was verklaard.

In deze periode had de scheepvaart aan de oostkust van Australië te lijden van een geconcentreerde vijandelijke onderzeebootactie. Tussen 16 mei en 12 juni 1942 werden negen koopvaardij schepen aangevallen: vier werden tot zinken gebracht, twee werden slechts beschadigd en drie kwamen onbeschadigd uit de strijd¹⁰. Dit was nog een nasleep van de zeeslag in de Coral Sea van 5 tot 8 mei 1942, waar 's werelds eerste zeeslag werd geleverd tussen vliegkampschepen en hun vliegtuigen. De Japanners dachten na de aanval op Port Moresby deze stad te veroveren en vanuit die positie de route tussen Amerika en Australië te blokkeren. Vooruitlopend op de uitkomst werden zes onderzeeboten naar de oostkust van Australië gestuurd om de scheepvaart in dat gebied te elimineren.

18 Squadron NEL nam voor het eerst deel aan deze operatie met twee vliegtuigen. Op 5 juni werd bij het aanbreken van de dag gestart op zoek naar vijandelijke onderzeeboten. Per vliegtuig werden zes bommen van 300 lbs (pond) met een I/O tot 1/2 seconde vertraging in de ontsteking meegenomen, zodat ze als dieptebommen zouden fungeren. Elk vliegtuig kreeg een eigen route te vliegen. Een van de B-25'S werd gevlogen door de 2e luitenant W.F.A. Winckel. Zijn tweede bestuurder was sergeant L. Hiele, waarnemer 1e luitenant J. van Loggem, telegrafist sergeant-majoor F. van Wylick en monteur J. van Oosten. Zeventig mijl ten oosten van Sydney werd een vijandelijke onderzeeboot waargenomen, aangevallen en tot zinken gebracht; zo kort staat het in de rapportering van de commandant 18 Squadron aan het HK-ML. Tevens vond hij het vermelden waard, dat het door het 18e behaalde succes eerder bij de burgerij bekend was, dan bij de militaire instanties¹¹. Dit was vermoedelijk het gevolg van het feit dat, ondanks het verbod om verslag uit te brengen aan 'derden' (voordat hiertoe door de RAAF-instanties toestemming was verleend), vrij spoedig na de landing Winckel bij minister-president John Curtin werd ontboden om in bijzijn van het gehele parlement te worden gehoord. Uit de krant van 6 juni 1942 citeren wij gedeelten uit een reportage¹²:

Two subnarines sunk off coast. Third probably destroyed. RAAF and Dutch Pilot's fine work

Two Japanese submarines and probably a third have been located and destroyed by Australian and Dutch air men on reconnaissance off the east coast. The submarines were located on the surface in widely separated areas.

This was announced in a special communique from Allied Headquarters in Melbourne yesterday. The communique adds that in the last five days allied air and naval forces have destroyed six and possibly seven enemy submarines.

The pilot of the Dutch bomber told yesterday how he sighted a submarine running with the conning tower awash. He swooped down on it, but missed his first run. He climbed and attacked again releasing six heavy bombs which straddled the enemy craft.

'It couldn't have been better', the pilot, Flight-Lieutenant Winckel, said. 'The path of the bombs followed the length of the vessel, and it seemed to us above that every one of them hit it somewhere. The bow of the submarine rose vertically from the water and then sank. A huge patch of oil appeared on the water.'

The following communique was issued at 6 p.m. yesterday, from General Headquarters, South-West Pacific Area: 'Allied aircraft from one Netherlands East Indies and two Australian Squadrons, on reconnaissance off the east coast, located three enemy submarines on the surface in widely separated localities. In the ensuing attacks, two submarines were certainly destroyed and the third probably sunk. Allied air and naval forces during the last five days have destroyed six and possibly seven enemy submarines.'

Maar het was niet alleen de vlieger Winckel die lof toekomt. Evenveel lof verdient zijn waarnemer jbombenrichter, te luitenant J. van Loggem, die raak gooide. Wij verwijzen naar het KB nr. 20 dd. 20 oktober 1942 waar de beschrijving niets aan duidelijkheid overlaat. Waarom hij en de andere crewleden niet bij de minister-president werden ontboden is ons niet duidelijk.

Ofschoon deze gelukkige operatie natuurlijk zeer opbouwend voor het moreel van het squadron moet zijn geweest, is uit onderzoek gebleken dat de OBSO, schout-bij-nacht Coster, tegen het gebruik van vliegtuigen van het 18 Squadron NEI was. Het was duidelijk dat de Nederlandse intentie inhield, dat dit onderdeel onder Nederlands commando zou blijven, totdat het HK-ML het ogenblik geschikt achtte om het squadron onder operationele controle van de RAAF te stellen. Dit werd door Eastern Area Command begrepen, maar door het ontstellend gebrek aan vliegtuigen zocht men toch naar een betere oplossing, door het 18e eventueel te verplaatsen naar Kingaroy airfield in de staat Queensland, naar Amberley Field of Nowra Field, zodat Canberra zou kunnen worden gebruikt door een operationele eenheid.

Ondertussen werd per dagorder nr. 4 dd. 29 juli 1942 en ondertekend door de waarnemend commandant der Nederlands-Indische Legerstrijdkrachten, luitenant - kolonel N.L. W. van Straten, bekend gemaakt dat bij beschikking van de minister van koloniën van 23 juli 1942 nr. 8, Winckel bevorderd was tot Je luitenant-kortverband-vlieger. We citeren verder uit deze dagorder:

'De bevordering houdt verband met het succesvol optreden van evengenoemd officier als bestuurder van een Nederlands-Indische bommenwerper in Australië bij de bestrijding van Japanse onderzeeboten en dient als een onderscheiding te worden aangemerkt.'

De luchtverkenningen werden in samenwerking met de RAAF gevlogen in de periode van 5 tot 12 juni 1942. Hierbij werd enige malen bij duisternis gestart, niettegenstaande men met de B-25 vliegtuigen nog niet geoefend had in nachtvliegen. Dit risico werd door de commandant genomen door de oudste en beste vliegers in te zetten als eerste bestuurders (minstens 2000 tot 3000 vliegers). Na 12 juni 1942 moesten de motoren van de twee vliegklare machines in onderhoud worden genomen zodat dit voor het 18 Squadron een gedwongen einde betekende van de operaties.

Tijdens deze acties werd veel geleerd. Het gemis aan een operations room met het daarvoor benodigde personeel en materieel werd toen beseft. Al spoedig werd een wijziging in de organisatie voorgesteld en op de verzoeklijst kwam nu: personeel voor operationele room, zoals operations officers, klerken, verbindingsofficieren, codepersoneel, inlichtingen personeel, en anderen.

De verkenningsvluchten werden hervat van 20 tot 25 juli 1942, nadat het onderhoud van de motoren gedaan was. Vanwege het geringe aantal vliegklare machines moest echter wederom gestopt worden met verkenningen naar onderzeeboten. Ten slotte meldde de commandant in zijn rapport aan het HK-ML onder meer het volgende: op 22 juli 1942 was het 18 Squadron bijna gelukt wederom een onderzeeboot aan te vallen. Twee B-25's waren op verkenning gestuurd in twee verschillende gebieden. In een van die terreinen werd een vijandelijke onderzeeboot door een RAAF Lockheed aangevallen en beschadigd achtergelaten. Helaas, door het oproepen van het verkeerde vliegtuig en het doorgeven van een opdracht in code, waardoor veel tijd verloren ging, mislukte de operatie.

In totaal werden er 44 vluchten gemaakt in het kader van de onderzeeboot bestrijding in de zeegebieden ten oosten van Australië. Verder werden twee vluchten gemaakt ter begeleiding van convooien. Tijdens deze operaties heeft één B-25, de N5-126, een noodlanding gemaakt te Moruya, waarbij slechts materiële schade werd opgelopen³.

Een heel andere operatie, waarbij geen eigen vliegtuigen betrokken waren, maar wel een officier-waarnemer van het 18e betrokken was, vond plaats in juli 1942. Begin juli kreeg het HK-ML bericht, dat voor in Celebes strijdende KNIL-guerrillatroepen tekorten optraden aan munitie en wapens. Kapitein-waarnemer R.E. Jessurun vertrok met twee B-25'S, beladen met levensmiddelen, wapens en munitie, naar Townsville in de staat Queensland. Op 14 juli vertrok van deze basis een Amerikaanse viermotorige B-24 Liberator-bommenwerper met Jessurun als (neven-)waarnemer naar Celebes en voerde daar een dropping uit. Men dacht met succes, want waargenomen werd dat de pakketten door de guerrilla's werden opgepak⁴. Na de oorlog is echter gebleken, dat de uitgeworpen artikelen toch in handen van de vijand waren gekomen. Door totale uitputting moesten de strijders zich op 9 augustus 1942 overgeven aan de Japanners. De twee leidinggevende officieren en alle onderofficieren werden na zware mishandelingen terechtgesteld en onthoofd.

Tot het vertrek van het squadron naar het noordwesten van Australië in december 1942 werden geen operaties meer uitgevoerd. Alle tijd werd toen benut om te oefenen om het squadron zo snel mogelijk operationeel te maken.

Kleding en bewapening van het personeel

Bijna niemand van het personeel had bij aankomst in Australië voldoende kleding bij zich, laat staan winterkleding. Door de ligging van Australië op het zuidelijk halfrond ving de herfst aan ten tijde van de capitulatie. Het was dus noodzakelijk de groep terstond goed te kleden. Reeds in maart 1942 kreeg ieder één zomeruniform en één winteruniform. Spoedig, toen de kou inviel, moest iedereen het RAAF-winteruniform (donkerblauw) dragen. Door de RAAF-magazijnen werd -voorzover beschikbaar-aan alle aanvragen voldaan. Aanvulling van het tekort aan warm ondergoed werd gesuppleerd door de Trade Commissioner for the Netherlands Indies te Sydney. Kenmerk van de NEL-groep was het op de linkermouw geborduurde 'Netherlands Indies'¹⁶. Nederlands-Indische rang- en nationaliteitsonderscheidingstekens werden op deze uniformen gedragen.

Bij het aanbreken van de lente in september 1942 moest van uniform worden verwisseld en werd het RAAF-khaki (drab) gedragen. Aangezien deze stof zeer moeilijk was te krijgen en bij de RAAF geen extra-voorraad meer aanwezig was, werd door het HK-ML besloten over te gaan tot het dragen van de Amerikaanse (zomer-)uniformen. Uiteraard bleef voor het RAAF-component van 18 Squadron NEL de RAAF-kleding voorgeschreven en gehandhaafd.

Bij het 18e ontstond een situatie die uit oogpunt van munitiebevoorrading minder gewenst werd geacht. Het Nederlandse component was in het bezit van Colt-pistolen, Tommyguns en Johnson-geweren, terwijl het RAAF-component werd uitgerust met Smith & Wessonrevolvers en cal. .303 Australische geweren. Na overleg werd bepaald, dat de Australiërs ook zouden worden uitgerust met Amerikaanse wapens.

Uiteindelijk werd het personeel aldus bewapend:

officieren en vliegtuigbemanningen met Colt-pistolen cal. -45.;

bewapeningpersoneel, technisch personeel en chauffeurs met Thompson halfautomatische machinegeweren cal. A5.;

c. handlangers, helpers enzovoort, werkzaam aan de 'lijn', met Johnson semi-automatische geweren cal. .30;

d. overig personeel met Lee Enfield-geweren.

Transport

Het transportpark van het 18e groeide gestaag. In november 1942 bezat het 52 voertuigen voor verschillende werkzaamheden. Met deze transportfaciliteiten kon ten hoogste 35 ton aan goederen

worden meegenomen. Bij een eventuele verplaatsing van het squadron naar een niet ingerichte basis moest naar schatting 80 ton aan goederen worden vervoerd. Een probleem van de eerste orde voor een eventuele toekomstige verhuizing.

Oefeningen

In de wintermaanden bleek de vliegbasis Canberra niet geschikt te zijn voor een bommenwerpersquadron. Het terrein werd door de vele regen onbruikbaar en het weer in dit gebied was zeer grillig. Tot en met september 1942 was het slecht gesteld met het afwerken van het trainingsprogramma. Daarna begon het mooie weer en de tijd werd ten volle benut voor oefeningen in vliegen en schieten.

Medio oktober werden twee Amerikaanse bombardiers bij het 18e gedetacheerd om instructie te geven in de bediening van de Estoppy-bombsight, waarmee de nieuwe B-25'S waren uitgerust. Aangezien dit apparaat in vergelijking met de Norden-bombsight maar een heel eenvoudig bomrichtmiddel was, werden geen goede resultaten verkregen. Alle pogingen om de 'Norden' Bombricht te behouden faalden.

Schietoefeningen werden te Nowra-airfield gepraktiseerd. Een sleepschijfvliegtuig werd beschikbaar gesteld. Het minimum bedroeg vier oefeningen per man. Veel problemen ondervond men met de mitrailleurs, de koepels en de afstelling van diverse onderdelen, waardoor de oefeningen vaak moesten worden onderbroken.

Verbetering van de organisatie

Medio augustus had te Canberra een bespreking plaats tussen RAAF-stafofficieren en de commandant van het 18e om een nieuw establishment samen te stellen. Aan de oude kleefden te veel nadelen. In de nieuwe organisatie werd als principe vastgelegd dat er geen onderscheid meer gemaakt zou worden tussen NEI- en RAAF-componenten. Er werd afgesproken dat de aanwezige Nederlanders de verschillende posten van het nieuwe establishment naar hun kunnen zouden bekleden en dat de RAAF daarna het ontbrekende personeel zou leveren. Alle in de vorige organisatie ontbrekende posten werden in de nieuwe vastgelegd. Het nieuwe ontwerp werd door de RAAF-beleidsstaf te Melbourne bestudeerd en aanvaard als de basis van een B-25 medium bomber squadronorganisatie. Later is ook nr. 2 Squadron van de RAAF volgens dit model opgezet.

Twee weken na deze bespreking kwam de waarnemend LCA, luitenant-kolonel Van Straten, met het bericht dat 18 Squadron NEI mogelijk naar Amerikaans model (met Amerikaans grondpersoneel) zou worden gereorganiseerd; dit zou gebeuren als gevolg van een bericht uit Washington. (Zie de bespreking bij de ccos te Washington in hoofdstuk 5, waarin er op een bepaald moment sprake van was om de NEI -sq uadrons te formeren volgens Amerikaans model.) Majoor Fiedeldij bracht onder de aandacht dat dit ernstige vertraging met zich mee zou brengen in het operationeel gereed maken van het squadron.

Drie belangrijke argumenten bracht hij naar voren:

- a. het RAAF-personeel was reeds vertrouwd geraakt met de huidige organisatie en werkmethode;
- b. de geest en de omgang tussen Australiërs en Nederlanders was allengs zeer goed geworden;
- c. vervanging van Australiërs door Amerikanen zou niet alleen de organisatie, doch mogelijk ook de politiek kunnen schaden.

Aldus meende Fiedeldij dat het voorstel geen enkel voordeel inhield en Van Straten, die geen 'luchtmachtman' was en niet op de hoogte was van de gang van zaken bij de opbouw van het 18e, moest deze argumenten zonder commentaar accepteren.

Het zal de lezer duidelijk zijn met welke organisatorische problemen men toen te maken had. Nadat de eerste provisorische organisatie in feite een slag in de lucht was geweest, en men na veel moeite en tijd uiteindelijk tot een goedgekeurde, definitieve organisatie was gekomen, moet het voor de commandant van het 18e wel een donderslag bij heldere hemel zijn geweest, om twee weken na de goedkeuring van de Australiërs een andere organisatie voorgeschoteld te krijgen, en wel één die op Amerikaanse leest was geschoeid en zou moeten worden bemand door Amerikaans personeel. Nam ook de materiële problematiek reeds veel tijd van de commandant in beslag, het organisatorisch deel

gaf evenzo vele problemen, zodat voor iets anders weinig tijd meer overbleef. Later zal duidelijk worden dat dit inderdaad zeer kwalijke gevolgen met zich bracht.

Op geallieerd commandoniveau werd naar aanleiding van de bespreking op 8 september 1942 tussen de Amerikaanse generaal-majoor George Kenney - opvolger van generaal Brett - en schout-bij-nacht Coster overeengekomen dat het 18 Squadron voortaan onder operationeel commando en controle zou komen van RAAF Command Allied Air Force (AAF). Op het gebied van administratie-, materieel- en personeelsbeleid bleven de Nederlanders baas in eigen huis. Tevens werd ook definitief afgesproken dat het 18e zou opereren in de NW Area vanaf een vliegveld nabij Darwin. Zeer waarschijnlijk zou het de vliegbasis Fenton worden (zie kaart VI).

Omdat het squadron nu organisatorisch volgens de beginselen van de RAAF was opgezet en dientengevolge ook het wagenpark volgens RAAF-standaard was gerealiseerd, zou een eventuele verplaatsing kunnen geschieden volgens de grondslagen voor unit movements van de RAAF.

Operationele voorbereidingen

In de tweede helft van augustus 1942 kwam er wat meer schot in de operationele opbouw van het squadron. We lezen in het vorige hoofdstuk, dat in de periode 28 augustus tot 21 september 1942 achttien nieuwe B-25'S in Australië arriveerden, die door generaal Kenney werden bestemd voor het 18 Squadron NEL. De levering diende echter te geschieden tegen inlevering van de zes oude vliegtuigen.

Maar deze nieuwe groep vliegtuigen had een aantal nadelen:

a. de levering van achttien vliegtuigen bestond uit machines van verschillende types, namelijk elf van het type C en zeven van het type D. Uiterlijk verschilden zij niet veel, maar er waren beduidende technische verschillen, die later een grote rol gingen spelen in het operationeel gebruik van deze vliegtuigen;

b. de c-types waren voorzien van vleugel ophang punten voor buitenboordbrandstoftanks; de D-types hadden dit niet en verschilden hierdoor in vliegbereik;

c. alle nieuwe B-25'S waren voorzien van een ander bomrichtapparaat. Het was de Estoppy D-8 bombsight. Deze was zo primitief van opzet, dat er van een achteruitgang kon worden gesproken. Op hoogten van 1200 meter en hoger schatte men de trefkans zeer gering.

Het grootste probleem vormde de actieradius van de B-25. Deze bedroeg voor zowel type c als D zonder extra tanks 400 mijl, te gering om vanaf Fenton de meeste doelen in dat gebied te bereiken en tevens een reserve te hebben voor bijvoorbeeld een luchtgevecht met vijandelijke jagers. Om het bereik te vergroten moesten voorzieningen worden getroffen. Het probleem werd op het geallieerde hoofdkwartier te Brisbane en met de operationele commandanten besproken. Schout-bij-nacht Cos ter besprak dit met generaal Kenney, die hij trachtte duidelijk te maken, dat de B-25 weliswaar voorzien was van vleugelrekken (bevestigingspunten) waaraan vleugeltanks konden worden bevestigd waardoor de actieradius kon worden vergroot tot ongeveer 600 mijl, maar dat de vliegtuigen vanuit Amerika waren overgevlogen zonder deze tanks. Daarom vroeg Coster druk uit te oefenen om met prioriteit de tanks uit Amerika te verkrijgen, zodat het 18e zo snel mogelijk operationeel kon worden ingezet.

Bij een bezoek aan de toekomstige commando-commandant van het gebied rondom Darwin, de Australische Air Commodore F.M. Bladin, kreeg Fiedeldij te horen dat het plaatsen van B-25'S te Fenton geen nut zou hebben, tenzij er wat aan de range (vliegbereik) van deze vliegtuigen kon worden gedaan. Teruggekomen in het zuiden besprak Fiedeldij dit probleem met de Group Captains Pool en Armstrong op het RAAF-hoofdkwartier te Melbourne. Zij bespraken ook de mogelijkheid van een kleine bombay-tank (300 gallons), waarbij het nog mogelijk zou zijn zes bommen van 100 lbs. of drie bommen van 500 lbs. mee te nemen⁷.

Afgesproken werd om een vliegtuig (NS-I3I) aan het ISt Air Depot (AD) RAAF te Laverton ter beschikking te stellen voor een modificatie en de inbouw van de nieuwe (halve) tank.

Indien de proef zou lukken, zou een serie van achttien tanks worden vervaardigd en - indien het squadron reeds vertrokken was-naar de nieuwe basis worden nagezonden. Met gebruikmaking van de extra vleugeltanks, in combinatie met de nieuwe kleine 300-gallontanks, zouden de actieradius en range van de B-25 vliegtuigen als volgt worden vergroot:

Type	Voorziening	Actieradius in mijl	Vliegbereik (range) in mijl
B-25C	normaal met extra vleugeltanks	400	800
	met kleine bombbay-tanks zonder extra vleugeltanks	700	1400
	met kleine bombbay-tanks en kleine vleugeltanks	1000	2000
B-25D	normaal met extra vleugeltanks	400	800
	met kleine bombbay-tank	700	1400

Op 5 oktober 1942 informeerde het hoofdkwartier van de AAF te Brisbane schout-bij-nacht Coster, dat problemen met het verstrekken van de juiste uitrustingsstukken momenteel universeel waren en dat prioriteiten slechts gegeven werden aan onderdelen die reeds aan de gevechten deelnamen. Dit was dus een beleefd maar negatief antwoord op de aanvraag van de Nederlanders om uitrustingsstukken, reserveonderdelen, kortom alles wat benodigd was om het squadron operationeel te maken en wat niet was verstrekt bij de levering van de vliegtuigen. Daarbij kwam ook de informatie dat de Norden-bombsight niet beschikbaar zou worden gesteld. Wel waren de Amerikanen bereid om een Amerikaanse instructeur beschikbaar te stellen voor instructie in het gebruik van de Estoppy (D-8)bombsight. Maar voor zo'n eenvoudig richtmiddel hadden de Nederlanders geen instructeur nodig.

In oktober 1942 deelde HQ AAF het 18 Squadron NEL in bij RAAF Command AAF, om op 23 november gereed te zijn voor operationele diensten in de NW Area. Op 13 november gaf schout-bij-nacht Cos ter in zijn functie van OBSO zijn toestemming om het squadron onder RAAF Command AAF te plaatsen, maar bepaalde de verplaatsingsdatum op 1 december. Het vertrek zou dan gebeuren vanaf Canberra naar het door HQ AAF toegewezen vliegveld McDonald (zie kaart VI). De vliegbasis Fenton werd ondertussen bestemd voor het verblijf van een Amerikaanse eenheid, het 43rd Service Unit USAAF en later nog voor het 319th USAAF B-24 Liberator Squadron.

De verplaatsing van Canberra naar McDonald

Er was overeengekomen het squadron bij verhuizing in vier groepen te splitsen: de advanced party (voorhoedegroep of kwartiermakers), de air echelon (de groep die zich per vliegtuig zou gaan verplaatsen), de main party (hoofdgroep) en de rear party (achterhoedegroep). De voorhoede zou op 26 november 1942 vertrekken, de hoofdgroep twee weken later, de vliegtuigen en het ingedeeld personeel zouden drie dagen na de aankomst van de hoofdgroep op McDonald vertrekken en de achterhoede een dag later.

De voorbereiding van deze verplaatsing dateerde reeds vanaf 25 september 1942. Op deze datum verscheen namelijk de 'Mobility and denial orders for movements of 3 echelons' van het 18 Squadron NEL. Deze orders werden opgemaakt naar aanleiding van instructie nr. 24/1942 van HQ AAF te Brisbane. Deze bevatte algemene richtlijnen tot verplaatsing van een squadron in geval van nood en vormde in feite de basis voor de overplaatsingsmethode van het 18e, drie maanden later van Canberra naar het vliegveld McDonald in de NW Area (zie kaart v) nabij Darwin. De afstand tussen beide vliegvelden bedroeg hemelsbreed ongeveer 3100 km (te vergelijken met de afstand Amsterdam-Istanbul).

Tijdens de laatste voorbereidingen van de verhuizing kwam op 17 november het bericht dat er op McDonald geen water was en dat waterwagens moesten worden ingezet. Ook ontstonden vertragingen in de bouw van het kamp en de verbeteringen van het vliegveld. In zijn totaliteit verliep het in gereedheid brengen van McDonald niet geheel naar wens. De plaatselijke genietroepen waren niet alleen bezig met McDonald doch waren ook tewerkgesteld op andere projecten in de omgeving. Boren naar water bleef voorlopig zonder resultaat en verder bleek dat continu onderhoud aan de startbaan noodzakelijk was, omdat deze van granietsteen was gemaakt en tijdens hevige regens makkelijk afbrokkelde. Door al deze problemen nam de AOC NW Area, Air Commodore Bladin, in overweging om het vliegveld Pine Creek als alternatief te kiezen voor het 18e, maar door de

ongezonde toestand daar werd hem dit afgeraden. Aangezien het RAAF Command AAF het 18e zo snel mogelijk operationeel wilde hebben, werd met man en macht gewerkt om McDonald zo bruikbaar en bewoonbaar mogelijk te maken.

Vanaf 1 december 1942 was het squadron nu onder operationeel commando van het RAAF Command AAF, maar de verhuizing bleef voorlopig uit, behalve voor de advanced party die op 25 november vertrok. Deze groep bestond uit 130 man (ML-KNIL en RAAF), die 45 voertuigen en 100 ton kampmateriaal bij zich had. Met twee treinen werd de reis gemaakt tot Alice Springs. Van daar werden zij met vrachtwagens naar Birdum vervoerd, een afstand van ongeveer 900 km. Van Birdum ging het per spoor naar Pine Creek en van daar over de weg naar McDonald. De groep kwam op 11 december om een uur's nachts aan. De reis had zestien dagen geduurd.

Op 5 december vertrok de main party, bestaande uit 185 man en 200 ton materiaal. Dezelfde route werd gevolgd maar ten gevolge van zware regens kreeg deze groep tussen Terowie en Alice Springs drie dagen vertraging. Ten slotte arriveerde zij op 24 december 1942 te McDonald. Deze reis duurde negentien dagen. Voor zowel de advanced als de main party was de reis zeer vermoeiend. Er waren twaalf zieken, en eenmaal sloeg een wagen tussen Birdum en Alice Springs over de kop omdat de oververmoeide bestuurder in slaap was gevallen.

Met de air echelon ging het minder voorspoedig. Op 2 december werd vertraging gesignaleerd in het modificatieprogramma met betrekking tot de inbouw van extra brandstof tanks bij nr. 1 Aircraft Depot te Laverton (Melbourne). Naar verwachting konden pas op 26 december negen vliegtuigen gereed zijn voor vertrek naar McDonald. De resterende machines zouden pas daarna kunnen vertrekken. Besloten werd om toch een deel van de machines eerder te laten gaan, zodat op 3 en 5 december tweemaal twee vliegtuigen naar McDonald vertrokken. Zij zouden dan later terugvliegen naar Melbourne voor de modificaties. Met deze vliegtuigen vloog onder anderen kapitein R.E. Jessurun mee, om leiding te kunnen geven bij de werkzaamheden van de kwartiermakers. De laatste toestellen arriveerden op 18 januari 1943 te McDonald.

De rear party vertrok op 29 december 1942. Deze groep bestond uit 69 man met 200 ton materiaal en elf voertuigen. In tegenstelling tot de voorgaande groepen ging zij per schip van Sydney naar Darwin. Dit schip vervoerde ook een deel van een Spitfire-eenheid naar de Darwin-area en kwam daar op 12 januari 1943 aan. Op 14 januari was ook deze groep te McDonald aanwezig. De reis duurde zestien dagen.

Zo was de overplaatsing van het 18 Squadron NEI van Canberra naar McDonald officieel op 18 januari 1943 voltooid, waarbij op dezelfde datum het squadron onder feitelijk operationeel commando kwam te staan van het RAAF Command AAF en directe orders kreeg van operations room NW Area. De bevoorrading betrof het 18e van Nr. 9 Stores Depot en het periodiek onderhoud werd gedaan te Manbullo bij het Nr. 1 Repair and Servicing Unit (RSU) van de RAAF.

Operationele training

In de opbouwfase van het squadron, waarin zich -het is reeds opgemerkt- vele, schier onoverkomelijke moeilijkheden hebben voorgedaan, is het interessant te weten hoe training en opleiding verliepen. We beginnen met te vermelden, dat over dit punt weinig geschreven is. Slechts hier en daar vinden we in de archiefstukken enige aanknopingspunten. Toch vinden wij het onderwerp zeer belangrijk, want het squadron met alle tekorten en problemen moest zo snel mogelijk kunnen worden ingezet tegen een vijand van wie een ieder nu wel wist, dat daarmee niet te spotten viel.

Bekijken we eerst de vliegeropleiding. Eigenlijk was er geen sprake van een opleiding, want alle vliegers die bij het 18e waren ingedeeld, waren geoefend en zij hadden allen oorlogservaring opgedaan bij operationele vluchten of bij de transportafdeling van de ML. Allen hadden de vooroorlogse vliegschool te Andir en Kalidjati doorlopen en allen waren opgeleid voor zowel een- als tweemotorige vliegtuigen. Het merkwaardige feit doet zich voor, dat nergens een beschrijving is gevonden van de familiarisatie- en conversietraining van de vliegers (de geoefendheid verkrijgen om deze nieuwe typen te vliegen). Het moet hun min of meer vreemd te moede zijn geweest om, vertrouwd met de oude Glenn Martin, Lockheed Lodestar enzovoort, nu een geheel vreemd vliegtuig te hanteren zonder een goede inleiding of begeleiding. Op een aantal punten vertoonde de B-25 een groot verschil met de in Nederlands-Indië gebruikte vliegtuigen:

a. gebruik van een neuswiel in plaats van een staartwiel;

- b. zij-aan-zij zit van beide vliegers;
- c. grotere en zwaardere motoren;
- d. zwaardere bewapening met twee hydraulisch-elektrische geschutskoepels;
- e. een geheel andere performance en vliegkarakteristiek.

We mogen echter zonder twijfel concluderen, dat zich zowel bij het detachement Bangalore in Brits-Indië als bij de mannen in Australië geen noemenswaardige problemen hebben voorgedaan bij het leren vliegen van de B-25, ondanks het feit dat het aantal vliegklare toestellen bij beide groepen minimaal was (twee tot drie per dag). Het feit dat het 18e reeds in juni 1942 met twee tot drie vliegtuigen per dag was ingezet voor anti-onderzeëbootoperaties, waaraan de meeste vliegers hebben deelgenomen, is voldoende bewijs voor de voorgaande conclusie. Natuurlijk werd tijdens deze operaties alsnog door een ieder veel geleerd en was een aantal - meestal jongere-vliegers nog niet vaardig verklaard om als le bestuurder op te treden, maar successievelijk werden toch goede vorderingen gemaakt. Het bewijst dat de opleiding in Indië goed en degelijk in elkaar zat.

Het weer heeft het 18e in die tijd niet mee gezeten. We weten dat het tijdens de zomermaanden in Europa winter is in Australië. En in deze koude periode van 1942 regende het ook veel in het gebied van Canberra en omgeving, waardoor het vliegterrein vaak niet bruikbaar was voor middelzware bommenwerpers. Deze situaties werden regelmatig gemeld in de rapporten van de commandant aan het HK-KNIL'8. Het weer heeft beslist een remmende invloed gehad op de training. Door de commandant van het 18e werd zelfs de beschuldiging geuit aan het hoofdkwartier, dat er een principiële fout gemaakt was met de verplaatsing van dit squadron van het vliegveld Archerfield te Brisbane naar Canberra'9.

Een van de manco's die aan het licht kwamen, was het ontbreken van een goed lopende operations room (OR). De OR is in feite het centrale punt in het squadron, van waaruit over inzet van materieel en personeel wordt beslist. In dit centrum worden alle operationele aspecten, zoals inlichtingen, veiligheid, order of batt/e, doelgegevens, meteorologie, radiodienst, enzovoort gecoördineerd en wordt naar aanleiding van deze gegevens beslist over prioriteit, vliegtechnieken, aanvalsmethoden, crew-indeling en andere bijkomende factoren, die kunnen bijdragen tot een efficiënte en zo veilig mogelijke inzet van het squadron. Voor een OR bij het 18e ontbraken het nodige personeel, materieel, kaarten en faciliteiten. Men had er bij het initiële organisatievoorstel eenvoudig niet voldoende aandacht aan geschonken. Kennelijk waren de ideeën op dit gebied toen nog gestoeld op de vooroorlogse systemen van inzet van de luchtmacht, zoals dat ook gebeurde tijdens de drie maanden oorlog in Nederlands-Indië. Er was toen nog geen sprake van een moderne opzet van operaties, zoals die reeds bestond bij bijvoorbeeld de RAF in Engeland en bij de Amerikanen. Bij de ML-KNIL kende men nog niet de nauwe samenwerking tussen de diverse afdelingen van de operationele dienst, zoals hiervoor beschreven. In de vooroorlogse tijd en ook tijdens de honderd dagen strijd in Nederlands-Indië kende men slechts een ver doorgevoerde centralisatie van bevelvoering. Nagenoeg alles werd vanuit het HK-ML te Bandoeng geregeld. Thans werd men geconfronteerd met een gedecentraliseerde methode en was de OR van een squadron een zeer belangrijke schakel in de bevelslijn. ZÓ belangrijk, dat het laatste woord voor een actie op onderdeelniveau werd gegeven. Er werd dan ook naarstig naar gestreefd dit gebrek zo snel mogelijk op te heffen en om dit in de nieuwe organisatie tot uiting te brengen20•

Wat voor de vliegers gold met betrekking tot de training, gold ook in grote mate voor de andere vliegende functies. De waarnemers-hoewel zeer gering in getal-en de radiotelegrafisten oefenden al doende met de vliegers mee. Hun scholing bij de ML-KNIL in Nederlands-Indië bleek dermate goed te zijn, dat de conversie naar de B-25 geen noemenswaardige moeite heeft gekost. Wel werden de waarnemers geoefend in de astro-navigatie, waarvoor een KNILM-vlieger beschikbaar werd gesteld om les te geven.

Ook werden door de Amerikanen enige van hun bom bard iers beschikbaar gesteld, die in de laatste week van juni 1942 aan de waarnemers instructies gaven in de bediening en het onderhoud van de geheime Norden-bombsight, waarmee de zes eerste B-25'S waren uitgerust. Ten slotte dwong het krappe aantal waarnemers/bommenrichters de ML tot of het vragen van RAAF-personeel of het tekort aanvullen uit eigen gelederen. Men koos voor het laatste. Onder leiding van kapitein R.E. Jessurun en

geholpen door de luitenants J. van Loggem en K. Akkerman werd een klas van vijf man opgeleid tot bommenrichter. Op 1 oktober 1942 werden de sergeants G.J. Gerritsen, Ch. Verbraak, De Roos, Dreese en J.A. Noorderdorp in Australië tot bommenrichter gebrevetteerd.

In de maanden oktober, november en december, tot het vertrek naar MacDonalld werd geoefend in bommenwerpen. Men maakte gebruik van de 160 Ibs oefenbom type M38-A2. Helaas moest toen worden geoefend met het Estoppy bomrichtapparaat, dat zich niet goed leende voor het werpen van bommen op precisiedoelen vanaf grote hoogte. De oefeningen werden gehouden op het schietterrein nabij Nowra-vliegveld. De resultaten waren dermate mager, dat majoor Fiedeldij het nodig achtte ook op de nieuwe plaats van bestemming door te gaan met oefenen.

De luchtschutters hadden het ook niet zo gemakkelijk. Zij waren allen (Nederlanders en Australiërs) min of meer gewend aan het bedienen van een 'losse' mitrailleur, zoals dat bij de Glenn Martin het geval was; het hanteren van een elektrisch-hydraulische geschutskoepel met reflexvizier was geen eenvoudige zaak en vereiste veel oefening. Verder was er in Australië in deze beginperiode een groot gebrek aan oefendoelen en aan schietterreinen, waardoor deze categorie pas laat aan bod kwam voor een gedegen opleiding.

Tot de tegenvallers bij de luchtschutterstraining behoorden het weer, de slechte technische conditie van de geschutskoepel van de B-25 en de veelvuldig voorkomende vuurstoringen van de mitrailleurs. Met gebruikmaking van een sleepschijf kregen de luchtschutters gelegenheid zich te oefenen op het schietterrein te Nowra, doch het aantal beurten beperkte zich tot het minimum van vier oefeningen per man.

In september 1942 werd de RAAF verzocht drie militairen die tot officier zouden worden bevorderd, een speciale opleiding te geven op het gebied van materieelzaken, operations en inlichtingen. Het betrof de sergeants A. van Tricht, A. Smilde en J. Hmelnitsky. Het verzoek werd ingewilligd en zij volgden cursussen aan het Nr.1 Aircraft Depot voor materieelzaken, HQ Southern Area voor operations en de Nr.2 School of Administration Bradfield Park, HQ Airforce te Melbourne voor inlichtingen. Alle drie militairen doorliepen deze serie cursussen met goed gevolg.

Het oefenen in firing control, het gecontroleerd vuurgevecht van een formatie bommenwerpers tegen vijandelijke jagers, liet aanvankelijk veel te wensen over, ook al vanwege gebrek aan vliegtuigen. Door de 2e luitenant A.D.M. Moorrees werd een systeem ontwikkeld dat, in vergelijking met hetwelk bij de RAAF Gunnery School werd onderwezen, niet behoefde onder te doen. In de praktijk werd eerst geoefend met schijnaanvallen van formaties 'Wirraways' van de Army Co-operation School te Canberra. Later werden Spitfires van RAAF Richmond ingezet om deze oefeningen met de B-25'S van het 18e uit te voeren. Zowel voor de bommenwerpers als voor de jagers waren deze oefeningen zeer nuttig.

Ten slotte werd voor zover de weersomstandigheden het toelieten-geregeld geoefend in nachtvliegen. In november 1942 meldde c-18 Squadron dat alle bestuurders geoefend waren in het nacht- en blindvliegen. Het blindvliegen werd ook op de grond beoefend op de link-trainer. Even voor het vertrek naar het noorden werden nog tactische oefeningen gehouden met Beaufighters van RAAF Nowra in het gecoördineerd aanvallen op schepen.

De stemming en het moreel in de beginperiode

De stemming in Australië direct na de capitulatie van Nederlands-Indië en de val van het militaire bolwerk Singapore, waarvan niemand gedacht had dat het zover kon komen, was slecht. Dit gold natuurlijk ook voor hen die zich in Brits-Indië en Ceylon bevonden. Deze mineurstemming, die kan leiden tot een laag moreel bij de troep, heerste echter niet alleen bij de Nederlanders. Zeer zeker niet: in dit verband is het wellicht noodzakelijk ook dit verschijnsel te onderkennen bij de andere nationaliteiten, voordat een analyse gemaakt wordt van het moreel in eigen gelederen. Laten wij op het hoogste niveau beginnen.

Generaal Sir Archibald Wavell, de Britse opperbevelhebber van het ABDA Command, moest in minder dan drie weken twee grote verliezen aan Sir Winston Churchill rapporteren: Singapore en Nederlands-Indië. Dat deed hij in bewoordingen die de typische Britse aloofness kenmerkt. Maar toen hij niet lang daarna wederom moest toegeven dat de Japanse strijdkrachten vrij spel hadden in de gebieden rondom Brits-Indië en Ceylon kon hij zijn wanhoop en gemoed niet goed meer in toom houden. Op 12 april 1942 seinde hij aan de Britse chefs van staven in Londen²¹:

'It certainly gives us furiously to think when, af ter trying with less than twenty light bombers to meet attack which has cost us three important warships and several others and nearly 100000 tons of merchant shipping, we see that over 200 heavy bombers attacked one town in Germany.'

Sarcastischer kon deze Engelse generaal, later veldmaarschalk, zich niet uitdrukken tegen de leiding in Londen.

De eerste minister van Australië, John Curtin, fulmineerde in heftige bewoordingen tegen Churchill toen hij hoorde dat Singapore zou worden opgegeven en hij dus wist, dat de Australische 8e divisie in zijn geheel aan de Japanners zou worden opgeofferd²²:

'Page has reported that the Defence Committee had been considering the evacuation of Malay and Singapore. Af ter all the assurance we have been given the evacuation of Singapore would be regarded here and elsewhere as an inexcusable betrayal.'

Een niet te vergeven verraad! Een harder beschuldiging van de Australische regeringsleider aan de eerste minister van het Britse Gemenebest is niet denkbaar. (Of deze beschuldiging juist en terecht is, is een andere zaak.) Ook toen Winston Churchill de Australiërs om hulp vroeg om met de twee divisies die van het Midden-Oosten naar huis voeren, de Japanse invasie aan het Burma-front tegen te gaan, kwam een negatief antwoord. Het zou te ver voeren om de berichtgeving woordelijk weer te geven, maar uit de tekst kan worden opgemaakt, dat de Australische regering rebelleerde tegen het militaire beleid van het moederland.

Bij de Amerikaanse strijdkrachten in Australië was het al niet beter. Gebrek aan bevoorrading en aanvulling van materieel en vliegtuigen was een der voornaamste redenen hiervoor. Een andere was het hoge verliespercentage bij de Amerikaanse luchtmacht. In het algemeen werd de toestand aldus beschreven²³:

'Personnel who had fought through the Philippine and Java campaigns suffered effects of fatigue that at times approached a defeatist attitude; even those who had flown their first combat mission in April 1942 had to fight a feeling of disillusionment.

Long overwater flights, the dropping of a few bombs with unobserved results, the loss of friends to combat and accidents, the lack of opportunity for leave and rotation, the slowness of promotion and a confusing system of operational control, all added up to a trying experience that seemed to have little if anything to do with the outcome of the war.'

Toen de nieuwe Amerikaanse commandant, generaal Kenney, zijn eerste inspectietoer maakte, beschreef hij bijvoorbeeld de situatie waarin de nr. 19 Bomber Group zich bevond als 'apa/ling' (ontzettend, verbijsterend). Hij kreeg na zijn inspectietocht van zijn chef, generaal MacArthur, de bevoegdheid om elke officier die hij beschouwde als dead wood, terug te sturen naar Amerika. En hij handelde ook terstond en zonder aarzelen²⁴.

Uit de voorgaande voorbeelden kunnen we opmaken dat de stemming onder de geallieerde strijdkrachten en zeker ook onder de leiders, negatief was. Een rebellerende tendens in de houding, en in sommige gevallen een moreel dat defaitistisch is te noemen, is de bewoording van geschiedschrijvers over de situatie van de geallieerde troepen in de beginfase na de capitulatie van Singapore en Nederlands-Indië. Wat gaven de geëvacueerde en ontsnapte militaire eenheden van het KNIL te zien? In ons geval dus de ML- KNIL?

Willen we het moreel en de stemming van deze groep beschrijven, dan blijkt tijdens interviews nog steeds hoe gevoelig deze materie ligt bij hen die dit hebben meegemaakt. Meer dan eens luidt het advies hierover maar te zwijgen en vaak worden beschuldigingen geuit, die moeilijk hanteerbaar zijn

voor de geschiedschrijver. Het is daarom noodzakelijk een duidelijke omschrijving te geven van wat onder 'moreel' wordt verstaan.

'Moreel' wordt wel beschreven als de sterkte of zwakte van de zedelijke toestand; het is de kracht of de toegevendheid waarmee een persoon zijn eigen gezindheid of geestesgesteldheid ten opzichte van een persoonlijke waardering van iets of iemand handhaaft of ontkent²). Kenmerken van het moreel zijn: wederzijds vertrouwen tussen groepsleden, acceptatie van een gemeenschappelijke taak, toewijding aan deze gemeenschappelijke taak, geloof in de uitvoerbaarheid van de taak, vertrouwen in het bereiken van het doel en ten slotte de aanwezigheid van een mindere of meerdere temporele amnesie of tijdelijke geheugenzwakte, waardoor men zich niet of minder goed bewust is van gevaar of een tijdelijke uitschakeling kan bewerkstelligen van levensangst en zelfbehoud. Bezit men deze kenmerken, dan kan men zeggen een hoog moreel te hebben. Zo niet, dan is het moreel laag en kan dit leiden tot psychische desintegratie.

Toetsen wij nu het gedrag van een groep aan de bovenstaande omschrijving van het begrip moreel, dan kan een waardeoordeel worden gegeven. Betrekken we dit op de ML-KNIL, althans op dat gedeelte dat het 18 Squadron moest (gaan) vormen, dan komen we al spoedig tot de volgende feiten:

a. het detachement Bangalore kwam in opstand toen het moest vliegen voor de RAF, zonder bewapening, in verkennersrol en alléén boven vijandelijk gebied. Hun vertrouwen in dit soort operaties was tenietgedaan tijdens de Borneo-operaties van de Je Vliegtuiggroep (VLG I), waar vaak voor de RAF werd gevlogen zonder jagerdekking 26. Ook de vliegers van het detachement Archerfield hadden deze ervaring, want zij kwamen immers van de 3e Vliegtuiggroep, die op Singapore was gestationeerd sinds het begin van de Pacific-oorlog tot vlak voor de val van deze stad;

b. dan was er het haastige vertrek uit Java, bedoeld om nieuwe vliegtuigen te halen en binnen korte tijd weer terug te zijn. Maar vanwege de hopeloze toestand overgaand in een verblijf voor lange duur en gescheiden van familie, die een donkere toekomst tegemoet ging in het door Japan bezette gebied;

c. verzoeken om nog terug te gaan waar dat toen nog kon, werden botweg geweigerd, en verzoeken om de families per transportvliegtuigen (die regelmatig op en af gingen) naar Australië te brengen, werden ook niet gehonoreerd. Wel zag men op Archerfield en andere vliegvelden, vlak voor de capitulatie, hooggeplaatste functionarissen met have en goede arriveren; ook zag men KNILM-vliegers met hun familie in Australië aankomen en de ML-collega's, die als instructeur met de vliedschool per schip aankwamen, hadden allen hun vrouwen (eventuele) kinderen bij zich. Het wederzijds vertrouwen was weg en een gevoel van onmacht en van gediscrimineerd te zijn, be kroop velen;

d. en dan de capitulatie van Nederlands-Indië! Een sprekender weergave van het gemoed kan nauwelijks worden gegeven, als we het volgende uit een dagboek aanhalen van een van de besten uit de groep Archerfield²⁷: 7 maart: Ik ben haast gek-radio roept val van Java om en hier zit ik ... ;

e. vervolgens ontstond een diepe breuk tussen de nieuw aangestelde commandant en het personeel, die indien niet snel was ingegrepen zou hebben geleid tot rebellie. Het zou een teken van wijs beleid zijn geweest, indien een commandant zou zijn aangesteld, die de vermoeide en desperate groep met tact en inzicht uit dit dieptepunt zou kunnen halen. Helaas miste de leiding dit inzicht en in plaats van de slechte stemming te onderkennen en een krachtige en verstandige leider aan te stellen, die de eenheid, vechtlust en loyaliteit kon herstellen, werd een -als leider- incapabele officier aangesteld. Kapitein Boot mocht dan een goede vlieger zijn, hij stond reeds vóór de oorlog bekend als een 'gevreemde' instructeur op de Glenn Martin-school te Malang en ook in de leiding van dit onderdeel in Australië faalde hij²⁸. Zijn benoeming tot commandant nam de groep niet. Zij rebelleerde tegen hem en eiste zijn vertrek. Een oudere officier werd in zijn plaats gesteld: majoor B.I. Fiedeldij, die echter ook op weinig troepenervaring kon bogen.

Waren er dan geen capabele officieren op dat ogenblik in Australië? Wij menen van wel, maar er werd de voorkeur aan gegeven hen met de vliedschool mee te laten gaan naar Amerika. Wat generaal Van Oyen heeft bewogen in dit geval niet een beter, meer uitgebalanceerde beslissing te nemen, zal wel altijd een vraag blijven. Een belangrijke toevoeging aan dit punt was het feit, dat drie rebellerende patrouillecommandanten een strafoverplaatsing kregen naar ... Amerika. Geen wonder dat de stemming opliep naar het onhoudbare;

f. toen brak er een tijd aan van niets doen. Er waren te weinig vliegtuigen, zoals we reeds lazen in het voorgaande. Twee tot drie vliegklare machines voor ongeveer dertig vliegers.

Niets is fnuikender voor stemming en moreel dan met alle, reeds eerder ontstane frustraties voor een betrekkelijk lange tijd geen werk te hebben, althans non-actief 'mee te doen' aan het oorlogsgebeuren, dat zich rondom hen in alle hevigheid en spanning ontplooipte. Het laat zich gemakkelijk raden wat de gevolgen waren en het zoeken naar verstrooiing in welke denkbare vorm dan ook, werd hierdoor in de hand gewerkt. Een geschreven getuigenis vinden wij wederom in het dagboek van A. Hagers:

7 mei: Canberra-Sydney met 14 man om 8 uur's nachts in de trein naar Brisbane plus 2 dames van plezier.

9 mei:

12 mei: per trein naar Charleville. *13 mei:*

14 mei:

19 mei: er wordt ontzettend gedronken, gekaart en met meisjes gespeeld.

21 mei: getrouwde vrouwen, meisjes, ja zelfs kinderen worden hier rustig door iedereen gebruikt.

Ook in Melbourne in de zogeheten Dutch Club werden 'onfrisse partijtjes' gehouden. Kortom, wij signaleren incidenten die tekenend waren voor het moreel van deze groep militairen.

Was er dan geen commandant die zich hiermee bemoeide? Jawel; wij lazen reeds eerder in welke positie Fiedeldij zich bevond als enige luchtvaartdeskundige op stafniveau en ook als nieuwbakken squadroncommandant van een eenheid die niet alleen nog moest worden opgebouwd, maar waar men ook nog met het nieuwe materiaal moest leren omgaan. Bovendien moest hij nog vaak bemiddelend optreden tussen Australiërs, Amerikanen en de aanwezige Nederlandse gezagdragers. Uit de schaarse mededelingen en indicaties mogen wij de conclusie trekken dat hij eerder de voorkeur gaf aan het oplossen van de organisatorische problemen dan aan het herstel van de zo noodzakelijke teamgeest. Het betekende in feite een ontwijken van een probleem van de eerste orde. Maar het zou niet geheel eerlijk zijn hem het volle verwijt te maken dat hij het moreel van de troep op de tweede plaats stelde. Veeleer betrof het hier een onjuist beleid van de bevelvoerende generaal Van Oyen, die niet streefde naar een evenwichtige bezetting van de functies in Australië en Amerika.

Al deze puntsgewijze en in chronologische volgorde gestelde schetsen van negatieve stemmingen geven natuurlijk altijd een onvolledig beeld van hetgeen werkelijk onder de mensen leefde. Niet alleen bij de ML kwamen ongenoegen en gekanker voor, ook bij de infanterie kwamen ongeregelheden voor, soms zelfs in de vorm van dienstweigering. Ook hier was het een combinatie van slachtoffer-zijn-van-de-omstandigheden en het gevoel tekortworden-gedaan door het gouvernement omdat geen aandacht werd geschonken aan hun bijzondere omstandigheden.

We kunnen stellen, dat de genoteerde incidenten in feite de zichtbare pieken waren van een (ijs) berg van ongenoegen, die onder de oppervlakte-onzichtbaar voor de waarnemer- toch duidelijk aanwezig was. Met deze waarneembare feiten kan de conclusie worden getrokken, dat de stemming van het in Australië aanwezige ML-personeel in de eerste maanden gewoon slecht was te noemen en het moreel zodanig was aangetast, dat dit uitermate laag kon worden genoemd. Hier moet direct aan worden toegevoegd, dat deze gevolgtrekking nooit generaliserend mag worden opgevat. Uit rapporten, gesprekken, interviews en later uit mutaties van koninklijke onderscheidingen is komen vast te staan, dat niet allen toegaven aan de negatieve stemmingen in die tijd en dat verschillende personen niet gedemoraliseerd raakten, hun fighting spirit behielden en hun moreel hoog hielden. Ook al hebben zij ongetwijfeld op sommige momenten onder zware geestelijke druk gestaan. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan diegenen die vrouwen kinderen en familie achter moesten laten in de handen van de Japanse bezetter. Het is ondoenlijk en het zou getuigen van onkiesheid, indien namen zouden worden genoemd.

In tegenstelling tot het gestelde in het rapport van de kapitein S.H. Spoor van de inlichtingendienst, dat niets werd gedaan om te trachten het personeel fit te houden, hebben foto's uit de collectie van wijlen kapitein B. Wetters het bewijs geleverd, dat er bijvoorbeeld een hockeyteam bestond en ongetwijfeld werd er ook voetbal gespeeld. Ook bestaan er foto's van een muziekclub en is er een mannenkoor gevormd, dat zelfs in een concert voor de gouverneurgeneraal van Australië heeft gezongen. Allemaal bedrijvigheden en vrijetijdsactiviteiten, die in positieve zin hun uitwerking moeten hebben gehad. En vooral toen na juni de opleiding wat op gang kwam en later in augustus

meer vliegtuigen arriveerden, verbeterde de stemming. Maar desondanks bleef het vuurtje van onvrede en wrok ondergronds doorsmeulen ... totdat het ontvlamde en naar buiten sloeg.

Want ofschoon deze malaise het gevolg was van vele factoren, zoals er reeds enkele zijn genoemd, was voor velen de egoïstisch willekeurige wijze waarop tijdens de laatste dagen voor de capitulatie bij evacuatie en vlucht familieleden en in een aantal gevallen zelfs huisraad werd meegenomen waar dit in principe niet toegestaan was, een bittere ervaring. Dit heeft meer kwaad bloed gezet dan men kon bevroeden. Wij willen daarom op dit punt een nadere toelichting geven.

Het begon met de KNILM. De gouverneur-generaal had een decreet uitgevaardigd, dat alleen mannen die voor het verdere verloop van de oorlog belangrijk waren, het land mochten verlaten. Dit decreet gold uiteraard voor iedere instantie in Nederlands-Indië, dus zeker ook voor militairen. We lazen reeds in hoofdstuk J, dat op aandringen van de KNILM-directie ('vrouwen en kinderen mee, of anders gaan we niet') de burgerluchtvaart toestemming kreeg om gezinsleden mee te nemen, toen zij op 19 februari 1942 opdracht kregen te evacueren. Niemand minder dan de directeur van de KNILM arriveerde te Archerfield met zijn gehele familie, maar óók met huisraad, koffers en andere huishoudelijke attributen,!. Het laat zich niet moeilijk raden wat dit tot gevolg had bij diegenen die te Archerfield aanwezig waren en niet meer terug mochten om hun familieleden te halen. Bij de ML-KNIL was de situatie niet minder. Ook de instructeurs van de vliegschool, die met de 'Boissevain' op 18 februari uit de haven Tandjong Priok vertrokken, hadden hun gezinsleden bij zich. Gehuwde leerling-vliegers mochten echter hun familie niet meenemen! Integendeel, zij moesten zelfs koffers en huisraad aan boord helpen sjouwen van gezinnen die meer dan hun persoonlijke bagage meenamen. Enige dagen voordien was het vliegend personeel dat later het detachement Archerfield zou worden, naar Australië vertrokken. Wij lazen reeds eerder met welk doel zij gingen doch toen de capitulatie voor de deur stond, kregen zij te horen dat teruggaan naar Java uitgesloten was. Hun verzoek om familieleden per transportvliegtuig naar Australië te halen, werd niet ingewilligd. Wel zagen zij daarna ML-functionarissen met familie, have en goed op Archerfield aankomen. Zo vertelde de moeder van wijlen luitenant A. Hagers hoe bitter hij heeft gedacht over de wijze van evacuatie³⁰:

'In Australië aangekomen, bleek dat hij [Guus Hagers] en de anderen niet meer terug konden, terwijl er nog genoeg personen vanuit Java met gezinnen aankwamen, ja, zelfs met huisraad en een hond. In plaats van de huisraad had ... toch twee of drie echtgenotes van de eerder naar Australië gezonden vliegers kunnen meenemen? [De naam van de persoon die huisraad enzovoort meenam wilde mevrouw Hagers niet noemen.] Door de handelwijze van de later gekomenen werd de stemming niet beter ... '

Ook de Marine Luchtvaartdienst (MLD) week af van de regel die door de gouverneur-generaal was gesteld, toen op 1 maart 1942 vier Catalina's en vijf x-boten naar Australië vertrokken. Vele inzittenden hadden hun familie meegenomen. Dat deze handelwijze niet gesanctioneerd was door de CMS kunnen wij concluderen uit het volgende citaat³¹:

'In een zwak moment had de commandant van het vliegekamp Morokrembangan toestemming gegeven gezinsleden mee te nemen. Dit was tegen de orders en niet te vergeven als men bovendien bedenkt dat deze evacué's de plaats innamen van mannelijke MLD-personeel, dat wij zo broodnodig hadden.'

Zoals reeds eerder gezegd veroorzaakte deze gang van zaken een diepe wrok bij diegenen die hun gezin moesten achterlaten en sommigen werd het te machtig en zij wilden terug. Zij meenden door terug te gaan in elk geval een steun te kunnen zijn voor hun gezin. Liever een gevangene op Java dan vrouwen kinderen onverzorgd achter laten. Een ietwat naïeve gedachte.

Op 11 november 1942 werden drie militairen gearresteerd op verdenking van poging tot desertie en verraad. Het waren de 2e luitenant W.J. Burck en de sergeants H. Kelder en E.H.J. de Lyon. Zij werden naar Melbourne getransporteerd en daar in voorlopige hechtenis genomemz•

De drie verdachten werden daarna door majoor S.H. Spoor, onderhoofd van de Nederlandse Inlichtingendienst in Australië, aan een verhoor onderworpen. Uit de verslagen is gebleken, dat hij op de hoogte was van het 'complot' en het initiatief tot de arrestatie heeft genomen. Dit nadat hij de bewijzen in handen had gekregen via een agent-provocateur, de sergeant-majoor-monteur A.A. Scholte. Hij was reeds in april 1942, toen hij als monteur bij het detachement Archerfield werkzaam was aan de B-2S'S, op de hoogte van de ideeën en uitspraken van de luitenant Burck om terug te gaan naar Nederlands-Indië. Hoewel hij aanvankelijk het idee niet serieus had opgevat, had hij het voorval

later toch gerapporteerd aan kapitein Jessurun. Deze geloofde hem niet en vertelde hem niet te veel op praatjes in te gaan. Toen besloot hij op eigen houtje met het onderzoek door te gaan. Uiteindelijk werkte hij, hoewel vertrouwensman van de drie verdachten, in het geheim samen met de majoor Spoor.

Hoe het verhoor van Spoor heeft geleid tot een verwijzing naar de Militaire Krijgsraad, is niet duidelijk komen vast te staan. Of het voorlopig onderzoek eerst werd voorgelegd aan de commandant van de drie verdachten betwijfelen wij. In een brief van luitenant-kolonel Van Straten, de waarnemend Commandant der Nederlands-Indische Legerstrijdkrachten(LcA) aan majoor Fiedeldij blijkt, dat het politieel onderzoek rechtstreeks is voorgelegd aan de wnd. LCA33. Kennelijk heeft deze toen het initiatief genomen deze zaak te verwijzen naar de krijgsraad, waardoor de commandant van de verdachten buiten spel werd gezet³⁴.

Op de vraag waarom deze procedure werd gevolgd, kan slechts één antwoord worden gegeven: een diepliggende controverse tussen Van Straten en Fiedeldij. Dit valt op te maken uit de inhoud en de toon van de hierboven genoemde brief:

'Uw geheele schrijven ademt denzelfden geest als uw telefonische opmerking, waarbij u de getuigen te Melbourne als "getuigen van de zijde van het Hoofdkwartier" meende te moeten betitelen, alsof deze zaak er één was van het hoofdkwartier versus uw squadron, in stede van een zaak, waarbij de krijgstucht op ernstige wijze is aangetast. Het is mij bekend, welke stemming er, volkomen ten onrechte, bij uw squadron heerscht tegenover het hoofdkwartier te Melbourne, waarbij functionarissen zijn, die minstens evenveel hebben doorgemaakt en gepresteerd, als vele militairen van uw squadron en waarbij de belangen van dat squadron-ook de persoonlijke-evenzeer worden behartigd, als die van andere legeronderdelen. Het is uw taak als korpscommandant deze stemming te bestrijden en niet haar te stijven.'

Ofschoon deze brief de enige is, die is teruggevonden van een aantal dat op dit onderwerp betrekking heeft, vertellen toon en inhoud voldoende over de negatieve verhouding tussen 'Melbourne' en het squadron. Later, toen het squadron al operationeel werkzaam was, was deze slechte verhouding meerdere malen oorzaak van geschilpunten, die niet hadden mogen voorkomen bij een strijdmacht in oorlogstijd. Een belangrijk punt is, dat geen der partijen de moeite nam deze controverse uit de weg te ruimen.

In dit verband is het opmerkelijk dat majoor Spoor ten tijde van de arrestatie te Canberra aanwezig was om-we citeren nu letterlijk³⁵:

'de geestesgesteldheid van het personeel van het 18 Squadron te onderzoeken en te rapporteren.'

Een onderzoek naar het moreel van het 18 Squadron en in feite naar het moreel van de ML-KNIL. Dit rapport³⁶ schetste in algemene bewoording het lage moreel van het squadron en concludeerde dat de leiding van het squadron en met name majoor Fiedeldij had gefaald in het geven van de zo noodzakelijke leiding onder de inderdaad zeer moeilijke omstandigheden, waaronder het squadron moest werken. Ook de waarnemend commandant, de kapitein A.J. de Vries, werd door Spoor beschreven als een gedesillustioneerd en onverschillig persoon met een beperkte belangstelling (als jachtvlieger) voor een bommenwerpersquadron. De enige in het commando van het squadron, die door Spoor als een steunpilaar werd genoemd, was kapitein R.E. Jessurun.

Na de oorlog heeft de Enquêtecommissie belast met het onderzoek naar het regeringsbeleid 1940-1945, zich in het kader van het militair beleid ook met dit onderwerp beziggehouden. Na onderzoek concludeerde deze regeringscommissie als volgt over deze affaire³⁷:

'Deze militairen hadden in Australië als gevolg van materieel tekort 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 te weinig belangstelling, zorg en voorlichting aan deze mensen hebben gegeven.'

[...]

'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 KNIL, S.H. Spoor, opgedragen werd een rapport te maken over de toestand bij het 18 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 18 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 onder meer tot uiting is gekomen in het decoratiebeleid ...'

Aan deze conclusie behoeven wij weinig toe te voegen! Slechts dit: dat de onevenwichtige bezetting van functies, zowel in Australië als in Amerika op de vliegschool, hieraan ook debet was. En dat viel onder verantwoordelijkheid van generaal Van Oyen. Een betere bezetting van functies in Australië had deze misère kunnen voorkomen.

Ondertussen werden Burck, Kelder en De Lyon overgebracht naar Colombo op Ceylon, waar zij zouden worden berecht door de zee krijgsraad, op dat ogenblik de enige Nederlandse militaire krijgsraad in het Verre Oosten. De bevoegdheid van de zee krijgsraad om de drie verdachten te berechten staat in het eerste artikel van het vonnis en luidt als volgt:

'Overwegende vooraf, aangaande de bevoegdheid van de zee krijgsraad om van het tenlastegelegde feit kennis te nemen: dat het 18 Squadron van het KNIL deel uitmaakt van de Strijdkrachten in het Oosten, derhalve is een troepenafdeling, immers een onderdeel van de Landmacht, welke dienst doet onder bevel van een militair der Zeemacht, namelijk de Bevelhebber van genoemde strijdkrachten; dat op grond van het bovenstaande, ingevolge het bepaalde in artikel 86 van de Invoeringswet Militair Strafen Tucht recht, de zee krijgsraad bevoegd is kennis te nemen van strafbare feiten, begaan door militairen, behorende tot genoemd squadron ...'

De 2e luitenant W.J. Burck werd op 16 augustus 1943 veroordeeld tot levenslange gevangenisstraf en de sergeants H. Kelder en E.H.J. de Lyon beide tot twintig jaar gevangenisstraf, respectievelijk op 24 september en 8 oktober 1943.

Het is hier niet de plaats om een juridische verhandeling te geven over de aanpak, het verloop, de berechting en de juridische gevolgen van de zaak 'Burck-Kelder-De Lyon'. Daarvoor zou een aparte studie moeten worden gemaakt door juridisch geschoolde medewerkers met kennis van het Nederlands-Indisch straf- en tucht recht en de bevoegdheden van het militaire gezag in tijden van oorlog. Het is wel een belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van de ML-KNIL, als we dit voorval willen beschouwen als gevolg van een foutieve aanpak bij de aanvang en reorganisatie van dit wapen in Australië. Voor velen die dit persoonlijk hebben meegemaakt, is het een gebeurtenis waarover men maar zo min mogelijk spreekt; men voelt zich er persoonlijk bij betrokken en een gevoel van gêne is verklaarbaar. Immers, voor ML'ers die altijd als een hecht team hebben gewerkt, in de afgelopen drie maanden hadden gevochten als leeuwen en daarvoor ook hun vaandel gedecoreerd zagen met de hoogste onderscheiding, was dit een moeilijk verteerbare zaak. Maar in het totaalbeeld van de geschiedenis van de ML en dus relativerend in de beoordeling, kunnen wij dit als een incident beschouwen, weliswaar van een aparte klasse, maar toch niet meer dan dat. De oorzaken zijn uitvoerig besproken en de wet van oorzaak en gevolg is hier zeker van toepassing. In het breder geallieerd verband kwamen deze incidenten ook voor, vooral in de periode vlak na de capitulatie van Malakka, Singapore en Nederlands-Indië. Een wanhopig sarcastische opmerking van een Britse veldmaarschalk aan het adres van de eerste minister van het Britse Gemenebest of een beschuldiging van verraad geuit door de Australische eerste minister aan Sir Winston Churchill, hebben wellicht meer betekenis gehad dan de plannen van drie militairen om terug te vliegen naar Java. In dit verband moge worden verwezen naar de eerste Nederlandse minister-president van het kabinet te Londen, die met Adolf Hitler wilde spreken over vrede, en terugkeerde naar Nederland.

De drie waren conform het straf- en tucht recht fout, maar we kunnen hierbij de conclusie trekken, dat er voorafgaand zeer diepgaande misstanden zijn geweest, die een oorzakelijk verband hebben met het incident. En we willen de voornaamste fouten duidelijk specificeren en met name noemen:

a. generaal Van Oyen, die als legercommandant en commandant van de ML-KNIL een betere verdeling van functies had kunnen bewerkstelligen;

b. luitenant-kolonel Van Straten en zijn directe staf, die-geen luchtmacht-officieren zijnde- geen pogingen ondernamen om een toenadering tot stand te brengen tussen de luchtmacht en landmacht en waarbij Van Straten vanuit zijn verworven positie van wnd. LCA slechts door middel van scherpe brieven alles en iedereen tegen zich in het harnas joeg. Zegge en schrijve één keer bezocht hij het enige volwaardige gevechtsonderdeel- het 18 Squadron NEL -in al die lange maanden dat het te Canberra vertoefde;

c. majoor Fiedeldij, die onvoldoende zorg besteedde aan zijn personeel en als commandant tekort schoot om orde en regelmaat te scheppen en niet tijdig ingreep toen de problemen duidelijke vormen aannamen; die het verder aan een 'buitenstaander' -de majoor Spooroverliet om te weten te komen wat er in zijn squadron omging;

d. kapitein De Vries, die als waarnemend commandant van het squadron weinig interesse had voor dit onderdeel en-voorzover bekend-geen vinger uitstak om de gemoederen tot rust te brengen. En de kapitein lessurun, die-toen hem werd gerapporteerd dat er iets gaande was-het niet geloofde en geen verder onderzoek gelastte;

e. en ten slotte het discriminatoir gedrag van een aantal officieren met betrekking tot het wel of niet meenemen van gezinsleden tijdens de volkomen wanordelijke evacuatie naar Australië, hetgeen op hen en hun gezinsleden die volgens de orders moesten achterblijven, ernstig demoraliserend heeft gewerkt.

De ontstemming over deze affaire bleef als een dreigende wolk boven deze groep en het onderwerp bleef leven in al zijn gevoeligheid. Zoals eerder gezegd: tot aan de dag van vandaag blijft het voor hen die het hebben meegemaakt een netelige kwestie om er vrijelijk over te discussiëren. Het rechtsgevoel van diverse collega's en andere leden van het squadron bleef in opstand komen tegen de gang van zaken en het vonnis. Immers, in feite waren het 'praatjes als gevolg van een algemene ontstemming' en zijn geen handelingen of zelfs begin van voorbereidingen gepleegd. Maar kennelijk maakten de oorlogsomstandigheden en de snel daarop volgende gebeurtenissen in deze periode het niet mogelijk een gedegen protest of verdediging te ondernemen. Pas na de oorlog kwamen de gemoederen weer los.

Een aantal brieven en requesten werd in 1947 en 1948 door ex-leden van het 18 Squadron geschreven en gericht aan de minister van justitie en HM de Koningin, met verzoeken om verzachting van het vonnis, heronderzoek of gratie. Ondertekenaars waren kapitein H.A.H.M. Tander, 1e luitenant L.J. Frouws, 1e luitenant A.D.M. Moorrees, kapitein K.Akkerman, 1e officier van gezondheid dr. C.I. Storm, 1e luitenant Ch. Busser en Je luitenant A. Hagers, ten tijde van het gebeuren allen leden van het squadron. Ondertussen werden Burck, De Lyon en Kelder na het beëindigen van de oorlog overgebracht naar de strafgevangenis te Leeuwarden. In 1948 schreef de directeur van deze inrichting een rapport, waarin hij voor deze drie mannen pleitte en de minister van justitie 'genade voor recht' vroeg. Uiteindelijk schreef deze pas in 1950 een brief aan de Koningin met het verzoek tot vermindering van straf (dus geen verzachting of gratie). Dit werd als volgt door de Kroon ingewilligd:

KB dd. 19 september 1951 nr. 4 pro De Lyon: strafvermindering tot tien jaar ingaande 24 september 1943;

KB dd. 23 april 1952 nr. 77 pro Burck: ontslag uit militaire dienst en strafvermindering tot tien jaar ingaande 24 september 1943;

KB dd. 23 april 1952 nr. 77 pro Kelder: strafvermindering tot tien jaar ingaande 24 september 1943

Rehabilitatie werd niet afgekondigd en tot nu toe is elke poging daartoe mislukt. Zou het heropenen van deze zaak te veel smet op een aantal leidinggevende personen uit die tijd werpen? De uitspraak van de Enquêtecommissie zou in die richting kunnen wijzen!

Memorabele evenementen (1-4-1942 t/m 31-12-1942)38

01-04-1942 Lt G. van Rijn en een groep van vijf man arriveren per B-25 N5-134 van Brisbane te Canberra en treden op als kwartiermakers van het op te richten squadron.

04-04-1942 18 Squadron NEL opgericht te Canberra, volgens de organisatietabel nr. HD-53 van de RAAF. Hangar 48 wordt het squadron toegewezen. Aanwezig vijf officieren en honderd onderofficieren, korporaals en manschappen.

21-04-1942 Kap W. Boot arriveert te Canberra en neemt het commando van het squadron

op zich.

30-04-1942 Vlaggenparade ter ere van de verjaardag van HKH Prinses Juliana³⁹. 01-05-1942 Maj B.I. Fiedeldij neemt het commando van kap Boot over.

09-05-1942 Beëdiging van officieren. Plechtigheid wordt bijgewoond door de Nederlandse gezant baron Van Aerssen Beyeren van Voshol.

15-05-1942 Officieel bezoek aan het 18 Squadron van de gouverneur-generaal van Australië, lord Gowrie.

27-05-1942 Inspectie van de Australische chef van de luchtmachtstaf, Air Vice Marshal G. Iones.

28-05-1942 Maj B.I. Fiedeldij officieel aangesteld als commandant 18 Squadron NE140• 05-06-1942 2e lt W.F.A. Winckel en crew bombarderen met de B-25 N5-151 een vijandelijke onderzeeboot en brengen die tot zinken. Winckel wordt hiervoor in audiëntie genomen bij eerste minister John Curtin.

13-06-1942 Hangar 46 wordt ter beschikking gesteld voor de onderhoudsafdeling van het 18 Squadron.

26-06-1942 Squadronparty in het Hotel Canberra. Alle RAAF-officieren worden hierbij uitgenodigd.

29-06-1942 Vlaggenparade ter ere van de verjaardag van ZKH Prins Bernhard. Hierbij zijn aanwezig de Nederlandse gezant en schout-bij-nacht Coster, in diens functie van OBS041•

30-06-1942 Galabal in de Town-hall.

05-07-1942 Bezoek van Nederlandse officieren aan de Canberra Alpine Club op Mt. Franklin.

07-07-1942 Inspectie van de Air Officer Commanding (Aoe) Eastern Area, Air Vice Marshal W.H. Anderson. 15-08-1942 42

19-08-1942 Nieuw voorstelorganisatietabel wordt ingediend.

26-08-1942 SASO Eastern Area, Wing Commander J.R. Paget, bezoekt het squadron om het voorstel te bespreken.

28-08-1942 U-kol N.L.W. van Straten, de wnd. legercommandant, bezoekt het squadron.

30-08-1942 Beëdigingsceremonie van de 2e lts C.H. Daanen, A. Hagers, R.L.M. Swane, F. Olsen, F. Pelder en Ch. Busser⁴³. Bij deze ceremonie zijn als gast aanwezig de Hoge Commissaris van Canada, Victor W. Odium, de He United Kingdom sir Ronald Crons, de 1st Secretary of Legation John. S. Minter, de Chinese minister Hsu Mo, Wing Commander Hillery Taylor, Brigadier B. Combes en Lieut.-Colonel Andrews.

31-08-1942 Parade ter ere van de verjaardag van HM de Koningin. Aanwezig is de Nederlandse gezant. De luchtparade wordt uitgevoerd met 5 B-25'S44.

15-09-1942 Gouverneur-generaal van Australië bezoekt de RAAF-stations Uranquinty, Wagga en Cootamundra. Hij laat zich hiernaar toevliegen met een Nederlandse B-25, de N5-134, gevlogen door kap De Vries en sgt Hoogvelt.

24/ 29-09-1942 Indoctrinatie tropische ziekten en hygiëne voor het squadron.

26/ 29-09-1942 Het Hollandse mannenkoor gaat naar Sydney voor een radio-uitzending van een concertprogramma.

02- 10- 1942 Parade ter gelegenheid van de uitreiking van het Kruis van Verdienste aan de lt F. Nieuwpoort.

03-10-1942 Het Hollandse koor geeft een recital ten huize van de gouverneur-generaal van Australië.

27-10-1942 Parade te Melbourne ter gelegenheid van de uitreiking van de Militaire Willemsorde 4e klasse aan de sgt J. Tahya van de Infanterie van het KNIL. 22 B-25's verzorgen de Jly-past.

11-11-1942 Arrestatie van de lt Burck en de sgts Kelder en De Lyon.

15-11-1942 Dertien jachtvliegtuigen komen te Canberra aan om met de B-25'S van het I8e te oefenen.

19-11-1942 De gouverneur-generaal van Australië en lady Gowrie bezoeken het vliegveld Canberra en worden officieel op het squadron ontvangen.

26-11-1942 De advanced party vertrekt naar het noorden.