



Beste Marine vrienden,

De nieuwe Nieuwsbrief ligt weer voor U.

Zoals gewoonlijk begin ik geruime tijd van tevoren om er zeker van te zijn dat ik uiteindelijk weer een Nieuwsbrief gevuld krijg.

De zomer ligt weer bijna achter ons en velen van ons zijn naar de Vlootdagen/Sail geweest zoals wijzelf ook. De organisatie heeft laten zien waartoe zij in staat is, zeker gezien alle veiligheidsmaatregelen; alles was perfect georganiseerd!

Om zeker niks van de mooie zeilschepen te hoeven missen hadden we al vroeg een plaatsje op de camping geboekt zodat we met de fiets naar de evenementen konden.

Mijn benen willen niet meer zo maar desondanks hebben we genoten.

De drukte was enorm maar natuurlijk hebben we toch nog enkelen van de "Evertsen familie" mogen ontmoeten. Het weer was super, in het zuiden meer dan dertig graden en hier slechts 23 en dat voor Den Helder!

Elke keer wordt ik verrast door de veranderingen bij onze Marine. Geen biertje meer aan boord en de commandant stofzuigt zijn eigen hut!!! Zie je Bennist al voor je met een stofzuiger? Nog liever zou ik de reactie zien van zijn hofmeester, Jan Hueting!

Misschien waren wij toch bevoorrecht al zal de mobieltjes generatie daar zeker anders over denken.

Hoe vaker ik er over nadenk, hoe meer ik overtuigd raak dat wij in een mooie tijd leefden. Geen Skype of internet en brieven die weken onderweg waren maar wij hadden en hebben nog echt contact met elkaar, en geen app- of Facebook vrienden.

Buitenland was nog ver weg en daar woonden nog echte buitenlanders, mensen die je nog nooit gezien had. Moorden en bankovervallen kwamen uit Amerika en goedkope westernfilms en wij kwamen nog met bloemenslingers terug van de bollenvelden. Die tijd is voorbij maar wij hebben vele mooie en goede herinneringen , zeker aan onze Marine jaren die veelal onze weg naar volwassenheid omvatten.

Mijn oude baksmaat Ben Campschroer had ook de camping geboekt en samen waren wij te gast bij ons oude zeuntje; Ton Schrama.

Ton had me beloofd een verslag te maken van het Sail gebeuren en heeft woord gehouden:

Sail 2017 en veteranen dag Den Helder.

Woensdag 21 juni, aankomst Den Helder.

Jan en Noortje van der Loo, Ben en Tonny Campschroer aangekomen bij Huize Ton en Suzan Schrama. Het was mooi weer dus lekker naar buiten. Onder het genot van een lekker drankje, kwamen de gesprekken en verhalen los. Natuurlijk ook tijdens en na het eten. 's Avonds gingen zij weer op de fiets richting de Donkere Duinen waar hun caravan stond.

Donderdag 22 juni Veteranendag.

We hebben afgesproken bij de Veteranentent op Marine terrein. Wel even later want Jan en Ben waren het spoor even bijster maar toch kwam alles goed. Het was weer een gezellig weerzien in de grote tent waar we diverse oude maten gesproken hebben onder het genot van een lekker biertje.

De nasi hap hebben wij buiten genuttigd daar het in de tent te warm was, buiten was het heerlijk en nog diverse bekende en onbekende oude maten gesproken. Tevens kwamen er een paar grote zeilschepen de haven binnenlopen voor het Sail. Na het festijn zijn we naar huis gegaan, de visite naar hun caravan. Ik (Ton) heb ze naar de Donkere Duinen geloodst waarbij we onderweg getraakteerd werden op een fikse onweersbui.



We konden gelukkig nog net op tijd schuilen en 's avonds was iedereen weer op zijn eigen stekkie.

Vrijdag 23 juni, eerste dag Sail.

(3)

Rond de middag verzameld bij huize Schrama, waar een korte uitleg werd gegeven over wat we gingen doen. Op de fiets naar de stad waar de crew van diverse zeilschepen hun intocht maakte door de stad, de zogenaamde "crew parade". Allemaal in uniform en div. kledij van piraat tot admiraal.



Daarna gingen wij richting oude Rijkswerf dat het decor was van schepen, dokken en kleine vaartuigen die bezichtigd konden worden. Na daar zo wat rond geslenterd te hebben zijn we aan de kade wat gaan drinken. Daarna weer op de fiets gegaan, via het Marine Museum en het KIM naar het boorplatform. Hier de fietsen neergezet en naar de oude onderzeedienstkade gelopen waar grote Tall Ships en een marine schip afgemeerd lagen. Tonny en Ben konden de verleiding niet weerstaan om het marineschip te bezoeken. Dit was van korte duur daar Tonny het niet zag zitten, al die steile trappen. Verder gelopen door de mensen massa waar we tussendoor nog een verse nieuwe haring gegeten hebben. Zo waren we toch de hele middag onderweg geweest en besloten om naar huize Schrama te gaan en ons daar een heerlijke drankje te nuttigen, lekker gegeten en gepraat en de visite weer naar hun caravan gestuurd.



Zaterdag 24 juni tweede dag Sail.

Allemaal gearriveerd korte uitleg en dan op de fiets. Op naar de tweede helft van het Sail op het Marine terrein. Er wachtte ons een enorme mensen massa overal op de steigers. Een heel spektakel van zeilschepen en bemanningen; prachtig zoveel. van zeilschepen en bemanningen prachtig zoveel. Ieder is hier zijn eigen weg gegaan daar er zoveel te zien was dat we niet bij elkaar konden blijven. We kwamen ogen te kort zoveel mooie schepen, een lust om te zien. We zijn met de fiets verder het Marine terrein op gegaan en daar nog wat shows gezien van mariniers en marine. Daarna richting de Moorman brug waar we nog konden genieten van een nieuwe haring en van de mensen massa die over de brug kwamen. En zo gingen wij (moe) richting huize Schrama om bij te komen van de toch wel vermoeiende maar voldane dag. Lekker drankje en eten, daarna afscheid genomen van Jan en Noortje die de volgende dag weer op huis aan gingen voor andere verplichtingen.

Uitslapen. In de middag Tonny en Ben gearriveerd bij huize Schrama. Op de fiets richting de Moorman brug en dan door naar Fort Harssens waar wij op tijd aankwamen voor het uitzwaaien van de Zeilschepen van groot tot klein en alles wat maar drijven kan. Na dit gebeuren op naar de zeedijk waar een vlootschouw werd gehouden, een prachtig gezicht. Van een marineschip werden saluutschoten afgegeven aan de diverse buitenlandse zeilschepen.

Zo eindigde de Sail 2017 Den Helder als een zeer geslaagd festijn.



Groetjes van Ton en Suzan Schrama.

Enige tijd geleden kreeg ik een mailtje van Jan van Doggenaar met een bijlage over de ervaringen van de Neptunebemanning tijdens de Vlakke Hoek actie, die met toestemming van de auteur in onze Nieuwsbrief geplaatst mag worden; zie hier een andere invalshoek:

Nieuw-Guinea in de tweede week van 1962

Peter Varenhorst



Afb.1 foto auteur in 1962

De lokvogels

Op 13 januari 1962 om een uur of zeven in de Biakse ochtend, riep Ltzv-1 Harry Moekardano me bij zich in het, voor het Bureau Operaties, afgescheiden deel van de quonsethut, die als squadrongebouw dienst deed. Hij vertelde me dat ik als zijn waarnemer was ingedeeld en dat we later die ochtend gebriefd zouden worden voor de komende vluchten. "Het gaat beginnen" zei hij, omineus lachend.

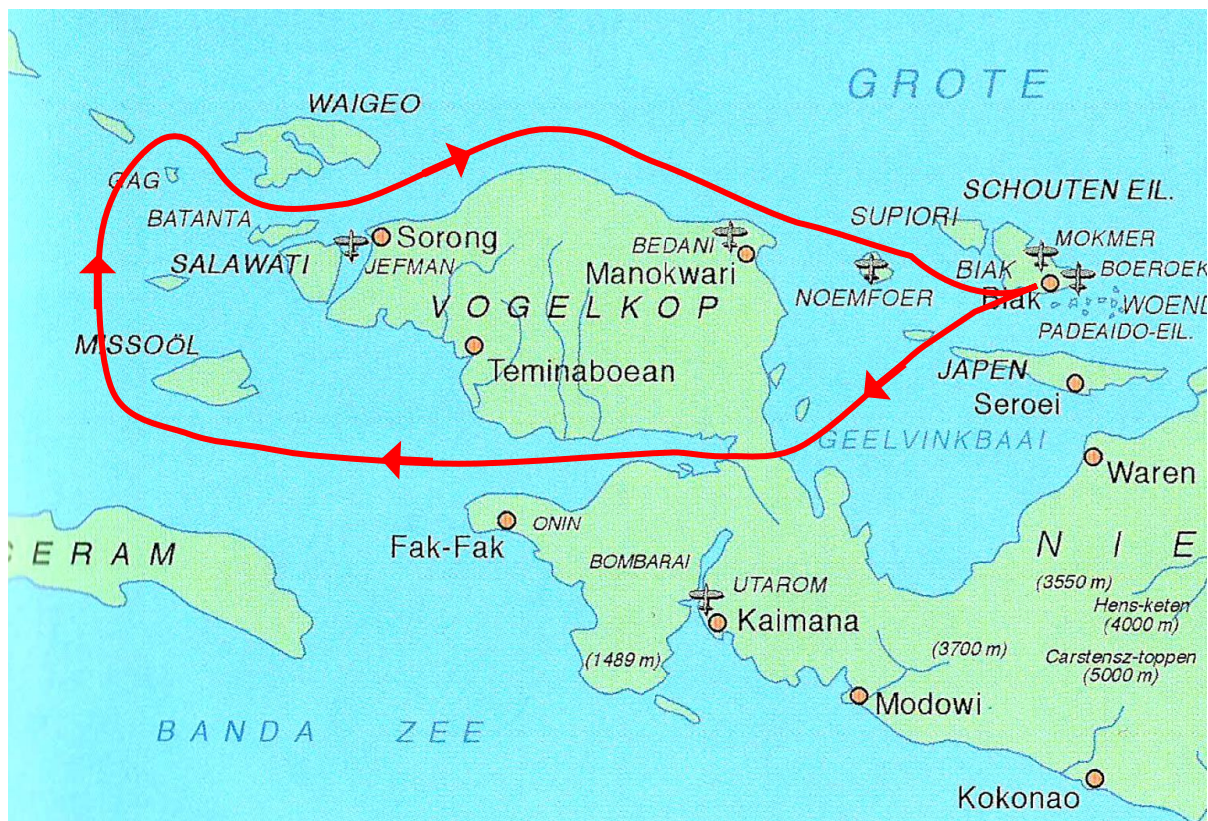


Afb.2 In Biak met in het midden rechts "Hr. Ms. Evertsen"

Tijdens de briefing in het vliegdiensgebouw werden we door de operatieofficier ingelicht. Uit onderschepte Indonesische communicatie was gebleken, dat er, zeer binnenkort, met een tweetal Indonesische oppervlakteschepen ergens in het westelijke zeegebied van de Radjah Ampat, bewegingen zouden worden ondernomen die de schijn moesten wekken dat in dat gebied een landing, al of niet op Nederlands gebied, kon plaatsvinden. Squadron 321 zou de aanwezigheid en identiteit van de Indonesische schepen vaststellen, melden en vervolgens blijven rapporteren.

Maar ook vertelde hij ons, dat deze activiteit van de Indonesiërs diende om de aanstaande landing, door middel van een viertal motortorpedoboten (MTB's) op de zuidkust, grofweg in de buurt van Kaap Vlakke Hoek, te maskeren.

“Hr.Ms. Utrecht”, de “Evertsen” en “Hr.Ms. Kortenaer”, twee omgebouwde S-fregatten uit de Tweede Wereldoorlog, hadden de taak een eventuele landingspoging te verhinderen. Wij, de Neptunes, zouden op een nagenoeg continue basis, radarverkenning langs de zuidkust verzorgen en onze bevindingen rapporteren, niet alleen aan de schepen, maar ook aan “het gezag in Hollandia” en uiteraard aan onze thuisbasis Biak.



Afb.3 13 januari 1962

Om iets voor elf uur die ochtend, startte Neptune B-207, klom uit in westelijke richting, om dan geleidelijk naar het zuiden weg te draaien en op 9.000 voet horizontaal te komen. Met de AN-APS 20 radar aan konden we tot meer dan 150 nm om ons heen kijken. Op de radarscope zag je dan de contouren van de duizend eilanden in de Geelvinkbaai, met het eiland Japan als 'centrepiece', en verder naar het zuiden de kusten van de baai die overgaan in de massieve landecho van het vasteland.



Afb.4 Flight-deck

Over de intercom: "master armament switch" en antwoord: "check"; daarna: "Outside all clear?", "check", "Clear to fire one burst", "check" en dan klinkt de roffel van de 20 mm mitrailleurs in de neus van het toestel. Gelukkig die doen het!

Vandaag boog onze vlucht, nadat we Japen gepasseerd waren, negentig graden naar het westen af en gingen we richting de Mac Cluergolf, langs het grote eiland Misool, en dan weer noordelijk naar Waigeo. Hier, boven de eilanden van de Radjah Ampat-archipel

patrouillerend, hoopten we de Indonesische lokvogels te vinden. Dit was het uiterste westen van het bevelsgebied van de COSTRING, de commandant der strijdkrachten in Nieuw-Guinea. Nu moest er scherp opgelet worden dat de grenzen van het Nederlandse gezagsgebied niet werden overschreden. Tijdens de briefing werd er gehamerd: steeds zeker stellen dat je binnen Nederlands territorium bent. Onze radar was bij de navigatie een grote en onmisbare hulp. Met de ervaring die de waarnemers hadden opgedaan tijdens de onophoudelijke oefenvluchten, waren we in staat om niet alleen de weg tussen de duizenden eilandjes te vinden, maar ook grote en vaak zelfs kleine vaartuigen te midden van de drijvende zooi van boomstammen en grote pollen losgeslagen land te onderscheiden.

Intussen ging onze vlucht met een mok lem lem verder. Harry Moekardanoe was een begenadigd en buitengewoon ervaren vlieger, een buik vol uren, boven land en zee, op alle breedtegraden, in de tropen, maar ook in Nederland en elders in Europa. Echt zo eentje die je om een boodschap kunt sturen: eenmotorig, tweemotorig, waterlandingen, dag of nacht? Het maakt niet uit, Harry rooit het. Toen we net begonnen aan het opwerkprogramma, legde hij uit dat niemand voor de Indonesische Migs angst hoefde te hebben. Immers: wij, in onze Neptune, konden niet alleen langer in de lucht blijven dan de straaljagers, maar onze vliegtuigen konden, bijvoorbeeld met behulp van de spoilers, veel nauwer draaien dan de jachtvliegtuigen van de “overkant”, zoals hij de Indonesiërs die immers zijn landgenoten waren, aanduidde. Ook wees Harry zijn collega vliegers erop dat je met een Neptune redelijk eenvoudig strakke bochten om een klein eiland kon draaien. En dat zoiets voor een jachtvliegtuig onmogelijk was, zodat die, om te schieten, ook niet kon “voorhouden”, om te raken. Hier, boven de vele eilanden van de Radjah Ampat; was aan alles gedacht, alleen nog even de targets vinden!

Tussen de echo's van boven water uitstekende rotsen en koraalformaties viel wèl iets op dat leek te veranderen; dat moesten we maar even goed in de gaten houden: “Sweep, zak, zak, zak, sweep”, ja warempel deze bewoog. Bingo! “Pilot heading 260, down angels two, buster, target now 12 o'clock passing left to right probably skunk”. Ik vraag de vlieger: “koers 260 te gaan en te dalen naar 2000 voet, met zo groot mogelijke snelheid. Doel nu recht vooruit, van links naar rechts gaand, mogelijk schip”. Dan meldt de cockpit: “schip recht vooruit, donkergrijs, witte boegmarker, vlag aan dekhuis”, en even later, “target is landingsvaartuig, mogelijk landing ship tank (LST) vlag rood-wit, schip vaart zes knoop, koers een acht nul.” Het flight deck en de telegrafist hebben meegeschreven.

Op de intercom: “telegrafist vijandsmelding aan Biak, FLASH, ONE LIMA SIERRA TANGO break SOUTH OF GEBE break ONE EIGHT ZERO break ONE THREE ZERO SEVEN LOCAL break OUT break. Read back.” De telegrafist leest de vijandsmelding terug over de intercom en gooit het bericht dan de ether in naar het grondstation in Biak. Het gaat naar COSTRING in Hollandia en de schepen aan de zuidkust die meeluisteren op deze frequentie. Nu weet iedereen, dat wij een Indonesisch tanklandingsvaartuig hebben gezien, ten zuiden van het eiland Gebe, varende met een koers van een acht nul, om dertien uur zeven lokale tijd. Op veilige afstand blijven we het schip visueel volgen, ondertussen met aanvullende meldingen de verzamelde informatie voortdurend de ether in sturend. Later blijkt

verder naar het westen, op een ongeveer evenwijdige koers nog een donkergrijs scheepje te varen, maar dat voert geen vlag. “Hr.Ms. Evertsen” meldt dat ze met 20 mijlsvaart naar een interceptie-positie stomen, en daar over plusminus twee uur aankomen. Wij krijgen toestemming van Biak om onze koers naar het noorden te verleggen en via vliegveld Jefman en het eilandje Middelburg ten noordwesten van Sorong, naar Biak terug te gaan. Om iets over halfvier in de middag landen we op baan 0 9 van het marinevlieggkamp Boeroekoe. Op naar de debriefing en de lem lem, dan naar huis op de scooter de Ridge op. Het ziet ernaar uit dat het eindspel is begonnen.

Die avond, tijdens de filmvoorstelling in de longroom, waar ze een oudje met o.a. Peter Lorre draaien, wordt er, tussen de bedrijven, bij het drank halen en na afloop gevraagd wat er nu aan de hand was daar in het westen. Een beetje vaag zeggen we iets over geslaagde patrouille zonder incidenten, met veel berichten verkeer. Dat is het.

‘s Anderendaags, op het squadron zijn onze opvolgers als bewakers van de zuidgrens op de terugweg, zo horen we, terwijl de crew van Ltz. Beckers zich gereed maakt om te vertrekken. “Het lijkt hier wel een vliegveld” verzucht meccano

Nico Dekker, die bekend staat om zijn droge humor. “Ze komen en gaan alsof het geen geld kost” voegt hij toe als hij naar het vliegtuig loopt, “en dat alles in de tropische hitte en ik heb het al zo heet, ik ben gewoon kletskliedernat; nu vraag ik u, juffrouw De Vries, wat moet dat nu?” Nico houdt de moed erin en dat waardeert iedereen. Maar wij weten niet wat er gaat gebeuren.

Door de komst van de Neptunes was het vliegen bij de MLD in Nieuw-Guinea tegelijk een stuk ‘professioneler’ geworden. In de Dakota-tijd ging het bij squadron 321 lekker soepel. Of je nu tijdens het vliegen een overall droeg of lang kaki hing ook af van hoe het er op de plek van overnachten toeling. In Merauke waren de verhoudingen, door de sterke landmacht en BB-invloed, nogal formeel dus was uniform inclusief pet, gewenst. Bij aankomst was men in overall gekleed. Te Ransiki of op Jefman waren de omstandigheden, die van de buitenpost, dus redelijk informeel. Een vechtpet met een open kakihemd en een lange broek dat gaf de operationele status van de crew goed aan. In de P2V7 was iedereen in vliegoverall gekleed, met zwemvest aan gedurende de vlucht. Klaar. Ergens in de kist borg men zijn pet op en aan de grond was iedereen dan ook volop tot groeten gereed.



Afb.5a De Neptune V-204



Afb.5b De Neptune B-204

(zoals de MTB hem zag)

Twee dagen later

Zo kwam het dat de crew Moekardanoe, maandag 15 januari 1962 om 15.00 uur verzamelde in het squadrongebouw en daarna, met een gewassen, groene overall aan, te voet naar Operaties overstak om de briefing voor de vlucht van die avond aan te horen. We vliegen vandaag met de 204, zo'n kist die nog naar nieuwigheid ruikt: op de achtergrond de geur van ozon, elektronica en olie, een beetje als een nieuwe auto, maar daar komt dan vaak nog een beetje benzinelucht bij, en hier ontbreekt die gelukkig! Ltz. Ockerse vertelt ons dat een dag of wat geleden, in de haven van Dobo op de Aroe eilanden, het nieuwe Indonesische schip "Multatuli" is binnengelopen en sinds gisteren bezig is een viertal MTB's te bevoorraden. Verwacht wordt dat ze deze nacht zullen oversteken, mogelijk een loodrechte benadering van de Nieuw-Guinesekust. In dat geval zal het punt van overschrijden van de grens van het Nederlandse gezagsgebied exact te bepalen zijn. Dan volgt de bespreking van de dislocatie van de Nederlandse oppervlakteschepen: "Hr.Ms. Utrecht", (ctu), op de oostflank van de ruwweg west-oost lopende as, dan "Hr.Ms. Kortenaer" en iets verder om de west "Hr.Ms. Evertsen", die nog aan het uithijgen is na de snelle transit uit de Radjah Ampat naar deze zuidelijker contreien. Bij Kaimana en Fak Fak bevinden zich twee kleine landingsvaartuigen voor de mariniers (LCPR's) onder lokaal gezag. De tactische radiofrequenties en speciale procedures worden doorgenomen, onze roepnaam is 'four Biak'; we krijgen de lijst met herkenningssenen. Geen beperkingen in gebruik elektronica; luisteren op gebruikelijke Indonesische VHF-freq., radiostilte op HF tot na vijandsmelding; tactisch, met schepen UHF gebruik beperken tot brevitycode, ons jargon. We zullen worden afgelost om 22.30 uur door crew Idzerda, roepnaam 'five Biak', positierapport en sitrep. uitwisselen na contact 50 nm out.

Ockerse vraagt of hij nog iets moet toelichten. Er zijn geen andere Indonesische eenheden verwachtbaar: de mogelijke inzet van vliegtuigen door "de overkant" wordt, omdat dat het donker is, niet verwacht. Na de meteo en een herinnering aan noodprocedures nog een kort

verhaal over ontbrekend burgerluchtverkeer. Sectie Operaties wenst ons een goede vlucht en de briefing is voorbij. Iedereen gaat zijn eigen business verder uitwerken en voorbereiden: de tassen worden met kaarten, boeken en lijsten gevuld, het album met scheeps- en vliegtuigplaatjes van “de overkant” gaat erbij; dat etui met drie extra potloden kan ook beter mee. Een lekkere slok lem lem en dan naar het VW-busje dat voor het gebouw staat te wachten, om ons naar de kist te brengen die bijna bij de kop van de baan staat. Sgt.maj.v. Veenis is de tweede vlieger, Henk Krudde vormt samen met Kpl. Schuit het meccanokoppel voor onze vlucht. Joop Runderkamp en Henk Hondebrink zijn de telegrafisten en sergeant Van Keulen is onze konstabel. Als iedereen aan boord is en de bakboordmotor begint te draaien, is onze vlucht begonnen. Over de intercom meldt de bemanning zich en rapporteert de gereedheid van de apparatuur.



Afb.6 Harry Moekardanoe (“Moek”)

Op weg

De stem van Moek klinkt over de intercom: “crew prepare for take-off”. We krijgen “clearance” van de toren, alle vier gashendels gaan open, remmen los en dan rollen we steeds sneller en sneller. De neus gaat omhoog en we vliegen! Ik noteer op het logformulier: 1500 take-off, rwy 27, sc mission cf green 1/15 jan 62 cmvkb, dat wil zeggen dat we om drie uur in de middag op baan 27 (dus in westelijke richting) zijn gestart, koers gezet hebben overeenkomstig de opdracht zoals vervat in vliegopdracht (‘groen’), no. 1 van 15 januari 1962 van de commandant marinevliegkamp Biak. Ons luchtvaartslang is niet alleen vaak moeilijk te verstaan, het is voor een buitenstaander meestal abracadabra.

We klimmen rustig naar 8000 voet en zachtjes draait Neptune B-204 bakboord uit naar 190, dat wil zeggen iets west van zuid. Als we op hoogte zijn, heeft meccano Schuit zijn rondje door de kist gemaakt en vastgesteld dat er geen lekkages of valse luchtstromen zijn, verkeerde lampjes branden, of andere aanwijzingen van onraad zijn. Hij meldt dit aan Moek en die steekt zijn duim op, waarna majoor Veenis over de intercom: ‘smokinglamp is on’ praat. Vrijwel direct trekt een mengsel van zware shag, roxy blauw en andere nicotinewalm

van achteren naar voren door de kist. De blowers zorgen dat de natuurlijke ventilatie in het vliegtuig wat verkoeling aan de bemanning biedt, ook is het hier op bijna drie kilometer hoogte koeler dan beneden. "Stand by for gun check" zegt Moek, twee korte salvo's van onze in de neus vast opgestelde 20 mm mitrailleurs weerklinken even later en de kist trilt. Nu weten we dat de bewapening het doet. Dan is het tijd voor koffie, en de eerste snack die sergeant Van Keulen vandaag voor ons heeft: een lauwwarme lempers, weliswaar niet in pisangblad gewikkeld maar in cellofaan, dat gaat heel goed.

Op de radar begint zich een beeld af te tekenen; om het felle daglicht enigszins af te schermen maakt Joop Runderkamp het zeildoekse paneel in de astrohatch vast. Onze an-aps 20 radar doet het prima. We zijn klaar voor groot en klein slam, zouden bridgers zeggen. De toverdoos toont een prachtig beeld op alle afstanden terwijl Joop op het flight deck zit, bemant Henk Hondenbrink de radio, luisterend op frequentie van het grondstation in Biak. Joop is een van de weinige vliegtuigtelegrafisten bij de MLD met het brevet "navigator". Indertijd werden een aantal korporeels opgeleid voor dat brevet. Ze zouden bij het firefly squadron in de west, in het leidende vliegtuig koppel, de navigatie doen, waarbij een ander toestel de communicatie verzorgde. Om de een of andere reden is het idee nooit verder uitgewerkt, Joop had zijn kennis vergroot en dat was vandaag erg welkom!



Op patrouille

Ik stel voor om, na de passage van de landengte die we meestal met “de nek” aanduiden, nog vijf minuten op zuid te vliegen en dan geleidelijk naar het westen te draaien, op 8000 voet met een kruissnelheid van 140 kts. Indien we dan doorvliegen tot boven Pulau Pandjang, het oost-west lopende eiland ten zuiden van Kaimana, en over stuurboord terugdraaien naar een iets zuidelijk van oost, dan volgen we een racetrack, de beste basis voor de radarverkenning. Aldus besloten. Aan boord van ons vliegtuig, heeft Willem van Keulen ruim de kans het avondmaal gereed te maken in zijn kombuis. Steeds weer is het onbegrijpelijk hoe de voor het eten verantwoordelijke mensen, onder de uiterst beperkte omstandigheden en met maar twee pitten, uitgebreide nasimaaltijden weten te bereiden. Zo ook vandaag, en dan ook nog een toe van een half blikje vruchten-op-sap. Hier past de verzuchting: “welke burger heeft dit?”

We maken contact met de commander-taskunit, “Hr.Ms. Utrecht”, tenminste, dat proberen we maar het lukt niet. Mogelijk is het schip buiten ons UHF-radiobereik. Wel horen we een onderbroken en in sterkte wisselend geluid dat van “Hr.Ms. Kortenaer” afkomstig blijkt; logisch: die is een stuk dichterbij. Maar van “Hr.Ms. Evertsen” horen we niets; die is nog aan het opstomen. Even later horen we ze zich warempel luid en duidelijk melden. Wij vervolgen onze patrouille in oostelijke richting en gebruiken de gelegenheid om de radar op sectorscan, in de richting van de kop der Aroe eilanden te zetten. Als je dan stapsgewijs het beeld vergroot, zie je het aangestraalde object ook als groter wordende echo op het scherm. En wat blijkt? Juist: tussen de landecho's aan de bovenkant van Aroe, bevindt zich een sterkere en geheel regelmatige echo. Dat kan een schip of een bouwsel zijn; vasthouden dus. Terwijl we verder gaan valt buiten de avond. In de tropen gaat dat snel en ineens. In het vliegtuig roodlicht, andere verlichting is uit, alleen de uitlaatvlammen van onze beide motoren zijn nog te zien. Over stuurboord draaien we naar de westelijke poot, uit de draai kijk ik met extra aandacht naar Dobo en ja hoor: de dikke echo is nu los van de landklodder. Joop Runderkamp gaat naast me zitten, en hoort mij aan Moek melden wat ik zie. Samen turen we nu op de radar. We zijn het eens: een afzonderlijke echo die beweegt, maar meer is er, nu, om 19.30 uur, niet te zien. Door de kist gaat een verhoogde spanning, iedereen voelt wat dit kan zijn en wat het kan betekenen.

Contact!

Een ontmoeting met “de overkant” in deze vorm en op deze schaal is nog niet voorgekomen; dat weet iedereen. De dikke echo splitst zich in drie kleinere; nu is ook duidelijk dat ze vaart lopen. Ik plot de positie in de kaart en noteer alle gegevens in het log voor de vijandsmelding: Lengte en breedte, ook ten opzichte van het referentie punt Kaap Vlakke Hoek, dat in lokatiecode “Juliet Hotel” heet. We bevinden ons ruwweg in het midden van het

patrouille circuit, alle schepen zouden onze UHF radio uitzendingen moeten kunnen opvangen. Moek meldt aan de task unit onder ons dat we iets zien maar nog niet weten wat en dat het nog buiten ons gebied is. Uit de nu en dan verstaanbare reacties maken we op, dat de schepen ons begrepen hebben. We vervolgen ons werk in de duistere tropennacht, hoog boven de Arafoera zee.

Het is 20.30 uur er zijn drie afzonderlijke echo's zichtbaar, ze lopen volgens plot meer dan 25 knopen en de koers is recht op de Nieuw-Guineese kust. Dat is foute boel! Over de radio stuurt Moek onze vijandsmelding eruit en Henk Hondebrink sleutelt die via de HF de ether in: "FLASH this is four Biak three skunks, in position 175 juliet hotel 35, course north, high speed time 2030 FLASH, out."

De wereld weet nu waar we mee bezig zijn. Prompt komt de reactie van de "Utrecht": "illuminate and attack"; "Hr.Ms. Evertsen" meldt, nuchter als steeds: "Proceeding, out" en de "Kortenaer" zegt "Roger, out".

Actie

Nu zijn we in actie; in het vliegtuig is het stil op het motorgeluid na. De rustige stem van Moek klinkt over de intercom als hij vertelt dat het mogelijk is dat de anderen wapens zullen gebruiken. Hij vervolgt: "laten we maar gewoon doorgaan met wat we toch al doen. Wie wat weten wil, of gaat zeggen, kom daar gewoon mee, maar niet tegelijk en door elkaar; altijd even luisteren voor je de lijn opgaat".

Van de racetrack komt nu niets meer terecht want Moek laat Willem Veenis langgerekte ellipsen vliegen zodat we, ook in de flauwe bochten, het radarbeeld niet verliezen. De drie echo's varen volgens mijn plot nu binnen het gezagsgebied van Nederlands Nieuw-Guinea, er is sprake van een duidelijke en rechte koers. Het aanvullende bericht met de bijzonderheden gaat uit en wij naderen de echo's, na onze hoogte gereduceerd te hebben tot tweeduizend voet, vanuit het oosten. Moek zegt eerst een serie van vier flares te zullen afwerpen om de doelen te verlichten en te identificeren. De checklist wordt rustig afgewerkt. 'Master armament switch is on', alles in gereedheid, "target now 12 o'clock two, slight left, hold it, stand by for on top" meld ik vanaf mijn radar en dan barst het vuurwerk om ons heen los! We horen het geknal en zien rode en groene ballen, voor ons de vuurbollen van wit-gele kleur. Moeks stem over de intercom: "dit is nu lichtspoor jongens, zo ziet het eruit" maar direct daarna verontwaardigd tegen copiloot Veenis: "erg vervelend, dat die flares niet zijn afgegaan. Heb jij een idee?" maar ook Willem weet het niet, net zomin als konstabel Van Keulen. "Okay" zegt Moek "dan gaan we er opnieuw overheen. Wat is de koers waarnemer?" Als de kist op koers ligt, en de checklist opnieuw is doorlopen zijn we klaar

voor de volgende run, maar deze keer helemaal visueel. Verdomme, wéér doen die flares het niet! Wéér suizen de lichtspoorgranaten om en over ons vliegtuig! Moek meldt het een en ander aan de schepen en zegt nu een mitrailleurbeschieting te proberen. We draaien over stuurboord en uit een hoge bocht duikt onze kist op de flauw zichtbare zog strepen van de onder ons varende tegenpartij af. Dan weigert ook die afvuurinrichting. Terwijl Van Keulen aanbiedt in de neus de wapens te inspecteren klinkt er een heldere stem in de nacht: “four Biak, this is pappa lima, salvoos, I say again, this is pappa lima, salvoos, OUT”. “Hr.Ms. Evertsen” meldt ons dat we snel moeten vertrekken want zij staan op het punt om het vuur te openen! Dit is de brevity-code in praktijk! Geen woorden meer, maar daden. In de cockpit turen drie paar ogen in de duisternis, in de richting waarin de “Evertsen” wordt vermoed. En, even later, flitsen vuurstralen schuin omhoog, niet lang erna gevolgd door donderend geweld, gemengd met vuur en rook met explosies en nog meer geweld. Er is duidelijk iets geraakt door het geschutvuur van onze collega’s op “Hr.Ms. Evertsen”. Nu is het oorlog, we weten het zeker.

Naspel

Wij vervolgen onze ellipsen op 3000 voet ten noordwesten van het toneel en proberen in de nacht te onderscheiden wat zich beneden ons afspeelt.

De “Hr.Ms. Evertsen” lijkt de achtervolging in te zetten op de intussen op tegenkoers gedraaide MTB’s. Wij weten dat de commandant van “Hr.Ms. Evertsen”, overste Van Eeghen is. In de Tweede Wereldoorlog was hij baas van een MTB. Beter dan wie ook kan hij de situatie beoordelen! De “Kortenaer” blijkt wat technische problemen te hebben en “Hr.Ms. Utrecht” bevindt zich ver naar het oosten en kan daardoor niet aan de activiteiten mee doen. Misschien is dit alles een “blessing in disguise” en is daardoor wederzijdse inmenging voorkomen.

Op de radio klinkt de stem van Guus Hagdorn; hij meldt dat “five Biak approximately 50 nautical out, estimating in area at 2200”. Onze aflossers komen eraan, op zee zijn “Hr.Ms. Evertsen” en “Hr.Ms. Kortenaer” nu samen achter de Indonesische schepen aan, terwijl er iets duidelijk in brand staat, daar in het water. Zouden er slachtoffers zijn?

Wij praten intussen over de radio de aflossers bij; om half elf meldt five Biak dat ze alles in beeld hebben en in luid en duidelijke verbinding met de schepen staat. Wij melden ons bij de commander-taskunit af en zetten de klim in naar 9000 voet, koers noord, op weg naar Boeroekoe. Als we boven zijn breekt het gesnater los: iedereen kakelt over de intercom over wat hij heeft gezien, gehoord en gedacht. Moek laat het begaan: dat ontspant en vraagt dan “zou er nog koffie zijn?” “Maar natuurlijk” roept Van Keulen, “Nog iemand voor koffie?” Iedereen zou goed na moeten denken en dan bij Peter een briefje inleveren met wat men belangrijk vond, zo gedetailleerd mogelijk en liefst met tijdsvermelding. Wonderbaarlijk

wat ieder zich herinnert en opschrijft! De thuisvlucht verloopt verder zonder belevenissen; vlak voordat we de verbinding met de aflossers verliezen horen we nog dat Idzerda in de five Biak “all clear” aan de schepen meldt.



Afb.8 Het squadrongebouw

Na de landing brengt het busje ons naar Operaties waar de kolonel, [Petschi], en de hele operatie crew ons opwacht voor de debriefing en onze verhalen. De gronddienst, de jongens van majoor Willems, klauteren op en in het vliegtuig om te zien of we geraakt werden door het vuurwerk van de MTB's. In eerste instantie lijkt het mee te vallen, nader onderzoek zal uitsluitsel moeten geven.

Een vracht papier, van plotkaarten, logformulieren en de verzamelde observaties, gaat over de tafel en dan komen de vragen, eindeloos, maar alleen zo komt een zo goed mogelijke benadering van hetgeen er is gebeurd op papier. En dan nog blijkt steeds weer, dat verschillende deelnemers aan de gebeurtenis, verschillende herinneringen hebben. Wat is de werkelijkheid? Zijn er meer werkelijkheden?

Eindelijk mogen onze doorweekte vliegoveralls in de was, krijgen we zoveel lem lem als we maar op kunnen drinken en roken we onze zoveelste sigaret. De vermoeidheid komt bij iedereen op en we krijgen het advies naar kooi te gaan. Morgen vrij, het squadron kan het zonder ons!



Afb.9 Huis aan de Mamberamoweg

Op mijn scooter tuf ik de Ridge op, naar huis, aan de Mamberamoweg, waar Riekje ligt te slapen. Misschien is ze wel wakker geworden toen onze motoren na de landing in reverse gingen, want bij zuidenwind kan je dat soms horen. Als ik binnenkom blijkt ze nog helemaal niet geslapen te hebben. Gisteren kwam er een postpakket uit Nederland met daarin twee boeken; daarbij "The Guns of Navarone". Razend spannend! Echt zo'n boek dat je niet kan neerleggen voordat het uit is. En dat heeft ze uitgelezen terwijl wij boven de Arafoera zee aan het vliegen waren.

"Och jongen, kom maar hier. Hebben ze op jullie geschoten? Dat hadden ze toch niet moeten doen; kom nu maar snel bij me!" Enfin, ik heb haar verteld van onze avonturen en zij vertelde van het boek. Het bleek dat we erg verliefd op elkaar waren, daar in dat huis in Biak, op die gedenkwaardige nacht van 15 januari 1962. Op 15 oktober van datzelfde jaar werd onze oudste zoon, Harm Peter, in het Diakonessenziekenhuis van Haarlem geboren.

Maar toen was Nederlands Nieuw-Guinea al overgedragen aan de Verenigde Naties, waren de Neptunes met hun bemanningen en het grondpersoneel heelhuids naar Nederland teruggekeerd, en was mijn lieve vrouw, met alle ander gezinsleden veilig in patria.

Einde van een episode. Begin van een leven!

Peter Varenhorst

17-04-2017

Epse

Met dank aan: Jan v. Doggenaar



Wat ik mij, en ik dank velen met mij, zich nooit gerealiseerd hebben is dat veel van onze subalterne officieren destijds studiegenoten waren op het K.I.M. van de Indonesische Marine officieren en commandanten en rechtstreeks tegenover oude “studievrienden” stonden in het Nieuw Guinea conflict.

Harrie Moekardano was een vlieger van de oude stempel en maakte vooral indruk op mij toen hij na de actie even langs kwam om kennis te maken met de mannen met wie hij radio contact had tijdens het Vlakke Hoek gebeuren.

Toen ik enkele jaren geleden las dat er een “Moekardano” in de buurt woonde (Helmond) heb ik hem gebeld want zoveel kunnen er niet in ons landje wonen met die naam?

Graag had ik hem uitgenodigd voor onze reünie maar helaas, het betrof een neef die me vertelde dat oom Harrie overleden was bij een ongeluk toen hij het spoor overstak en de naderende trein niet op tijd opmerkte.....Wat een einde voor zo’n avonturier!

Personalia:

Gelukkig heb ik de afgelopen periode geen bericht van overlijden of ernstige ziekte mogen ontvangen! Dat wil natuurlijk niet zeggen dat ze er niet zijn maar we gaan opgewekt de winter in en laten we dat vooral zo houden.

Reünie.

Als alles naar wens verloopt zal de volgende reünie op **donderdag 15 maart 2018** plaats vinden.

Het eerste contact is gelegd en ik hoop deze keer vroeg genoeg te zijn om alles tijdig in kunnen en kruiken te krijgen. Mijn voornaamste zorg is mijn gezondheid en hoewel momenteel alles er redelijk uitziet was het afgelopen februari bijna over en uit!

De kans dat dit de laatste Evertsen reünie gaat worden is niet gering maar laten we niet teveel op de feiten vooruit lopen.

In de Nieuwsbrief van Januari 2018 zullen alle bijzonderheden bekend gemaakt worden.



www.west-papua.nl

Gevallen Nederlands Nieuw Guinea

Van: Papoea Bibliotheek
Date: 1 november 2010

In Nieuw-Guinea omgekomen militairen van de Marine:

† Biak 02-10-1962	Maas. Thomas Petrus J.	matroos 1	Yerseke 16-02-1943
-------------------	-------------------------------	-----------	--------------------

*Uit Vlissingen. Overleden als gevolg van een hartstilstand.
Oorspronkelijk begraven te Biak. Herbegraven op het ereveld Loenen (gem. Apeldoorn).*

Papua rebellen met de Morgenster



Homepage Hr. Ms. Evertsen 61-62

De laatste tijd is mij regelmatig gebleken dat er nog velen onder ons zijn die niet of nauwelijks bekend zijn of gebruik maken van onze Evertsen homepage.

Jammer want wij hebben een prachtige en zeer professioneel opgezette site waar u foto's, bekendmakingen en allerlei artikelen die betrekking hebben op ons schip en alles daaromheen kunt vinden.

Het opzetten en bijhouden van zo'n homepage is geen klusje van enkele uren maar maanden werk en regelmatig moet de boel "ververst" worden om allerlei redenen en dan begint de zaak weer van voor af aan.

Mijn oude chef commando centrale, destijds nog een jong korporaaltje; Gijs Bonouvrie, heeft die taak op zich genomen en er een prachtige en zeer professionele site van gemaakt waar we met z'n allen gerust trots op mogen zijn. Gijs heeft zijn carrière als vak officier bij de Marine beëindigd en die kennis en degelijkheid zijn in dit werkstuk terug te vinden.

Regelmatig wordt de site bijgewerkt met foto's nieuwsbrieven en actuele gegevens de KM betreffende dus is het zeker de moeite waard om wat vaker de site te bezoeken.

<http://evertsen.veteranen.nl>

De webmaster:



Hr. Ms. "Evertsen" F803 1961/1962 Home Publicaties Acties Galerie Gezocht Links  Term naar Nederlands Nieuw Guinea <i>Ons fregat Hr. Ms. Evertsen haar laatste uit- en thuis-vaart op patrouille in wateren van NNG</i>	militairen en hun familieleden ook kennis met de marine anno 2017. Tevens is de Sail Den HELDER gaande. http://www.festipedia.nl/sail-den-helder https://www.veteraneninstituut.nl/agenda/veteranendag-koeninklijke-marine/ Onze Mariniers Zij hebben vele periodes bij ons aan boord vertoefd. Marinedagen De Koninklijke Marine op internet De Koninklijke Marine is een organisatie die in staat is een vitale en doorslaggevende bijdrage te leveren aan de veiligheid van Nederland en zijn bondgenoten. De marine draagt bij aan de versterking van de internationale rechtsorde en de behartiging van Nederlandse belangen in de wereld. Het mission statement van de marine is Wereldwijd veiligheid op en vanuit zee". Ook in het jaar 2017 is het marineterrein in Den Helder geopend voor publiek tijdens de Marinedagen van 24 en 25 juni. Onze Evertsen is ook te zien in realvideo-fragment "De slag bij Vlakte Hoek" uit het televisieprogramma <i>Andere Tijden</i> van 15 jan. 2002	Reünies gehouden op in Kampulan van Bronbeek, Foto's reünies Onderwater in Raja Ampat Onze Hr. Ms. Evertsen De huidige Zr. Ms. Evertsen Beraamde aanval Nieuw-Guinea veteranen Kranslegging Yos Sudarso Radionieuwsdienst ANP van 15 jan. 1962. Afscheid van Nieuw-Guinea Laatste bijeenkomst netpak (pik) 5 april 2017
--	--	---

Een voorbeeld van opzet en inhoud.

Ik hoop dat de site de waardering krijgt die zij verdient!

Dit was 't weer voor dit jaar en ik hoop op een gezonde winter voor ons allen en een Nieuwsbrief met reünie aankondiging in januari 2018.

Hartelijke groet,
Jan en Noortje