



“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde kopij, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

Redactie

Arie Krijgsman
Vijverlaan 101
3319 SN Dordrecht

E-mail
arcon46@kpnmail.nl

Telefoon
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68



Lockheed P-3C Orion

Extra editie
Doodsteek
voor de
MARPAT

Alle Hens

Maandblad van
de Koninklijke Marine
februari 2005

Doek valt voor
squadrons op
Valkenburg

Belang van
militaire
inlichtingen
neemt toe

Patrouilles Tjerk Hiddes
in Midden Oosten afgerond



*Opheffing squadrons haalt verdriet en ongeloof weer
boven*

Doodsteek voor de MARPAT

Een mager zonnetje straalt op vrijdag 14 januari boven Marinevliegkamp Valkenburg, waar nog maar weinig activiteit valt waar te nemen. Het vliegveld gaat verdwijnen en op deze dag worden de trotse squadrons 320 en 321 van de Marineluchtvaartdienst (MLD) opgeheven. Het is de doodsteek voor de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen, waarvan de bemanningen al enige tijd geleden knock-out gingen. In totaal hebben zo'n 1.600 mensen zich verzameld in Hangaar 7, met name actiefdienenden en oudgedienden van de MLD. Hun stemming is deels bepaald door berusting, maar tevens door ongeloof en bittere teleurstelling.

Tekst: Joost Margés/Foto's: Ruud Mol (CAVDKM)

Vooraf toen de Tweede Kamer op 28 april 2004 akkoord ging met de opheffing van Valkenburg en de squadrons met Orions, was de hoop vervlogen voor de 850 mensen die op het vliegveld werkten. Hoewel de helft inmiddels is herplaatst binnen de KM en nog een kwart ook z'n weg wel zal vinden binnen defensie, duurt de onzekerheid voor ruim 200 mensen nog voort.



KLTZ Louter: "...het is niet onmogelijk dat er ooit weer een squadron 321 zal bestaan. Ik hoop van harte dat ik dat nog mag meemaken."

Kapitein-luitenant-ter-zee Arie Louter, de scheidend commandant van 321, voelt de pijn van ook zijn mensen, maar schikt zich in het onvermijdelijke. Na de plechtige intocht van de vaandelwacht met het MLD-vaandel, het gebed voor de marinevlieger en één minuut stilte, gaat hij terug in de tijd en laat hij allereerst memorabele gebeurtenissen de revue passeren. "Wat in ieder geval uit de geschiedenis blijkt, is dat we meerdere malen weer in dienst zijn gesteld en dat het dus niet onmogelijk is dat er ooit weer een squadron 321 zal bestaan", spreekt hij met flinterdunne verwachting in zijn stem. "Ik hoop van harte dat ik dat nog mag meemaken." Zijn opmerking leidt tot een stormachtig applaus in de hangaar. "En als u

dan weet dat een groot aantal mensen twee weken geleden te horen heeft gekregen dat er voor hen op dit moment geen uitzicht is op een baan bij de Koninklijke Marine, dan zult u begrijpen dat ik mij grote zorgen maak. Zorgen over de toekomst van de mensen waarvoor straks misschien blijkt dat er voor hen geen baan meer is binnen defensie."

Drie emoties

Kapitein-luitenant-ter-zee Mare de Jong, de vertrekkende commandant van 320, spreekt van 'drie emoties' die deze dag de boventoon voeren. "Allereerst eerbied voor de gesneuvelden en



Orions van 320 en 321 staan op het platform te wachten op hun nieuwe eigenaars

anderen die omkwamen in dienst van 320. Vanochtend hebben beide squadrons een laatste eerbewijs gebracht bij het MLD-monument, hier net buiten de hangaar. Ikzelf, als laatste commandant van vliegtuigsquadron 320, heb samen met de heer Van Olm, de kleinzoon van de eerste commandant, een krans gelegd. Overste Louter deed dat samen met de heer Kolff, de zoon van de eerste commandant van 321."

De tweede emotie die hij ter sprake brengt, is trots. "Trots op hetgeen het squadron de afgelopen vijftien jaar presteerde en waar het squadron voor stond. De derde en laatste emotie die ik met u wil delen: als je zo trots bent, is het des te moeilijker als datgene waar je trots op bent, moet verdwijnen. Sinds 30 juni 2003 heb ik allerlei soorten gevoelens gezien. Woede, verbijstering, onbegrip..., dat is niet erg, ze slijten na verloop van tijd; ik spreek uit eigen ervaring. U heeft echter het volste recht om met trots terug te kijken. Omzien in wrok is nutteloos."



KLTZ Louter (l) legt samen met de heer Kolff, de zoon van de eerste commandant van 321, een krans. KLTZ de Jong deed dat met de heer van Olm, de kleinzoon van de eerste commandant van 320.

Extra moeilijk

Nadat beide hoofdofficieren het commando over hun squadrons officieel hebben neergelegd, bieden zij de schilden van hun eenheden aan aan de Commandant der Zeemacht in Nederland, vice-admiraal Co van der Aa. Hiermee symboliseren de mannen tegelijkertijd dat zij het lot van hun mensen in handen geven van de admiraal. Zoals Louter het verwoordt: "Een van de belangrijkste taken van een squadroncommandant is de

zorg voor zijn mensen. Ik vertrouw erop dat die zorg bij u in goede handen is..." Van der Aa geeft aan zijn uiterste best voor het personeel te doen en wuift hen alle lof toe. "Tot op de dag van vandaag verricht u uw taken met opgeheven hoofd. Ik kan me echter ook voorstellen dat

het op dit moment - nu de squadrons zijn opgeheven - extra moeilijk voor u wordt. Aan de ene kant bent u bezig om de gemoderniseerde vliegtuigen, die terugkomen in Nederland, af te nemen van de fabrikant. Aan de andere kant bent u druk doende om deze vliegtuigen weer over te dragen aan uw Duitse collega's. U doet dit met een professionaliteit en arbeidsethos die enige naam mag hebben en die je zelden tegenkomt. Ik ben trots op u!"

Wel bizar

Ondanks alle mooie woorden blijft deze middag er een die zwaar op de maag ligt bij menig MLD-er. Het vertrekkende vaandel - dat overgaat naar Marinevliegkamp De Kooy - doet even later nog een duit in het zakje. "Er hing een soort begrafenisstemming; mensen stonden te sniften en soms rolden de tranen over de wangen", vertelt de commandant van de vaandelwacht, luitenant-ter-zee 2OC Arjan Meins, nadien. "Iedereen was trots en gespannen voor deelname

Mensen sniffen en soms rollen de tranen over de wangen

aan de wacht. Maar het is allemaal wel bizar.... Van de MARPAT hadden we eerder eigenlijk al afscheid genomen, vanaf het moment dat we wisten dat het onderdeel ging verdwijnen. Begin deze week kwam iedereen terug van het winterverlof en bestonden we nog maar uit de helft. De één toonde zich dan nog wel blij met een nieuwe baan, de ander verkeert nog steeds in onzekerheid. Van de vliegers zijn alleen luitenant-ter-zee 2OC Ronald Vermerris en ik nog over. De rest vertrok naar - met name - Martinair. Zelf zit ik hier nog tot januari 2006 om de Duitsers, die een aantal kisten hebben overgenomen, op te leiden."

Lucht opsnuiven

Twee voormalige vliegers, de luitenants-ter-zee 2OC b.d. Yvonne Erben en Tim Hogervorst - inmiddels vliegend voor respectievelijk KLM en Martinair - komen op deze rare dag afscheid nemen van hun vroegere werkplek en tegelijkertijd nostalgie snuiven. Het afstoten van de MARPAT noemt Hogervorst - na acht jaar 'op' de Orion - 'heel zonde'. Erben, die er ruim tien jaar voor vloog: 'We leverden met een jong team altijd een goed product; we toonden initiatief en zochten altijd met veel creativiteit naar oplossingen. We hadden veel vrijheid en tegelijkertijd een grote verantwoordelijkheid. Als je er middenin zit, bemerk je niet eens hoe bijzonder zoiets is. Nu achteraf wel..."

Dan gaan de twee snel nog even naar de opengestelde Orion in de hangaar toe, want oude liefde roest natuurlijk niet. "Nog even de lucht opsnuiven", geeft Hogervorst toe, terwijl hij wegloopt. Aansluitend konden zij nog naar een grote reünie in Hangaar 6, waar militairen en burgermedewerkers van de voormalige MARPAT en trotse oudgedienden elkaar vonden voor een goed gesprek over hoe het toch zover heeft kunnen komen...



Het vertrekkende vaandel symboliseert het einde van de squadrons. Op de voorgrond vaandelwachtcommandant LTZ 2OC Meins.



Hangaar 6 barst uit zijn voegen tijdens de reünie na afloop van de ceremonie.

De roemruchte historie van vliegtuigsquadrons 320 en 321

Vervlogen tijden

Met slechts een kleine tas bagage in de hand, weken 71 militairen van de Marineluchtvaartdienst in de meidagen van 1940 uit naar Groot-Brittannië, een paar weken later de bakermat van de twee oudste vliegtuigsquadrons van de Nederlandse krijgsmacht. Na een rijke geschiedenis van bijna 65 jaar, nam de Marineluchtvaartdienst medio januari afscheid van de gerenommeerde squadrons 320 en 321. Een terugblik.

Tekst: Karen Gelijns/Foto's: Instituut voor Maritieme Historie

In de vroege ochtend van 10 mei 1940 zat bijna heel Nederland aan de radio gekluisterd, toen Nazi-Duitsland Nederland binnenviel. "Om half vier hoorden en zagen we in de verte duidelijk dat Schiphol zwaar werd gebombardeerd", herinnert oud-waarnemer en oorlogsveteraan, luitenant-ter-zee 2OC b.d. Jaap Boom, zich het begin van de Tweede Wereldoorlog. Drie dagen later kregen Boom en zijn collega's opdracht om een korte verkenningsvlucht uit te voeren boven het IJsselmeer, om na te gaan of vijandelijke scheepvaart de stellingen rond Amsterdam bedreigde. "Toen wij op de terugweg over het Stadionplein in Amsterdam vlogen, zag ik mensen in paniek wegrennen. Ze zagen ons aan voor een Duits vliegtuig. Het was een aangrijpend gezicht en het deed pijn!"

Voor de mannen van de Marineluchtvaartdienst (MLD) was dit voorlopig de laatste vlucht vanaf Nederlandse bodem. De volgende ochtend kregen ze namelijk opdracht om Nederland te verlaten. "Voor slechts een



LTZ 2OC b.d. Boom herinnert zich de oorlogsjaren nog glashelder

paar dagen”, werd Boom medegedeeld, maar het zouden vijf lange jaren worden. Jaren van verbroedering, vriendschap, verlies en verdriet...

Het levenslicht

Met acht Fokker T.VIIIW-watervliegtuigen, die niet door de Duitsers waren ontdekt en vernietigd, weken de 71 marinemannen op 14 mei 1940 via Frankrijk uit naar Groot-Brittannië. Daar vormden de Fokkers de basis voor het eerste Nederlandse escadrille in ballingschap, vliegtuigsquadron 320, dat op 1 juni 1940 op de Britse watervliegtuigbasis Pembroke Doek werd opgericht. Vijf dagen later zag ook 321 voor de eerste keer het levenslicht. Dit squadron kreeg een aantal oude Avro Ansons van de 'Royal Air Force' (RAF), om - net als 320 - patrouilles te vliegen boven de Ierse Zee. Squadron 321 werd enkele maanden later al opgeheven, maar maakte in 1942 op Ceylon (Sri Lanka, red.) een doorstart.

De Fokkers van 320 bleken intussen niet echt geschikt voor oorlogsoperaties. Boom: “Ze waren te langzaam, hadden een zwakke bewapening én na een paar maanden ontstond er een



Een Mitchell- bommenwerper. De Nederlandse identiteit bleek uit de zwart omrande, oranje driehoekjes aan weerszijden van de neus en onder de vleugels.

nijpend gebrek aan onderdelen.” De marine besloot daarom de toestellen te vervangen voor Lockheed Hudsons. Met de komst van deze vliegtuigen was de tijd van verkenningsvluchten en konvoibegeleiding voorbij. De Hudsons werden namelijk steeds vaker voor luchtaanvallen en offensieve patrouilles ingezet. Ook voerde het squadron vele zogenaemde ‘roverpatrouilles’ uit, waarbij de toestellen solo op zoek gingen naar vijandelijke schepen of andere prooien. Eén van deze verkenningen vormde voor Boom zijn meest memorabele vlucht.

Verrassende voltreffer

“Het was 14 december 1941 toen wij met onze Hudson een gewapende verkenningvlucht langs de Noorse kust uitvoerden, met de opdracht om vijandelijke schepen te vernietigen”, herinnert Boom zich. “Nabij Haugesand zagen wij een Duits schip. De bommenluiken werden vlug opengegooid en de vlieger dook omlaag, om met een vervaarlijke snelheid laag over het water het schip te bereiken. Bijna boven het dek, wierpen wij op masthoogte onze bommen af. Doordat er een ontstekingsvertraging van elf seconden op de bommen zat, konden wij een veilige afstand bereiken, voordat ze explodeerden. Tenminste, dat dachten we....”

Terwijl de vliegtuigbemanning met spanning toekeek, steeg plots een geweldige vuur- en rookkolom op, vergezeld door een gigantische klap. “Het schip vloog in duizend delen de lucht in en stukken staal bereikten een hoogte van wel honderd meter. Even dachten wij dat we er zelf geweest waren, toen ons vliegtuig een enorme remousklap kreeg door de luchtdruk van de explosie. Heel langzaam drong tot ons door dat het schip was beladen met munitie!” Met slechts lichte beschadigingen kwam de Hudson uit deze strijd.



Z.K.H. Prins Bernhard bezoekt Pembroke Dock, de bakermat van de squadrons 320 en 321.



Nederlands grondpersoneel laadt bommen in de Mitchells.

Ongekende emotie

In maart 1943 kreeg het in Groot-Brittannië gestationeerde squadron B- 25 Mitchells. Met deze bommenwerpers richtten de raids zich steeds vaker op vliegvelden, spoorwegemplacements en andere doelen in het noordelijk deel van Frankrijk. Ruim een jaar later maakten de Nederlandse toestellen - beschilderd met de bekende zwart-witte invasiestrepen - deel uit van een gigantische geallieerde luchtvloot, gereed voor de invasie van Normandië. "Glashelder staat mij de ongekende emotie voor de geest die zich van mij meester maakte toen ik in de eerste nieuwsuitzending van 6 juni 1944 hoorde dat landingen in Normandië waren begonnen!", vertelt Boom als hij terugdenkt aan die bijzondere dag.

Voor de Mitchells van 320 lag ook na de landing in Normandië een belangrijke taak weggelegd. Vijandelijke doelen werden uitgeschakeld, ter ondersteuning van de grondtroepen. Nadat het invasieleger vastere voet in Normandië kreeg en de Duitsers geen versterkingen meer aanvoerden, verplaatste het front zich langzaam maar zeker richting Nederland. Na deelname aan operatie 'Market Garden' in september 1944 - waarbij de Rijnbrug bij Arnhem letterlijk een brug te ver bleek - zette squadron 320 op 14 november voor het eerst weer voet op vaderlandse bodem, om in het Brabantse Helmond feestelijk te worden ontvangen. Het einde van de Tweede Wereldoorlog was in zicht. De laatste maanden voerde 320 overigens nog meer dan 3.250 bombardementsvluchten op doelen in Duitsland uit.

Dood en verderf

Ook bijna 60 jaar na de oorlog, voelt Boom nog de zielenstrijd die hem destijds verscheurde. "Vroeg of laat voerde iedereen die innerlijke strijd. Ingegeven door de spanningen van elke oorlogsvlucht, het verdriet om de kameraden die ons ontvielen en het verlangen om nog eenmaal Nederland terug te zien."

Na de oorlog zag ik het onvermijdelijke in van mijn acties. Schaamte maakte plaats voor diepe dankbaarheid tegenover alle 320-ers

Voor Boom uitte dit conflict zich tijdens één specifieke vlucht op zondag 30 juli 1944. “Precies op tijd taxieden we weg. De jongens die deze dag niet vlogen, stonden als gebruikelijk naast de startbaan. Eén stak twee duimen op, terwijl een ander ons het ‘Victory’-teken gaf. We rolden steeds sneller, kwamen los en klommen naar een hoogte van tienduizend voet. Al snel doemde de Franse kust op en ook ons doelwit. Weg gingen de bommen. Opeens realiseerde ik me dat het zondagmiddag drie uur was. Wat een bezopen wereld! Hier zat ik op grote hoogte boven vijandelijk gebied en had zojuist met mijn bommen dood en verderf gezaaid, terwijl in het rokerige Bradford een dartel ding van zeven jaar - het zusje van mijn verloofde - naar de zondagsschool ging. Hoe vaak nog? En tot wanneer? Snapte dan niemand....?”, aldus een geëmotioneerde Boom. “Pas na de oorlog zag ik het onvermijdelijke in van mijn acties. De schaamte maakte toen plaats voor diepe dankbaarheid tegenover alle 320-ers en de mensen van het grondpersoneel die met hun inzet en saamhorigheid mij telkens dat kleine beetje extra moed gaven, om het onontkoombare te doen.”



Op 22 maart 1949 werd squadron 320 op Valkenburg weer in dienst gesteld, om met Mitchells de oorspronkelijke marinetafen te voeren.

Oorlog in de Oost



De jonge Max Noothout, gereed voor weer een vlucht. Foto: archief Noothout.

Jaren eerder, aan de andere kant van de wereld, werd de 22-jarige Max Noothout, telegrafist bij de PTT, in het Soerabaja van 1940 voor zijn dienstplicht opgeroepen. Na een korte militaire vorming op de marinierskazerne te Goebeng, werd hij ingedeeld bij de Marineluchtvaartdienst te Morokrempangan. “Natuurlijk wisten wij dat er oorlog was in Europa, maar oorlog in de Pacific? Daar dachten wij niet aan.” Dat veranderde drastisch op 7 december 1941, toen Japanse carriervliegtuigen Pearl Harbour bombardeerden en een groot deel van de machtige Amerikaanse vloot vernietigden. “Nog steeds maakte ik mij weinig zorgen”, zegt de oud-sergeant vliegtuigtelegrafist/boordschutter/radio-operator laconiek. “Ik voelde me optimistisch en sterk en wist zeker dat wij de Jappen zouden terugslaan.”

Daaroptimisme verging hem enkele dagen later, tijdens een heftige confrontatie met Japanse bommenwerpers. “In de havenstad

Tjilatjap, aan de zuidkant van Java, kregen wij opdracht om met twee Catalina’s het Amerikaans vrachtschip Langley te konvooyeren. Het schip was beladen met P-40 gevechtsvliegtuigen, gereed om vanaf de kade te Tjilatjap op te stijgen. Terwijl wij onwetend, ingespannen de zee afspeurden naar vijandelijke onderzeeboten, vielen plots de bommen om ons heen. Hoog boven ons vloog een groep Japanse bommenwerpers, die het vrachtschip volledig tot puin bombardeerden. Voordat wij van de schrik bekomen waren, verscheen plotseling uit het niets een groep Japanse jagers, de beruchte Zero’s, die meteen de aanval op ons opende. Ik weet niet meer hoe lang het gevecht duurde, maar even snel als ze opdoken, waren ze ook weer weg. Op dat moment besepte ik dat we misschien wel een hele zware tijd tegemoet gingen.”

Herstart voor 321

Terwijl de gevechten rond de archipel in heftigheid toenamen, groeide ook het besef dat de geallieerden er slecht voorstonden. Op 6 maart 1941 kregen de overgebleven bemanningsleden van de MLD dan ook opdracht om uit te wijken naar het ‘veilige’ Australië.

“Naast de brandende wrakstukken in de haven van het platgebombardeerde Tjilatjap, stegen wij op en zetten koers naar Broome”, vertelt Noothout. “Daar aangekomen, zagen wij tot onze grote ontzetting de uitgebrande wrakstukken van Amerikaanse bommenwerpers op de landingsbaan liggen en in de baai gezonken, uitgebrande watervliegtuigen. Broome was reeds door Japanse jagers getroffen.”

Terwijl de kisten van de MLD doorvlogen naar Perth, capituleerde Nederlands-Indië op 9 maart 1942. Na twee maanden van onzekerheid, kregen de bemanningsleden in mei opdracht om uit te wijken naar de Britse basis ‘China Bay’ in het noorden van Ceylon. Daar werd op 1 juni 1942 vliegtuigsquadron 321 opnieuw in dienst gesteld. Met slechts negen overgebleven Catalina’s, kreeg het squadron de opdracht om onderzeebootverkenningen in de Indische Oceaan uit te voeren én de toegangswegen naar India en Ceylon te bewaken. Ook werden de toestellen van 321 regelmatig in nabijgelegen landen gedetacheerd, maar ook in Zuid-Afrika als antwoord op het Duitse onderzeebootoffensief. “Het krioelde daar van de onderzeeboten. Zodra wij er één zagen, gooiden we onze dieptebommen af, in de hoop dat we iets raakten...”

De langste vlucht

Soms kregen de kisten van 321 een bijzondere opdracht, zoals Noothout meemaakte in april 1943. “Van de Britse Admiraliteit kregen wij opdracht om ons vliegtuig klaar te maken voor een

rechtstreekse vlucht naar Australië, voor het overbrengen van geheime, spoedeisende documenten. Een geweldige uitdaging, want Australië lag buiten het normale bereik van de Catalina. De Cocoseilanden die halverwege de route lagen, mochten we om strategische redenen niet voor een tussenlanding gebruiken.”

De Technische Dienst bouwde vijf grote, stalen drums met elk 360 liter benzine in, terwijl ze de rest van het vliegtuig strippte van elk grammetje overbodig gewicht. “Toch was de ‘Cat’ bij de start nog zó zwaar, dat we bijna niet van het water loskwamen”, herinnert Noothout zich de vlucht, waarmee de Nederlanders de bijnaam ‘Crazy Dutchies’ verwierven. “Een speedbootje van de RAF voer uiteindelijk voor ons uit, om golven in het gladde wateroppervlak te creëren en ons als het ware te lanceren.” Ruim 26 uur later bereikte de Catalina zonder verdere problemen Australië. Pas op de terugweg, zou de bemanning hem écht even knijpen. Met een tocht van 5.860 km voor de boeg, ving de Catalina op 21 mei van dat jaar de terugreis aan. Ook de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten in het Oosten, vice-admiraal Helfrich, bevond zich aan boord. “Een paar uur na de start, vormde zich een aaneengesloten wolkendek boven ons. De schrik voor elke navigator! Geen ster was meer te zien, de radiobakens waren door de vereiste radiostilte taboe én we konden niet bóven het wolkendek vliegen, omdat dat ons te veel brandstof zou kosten.”

Wat die jongens van de TD met een kromme schroevendraaier wisten te bereiken, was ongelooflijk

“We konden alleen maar hopen dat we niet té ver uit koers vlogen en niet boven bezet gebied zouden uitkomen. Opeens herinnerde ik mij Radio Colombo, de grootste omroepzender van Ceylon. Ik besloot om een peiling op het radiostation te nemen en zo onze positie te bepalen. Het bleek dat we het eiland al gepasseerd waren!” Na een vlucht van ruim 28 uur wist de Catalina toch veilig haar thuishaven te bereiken. “En volgens mij heeft de admiraal nooit geweten dat wij gedurende de hele vlucht niet precies onze positie wisten...”, grijnst Noothout.

Kromme schroevendraaier

Noothout beseft zich terdege dat hij de langste vlucht grotendeels dankzij de noeste arbeid van de Technische Dienst (TD) heeft overleefd. “Wat die jongens met een ‘kromme schroevendraaier’ wisten te bereiken, was ongelooflijk.” De roem en faam van de TD te China Bay leidden uiteindelijk tot een unieke situatie. “Groot onderhoud aan de vliegtuigen mocht alleen de fabrikant - met een vestiging in India - uitvoeren. Dit kostte elke keer veel kostbare tijd. Omdat de jongens van de TD zó’n arsenaal aan technische kennis opbouwden, vroegen ze de fabriek toestemming om zelf de toestellen te mogen onderhouden. Na lang soebatten, kregen ze die. Dat was werkelijk uniek! En in al die jaren, tot aan het einde van de oorlog, heb ik nooit pech gehad met een van mijn toestellen.”



De barakken op RAF China Bay, waar de Nederlanders alles vanaf de grond opbouwden. Foto: archief Noothout.



Max Noothout achter zijn telegrafistenstation in de Catalina. Foto: archief Noothout.



Na enkele uren werden de bemanningsleden van de neergestorte Atlantic door een helikopter gered.



Theo Postma (met snor in het midden) bij aankomst op Valkenburg na zijn onfortuinlijke ongeval met de Atlantic

Zwarte bladzijde

Na de oorlog werd het personeel van 321 in juni 1946 overgeheveld naar het Oostelijk Verkennings- en Transportsquadron en hield het squadron voor de tweede maal in haar korte geschiedenis op met bestaan. Tussen mei '49 en augustus '50 kende het squadron haar derde dienstperiode, om in februari 1951 voor de vierde keer in dienst te worden gesteld, ditmaal voorzien van Liberators. In 1956 maakten deze plaats voor Martin Mariners. De komst van deze toestellen luidde een zwarte bladzijde in de historie van squadron 321 in. Maar liefst vier verongelukten, voordat het type definitief werd afgeschreven.

Om de vliegoperaties voort te kunnen zetten, kreeg het squadron tijdelijk vier Dakota's van de luchtmacht te leen. In oktober 1961 arriveerden de Neptunes ter vervanging van de Dakota's. Deze toestellen vlogen veelvuldig boven het voormalig Nederlands Nieuw Guinea. Toen daar in december 1962 de vijandelijkheden eindigden, werd 321 voor de vierde maal uit dienst gesteld. Bijna zeven jaar later, op 8 augustus 1969, werd 321 wederom in dienst gesteld en uitgerust met negen nieuwe Breguet Atlantics. Al spoedig bleken ook deze geen onbesproken levenswandel te krijgen, want maar liefst drie gingen er verloren.

Muziek in mijn oren

Op 15 januari 1981 bevond vliegtuigcommandant, waarnemer en inmiddels luitenant-ter-zee 1 b.d. Theo Postma, zich aan boord van de Atlantic 255. Hij vertelt over die noodlottige dag: "Wij vertrokken 's ochtends vroeg vanaf Marinevliegekamp Valkenburg (MVKV), voor een vlucht om een groep Sovjetschepen ten noordwesten van Ierland te schaduwen. Toen we ter plaatse naar een goede hoogte wilde klimmen, werd het vliegtuig oncontroleerbaar. Gelukkig slaagde

de vlieger erin om het vliegtuig te stabiliseren. De telegrafist verzond een noodsignaal, dat door het radiostation van Valkenburg werd opgevangen. Uiteindelijk slaagde de vlieger erin om het toestel min of meer gecontroleerd te laten dalen, waarna de 255 met een harde klap op het ruwe water terecht kwam. De rechtervleugel en de staart braken af. Van de twaalf bemanningsleden, wisten er drie in de kolkende zee de wegdrijvende reddingsvlotten niet te bereiken en zij vonden een jammerlijke verdrinkingsdood. Uren later hoorden de overgebleven bemanningsleden het klapwiekende geluid van een naderende reddingshelikopter. Dat geluid heeft nog jarenlang als muziek in mijn oren geklonken!”

Een jaar na het ongeval werden de Atlantics van de sterkte afgevoerd. Vanaf dat moment vloog 321 met de Lockheed P-3C Orion. In eerste instantie als operationeel squadron, later als trainingssquadron met een operationele taak.

Verrassingsaanval voorkomen

Squadron 320 verging het in de afgelopen decennia anders. In het naoorlogse Nederland kreeg het zijn oorspronkelijke maritieme patrouilletaak terug. Vanaf Valkenburg vloog het met vele type vliegtuigen, zoals de Lockheed Harpoon. Dit toestel speelde bij de reddingsoperaties na de Watersnoodramp van 1953 een belangrijke rol. Eind '53 werd het type vervangen door de Lockheed Neptune. Vanaf 1974 bevond zich ook een squadron met Neptunes op Curaçao. Begin jaren '80 werden de Neptunes vervangen door de Orions, die tijdens de Koude Oorlog een belangrijke rol speelden bij het voorkomen van een verrassingsaanval door de Russen. Eén Orion werd dan ook op de IJslandse NAVO-basis Keflavik ingezet, om Russische nucleaire onderzeeboten te volgen.

Vanaf eind jaren '80 verschoof het takenpakket steeds meer naar vredesmissies, zoals bij Haïti. Vanaf begin jaren '90 kreeg 320 ook kustwachttaken in haar pakket, zowel in Nederland als in het Caraïbisch Gebied. In totaal werd voor een straatwaarde van meer dan drie miljard euro aan drugs opgespoord.



Foto: CAVDKM.

De laatste etappe

In 1999 werden drie Orions gemodificeerd voor het ondersteunen van grondtroepen. Zo vloog het squadron boven Bosnië en Kosovo ter ondersteuning van respectievelijk SFOR en KFOR. In het kader van 'Enduring Freedom' vlogen toestellen boven de Arabische Golf en Afghanistan. Tijdens één van deze missies spotten waarnemers een bootje met drie Al Qaida-terroristen en coördineerde de bemanning de succesvolle arrestatie door marine-schepen van de coalitie. Ook nadat bekend werd dat de Orions moesten wijken, bleef het squadron tot de laatste snik doorvliegen. Zo spoorde 320 in het

najaar van 2003 nog enkele grote illegale wapendepots in Bosnië op, die SFOR op aanwijzing van de bemanning ontmantelde. Ook vloog een 320-bemanning in de regio, toen in Kosovo op 17 maart 2004 onlusten uitbraken. KFOR werd hierdoor totaal verrast, maar 320 schiep licht in de duisternis door de grondeenheden van informatie en beelden te voorzien. Tot op de laatste dag, 31 december 2004, voerde het squadron op waardige wijze haar operationele taken uit.

Naslagwerken:

- *J.Boom, 'Oorlogsjaren bij de Marineluchtvaartdienst,' (Amstelveen 1998)*
- *Th.L.D. Postma e.a.'320', (Zwijndrecht, 2000).*
- *P.M. Baeten en P. Staal, 'Vijftig jaar vliegtuigsquadrons 320 en 321', (Heythuysen, 1990).*