

Militair erfgoed

Sinds 1941 ligt op een berg op Kalimantan het wrak van een Nederlandse bommenwerper. Nu komt er een expeditie, die ook de bemanning zoekt.

Neergestort in de jungle van Borneo

Theo Toebosch



S-198

Borneo

Waar de bommenwerper ligt



Hier zie je het registratienummer: M574.' Historicus en zelfstandig erfgoedsspecialist Bas Kreuger (63) wijst naar zijn computerscherm. Op een foto is een met mos bedekt stuk vliegtuigwrak in een jungle te zien. 'Door het toestelnummer weten we zeker dat het de Nederlandse bommenwerper is die op 5 januari 1941 neerstortte in de jungle van Kalimantan.'

Als alles volgens plan verloopt, gaat Kreuger volgend jaar met een team van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) het wrak en de plek onderzoeken. 'Het onderzoek maakt deel uit van een inventarisatie naar alle vliegtuigtypen die Nederland heeft gebruikt in de Tweede Wereldoorlog.'

Het idee voor die inventarisatie ontstond informeel. Kreuger, vroeger conservator van het Militaire Luchtvaart Museum, kwam enkele jaren geleden in contact met archeoloog Martijn Manders (55), coördinator internationaal maritiem erfgoed bij de RCE. 'We hadden net onderzoek gedaan naar het aantal histori-

sche Nederlandse scheepswrakken in de wereld,' herinnert Manders zich. 'Ik vroeg me af of we zo'n onderzoek ook voor verloren gegane vliegtuigen moesten doen.'

Het wrak in de jungle van Kalimantan, het zuidelijke, Indonesische deel van het eiland Borneo, is een Glenn Martin, een in Amerika gemaakte bommenwerper. 'Alle Glenn Martins in Nederlandse dienst dienen nu, samen met een ander vliegtuigtype, de Dornier-water-vliegtuigen, als proef voor de inventarisatie,' zegt Manders.

De Glenn Martin B-10 model 166 had een lange aerodynamische cockpit, een inklapbaar landingsgestel, een draaibare geschutskoepel en ruimte voor ongeveer acht bommen. 'Toen het model in 1936 werd ontwikkeld, was het hypermodern,' weet Kreuger. 'Het was volledig van metaal en razendsnel.'

Vanaf 1938 kocht Nederland 120 toestellen voor de verdediging van Nederlands-Indië. 'Japan gold toen al als bedreiging. Met de vele vliegtuigen dacht Nederland zijn kolonie ver van het vasteland te kunnen verdedigen. Maar toen



Glenn Martin-bommenwerpers

Dit toestel hoort bij onze koloniale geschiedenis

Japan in december 1941 aanviel, bleken de Nederlandse toestellen al verouderd,' zegt Kreuger.

Van dit type vliegtuig is op de hele wereld maar één toestel bewaard gebleven, in het US Air Force Museum in Ohio. Kreuger: 'Het wrak op Kalimantan is dus technologisch erfgoed, maar het maakt ook deel uit van de Nederlandse koloniale geschiedenis.'

De Glenn Martin stortte neer elf maanden voor de oorlog met Japan uitbrak. Daar zit een heel verhaal achter, zegt Kreuger. 'Alle officiële rapporten in Batavia zijn tijdens de Japanse bezetting verdwenen. Alleen door een naoorlogse brief van een militaire monteur, nu in het Nationaal Archief, en door een interview in *De Telegraaf* in 1978 met een toenmalige commandant, René Wittert van Hoogland, weten we wat er is gebeurd.'

Op 3 januari 1941 vlogen drie Nederlandse Glenn Martins voor een meerdaagse oefening van de basis Tjililitan op Java naar Tarakan bij Borneo. Kort na de start kwamen de toestellen in noodweer terecht. Ernest van Galen, de piloot

van de M574, verloor de andere twee toestellen uit het zicht en besloot terug te keren naar de basis op Java.

Het was Van Galens eerste vlucht als militair piloot. Hij kwam uit de burgerluchtvaart en was gewend om de veiligheid van passagiers en het toestel voorop te stellen. Zijn patrouille-commandant, Jan Cornelis Timmer, dacht daar anders over: de missie ging voor alles!

Dus toen Van Galen de volgende dag in goed weer alsnog op Tarakan landde, gaf Timmer hem een uitbrander. Hij zou hem wel eens leren vliegen. Van Galen moest een dag later weer in zijn toestel plaatsnemen, maar nu in de stoel achter Timmer. Samen met een andere Glenn Martin gingen ze, voor lange patrouillevluchten boven zee, extra brandstoftanks ophalen op het hulpvliegveld Samarinda bij Balikpapan op Kalimantan.

Direct na de start belandden de twee toestellen in een zware regenbui en verloren elkaar uit het oog. Er was wel telegrafische contact. Terwijl het ene toestel keurig op 1.500 meter hoogte vloog, hield Timmer slechts 800 meter aan. Na 22 mi-



Eén van de twee motoren (links) en staartstuk (boven) van de neergestorte Glenn Martin

Duizend vermiste toestellen

Historicus en zelfstandig erfgoed-specialist Bas Kreuger verklaart dat er waarschijnlijk meer vermiste vliegtuigen zijn dan gedacht. 'Alleen de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch leger en de MLD, de Marine Luchtvaartdienst in Nederlands-Indië, hadden al bijna vijfhonderd vliegtuigen. En die zijn bijna allemaal verloren gegaan.'

Daar mogen volgens Kreuger nog een paar honderd andere neergeschoten en verongelukte Nederlandse vliegtuigen bij worden opgeteld. 'Je hebt ook nog de toestellen van de MLD, onderdeel van de Koninklijke Marine, die in de Atlantische Oceaan zijn verdwenen, en de toestellen van de vliegschool in Amerika.'

En dan waren er nog Nederlandse vliegers in Britse vliegtuigen in Britse dienst. 'Eventueel zijn er ook nog de toestellen onder een andere vlag die Nederland had geleend, gehuurd of geleased.' Al met al gaat het om 'ruim meer dan duizend vliegtuigen', schat hij.

nuten viel de verbinding uit. Toen de M574 enkele uren later noch op Samarinda noch op Tarakan was geland, werd het toestel als vermist opgegeven.

Een jaar later, toen de oorlog met Japan net een maand aan de gang was, stuitte een patrouille van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) op het wrak. Het toestel was bij Long Keluh tegen een 1.100 meter hoge berg gevlogen. Waarschijnlijk waren het slechte zicht en de gebrekkige kaarten van het gebied tussen Tarakan en Samarinda de oorzaken van het ongeluk, denkt Kreuger. 'Op de kaart stonden bergtoppen van 730 meter aangegeven, terwijl ze in werkelijkheid wel tot 1.300 meter hoog zijn.'

De stoffelijke resten van vier van de vijf inzittenden zaten nog in het toestel. Alleen van Van Galen was geen spoor. 'Mogelijk is hij uit het toestel geslingerd of is hij na de crash in de jungle aan zijn verwondingen overleden,' zegt Kreuger. De KNIL-soldaten begroeven de nog aanwezige lichamen in een veldgraf naast het wrak. Vanwege de capitulatie van Nederlands-Indië, op 9 maart 1942, zijn de

lichamen later niet meer opgehaald om officieel te worden begraven.

Lange tijd was het toestel uit het publieke geheugen. 'Tot we in 2019 bericht kregen dat het in redelijk goede staat was aangetroffen,' zegt archeoloog Manders. Vorig jaar is op verzoek van Manders en Kreuger een Indonesische onderzoeker naar de locatie gegaan waar het toestel is neergestort, om er zeker van te zijn dat het wrak er nog lag. Zeker na de verdwijning van Nederlandse oorlogsschepen in de Javazee is dat niet vanzelfsprekend.

'Drie Dajaks uit Long Keluh, een echtpaar en hun dochter, hebben me op blote voeten en slippers naar de locatie op de steile berg gebracht,' zegt Ady Setyawan (43), een zelfstandig onderzoeker die onder meer voor de historische dienst van de Indonesische marine werkt. 'Dajak' is een aanduiding voor de lokale inwoners. 'Het duurde 6 uur om er te komen, want er moest een weg door de jungle worden gekapt.'

Door dreigend noodweer had Setyawan maar kort de tijd om foto's te maken van het wrak. 'De romp en het staartstuk waren nog goed te herkennen. De linker-

'We zoeken nabestaanden van de bemanning'



Ernest van Galen



Jan Cornelis Timmer

Wie bergt vliegtuigwrakken?

In Nederland zijn bergingen van historische vliegtuigwrakken niet het werk van archeologen, maar een taak van het ministerie van Defensie. Dat is vooral vanwege het gevaar van onontpofte munitie en bommen, en eerbied voor eventuele stoffelijke resten. Berging en ruiming worden daarom uitgevoerd door de Explosieven Opruimingsdienst Defensie en de Bergings- en Identificatiedienst Koninklijke Landmacht.

De laatste jaren mogen archeologen mondjesmaat een berging met eigen onderzoeksvragen begeleiden. 'Die beperking geldt bij ons onderzoek niet,' zegt Martijn Manders van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. 'Wel gaan we samenwerken met Defensie, waarmee we een goede relatie hebben.'

vleugel was niet te zien, wel de twee propellers die 25 meter verderop op een helling lagen. Op een vlak stuk van ongeveer 100 vierkante meter liggen waarschijnlijk de vier graven.'

Manders en Kreuger wisten na het zien van Setyawans foto's zeker dat een onderzoek ter plekke zin heeft. Intussen is er toestemming van de Indonesische overheid. 'We maken een plan voor de droge periode, tussen april en oktober,' zegt Kreuger. 'En dan moet Indonesië voor die periode ook nog toestemming geven,' voegt Manders toe.

Bij het onderzoek ter plekke zullen alle wrakstukken in 3D worden vastgelegd. Verder staat lokalisering van de veldgraven op het programma. Maar een heleboel zaken zijn nog onbepaald, zegt Manders. 'Hoe gaan we om met de stoffelijke resten, als we de graven vinden? Laten we ze liggen of nemen we ze mee om in Indonesië of Nederland op een ereveld te begraven?'

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en Museum Bronbeek zijn nu op zoek naar nabestaanden van de

omgekomen bemanning. 'Als we die vinden, is het afwachten wat hun wensen zijn.'

Ook is volgens Manders niet duidelijk wat er met het wrak zelf moet gebeuren. 'Gaan we het hele wrak van de berg halen of alleen onderdelen? Is dat logistiek te doen? Is er eventueel een museum in Nederland dat het wrak of onderdelen goed wil tentoonstellen? En is het ook bereid een deel van de kosten te betalen?' 'Ook niet onbelangrijk,' voegt hij toe: 'Hoe zit het met de Indonesische wetgeving? Wat willen de Indonesiërs met het wrak doen?'

Voor de Indonesische editie van *National Geographic* was de Glenn Martin M574 in elk geval interessant genoeg. Het blad plaatste een groot stuk van Ady Setyawan over zijn tocht en onderzoek. Setyawan heeft op persoonlijke titel wel een idee wat er met het wrak moet gebeuren. 'Hopelijk willen lokale beleidsmakers dit overblijfsel uit de Tweede Wereldoorlog een historische toeristische bestemming geven, die een duurzame economie voor de inwoners van Long Keluh ondersteunt.' *