

## Relaas van B.J. Molenkamp: het bombardement van de haven van Muntok.

Een persoonlijke ervaringen tijdens een gevechtsactie tijdens de oorlogshandelingen met Japan  
Nederlands Indië, periode eind 1941/begin 1942

B.(Ben)J. Molenkamp, Koninklijk Nederlands Indische Leger (KNIL)  
KNIL. Europees Sgt vlg monteur (boordwerktuigkundige)  
Algemeen stamboeknr 94695  
Onderdeel tijdens gevechtshandelingen: 1- VI.G.II (Glenn Martin bommenwerpers) van de Luchtvaartafdeling van het KNIL

Transcript van persoonlijke notities van B.J. Molenkamp uit 1985. Dit ten behoeve van P.C. Boer.  
Boer heeft echter deze aantekeningen gedeeltelijk gebruikt in zijn latere publicaties over de luchtstrijd om Indië.  
De in haakjes geplaatste opmerkingen en voetnoten zijn van ondergetekende, dit om de tekst te verduidelijken.  
Afgezien van enkele kleine redactionele aanpassingen (interpunctie e.d.) zijn in de teksten van de auteur geen wijzigingen aangebracht.

G.C. Molenkamp, Voorschoten, 25-12-2012

I.

December '41.

Na enkele dagen standby was het eindelijk zover. We starten met zes vliegtuigen. Via Kali Djati<sup>1</sup> vlogen we door naar Palembang. Drie Glenn Martins onder leiding van 1<sup>o</sup> Lt Van Leijden vervolgden hun oorlogsbestemming: Pakan Baroe. Gedurende de vlucht werd bij tussenposen de achterste besturing ingeschakeld waardoor de monteur (boordwerktuigkundige) gelegenheid kreeg wat te oefenen in het op koers en hoogte houden van het vliegtuig, iets wat ook officieel werd geoefend op langere patrouille vluchten. Na de landing op P.B. werden de vliegtuigen verspreid opgesteld in dispersals, welke in de bosrand waren aangebracht. Routinewerkzaamheden als met de brandpomp tanken uit drum 295 I, inspectie na de vlucht, afdekken van motoren, afwerken van klachten en gereedmaken voor de volgende dag werden aansluitend uitgevoerd.

Voor de niet direct benodigde.....(?) was in de nabijheid van de dispersal een houten loods aanwezig zodat ook gedurende de zeer vele regens we konden schuilen. Als nachtverblijf waren er houten barakken gebouwd waarin zelfs veldbedden aanwezig waren. Voedselvoorziening was op de vliegbasis nog niet geregeld zodat we de eerste dagen waren aangewezen op een klein Chinees (restaurant) waar voor een klein bedrag van +/- 50 cent mocht worden gegeten / aan voedsel kon worden besteed. Het vervoer bestond uit een vrachtauto waar alles meemoest worden geregeld. De Lt v. Leijden kreeg een gevorderde (luxe) auto toegewezen en met zijn 3-tonige claxon was hij steeds goed te herkennen.

II.

Gedurende de eerstvolgende dagen waren het regelmatige patrouillevluchten boven de Straat van Malakka waarbij het de bedoeling was de nationaliteit van het schip vast te stellen. Na enige weken werd een signaalcode ingesteld d.m.v. seipatronen (kleurencode)<sup>2</sup>. De meeste schepen reageerden niet op gingen plotseling op 90° koers liggen. Als enige wapening waren de G.M. voor deze vluchten uitgerust met 7.7 mm mitrailleurs doch (deze) werden als waarschuwing zelden gebruikt. Het systeem was te verwarrend en zeker niet bij iedere schipper bekend. Sabang was het eindpunt (,) hier werd brandstof geladen en waren we in de gelegenheid even in Sabang rond te neuzen. Behalve een Japans verkenningsvliegtuig dat elke dag op de zelfde tijd boven P.B. cirkelde. Als enig verdedegingsmiddel was een vliegtuigmitrailleur op een driepoot opgesteld. We merkten we niet veel van de vijandige bewegingen. Wel merkten we dat de toestand intern nerveuzer begon te worden door telkens veranderen van opdrachten voor wat betrof de bomlading van de vliegtuigen. Dit waren werkzaamheden welke na de patrouillevluchten moesten plaatsvinden. De bommen, 9x 100 of 3 x 300 (kg, pond?) moesten met de hand of vliegtuigtakel worden uitgehangen, een werk dat ook door de vliegtuigmonteur moest worden uitgevoerd. Bewapeningspersoneel was hiervoor niet beschikbaar. De verlichting bestond uit een eenvoudige zaklamp.

De patrouilles starten 's morgens vroeg. Het vliegtuig gereed maken nam de nodige tijd in beslag. Bommen moesten worden worden verwijderd, proefdraaien e.d. Het "ontbijt" bestaande uit een lauwe slok koffie uit een petroleumblik en een half zuur Chinees broodje werd nog vlug bij je vliegtuig gebracht. Maar dikwijls stapte je zonder ontbijt nat bezweet in het vliegtuig en een kwartier later zat je op 3000 m te vernikkelen van de kou. Inmiddels kwam het bericht dat de Engelsen ons kwamen versterken. Tot onze grote verbazing bestond de versterking uit twee zeer lichte vliegtuigjes met 2 kg brandstofbommetjes onder elke vleugel en +/- 60 man grondpersoneel, vermoedelijk van een opleidingsschool. De vliegtuigjes vlogen niet en met het personeel was geen communicatie. Het grondpersoneel werd goed bezig gehouden met het wassen van hun psu.<sup>3</sup>

Dit schema ging door tot begin januari de Lt van Leijden ons meedeelde dat we ter versterking naar Samarinda (?) zouden vertrekken. We hadden een defect vliegtuig met een kapotte propellormotor. Zelf werd ik aangewezen om met (?) en enkele helpers achter te blijven om het defecte vliegtuig te repareren. Hiervoor was een nieuwe propeller motor besteld op Java. Na twee dagen arriveerde de motor, echter niet compleet, afschermkap ontbrak. Gelukkig was op P.B. een technische dienstwagen van de M.L. gestationeerd =zodat ik zelf met het aanwezige materiaal in staat was de beschermkap te vervaardigen. Gereed voor vertrek naar Samarinda kwam het bericht de oorspronkelijke opdracht niet te volgen en terug te keren naar Java (Malang). We arriveerden op zondag { 18 januari 1942}. We kregen een paar dagen verlof, juist genoeg om zaken te doen voor ons huwelijk, echter van korte duur. Diezelfde zondag ging ik met mijn verloofde ( Germaine Hedrich von Wiederhold) naar de vliegbasis terug om de papieren te regelen voor het huwelijk. (Je hand toestemming nodig van de commandant, kapit Van Kampen). De residentie werkte toen ook op zondag. Van de residentie kreeg ik toestemming om z.s.m. te trouwen nl. dinsdag 19 januari '42. Inmiddels was bekend dat verschillende monteurs werden uitgezonden voor het ophalen van nieuwe vliegtuigen of

<sup>1</sup> Deze vliegbasis, de 16e vliegbasis in de annalen van de ML, ligt op 120 km afstand van Batavia, het huidige Djakarta

<sup>2</sup> Waarschijnlijk een Asdic seinlamp

<sup>3</sup> Persoonlijke standaard uitrustings

voor uitzending naar elders. Indien je getrouwd was kon je vrouw mee, dus reeds verloofd zijnde was mijn wens dus zo spoedig mogelijk te trouwen. We trouwden op woensdag {maandag?} 19 januari<sup>4</sup>. Het huwelijk vond plaats om 10<sup>30</sup> in het Residentiegebouw en om 11.00 uur in de kerk<sup>5</sup>. En om 14<sup>30</sup> kwam de ordonnans me een telegram bezorgen dat ik onmiddellijk terug moest keren van Kalidjatti en wel per trein.

Op K.D. was een pool {?} van vliegtuigen verzameld. Mijn eerste opdracht was {de volgende ochtend?; 20 januari } 's morgens om zes uur. Ik was ingedeeld voor een bombardementsvlucht boven Muntok<sup>6</sup> op de 2<sup>e</sup> bestuurdersplaats (mitrailleursschutter/monteur); de vlieger was Sgt Bakker en Sgt Wernike als bommenrichter. Als telegrafist een leerling die schijnbaar voor het eerst een mitrailleur in handen kreeg. Hij durfde er boven zee niet mee te schieten. De afspraak was boven zee de mitrailleur uit te proberen.

#### IV

We vlogen op de rechterwing van het commandovliegtuig dat uitgerust was met de Kürs{?} bommenrichtkijker. De afspraak was het zelfde uit te voeren als het commandovliegtuig. Deuren open-bommen eraf enz. Boven Muntok aangekomen zagen we zes vrachtschepen en een lichte kruiser in de haven liggen. De run werd ingezet, doch uit het commandovliegtuig kwamen geen bommen. Met een grote bocht werd een nieuwe run ingezet. De Jappen waren inmiddels gealarmeerd en schoten met hun luchtdoel heel wat granaten de lucht in. Ook bij de tweede run bleven de bommen van het commandovliegtuig binnen. Het bleek achteraf dat de richtkijker niet werkte. De commandokist en zijn linker vleugel zwaaiden af en zetten koers Java. Sgt Bakker nam het initiatief om dan maar zonder richtmiddel de bommen boven het doel af te werpen en zette de derde run in. Boven het doel werden de bommen 3x 300 kg afgegooid. Het afweervuur, nu geconcentreerd op 1 vliegtuig, was zo hevig dat na het afwerpen van de bommen de kist 90<sup>o</sup> op zijn kant werd gezet en pijlsnel {koers inzette naar de bosrand} en de koers inzette naar Java. Het was ontzettend koud op grote hoogte. Bomdeuren en de achterste cockpit en {het} onderste mitrailleurluik waren open. Resultaten {van ons bombardement} hebben we niet kunnen bevestigen, hoewel de volgende morgen bekend werd dat twee schepen waren getroffen. Wij moesten een tussenlanding maken op Kamajoran (Batavia)<sup>7</sup> wegen brandstofgebrek. We waren er goed afgekomen. Alleen een stukje ter grootte van een vingertop was uit een propellerblad. We kwamen veilig op K.D. waar we als vermist waren opgegeven.

De vliegtuigen raakten op. We trokken terug in de bosranden rondom het vliegveld K.D. en wachtten op orders.. Vanuit K.D. werden nog vluchten door enkele vliegers uitgevoerd. De verbindingen waren slecht en allerlei geruchten omtrent de vijand deden de ronde. Plotseling 's middags{ 1 maart 1942?} moest worden geëvacueerd. Alles werd ingeladen in vrachtauto's. Achteraf bleek dat we juist aan een omsingeling door de Jappen waren ontkomen<sup>8</sup>. We werden ondergebracht in een hotel in Bandoen in afwachting van nadere orders.

Op 7 maart kreeg ik opdracht van de Lt. Otten de Glenn Martin M585 {op Andir} te repareren. Op Andir<sup>9</sup> aangekomen leek het wel uitgestorven. Behalve één magazijnman en enkele Australiërs die luchtafweermitrailleurs bedienden was niemand aanwezig. Voor de hangar stond de M585 met motorklacht. Regelmatig kwamen de Japanse jagers over om het veld te beschieten, zodat het werk telkens moest worden onderbroken. Gelukkig werd het vliegtuig niet geraakt. Bij het proefdraaien bleek dat de R.{rechter} motor teveel in toeren terugliep op één magneet. Met het verwisselen van de achterste ringboegie bleek de klacht verholpen en kon de vlieger worden opgeroepen voor een testvlucht. Samen met Sgt Hofmeister hebben we +/- een half uur gevlogen en was het vliegtuig gereed voor de vlucht. Diezelfde avond kwam Lt Otten naar me toe. "Molenskamp" zei hij, " Jij hebt het vliegtuig gerepareerd, indien je wilt kan je mee naar Australië". Ze vertrekken vannacht. Mijn vrouw was op Java , dus besloot ik ook te blijven. Later bleek dat de {?} Lt Wolf en Kap van Lochem met de M585 waren vertrokken. Mijn latere Cdt vliegbasis Twente, de kol. Van Loggem<sup>10</sup> was me later nog zeer erkentelijk.

---

4 Het huwelijk vond plaats op 19 januari. Volgens de kalender van 1942 was dit echter een maandag

5 De R.K. Theresia kerk

6 Banda eiland ten oosten van Zuid-Sumatra

7 Ca 500 km vliegen van Muntok

8 Het Japanse 16 e leger landde op 4 plaatsen op Java op de kust van Eretan Wetan ten Noordoosten van het vliegveld. Op zondag 1 maart zetten 3000 man Japanse troepen voet aan wal. Om 11.00 uur werd Kalidjatti aangevallen. Daar bevond zich alleen nog RAF personeel. Voor het merendeel ongewapend.

9 Het vliegveld van Bandoeng

10 Lt Kol.R. van Loggem

Achtergrond.

Bernardus (Ben) Johannes Molenkamp werd in Enschede op 3 april 1917. Als kind was hij al bijzonder geïnteresseerd in techniek en luchtvaart. Hij was ondermeer in Enschede al lid van een zweefvliegclub en wilde graag vlieger worden. Hij werd (in...) na een strenge selectie toegelaten in als leerling vlieger bij de Koninklijke Marine (De Kooij) maar werd uit deze opleiding helaas niet met succes kunnen afronden. Nederlands Indië bood nieuwe mogelijkheden. De Luchtvaart afdeling van het KNIL werd met het oog op de oorlogsdreiging van Japan in een snel tempo verder ontwikkeld, ondermeer door de aanschaf van Glenn Martin bommenwerpers in de Verenigde Staten.

Molenkamp trad op 15 augustus 1938 vrijwillig in dienst bij de Militaire Luchtvaart van het KNIL. Op 20 januari 1940 werd hij bevorderd tot brigadier leerling monteur bij de Militaire Luchtvaart. Nadat hij de cursus Vig monteur te Bandoen had doorlopen werd hij geplaatst bij de I-le vliegtuigroep te Malang (Singosari). Te Malang leerde hij zijn latere echtgenote kennen: Germaine Hedrich von Wiederhold

Hij heeft als boordwerktuigkundige (Glenn Martin bommenwerpers) vrijwel op de gehele archipel gevlogen en ook vluchten gemaakt naar Singapore, Nieuw Guinea en Australië (Port Darwin). Vanaf december 1941 heeft hij 3 maanden actief deelgenomen aan de strijd tegen Japan tot aan de capitulatie op 9 maart 1942. Daarna raakte hij in krijgsgevangenschap op Java zonder zijn echtgenote met wie hij op 9 februari was getrouwd te hebben teruggezien.

Direct na de Japanse capitulatie werd Molenkamp onmiddellijk ingezet om 28 september 1945 met een kleine groep militairen het vliegveld van Semarang (Kalibenteng) op Java van de daar aanwezig Japanse militaire bezetting over te nemen en het vliegveld klaar te maken voor vliegtransporten. Kalibenteng zou een belangrijke rol moeten gaan spelen bij de evacuatie van ex geïnterneerde Nederlanders van Java. De situatie was toen al zeer onrustig vijandigheden van Indonesische extremisten tegen Nederlanders, Engelsen en Japanners.

Na enkele dagen werd de groep Nederlanders in hun pension bij het vliegveld 's nachts gevangen genomen door gewapende Indonesische extremisten die hen samen met andere Nederlanders overbrachten in de Boeloe gevangenis in Semarang<sup>11</sup>. In deze gevangenis gingen de extremisten ertoe over de Nederlanders te executeren. Molenkamp ontsnapte aan dit lot (hij stond al voor het executiepeleton) op de laatste seconde omdat de Japanners die voorheen met vliegveld hadden bezet en na de overgave zich hadden teruggetrokken, de gevangenen bevrijdden en overdroegen aan de Engelse troepen (Gurka's) die bij Soerabaja in felle gevechten met de Indonesische opstandelingen waren gewikkeld.

In December 1945 werd Molenkamp wegens ziekte uitgezonden naar Australië en geplaatste bij het 19<sup>e</sup> transportsquadron in de functie van crew chief bij de C-47 vliegtuigen te Brisbane (Archerfield). Na het opheffen van het 19<sup>e</sup> Transport Squadron werd hij gedetacheerd bij het departement van Verkeer en Waterstaat te Brisbane. Vanuit Brisbane ondernam Ben om zijn op Java geïnterneerde echtgenote weer op te sporen en naspeuringen te doen naar het lot van zijn schoonfamilie. Zijn echtgenote was met haar moeder in 1942 door de Japanners geïnterneerd in vrouwenkampen op Java (Malang, Solo, Ambarawa). Na de Japanse capitulatie is zij met haar moeder op eigen gelegenheid en met onderweg hulp van het Chinese Rode Kruis, teruggekeerd naar haar woonplaats Malang. Daar heeft zij bij haar grootmoeder (die wegens leeftijd niet geïnterneerd was) tijdelijk onderkomen te vinden. De gedeeltelijk herenigde familie werd echter al spoedig, ditmaal door de Indonesische extremisten, geïnterneerd in een kamp in Malang, waar ze onder uiterst primitieve en behoeftige omstandigheden verkeerden.

Molenkamp slaagde erin zijn echtgenote terug te vinden en mee te nemen naar Brisbane. In 1947 keerde hij met echtgenote en kind terug naar Java waar hij werd gedetacheerd bij de KLM te Batavia in de functie van assistent werkmeester bij de C47 en DC 3 vliegtuigen. Op 26 juli 1950 ging hij over van het KNIL naar de Koninklijke Luchtmacht (vliegbasis Twente). Hij werd tijdelijk gedetacheerd in de Verenigde Staten (Passadena) en Erding (Bondsrepubliek) maar werkte zijn verdere werkzame leven op de Vliegbasis Twente bij de Vlieg technische Dienst. Hij verliet de Klu op 3 april 1972 in de rang van kapitein als hoofd bureau werklastbeheersing van de vliegbasis Twente. Hij overleed op in 1996 te Enschede. Zijn weduwe mw G. Molenkamp-Hedrich von Wiederhold woont momenteel nog steeds in Enschede.

Hij werd gedecoreerd met het Oorlogsherinneringskruis Nederlands Indië 1941-1942 met gespen voor bijzondere krijgsverrichtingen; het Ereteken voor Orde en Vrede, de zilveren medaille voor Trouwe dienst en de eremedaille in zilver van de Orde van Oranje Nassau met zwaarden.