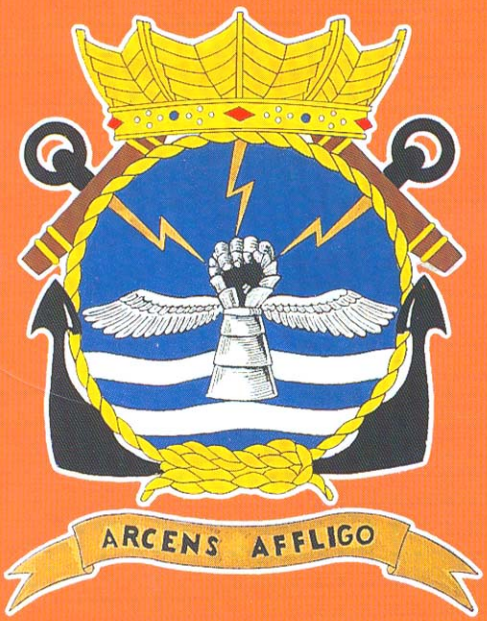


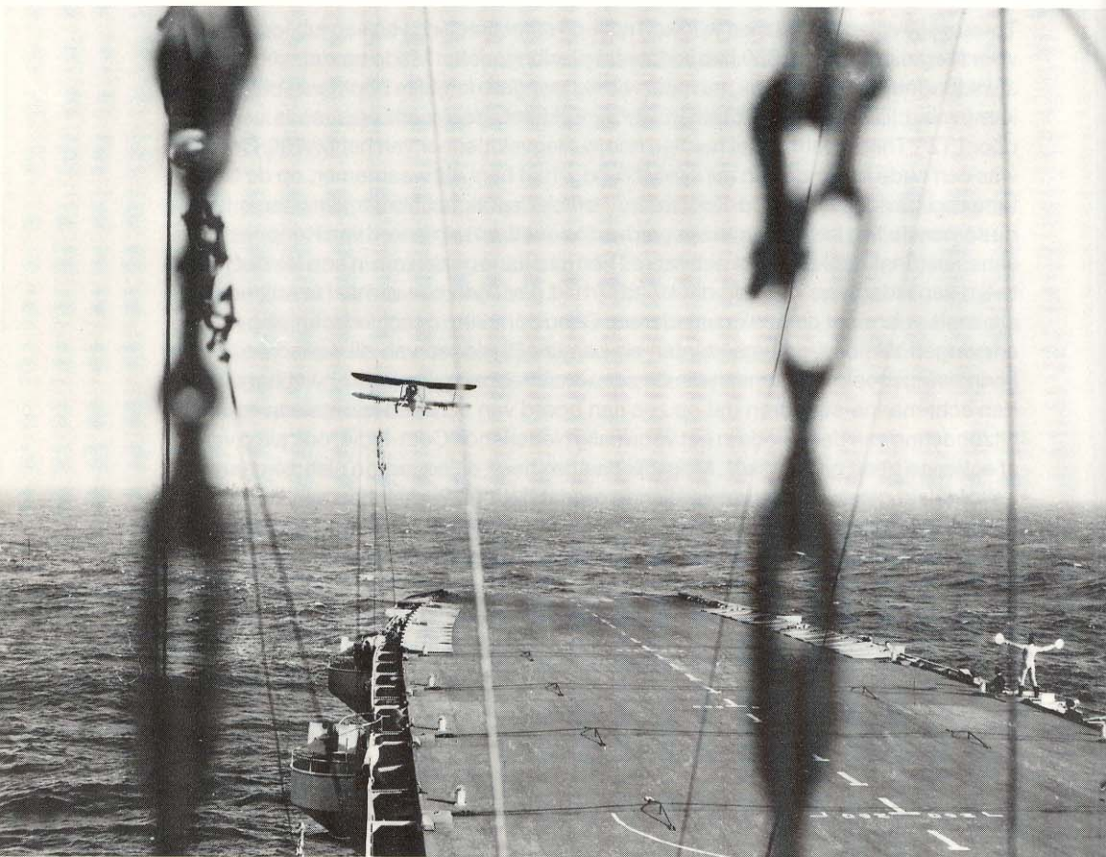
SQUADRON 860

1943



1993





Swordfish in de landing op een van de Merchant Aircraft Carriers (MAC) van Shell. Op de achtergrond een konvooi van koopvaardijsschepen die door de MAC-schepen werden begeleid. Aan bakboord is nog duidelijk de batsman te zien die de vlieger aanwijzingen geeft voor de landing.

ENKELE FEITEN VAN SQUADRON 860

EN DE MERCHANT AIRCRAFT CARRIERS

(MAC) VAN SHELL

Engelandvaarder luitenant ter zee der tweede klasse oudste categorie b.d. M.C. Le Poole kwam in 1943 via verschillende Europese landen en Curaçao, in Engeland aan. Hij vloog van januari 1944 tot Kerstmis 1945 als Waarnemer bij vliegtuigsquadron 860. In 1948 verliet hij op eigen verzoek de Koninklijke marine.

Vliegtuigsquadron 860 werd in juni 1943, tijdens de Tweede Wereldoorlog, door de marineleiding in Londen opgericht. Uitgerust met Fairey Swordfish vliegtuigen werd het squadron ingezet aan boord van de Nederlandse Shell-tankers 'Gadila' en 'Macoma'. Deze tankers werden in 1943 uit hun normale dienst genomen en omgebouwd tot vliegdekschepen tezamen met zeven andere Shelltankers die onder Britse vlag voeren. Deze Merchant Aircraft Carriers (MAC-schepen) hebben in konvoeien tussen het Verenigd Koninkrijk (Clyde) en Noord-Amerika en het Canadese Halifax gevaren. Naar Amerika toe met ballast aan boord en terug met olie of graan. Tijdens de oversteek gaven de MAC-schepen, met ingescheepte Swordfishes, vliegtuigdekking aan de konvoeien. Dit gebeurde voornamelijk tussen 20 en 40 graden Westlengte. Deze konvoeien verscheepten in de periode augustus 1943 tot aan de bevrijding, enorme hoeveelheden wapenmateriaal vanuit Noord-Amerika naar het Verenigd Koninkrijk.

MAC SCHEPEN

De 'MAC'schepen of 'Merchant Aircraft Carriers', bestonden uit twee typen:

- Tankers met een vliegdek van ongeveer 420 voet lang, vier remkabels, één barriër en een maximum vaart van ongeveer 12 mijl;
- Graanschepen met een vliegdek van ongeveer 390 voet lang, die twee tot drie knopen sneller waren en een hangar hadden voor vier Swordfishes.

In het totaal waren er 18 MAC-schepen in de vaart, die eind 1943 en begin 1944 in dienst werden gesteld. Twee ervan waren Nederlands: de Shelltankers Gadila en Macoma. Deze kregen een MLD-detachement aan boord.

De MAC-schepen hebben 217 konvoeien begeleid en maakten 313 reizen over de Atlantische Oceaan. Gedurende 1183 dagen gaven zij de nodige luchtbescherming aan konvoeien, waardoor Duitse U-boten van aanvallen moesten afzien.

Op alle MAC-schepen bij elkaar gingen 114 Swordfishes verloren waaronder de vliegtuigen die bij vliegoperaties 'total loss' waren geraakt. Door zeer slechte weersomstandigheden verloren zes vliegers, vijf waarnemers (navigatoren) en acht vliegtuigtelegrafisten het leven waaronder een volledige Nederlandse bemanning.



De 'Macoma' met op het vliegdek twee Swordfishes met gevouwen vleugels.

GADILA EN MACOMA

Het MAC-schip Gadila werd op 27 februari 1944 officieel als vliegdekschip in dienst gesteld en begeleidde haar eerste konvooi op 15 maart 1944. De 'Macoma' werd op 2 juni 1944 in dienst gesteld. Goedkeuring hiervoor werd verleend door vice-admiral (RN) Lyster. Deze beroemde Britse admiraal had het commando bij de grote aanval op de Italiaanse vlootbasis Taranto toen 20 Swordfishes vanaf het Britse vliegkampschip HMS Illustrious op 11 november 1940, drie slagschepen, een zware kruiser, twee onderzeebootjagers en andere oorlogschepen tot zinken brachten of zodanig zwaar beschadigden dat zij voor de rest van de oorlog waren uitgeschakeld.

De 'Gadila' maakte veertien reizen in konvooi met een of twee Britse MAC-schepen, alle met vier Swordfishes aan boord. De 'Macoma' maakte twaalf reizen en begeleidde in juni 1944 het grootste konvooi dat ooit over de oceaan ging met 162 vrachtschepen. Geen enkel schip ging verloren. De helft hiervan werd regelrecht gelost in het Normandische 'Beachhead'. Zij brachten ongeveer 750.000 ton wapenmateriaal aan de wal bestemd voor het 3e Amerikaanse leger van Generaal (VS) Patton.

Ieder schip had een bemanning van 115 man, waarvan 65 man Koopvaardij, voornamelijk van Shell Nederland, en 50 man Koninklijke marine. De gezagvoerder was een kapitein van Shell evenals de stuurlieden, dek- en machinekamerpersoneel. Het marinepersoneel bestond uit een officier vliegdiens die de gezagvoerder assisteerde bij vliegoperaties, vier vliegtuigbemanningen van drie man en grond- en technisch personeel.

Deze gezamenlijke onderneming was een uniek feit in de rijke geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart mede omdat de samenwerking tussen het Shell-personeel en dat van vliegtuigsquadron 860 uitstekend was. Iedereen diende met trots aan boord van deze schepen die een belangrijke steun gaven aan de geallieerde oorlogsvoering.

TOT SLOT

Het prototype van de Fairey Swordfish vloog op 17 april 1934. Voor operationeel gebruik werd de eerste afgeleverd in februari 1936. Tot aan juni 1944 werden er bijna 2400 gebouwd. Vliegtuigsquadron 860 heeft er 41 in gebruik gehad waarvan er 17 tijdens WOII verloren zijn gegaan.

Het was een tweedekker, uitgerust met een Bristol Pegasus motor van 690 PK, een vast landingsgestel en drie open cockpits. Een voor de vlieger, waarnemer en telegrafist/schutter. De bewapening bestond uit een door het schroefveld schietende .303 Browning mitrailleur en de telegrafist had de beschikking over een .303 Vickers K mitrailleur in een beweegbare opstelling. Het toestel kon één torpedo of vier × 250 lbs bommen meevoeren en had een vliegduur van ruim 4,5 uur zonder extra tanks. Het zijn de meest succesvolle vliegtuigen van de Fleet Air Arm geweest. Het waren de eerste geallieerde vliegtuigen die in 1940 mijnen legden o.a. in de Waalhaven van Rotterdam, de Italiaanse vloot een vernietigende klap toebrachten in Taranto en de Bismarck zo erg beschadigden dat de Engelse vloot het schip de genadeslag kon toebrengen.

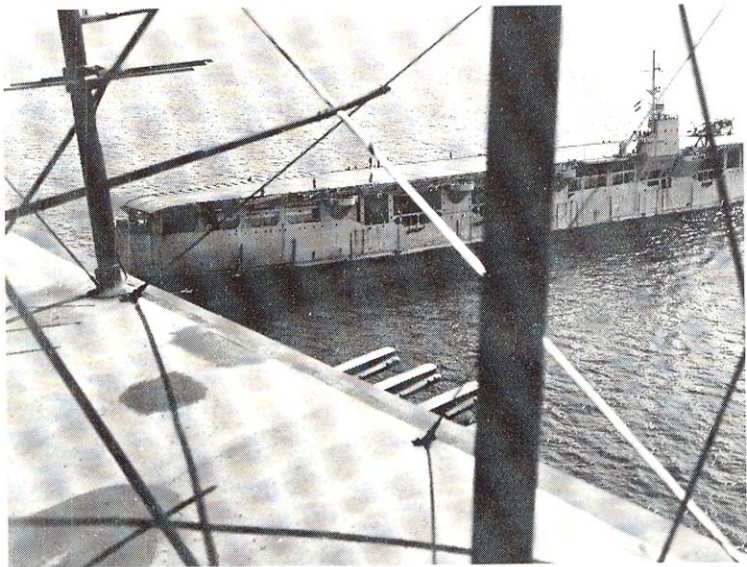
Een formatie van Swordfish-vliegtuigen.





Crash aan dek van een van de MAC schepen. Vliegtuigmakers van '860' zijn hier druk bezig om de Swordfish weer vlieggereed te krijgen. Op de achtergrond is duidelijk de 'barrier' te zien die vliegtuigen moest stoppen die de landingskabels hadden gemist.

Een Swordfish op weg naar zijn thuisbasis. Op deze foto is duidelijk te zien waarom de Swordfish, vanwege zijn vele spandraden, ook wel 'String-bag' werd genoemd.



DONIBRISTLE

Zo kwamen op 1 juni 1943 op het Schotse vliegveld 'Donibristle' een stel Nederlanders bij elkaar, die de kern van vliegtuigsquadron 860 gingen vormen. Er waren zeven vliegers, zes waarnemers, vijf telegrafisten en een handjevol grondpersoneel om mee te beginnen. De toenmalige luitenant-ter-zee der 2e klasse KMR J. van der Toorren werd met het commando belast en op 15 juni 1943 werd het squadron officieel in dienst gesteld.

Het vliegend materieel bestond uit zes Fairey Swordfish vliegtuigen, die te boek stonden als 'Torpedo Bomber Reconnaissance' vliegtuigen, met de bijnaam 'Stringbag', vanwege zijn vele spandraden.

Er werd al direct begonnen met het opwerken. Dat dit zeer serieus werd aangepakt moge blijken uit enige cijfers. Van de 5617 vliegreuen waren slechts 1678 aan boord van MAC-schepen en ruim 6000 'droge' deklandingen. De crews moesten leren samen te werken. Men ging zich voorbereiden op de operationele taak en ondanks de vele moeilijkheden, wierp men zich met enthousiasme op deze voor iedereen zo nieuwe werkwijze. De grondbemanning bestond toentertijd hoofdzakelijk uit Engelsen met een RAF flight sergeant als chef gronddienst. Men had in 1942 nog vele RAF onderofficieren bij de Fleet Air Arm. Dit kwam omdat de vliegende marinepoot van de Britten pas in 1939 zelfstandig was geworden.

Er werd in Donibristle veel gevlogen, de stemming was uitstekend en het was een prettige basis. Het lag tegenover Edinburgh aan de Firth of Forth met meer Wrens (vrouwelijke militairen) dan mannen. Officier vlieger der 3e klasse Van Unen had het eerste ongelukje bij het squadron toen gedurende ADDL's (Assisted Dummy Deck Landing) één van de landingspoten bezweek. Het was met weemoed en veel teleurgestelde meisjes toen men in juli vernam, dat het squadron werd overgeplaatst naar RNAS Hatston op de Orkneys.

HATSTON

Op 19 juli vloog '860' naar Hatston, de nieuwe basis in het hoge noorden. Het lag op één van de eilandjes die de vlootbasis Scapa Flow omringden. Door zijn geïsoleerde positie was deze basis wel één van de slechtste, maar de stemming was opperbest, omdat iedereen zich in het kamp moest amuseren. Bovendien was het zomer en het weer was goed. Er was een overvloed aan melk en eieren, die de boeren uit de omgeving kwamen aanbieden omdat vervoer naar het vasteland niet mogelijk was. Dit was je reinste luxe in Engeland gedurende de oorlog, waar men misschien eens in de maand een eitje kreeg. De Nederlanders hadden al gauw uitgevonden, dat het in het brakke water van de vele krekten in de buurt van het vliegveld wemelde van de paling. Het vangen ervan werd dan ook ernstig ter hand genomen onder leiding van bootsman Bouwer. Men moest ze echter zelf bereiden, daar de Wrens koks deze 'snakes' zoals men ze noemde, niet wilden aanraken.

Er werd zeer intensief gevlogen, ook gedurende de nacht en veel oefeningen met de Engelse 'Home Fleet' waaronder het testen van de verdediging van Scapa Flow.

Wat een machtig gezicht was het als men een torpedoaanval op de 'Home Fleet' op zee moest doen. Van 7000 voet dook men in formatie naar beneden tot op 50 voet, ontweek het buitenste jagerscherm, dan de kruisers totdat men de kolossale massa's van de slagschepen in het midden van het vlootverband in het vizier kreeg. Tijdens deze plaatsing kreeg het squadron versterking van de grondbemanning. Deze bestond hoofdzakelijk uit vliegtuigmakers geëvacueerd uit Indië, die in Engeland hun opleiding voltooid hadden. Onverwacht kwam het bericht dat '860' wederom overgeplaatst zou worden om plaats te maken voor squadrons van Amerikaanse 'carriers'.

DUNINO

Op 15 augustus vertrokken de vliegtuigen van '860' naar Dunino. De grondbemanning was reeds vooruit gereisd. Na Donibristle en Hatston stelde Dunino zeer teleur. Het was een sateliet-vliegveld van RNAS Crail (Schotland) en bestond uit een grasmat met een paar stenen gebouwen, die als 'Flying Control', kantoor en mess dienst deden. Het woongedeelte bestond uit houten barakken. Deze waren door vocht aangetast, scheef weggezakt en over het algemeen zeer verwaarloosd. Een vliegverkeersleiding was er niet en de vliegers en waarnemers vervulden bij toerbeurt deze taak. Het vliegprogramma was zeer gevarieerd met veel nachtvliegen. Tijdens ons verblijf, werd het squadron uitgebreid tot twaalf vliegtuigen en kwamen er een aantal vliegers en telegrafisten bij. De grondbemanning bestond half om half uit Engelsen en Nederlanders. Helaas moest '860' hier zijn eerste verlies lijden. Gedurende nachtvliegen op 24 oktober dook de commandant bij een onderzeebootbestrijdingsoefening in het water op ongeveer 10 mijl ten noorden van St. Andrews. De vlieger en waarnemer werden opgepikt, maar de sergeantvliegtuigtelegrafist/mitrailleursschutter Van Dam verloor hierbij het leven.

De vliegtuigbemanningen namen hier ook deel aan een ontvluchtingsoefening, voor het geval dat men neergeschoten zou worden boven vijandelijk gebied. Het meest succesvol waren de commandant en een andere vlieger. In burgerkleding verschaften zij zich toegang tot een ander vliegveld en daar 'leenden' zij een vliegtuig en vlogen daarmee terug naar huis. De taak van het squadron nam nu ook vastere vorm aan en men begon zich te specialiseren in onderzeebootbestrijding.

MACRIHANISH

Het squadron werd op 3 november 1943 naar Macrihanish overgeplaatst. Deze basis ligt op een schiereiland aan de westkust van Schotland. Op deze basis gingen we oefenen met het toen nog geheime wapen: vliegtuigraketten. De Swordfishes MK1 werden geruild voor de MK II, die geschikt waren voor raketschieten. Een zeer intensief wapenprogramma werd hier uitgevoerd zowel overdag als 's nachts. Na een maand was ook dit onderdeel afgewerkt en verliet men het gezellige Macrihanish voor onze operationele basis Maydown in Noord-Ierland, waar de vliegtuigen op 4 december 1943 aankwamen. Gedurende de overtocht waren enkele vliegtui-

gen verdwaald geraakt, maar gelukkig waren die veilig op andere vliegvelden geland. Na nog eerst de onderzeebootbestrijdingsschool in Derry te hebben doorlopen, was men klaar voor operaties.

Begin februari 1944 nam het squadron nog deel aan een uitgebreide zoekactie naar een vermist vliegtuig. Na twee dagen intensief vliegen in slecht weer, werd het zoeken opgegeven. De vermiste vlieger bleek ook nog een Nederlander te zijn. Gelukkig kwam na een week het bericht dat de vlieger veilig was. Hij was opgepikt door een kustvaartuig dat geen radio aan boord had.

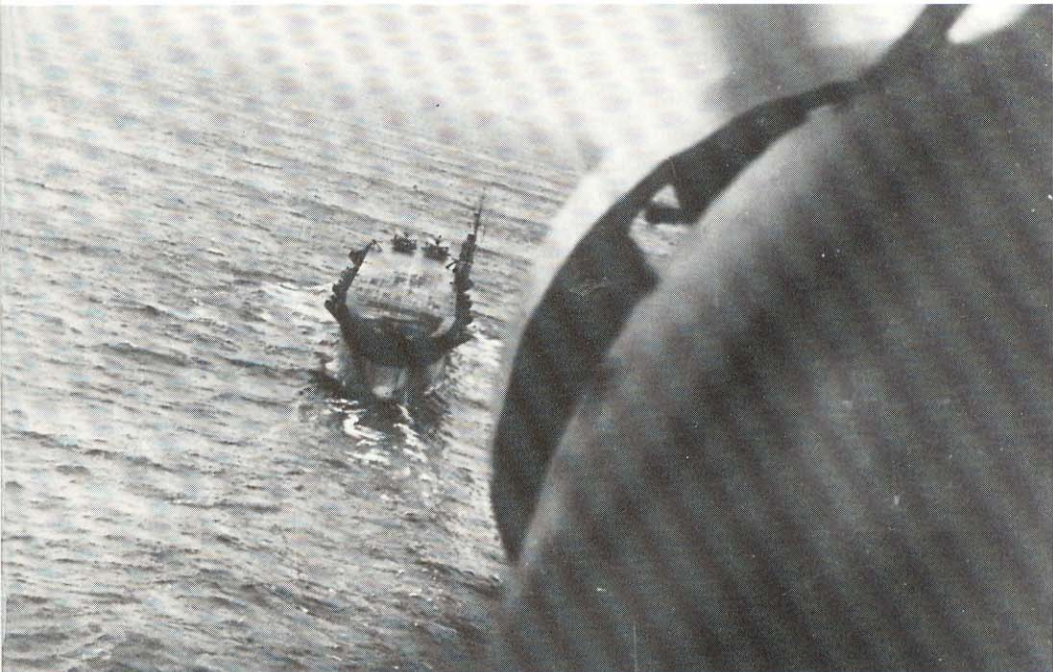
OPERATIONEEL

Omdat de Nederlandse MAC-schepen nog niet gereed waren, werd de eerste 'flight' in januari 1944 aan boord van een Engels MAC-schip geplaatst, en hiermee begon de operationele taak van '860'. Op de eerst tocht met de MAC Acavus over de oceaan, ging één vliegtuig met bemanning verloren. De arme 'Zwaardvis' was benedenwinds van het konvooi geraakt en kon met zijn 70 knopen niet tegen de storm optornen. Een andere vlieger en waarnemer kwamen om het leven, toen hun toestel in de heuvels van Schotland verongelukte.

Toen de 'Gadila' en 'Macoma' gereed waren, respectievelijk op 27 februari en 2 juni 1944, kregen deze allebei een 'flight' van vier Swordfishes van het 860e squadron aan boord. Zo nu en dan werden er flights voor Engelse schepen geleverd. Enkele dagen voor het vertrek van het konvooi vlogen de toestellen in de Clyde aan boord van hun MAC-schip en gingen dan mee naar de overkant. Wanneer het konvooi in de buurt van Halifax was gekomen, vlogen de vliegtuigen af naar het vliegveld Dartmouth in Canada. Hier werden de bemanningen zeer gastvrij onthaald. Was het konvooi in Halifax gereed voor vertrek, dan vlogen de kisten weer aan boord voor de terugreis. In de buurt van Noord-Ierland werd dan weer afgevlogen naar Maydown, de thuisbasis. Hier kon men met de door de KM verstrekte burgerkleden en burgerpaspoort stappen in het neutrale Ierland. Zo'n overtocht over de Atlantische Oceaan duurde gemiddeld 19 dagen. Het weer was verre van ideaal en groot was het aantal kraakjes aan dek vanwege een slingerend of stampend schip. De meeste vluchten waren eentonig, alleen het terugvinden van je schip en het landen was iedere keer weer een groot avontuur.

Er waren vier vliegtuigbemanningen aan boord. De vlieger van de wacht vervulde de functie van vliegdekofficier en batsman. De waarnemers verzorgden tweemaal per dag een weersverwachting voor het konvooi. Verder waren zij verantwoordelijk voor de 'operations room' en het bijhouden van een D/R plot (Dead Reckoning = gegist bestek) als er vliegtuigen in de lucht waren. De vliegtuigtelegrafist van de wacht nam tweemaal per dag de weerberichten op, die door de waarnemer gedecodeerd werden en verwerkt in een weerkaart. De 'staffofficer air' ofte wel het hoofd van de vliegdienst was de enige 'beroeps' marine-officier aan boord en trad op als adviseur van de gezagvoerder bij vliegoperaties en als detachementscommandant.

De sfeer tussen het marinepersoneel, van hoog tot laag, en het koopvaardijpersoneel was zeer goed. De marinewerkdag van acht tot vijf uur werd ook snel afge-



Een fraaie opname – genomen langs de motorgondel van een Swordfish – van het aanvliegen van een van de MAC-schepen.

schaft omdat met name in de zomer, door de vluchten bij dageraad en tegen zons-
ondergang (de favoriete aanvalstijdstippen van U-bootkapiteins) het technisch
personeel langer dan verantwoord was, op zijn benen moest staan. Het leven aan
boord werd opgevrolijkt door allerlei wedstrijden tussen de koopvaardijbemanning
en het marinepersoneel. Het squadron bestond nu uit vijftien vliegtuigbemanningen
en ook het grondpersoneel was inmiddels grotendeels van de KM.

De enige aanval op een U-boot door dit squadron vond plaats op 28 maart 1944.
Bovendien had het de dubieuze eer om een Franse onderzeeboot tot zinken te heb-
ben gebracht op de Atlantische Oceaan. Deze boot was op weg van Amerika naar
Engeland. En als gevolg van een niet doorgegeven bericht van de aanwezigheid
van een vriendschappelijke onderzeeboot, moest deze boot als vijandig worden
beschouwd.

Begin 1945 werd ook begonnen met het beoefenen van nacht deklandingen. Dit
was echt geen lolletje vanwege de beperkte dekafmetingen en de geringe snelheid
van de MAC-schepen. Omstreeks dezelfde tijd werden er plannen gemaakt om op
een ander type vliegtuig over te gaan. Als voorbereiding hierop werd een beman-
ning gedetacheerd bij een Engels squadron om ervaring op te doen op de Barracu-
da. Ook weer een torpedovliegtuig maar nu van moderne makelij, echter niet ge-
schikt om van MAC-schepen te opereren. Doch met het einde van de oorlog in Eu-
ropa in zicht, werd het duidelijk dat het squadron werd voorbereid om deel te ne-
men aan de strijd in het Verre Oosten.