



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899
www.tenanker@kpnmail.nl



Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



2e jaargang – nummer 24 d.d. 15 oktober 2019
Deze extra editie gaat over de Crash van de X-11 te Nieuw Guinea



De X-11 nog in goede tijden te Nieuw Guinea....



“ De belofte die ik mijzelf maakte toen ik twaalf was moest en zou ik gestand doen, dit betekende zelf op pad gaan”, aldus Harry, als ex-marineman (sgtkok)....Hij bakte broodjes, maar hier is respect wel op de juiste plaats.....(redactie)



**Ingevlogen post ;
X-11 een Dakota 47 van de Nederlandse Luchtmacht
verongelukt in 1962 te Nieuw Guinea.**

Marineman op zoek naar zijn vader om afscheid te nemen....

Afscheid nemen van mijn vader

**door Harry Rudolph
September 1991
in samenwerking
met Martin Mensing**

Tien dagen lang had ik me in de stromende regen en tot aan mijn knieën in de modder moeizaam een weg gebaad door het tropische oerwoud van Nieuw-Guinea. Mijn einddoel leek nog steeds op onbereikbare afstand en mijn etensvoorraad was zorgwekkend geslonken. Weer overwoog ik serieus de expeditie te staken, en weer kreeg ik het beeld van mijn vader, Frans Rudolph, voor ogen, die me moed scheen in te spreken.

Plotseling versperden vijftien naakte mannen mijn weg. Het waren Papoea's, kleurrijk getooid met vogelveren in hun kroezige haar en gewapend met pijl en boog en vervaarlijke kapmessen. Huiverend realiseerde ik me dat dit weleens het einde van mijn vermeende avontuur zou kunnen betekenen.

Voor de krijgshaftige Papoea's moet de ontmoeting met een onbekende woudloper overigens even onthutsend zijn geweest. De dagenlange inspanning had een zware tol geëist: mijn lichaam was overdekt met bloedende wonden die ik had opgelopen door scherpe rotsen en takken. Mijn benen, ogen en oren waren gezwollen door de beten van gulzige muskieten en bloedzuigers.

Uitgeput liet ik me op een rotsblok zakken, legde mijn handen in mijn nek ten teken dat er van mij geen kwaad viel te vrezen. Daar zat ik dan. Herinneringen aan mijn vader, die me niet alleen tot de eenzame tocht hadden aanzet, maar me ook de kracht hadden gegeven om niet onder de vele beproevingen te bezwijken, schoten door mijn hoofd.



Op 28 juni 1962 was Nederland nog steeds gewikkeld in een hevig militair conflict met Indonesië omtrent de aanspraken op Nieuw-Guinea. Die ochtend waren mijn vader, boordmecanici bij de Nederlandse Luchtmacht, en nog vier bemanningsleden en drie passagiers in een Dakota C-49, met registratienummer X-11, opgestegen uit Merauke. Om zijn bestemming, Biak, te bereiken moest het militaire vliegtuig het grimmige, 5000 meter hoge Carstensz gebergte over. Acht jaar later lieten luchtfoto's zien dat de machine halverwege de reis te pletter was geslagen op een rotswand. De gedachte dat mijn vaders stoffelijke resten eenzaam en onverzorgd ergens op een rotsplateau lagen, was voor ons gezin onverdraaglijk.



Ik was twaalf toen ik mijn vader voor het laatst zag. In mijn herinnering leeft hij voort als een stoere, zelfverzekerde en onverschrokken militair, zorgzaam voor en toegewijd aan zijn vrouw en vier kinderen. Hij bracht zoveel mogelijk tijd met ons door. Hij maakte boswandelingen met ons en liet ons delen in zijn grootste hobby, het sleutelen aan auto's. Hij bezat een Peugeot uit 1947, en daar zaten we samen uren aan te werken. In de bijna dertig jaar sinds zijn geheimzinnige verdwijning op 39-jarige leeftijd, waren onze gevoelens voor hem alleen maar toegenomen en was de wrevel over de behandeling die hem en de overige bemanningsleden ten deel was gevallen, aldoor sterker geworden. In 1974 was het dossier van de X-11 gesloten, omdat het volgens de autoriteiten onmogelijk was om het wrak te bereiken en de doden te bergen. De belofte die ik mijzelf maakte toen ik twaalf was moest en zou ik gestand doen, dit betekende zelf op pad gaan. Na al die jaren, dacht ik, verdient de bemanning een waardige rustplaats.



'Pater Jos' vroeg ik op zijn kantoor in Leiden, 'wat voor mensen zijn de Papoea's eigenlijk?' Op het gezicht van de missionaris verscheen een glimlach. 'Het is een vriendelijk, behulpzaam en gastvrij volk,' antwoordde hij. Pater Jos Donkers had zijn hele leven gesleten tussen de Papoea's in de donkere oerwouden van Irian Jaya – tot 1962 Nederlands Nieuw-Guinea. 'Maar het gebied is moeilijk begaanbaar door voortdurende regenval en de moerassige bodem, en je moet uitkijken voor slangen, bloedzuigers en ander ongedierte. Iets eetbaars zul je er niet vinden. Het is gekkenwerk om in je eentje op pad te gaan.'



Ik bezocht het Tropenmuseum in Amsterdam om de kaarten van Nieuw-Guinea te bestuderen. Zelfs op papier zag de reis er indrukwekkend uit. Ter voorbereiding trainde ik twee weken intensief op Java, waar ik een vulkaan bij Bandung liefst 25 keer beklom,

nachten in de open lucht doorbracht en mezelf testte hoe lang ik het zonder voedsel zou kunnen uithouden. Als ex Marine man dacht ik een goede conditie te hebben maar dat bleek op Nieuw Guinea vies tegen te vallen.

Daarna bepaalde ik de samenstelling van mijn bagage op een stuk landbouwplastic, een slaapzak, wat kleren, een kapmes, een kompas, een paar kaarten, twee veldflessen, een paraplu en een videocamera. Mijn voedselvoorraad bestond uit droge biscuits, noten, een blik glucosepoeder en wat blikjes noodrantsoen, en zo begon op 25 oktober 1989 mijn expeditie in Timuka, een plaatsje aan de zuidkust van Irian Jaya.

Via een daar wonende missiepater ontmoette ik een Papoea die ooit van een stam hoog in de bergen deel had uitgemaakt. Hij tekende de route naar nederzetting globaal voor me uit. De tocht zou zo'n vier dagen duren, schatte hij. Zijn optimisme stond in schrille tegenstelling tot de realiteit. Mijn tocht duurde aanzienlijk langer en was vol verschrikkingen.



Onophoudelijk golfde de regen door het hechte bladerdak van de soms 50 meter hoge bomen. Alleen op schaarse open plekken kon ik nog onderscheid maken tussen dag en nacht. Mijn enige steun en toeverlaat in deze eenzame woestenij, mijn kompas, scheen zich meedogenloos tegen me te keren door steeds in de richting van omgevallen bomen of diepe moerassen te wijzen.

De gevreesde zwarte wespen zwermde om me heen. Van tijd tot tijd openden ze massaal de aanval, waartegen mijn kleding nauwelijks bescherming bood. Ze wisten bijna alle delen van mijn lichaam te bereiken met hun felle steken, die tot hevige infecties leidden. In hun kielzog trok een leger van bloedzuigers mee, monsterlijke wezentjes met een lengte van bijna drie centimeter, die zich stevig vastbeten op mijn huid en zich zelfs door de vetergaten van mijn schoenen heen wurmden.

Ik merkte de beten doorgaans pas op wanneer ik 's avonds uitgeput mijn schoenen uitdeed en mijn bebloede voeten zag.

Hoog boven mijn hoofd begeleidden de paradijsvogels mijn zware tocht met uitbundig gefluit. In de nachtelijke uren maakten hun luidruchtige concert plaats voor het onheilspellende geritsel van slangen, spinnen en schorpioenen, die als onzichtbare vijanden om me heen krioelden. Ik probeerde toch te slapen en mijn wonden en pijnlijk gezwollen voeten niet te voelen.

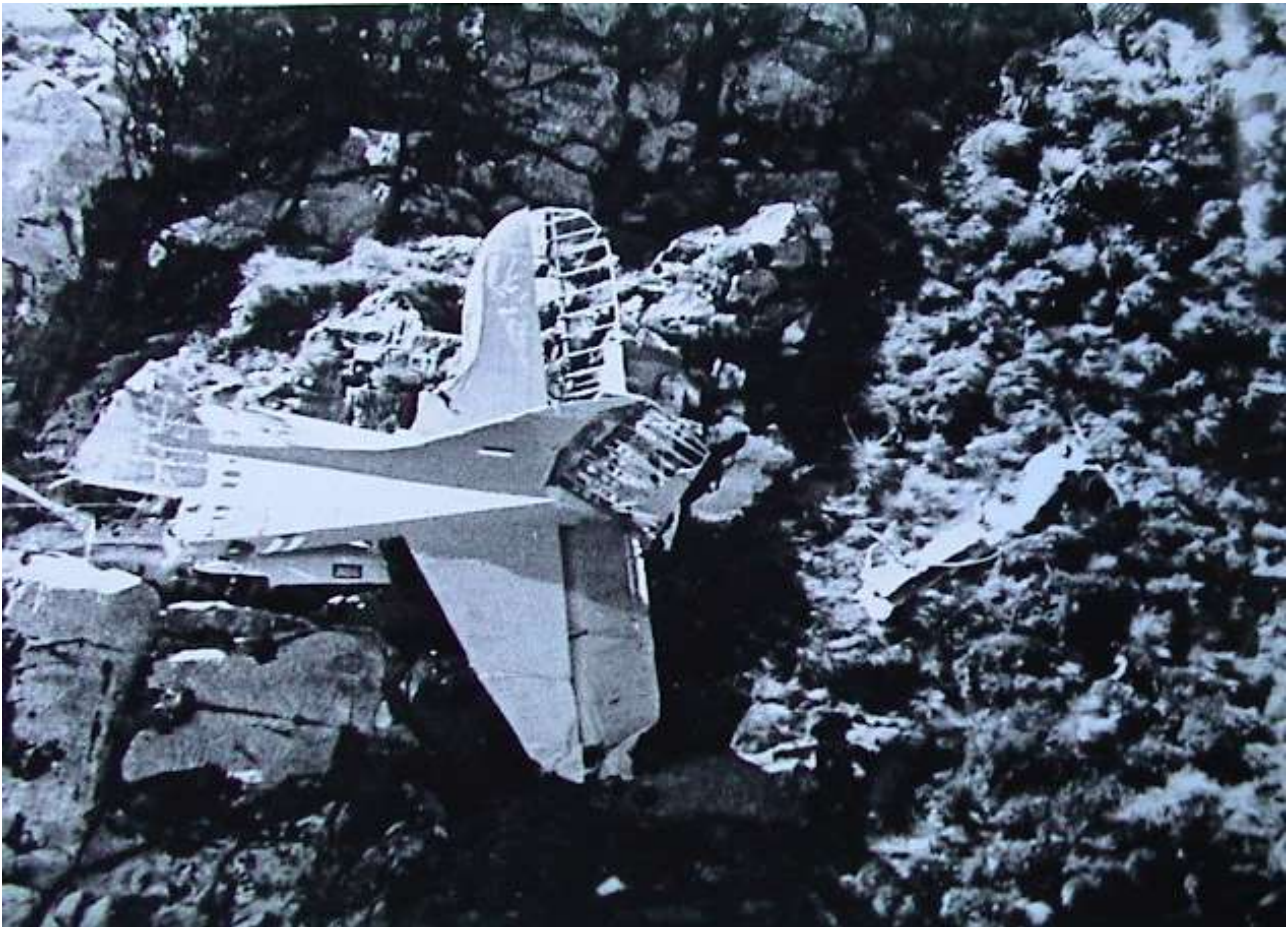
De jungle was een genadeloze vijand. 'Maar vier dagen gaans...' De schatting van de man in Timuka dreunde door mijn hoofd toen ik aan de tiende dag begon. Eigenlijk was de confrontatie met vijftien zwarte krijgers die zo onverhoeds waren opgedoken eerder een bevrijding dan een bedreiging.

Een vriendelijk, behulpzaam en gastvrij volk. De omschrijving die Pater Jos me van de Papoea's had gegeven schoot me te binnen toen de mannen tegenover me in een heftige discussie verstrikt schenen te raken. Met de kracht die me nog restte, hield ik mijn handen in mijn nek ten teken van overgave. Uiteindelijk kwam een oudere man behoedzaam op me toe om mijn schaarse bagage te inspecteren.

Een van de mannen sprak een beetje Maleis en diende als tolk. Ik vertelde hem dat ik op zoek was naar de stoffelijke resten van mijn vader, die met een vliegtuig in het Carstensz gebergte was neergestort. Hij gaf dit door aan de dorpsoudste en kwam bij me terug: 'Onze leider zegt dat je welkom bent in het dorp, en dat je hier de nacht kunt doorbrengen.'

Een gastvrij volk. Pater Jos had gelijk. Zelden heb ik zo snel vrienden gemaakt als in deze nederzetting, waar de Papoea's me met alle zorgen omringden. Vanuit de ronde hutten, die als reuzenpaddestoelen over het heuvelachtige terrein stonden verspreid, werd ik

vriendelijk toegelachen nadat de dorpsoudste had laten weten dat het inderdaad om 'goed volk' ging.



Tot mijn verbazing wekte de foto van het wrak van de X-11, die ik liet zien om het doel van mijn zonderlinge expeditie duidelijk te maken, bij enkele krijgers tekenen van herkenning. De dorpsoudste wees in de richting van het gebergte dat zich op grote afstand hoog tegen de hemel aftekende.



Twee dagen lang was ik de gast van de vrolijke Papoea's. Daarna was ik voldoende op krachten gekomen om de tocht te vervolgen. Een aantal behulpzame krijgers escorteerde me nog enkele dagen. Langzaam maakte het oerwoud plaats voor grillige rotsen. Het zicht op de omgeving werd me veelal benomen door wolkenlierten, die door ijzige stormwinden over me heen werden gejaagd. Op mijn kompas kon ik niet langer vertrouwen vanwege de ertslagen in het gebergte, en dus moest ik vaak uren onder de rotsen schuilen om een beter zicht af te wachten.

Het einddoel van mijn tocht bereikte ik zestien dagen na mijn vertrek uit Timuka. Het had iets van een onheilspellend maanlandschap, omgeven door monumentale bergwanden die hoog en dreigend oprezen tegen de ijle lucht. Op een van de flanken lag, op 4100 meter hoogte, het grauwe staartstuk van de Dakota met daarop in fel rood, wit en blauw het embleem van de luchtmacht en de aanduiding X-11. Dit was het spookbeeld dat me al die jaren had achtervolgd.

Twee dagen bracht ik tussen de trieste restanten van de verpletterde X-11 door. Over grote afstand verspreid vond ik brokstukken gescheurd aluminium van wat ooit de romp van de machine moet zijn geweest, de verbrijzelde motoren met de kromgeslagen propellers, een schoen, een kinderwagen en een paar sokken. Maar geen spoor van de inzittenden die ik hoog in dit ruwe gebergte met een eenzame ceremonie de laatste eer had willen bewijzen. Wat kon er zijn gebeurd met de stoffelijke resten?



Ik hoorde van medewerkers in de kopermijn vlak bij het wrak dat een groep Indonesische studenten me in 1981 voor was geweest. Misschien konden zij mijn vragen beantwoorden. Via Indonesische vrienden in Bandung kwam ik met drie van hen in contact. Ze vertelden dat het bergklimmersproject van hun universiteit hen in 1981 naar het Carstensz gebergte had gevoerd, waar ze bij toeval op het wrak waren gestuit. 'De inslag was zo heftig geweest,' zei een van de studenten nog huiverend, 'dat er daadwerkelijk overal brokstukken lagen.'

Ze hadden ongeveer een maand op de plek gebivakkeerd en dagelijks de omgeving afgezocht. 'We vonden een uzi, een kinderwagen, kledingstukken en een agenda,' zei de student. De agenda, die in het bezit van de universiteit was, bleek van mijn vader te zijn geweest. De studenten hadden de stoffelijke resten zorgvuldig verzameld, in een kist gedaan, en plechtig begraven onder een stapel stenen. Ik kreeg een foto van het graf. Na bijna dertig jaar wist ik eindelijk welk lot mijn vader had getroffen.



In januari van dit jaar, veertien maanden na mijn gevaarlijke tocht, stuurde de Koninklijke Luchtmacht, die onder druk was gezet om iets aan de X-11 te doen, een vijf man sterke expeditie om de stoffelijke resten te bergen. Ik kreeg toestemming om mee te gaan.



foto links : Harry Rudolph, uit de bush.

foto rechts: Nieuw Guinea Kruis (postuum uitgereikt)

We werden door een helikopter naar de locatie gebracht. Nadat we ons kamp hadden opgezet, onderwierpen we de plek aan een minutieus onderzoek. Onder de stapel stenen van de foto van de studenten vonden we inderdaad de kist met de stoffelijke resten van de bemanning. Voor mij was het een ogenblik van diepe voldoening. Mijn taak was voldaan. Mijn vader zou eindelijk thuiskomen.



Op 19 februari werden de stoffelijke resten van de slachtoffers overgebracht naar Nederland. Op 22 maart werden ze alsnog met Militaire Eer begraven op het Ereveld te Loenen. Allen ontvingen alsnog het NNG. Herinnerings kruis.

Hoog in het Carstensz gebergte herinneren nu alleen nog de wrakstukken en een herdenkingsplaat met de namen van de slachtoffers, aangebracht door Ron en Harry Rudolph aan de ramp van 29 jaar geleden.



Eigen gemaakte herinnering plaquette op de plaats des onheils tegen een rotswand bevestigd....

de Volkskrant 25 september 1990

Luchtmacht wordt door privé expeditie in verlegenheid gebracht.

Met een kort persbericht van de Koninklijke Luchtmacht is dossier heropend. Er zal alsnog een poging worden gedaan de stoffelijke resten te beperken uit een militaire Dakota met het registratienummer X-11, die op 28 juni 1962 neerstortte op Nieuw Guinea. De aanleiding is de privé-expeditie van Harry Rudolph, zoon van de vermiste boordwerktuigkundige.

Vorig jaar slaagde Rudolph erin, na een voettocht vol ontberingen door het oerwoud, de vermoedelijke plaats van het ongeluk te bereiken. Verspreid over een bergplateau trof hij een aantal wrakstukken aan. De nog leesbare registratie X-11 op een van de brokstukken maakte een einde aan alle twijfel. In de telegraaf deed Rudolph onlangs uitvoerig verslag van zijn belevenissen.

Het verhaal heeft de luchtmacht in verlegenheid gebracht. Als iemand in zijn eentje, met weinig meer dan een kaart en een kompas, het wrak bereikt, dan kan de luchtmacht moeilijk vol blijven houden dat de stoffelijke resten niet geborgen kunnen worden omdat de plaatst van het ongeluk onbereikbaar zou zijn.

Met dit argument werd het dossier in 1974 "definitief" gesloten.

Op 28 juni 1962 vertrokken uit Merauke aan de zuidkust van wat dan nog Nederlands Nieuw Guinea heet, kort na elkaar twee Dakota's. Het eerste was een burgertoestel met

aan boord 38 passagiers. Gezagvoerder C. Zwaaneveld zette viereneenhalf uur later veilig aan de grond op het eiland Biak voor de noordkust van Nieuw Guinea. Een half uur later vertrok, met dezelfde bestemming, een Dakota van de Koninklijke Luchtmacht, met acht mensen aan boord. Zij zouden hun reisdoel nooit bereiken.

De route voerde langs de Carstenz Toppen, een ontoegankelijk gebied met bergtoppen tot ruim vierduizend meter hoogte. Zwaar weer boven de bergen deed Zwaaneveld besluiten een omweg te maken. Naar zijn zeggen heeft hij het achterop komende vliegtuig hiervan op de hoogte gesteld.

Wat er met de X-11 is gebeurd weet niemand. Pas acht jaar later ontdekte een pater die over het gebied vloog, bij toeval een deel van het vermoedelijke wrak. “wij houden het nog steeds op een navigatiefout”, zegt woordvoerder Wulffrart van de Koninklijke Luchtmacht. Hij voegt eraan toe dat het niet in de bedoeling ligt het technische onderzoek te heropenen. “tenzij we ter plekke natuurlijk nieuwe aanwijzingen vinden”

Van berging van de wrakstukken kan volgens hem geen spraken zijn. “Wat we wel willen proberen is de stoffelijke resten te verzamelen zodat ze alsnog op passende wijze kunnen worden bijgezet” Rudolph heeft geen spoor gevonden van de inzittenden. Een groep Indonesische studenten blijkt jaren geleden al het wrak te hebben bezocht. Zij vertelden Rudolph naderhand de stoffelijke resten onder een rots te hebben begraven.

Koninklijke Luchtmacht: “Oorzaak Crash X-11 Navigatiefout”

Omgekomen Dakota - bemanning terug in Nederland

(Telegraaf 23 februari 1991) door Charles Sanders

Bijna 29 jaar nadat hun tweemotorige C-47 Dakota boven het woeste Carstens-gebergte in Nieuw Guinea van het radarscherm verdween, zijn de 7 inzittenden teruggekeerd in ons land. Deze week bracht een bergings- expeditie van de Koninklijke Luchtmacht de stoffelijke resten van 5 militairen, de 2 burger-passagiers en de zich destijds ook aan boord bevindende Indonesische krijgsgevangene naar Schiphol.

Voor veel familie van de omgekomenen komt daarmee een eind aan het martelende verdriet dat zij al die jaren niet dichtbij de stoffelijke resten van hun geliefden konden zijn. Een ander aspect van de tragedie rondom de X-11 – het registratie nummer van de Nederlandse Dakota- lijkt echter voor eeuwig een mysterie te blijven: de Nederlandse luchtmacht-officieren zeggen in Nieuw Guinea geen nieuwe gegevens te hebben ontdekt over de gebeurtenissen op die trieste 28^e juli van het jaar 1962, toen de X-11 op ongeveer 4000 meter hoogte te pletter sloeg en alle inzittenden om kwamen.

Bij de familieleden zullen de twijfels over hóe X-11 kon verongelukken in het Carstengebergte – honderden kilometers uit de route en vanwege het slechte weer bijna een zelfmoord-locatie – blijven bestaan.

Al sinds de zomer van 1962 denken veel achtergeblevenen dat de Koninklijke Luchtmacht het X-11 mysterie nooit heeft willen ophelderen, omdat er die dag in het luchtruim boven Nieuw Guinea minder frisse gebeurtenissen zouden zijn voorgevallen. Vooral foto's van de wrakstukken die Harry Rudolph – zoon van één van de omgekomen bemanningsleden – vorig jaar maakte nadat hij er in z'n eentje in was geslaagd de plek des onheils te bereiken, zorgden voor verwarring. In de staart van de Dakota waren duidelijk grote gaten te zien, en dat zou er op kunnen wijzen dat het toestel werd neergeschoten.

Mogelijk zelfs door eigen Nederlandse Hawker Hunter-jagers van het 332^e squadron, in die dagen ook op Nieuw Guinea gestationeerd om te vechten tegen de Indonesische strijdkrachten.

Het reisverslag in de Telegraaf van zaterdag 8 september 1990 van de barre tocht die Harry Rudolph maakte om bij de X-11 te komen, was voor de Koninklijke Luchtmacht aanleiding om het reeds gesloten dossier van de crash te heropenen.

De Nederlandse militairen hadden altijd volgehouden dat het volstrekt onmogelijk was de stoffelijke resten van de omgekomenen te bergen, omdat de Dakota in een ontoegankelijke gebied was neergekomen. Harry Rudolph bewees met zijn eenmansreis het tegendeel en de luchtmacht voelde zich na al die jaren genoodzaakt alsnog tot berging over te gaan.

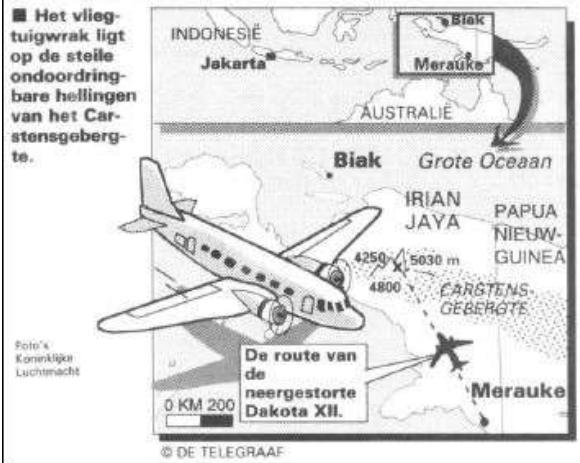
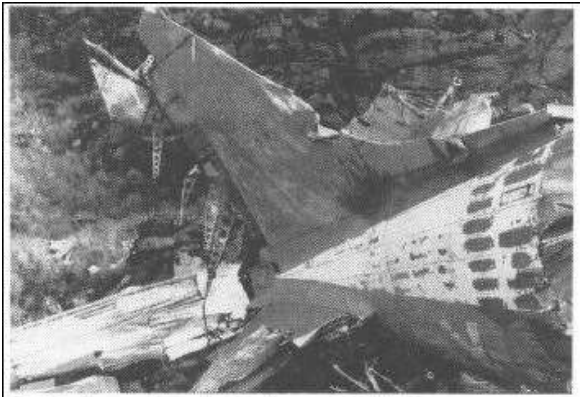


Ontberingen

Afgelopen week keerden de vijf beroepsmilitairen terug van hun reis naar Nieuw Guinea. Het was een zeer zware tocht, met veel regen, kou en ontberingen. De adjudant-onderofficier van de Gravendienst, H.J.R. Jongen, moest vanwege verschijnselen van hoogteziekte vroegtijdig afdalen uit het Carstens-gebergte.

Maar niet voordat hij er in was geslaagd de stoffelijke resten van de zeven Nederlanders en de Indonesiër te bergen. De ook mee naar de tropen gereisde broers Harry en Ron Rudolph komen binnenkort aan in Nederland.

Expeditioneleider luitenant-kolonel vlieger W.H.J. Christiaans sprak gisteren van een zeer geslaagde operatie, omdat de stoffelijke resten nu in Nederland zijn. Wat de oorzaken van de ramp met de X-11 betreft, zei Overste Christiaans: "de gaten in de Dakota zijn niet veroorzaakt door granaat of mitrailleurvuur, omdat ze maar in één kant van het toestel zitten. Wij hebben ook geenbewijzen kunnen vinden voor het andere verhaal dat circuleert : dat de X-11 zou zijn gecrasht omdat de Indonesische krijgsgevangene het toestel zou hebben gekaapt. Er rest ons daarom maar één conclusie, de Dakota is te pletter geslagen door een navigatiefout"



Toespraak van Harry;

± 6000 jongens liggen allemaal gestorven voor het Rood, Wit en Blauw net zoals de bemanning van de X-11.

De ± 6000 blijven daar ver weg van huis, de bemanning van de X-11 is eindelijk thuis.



Hieronder de fotoreportage van de Begrafenis te Loenen....





Van onze verslaggever uit een Limburgs dagblad...

Roermond –

“We komen een ereschuld inlossen een daad piëteit stellen “ Dat zei generaal A.de Jong van de Koninklijke Luchtmacht bij de onthulling van een herdenkingsplaquette bij het Indië- Monument in Roermond. Op de plaquette staan de namen van vier omgekomen militairen van de luchtmacht. Hun vrachtvliegtuig, een Dakota X-11, verongelukte op 28 juni 1962 in Nieuw Guinea, in het Cartstensz gebergte op 4160 meter hoogte. Behalve de bemanning kwamen ook drie passagiers om het leven.

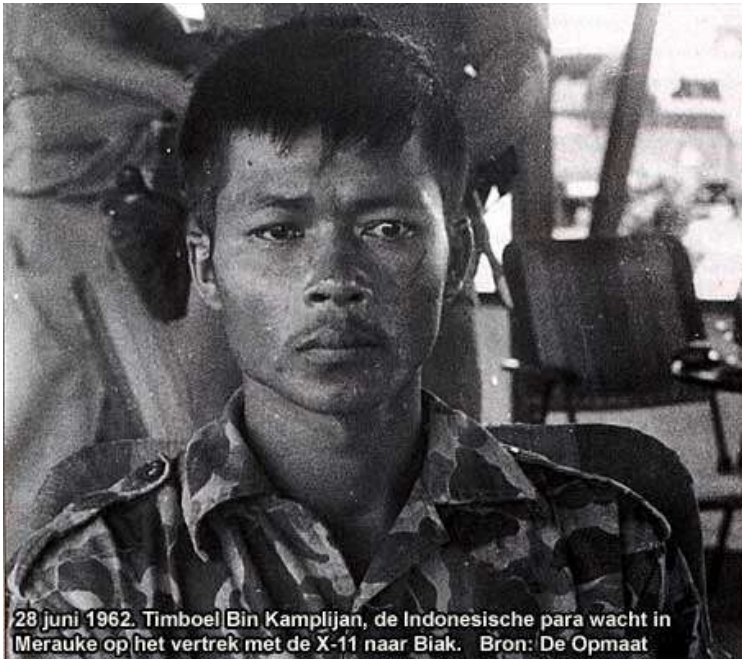
Resten van het verongelukte vliegtuig werden pas in 1969 ontdekt, maar berging werd onmogelijk geacht. Tien jaar geleden

slaagde niettemin een familielid van één van de omgekomen militairen er in om bij het wrak te komen. Daarna ondernam een expeditie van de luchtmacht een geslaagde bergingstocht. De stoffelijke resten van de slachtoffers zijn begraven op het ereveld in Loenen. Veteranen van de luchtmacht hebben aansluitend het initiatief genomen om een plaquette te maken en te plaatsen bij het Indiëmonument.



De onthulling van de gedenkplaat bij het Indië-Monument vond plaats in de stromende regen. Enkele familieleden en nabestaanden van de omgekomen militairen woonden de plechtigheid bij.





28 juni 1962. Timboel Bin Kamplijan, de Indonesische para wacht in Merauke op het vertrek met de X-11 naar Biak. Bron: De Opmaat

Behoudens de vier bemanningsleden van de X-11 waren er drie passagiers...

Mevrouw C.M. Verburg-Niersman met haar dochtertje M.W.D Verburg, zij liggen begraven op Kembang Kuning te Soerabaja en de Hr. Timboel Bin Kamblijan waarvan verdere gegevens ontbreken.



Timboel op weg naar de politiekazerne van Merauke. 28 juni 1962



De onthulling van de gedenkplaat bij het Indië-monument vond plaats in stormende regen. Enkele tientallen familieleden en nabestaanden van de omgekomen militairen woonden de plechtigheid bij.
Foto: Jan-Paul Kuit

Hedenkingsplaquette onthuld bij Indië-monument in Roermond

Koninklijke Luchtmacht lost ereschuld in

Van onze verslaggever

Roermond - „We komen een ereschuld indossen en een daad van pietus stellen." Dat zei generaal A. de Jong van de Koninklijke Luchtmacht gisteren bij de onthulling van een

herdenkingsplaquette bij het Indië-monument in Roermond. Op de plaquette staan de namen van vier omgekomen militairen van de luchtmacht. Hun vrachtvliegtuig, een Dakota X-11, verongelukte op 28 juni 1962 in Nieuw-Guinea, in het

Carstensgebergte op 4160 meter hoogte. Behalve de bemanning kwamen ook drie passagiers om het leven.

Resten van het verongelukte vliegtuig werden pas in 1969 ontdekt, maar berging werd

onmogelijk geacht. Tien jaar geleden slaagde niettemin een familielid van één van de omgekomen militairen er in om bij het wrak te komen. Daarna ondernam een expeditie van de luchtmacht een geslaagde bergingsmisdade. De stoffelijke res-

ten van de slachtoffers zijn begraven op het ereveld in Loenen. Veteranen van de luchtmacht hebben aansluitend het initiatief genomen om een plaquette te maken en te plaatsen bij het Indiëmonument.

Dit is het verhaal over een twaalfjarige jongeman, die zijn belofte gestalte deed houden en op zoek is gegaan naar zijn vader en lotgenoten....

Luguber, een zaak met vele gezichten en vragen die vandaag de dag nog steeds niet zijn, en ook waarschijnlijk nooit zullen kunnen worden beantwoord.

Rest mij respect uit te spreken aan Harry Rudolph, die de daad bij het woord heeft gevoegd, zijn doortastendheid heeft er uiteindelijk toe geleid dat de bemanning van de X-11 weer thuis zijn!

R.I.P.

De redactie.