

Gerhard de Bruyn wil alle slachtoffers van de beruchte Martin Mariners eren

# DOODSANGST IN DE VLEGENDE MISKOOP

Gerhard de Bruyn kan de overheid nog vervloeken om de aankoop van de tweedehands Martin Mariners in de jaren vijftig. De Amerikanen noemden ze onheilspellend *Crew Killers*. En inderdaad kwamen ze achter elkaar naar beneden. Het toestel met De Bruyn aan boord stortte bij Indonesië midden tussen de haaien in zee. Nu zoekt hij contact met mensen die ook met de beruchte Martin Mariners te maken hebben gehad, om de nagedachtenis van de omgekomenen te eren.

„Ik keek recht in het gezicht van een Papoea en zag dat hij een enorm bot dwars door zijn neus had. 'Hemel,' dacht ik, 'nu heb ik de crash met het vliegtuig overleefd en word ik alsnog door die inboorlingen opgegeten.'"

Gerhard de Bruyn is op zijn 68ste nog steeds een reus van een man. Zijn machtige borstkas verraadt zijn jeugd als bokser. Een jongen van stavast, die nog met zijn jeugdvriendje Anton Geesink op de kermis in Utrecht de sterke man aldaar telkens weer op de grond legde. „Hadden we weer vijf piek verdiend, na een paar keer mochten we nooit meer terug komen.”

In de laatste jaren van de bezetting kroop hij, een blaag nog, onder de hekken door naar het rangeerterrein waar de volle treinen met geroofde goederen en voedsel klaar stonden om naar Duitsland te gaan. De Bruyn voorop om terug te pakken wat al gestolen was. Natuurlijk ging die jongen na de bevrijding naar de Marine. Want er was een klus te klaren in Nederlands-Indië. „Of dat politiek nu juist was of niet. Daar dachten we toen echt niet over na.”

De Bruyn werd het slachtoffer van een van de grootste miskopen uit de geschiedenis van de Nederlandse defensie. Om Nieuw-Guinea (het huidige Irian Jaya) te beschermen tegen het steeds opringeriger Indonesië kocht men in 1956 in Amerika voor een prikkie (een miljoen gulden per stuk) 17 Martin Mariner amfibievliegtuigen. Binnen vier jaar waren er zes verongelukt en één was er gesloopt om met de onderdelen andere kisten in de lucht te houden. Na het laatste ongeluk in 1959 in de baai van Patipi, waarbij vijf marinevliegers om het leven kwamen en De Bruyn als eerste boordwerktuigkundige met twee anderen maar net de ramp overleefde, werd het toestel definitief aan de grond gehouden.

De miskleun werd min of meer toegegeven, maar de piloten die zelfs hun geliefde brevet teruggaven omdat ze niet langer op de *Crew Killers* wilden vliegen, werden nooit in ere hersteld. De Bruyn wil nu het nog kan met alle overlevenden en nabestaanden van de Martin Mariners nog eens napraten en de gevallen herdenken. Want de dappere jongen van weleer weet wat het is om angst te hebben. Doodsangst.

„Misschien kwam het wel door die hersenbeschadiging. Opeens kende ik angst. En dan nog voor zoiets raars. Echt, ik was doodsbang dat ze me zouden opeten. Ik spreek Maleis en begon direct te roepen dat

door FELIX WILBRINK

FOTOGRAFIE: NICO KROON/DE KROON STUDIO

„Woedend was ik toen ik ontdekte dat op het Nationaal Indië Monument in Roermond de namen van een aantal van deze vliegers niet stonden. Ik heb ervoor gezorgd dat dat is goedgekomen. Hier bij dit monument zou ik graag met alle nabestaanden samen een groet brengen.”

we nog radiocontact met de basis hadden gehad en er straks nog veel meer vliegtuigen zouden komen om mij te zoeken.”

„Of de stam die mij had gered werkelijk mensen at, weet ik nog steeds niet. Het zal wel niet. Mij hebben ze in ieder geval goed geholpen. Eerst zijn ze de eerste-hulpkist uit het water gaan halen en later hebben ze me op mijn aanwijzingen verbonden. Hun medicijnman streek heel zacht over mijn rug en spuugde erop. Alsof hij al wist dat daar iets mis was gegaan. De artsen aan boord van de *Hr. Ms. Amsterdam* die te hulp was gekomen, geloofden het niet. 'Jij kan je rug niet hebben gebroken, hoe denk je dat te weten?' zeiden ze. Later werd er een röntgenopname gemaakt. En jawel hoor, gebroken. De vierde wervel van onderaf.”

„Die hersenbeschadiging waardoor ik eigenlijk direct met werken had moeten stoppen, is pas veel en veel later ontdekt bij een keuring, toen ik uit de Marine wegging omdat ik niet meer functioneerde. Ik had ernstige concentratieproblemen, vreselijke hoofdpijnen en... ik durfde niet meer mee te vliegen.”

„Toen die toestellen in 1956 uit de VS werden opgehaald, stonden de Amerikanen er hoofdschuddend bij te kijken. 'Gaan jullie daar echt nog in vliegen? Dit zijn *Crew Killers*.' Dat hebben we geweten. Iedereen die op die kisten moest, stond doodsangst uit. Er waren vliegers die gewoon hun brevet inleverden. Moet je dat eens voorstellen. Er moet echt heel wat aan de hand zijn voordat een vlieger zijn brevet teruggeeft. Ook boordwerktuigkundigen wei-

gerden met die kisten de lucht in te gaan. Van de zestien die er zijn gekocht, zijn er zes naar beneden gekomen, waarvan vier met dodelijke afloop. De eerste al op Valkenburg, waar de bemanningen werden getraind.”

„Achteraf gezien is de slechte conditie van die toestellen ook de schuld van mijn ongeluk. Als de anderen niet zo bang waren geweest dan had ik nooit op die kist gezeten. Mijn eigen kist was opgevlogen. Na zoveel vliegers moesten ze helemaal worden nagekeken. Mijn vliegers zaten erop. Ik ging ervan uit dat ik nu een tijdje op de grond op de basis in Biak zou werken. Die ochtend ging ik dan ook zonder mijn vliegkleding, maar met mijn uniform van huis. Op de basis bleek dat de eerste mecano van de P 102 plotseling heel



• Een Martin Mariner landt op het water. Juist daarbij ging het vaak mis omdat het evenwicht naar achteren lag en de neus dus gauw te ver naar voren gedruwd werd.



de mecano zei voor het ongeluk nog tegen mij dat hij vond dat Bertram bij het landen wel erg lang met zijn neus naar beneden dook. Het lag bij die vliegtuigen heel gevoelig hoe je landde. Iets te diep en je dook het water in in plaats van erop. Dat kwam doordat ze oorspronkelijk alleen uitgerust waren voor waterlandingen en er later een landingsgestel aangebouwd was om ook op land te kunnen landen. Het evenwicht lag daardoor meer naar achteren. Ik dacht er even over om de kritiek van de tweede mecano aan Adriaanse door te geven. Maar ik bedacht me toen. Adriaanse had me beslist geantwoord: 'Dat is pakkie-an vlieger De Bruyn.' Met andere woorden: 'Waar bemoei je je mee?'

„We draaiden over de Patipi-baai. Terwijl we overvlogen, zei Adriaanse nog: 'Tjonge, wat zitten hier veel haaien.' We keken naar beneden. Daar zwommen wel veertig van die grote krennen van vier tot zes meter lang. Er stond een stevig deining. Achteraf vraag je je af of het verstandig was bij die golfslag te landen. Bertram zette de landing in, weer met de neus erg diep. Op het laatste moment hoorde ik Adriaanse nog gillen: 'O, mijn God!' Maar het was te laat.”

„De Papoea's vertelden ons later dat we twee keer over de kop zijn geslagen. Ik werd door de kist geslingerd. Ik voelde hoe ik met mijn rug en achterhoofd tegen iets aansloeg. Ik had meteen een geweldige pijn. Of ik bewusteloos ben geweest, ik weet het niet meer, maar opeens lag ik in het water. Mijn arm en been zaten vast aan een stuk van het vliegtuig. Om niet mee naar beneden te worden getrokken, moest ik me bevrijden. Met moeite kon ik mijn arm loskrijgen. Toen mijn been. Mijn voet zat vast. Ik rukte en rukte tot ik los kwam. Later bleek dat ik daarbij twee tenen hebt afgescheurd. Ik bloedde als een rund. Ik was doodsbang voor die haaien. Door de klap op het water waren ze gevlucht. Maar ik wist dat het een kwestie van tijd was voordat ze hun angst zouden overwinnen en op het bloed afkwamen.”

„En bloed had ik genoeg, het stroomde eruit. Ik schatte dat als we niet binnen een half uur aan de kust waren of dat er hulp zou komen, die haaien ons te pakken zouden krijgen. Ik keek om me heen en zag de andere mecano Koelhuis en luitenant ter zee Slikker. Zijn zwemvest was oké. Het mijne was geheel aan flarden. Ik vond een afgebroken benzinetank die op het water dreef en probeerde daar op te klimmen.

„Stom natuurlijk, die dingen draaien rond in het water en ik viel er steeds af. Aan de achterkant zat een uitsteeksel waar ik me aan kon vasthouden er stroomde voortdurend benzine uit dat over me heen liep.”

„Lekker, die benzine in mijn wonden en in mijn gezicht. Het brandde als de hel. Later is mijn huid tweemaal helemaal verveld. Volgens mij is dat door de benzine gekomen. Het allerergste was het om te zien hoe Adriaanse en Bertram niet uit de cockpit konden komen. Hun riemen zaten vast en ze waren bewusteloos. Ze deden in ieder geval niets en werden met het wrak onherroepelijk de diepte in gesleept. Je moet er niet aan denken dat we ook nog soldaten zouden hebben meegenomen. Soms zaten er wel veertig mariniers in het toestel. Zomaar los, zonder riemen of stoelen. Wat een geluk, dat het dit keer niet het geval was.”

„Vanuit twee dorpen, Patipi en Rumbaki, zijn die Papoea's op weg gegaan met zeven prauwen. Het andere dorp heeft Slikker en Koelhuis meegenomen. Dapper van die lui hoor, want er stond echt een flinke deining. Het zal niet zonder gevaar voor ze zijn geweest om het water op te gaan. Ik ken hun namen nog steeds, Arobi, Arif en Kasiwuy. Ze hebben van de Marine een medaille gehad. Dat zal ze door de latere machthebbers wel niet in dank zijn afgenomen. Ik vraag me af hoe het met ze gaat. Of ze ook zo getroffen zijn door de honger en ellende die dat land de laatste jaren teistert. Ik heb zin om nog eens een heel schip rijst naar dat dorp te sturen, daar zou ik best wat voor over hebben.”

„Woedend ben ik geweest toen ik ontdekte dat op het Nationaal Indië Monument in Roermond de namen van een aantal van deze vliegers niet stonden. Zo waren ze de namen van de mannen die met die slechte kisten voor reparatie op weg naar Nederland waren en verongelukt, maar even vergeten. Dat is inmiddels goedgekomen. Daar heb ik hoogstpersoonlijk voor gezorgd. Naar dat monument wil ik met de nabestaanden heen en gezamenlijk een groet brengen.”

En De Bruyn zelf? De robuuste man werd na zijn ontslag bij de Marine groothandelaar in speelgoed. Hij verdiende een goede boterham en... nam vlieglessen op kleine sportvliegtuigjes. Om zijn angst te overwinnen.

Voor inlichtingen over een mogelijke bijeenkomst van alle bemanningsleden en andere betrokkenen bij de Martin Mariner toestellen: 070-5141.204.