

## ZITTING VAN WOENSDAG 9 MAART 1955

### Sub-Commissie II

Tegenwoordig de heer Korthals, voorzitter, en de heren Stufkens en Fens, leden, alsmede de heer Huigens, griffier.

Punt van het Enquêtebesluit: p.

Verhoor van

ALBERT BAREND WOLFF,  
oud 41 jaar, wonende te 's-Gravenhage,  
kolonel-vlieger-waarnemer der Koninklijke luchtmacht.

Hij legt de eed af als getuige.

99085. De Voorzitter: De Parlementaire Enquêtecommissie heeft u uitgenodigd om voor haar getuigenis af te leggen betreffende het militaire beleid van 1940 tot 1945.

Ik zou willen beginnen met te vragen, welke functies u had en waar u was tijdens de vijandelijkheden, die zich hebben afgespeeld, te beginnen bij 1939. Bevond u zich destijds reeds in Indië?

A. Ja, Mijnheer de Voorzitter. Ik was in 1939 in Nederlandsch-Indië en ben op Java geweest tot 7 December 1941.

99086. De Voorzitter: In welke functie?

A. Als commandant van een squadron Glenn Martin-bommenwerpers. Aanvankelijk in Malang en sinds September 1941 in Tjilitan, een vliegveld nabij Batavia. Op 7 September 1941 ben ik met dat squadron naar Singapore gegaan, of liever gezegd op 8 December, aangezien op 7 December de oorlog uitbrak. De dag daarop zijn wij naar Singapore gegaan. Daar ben ik gebleven tot 31 December 1941, waarna ik naar Java ben teruggekeerd voor het verder ontwikkelen van het nachtvliegen.

99087. De Voorzitter: Hoe bedoelt u dat: voor het verder ontwikkelen van het nachtvliegen? Kreeg u daarbij een leidende functie?

A. Neen, om mijn squadron in het nachtvliegen te ontwikkelen. In Singapore was nl. gebleken, dat de nachtvliegvaardigheid van het geheel onvoldoende was. Men had, ik meen op 10 December, één van onze squadrons — er waren maar drie squadrons — teruggestuurd naar Java, dat mij op 31 December afloste. Ik zou voor een maand teruggaan voor nachtvliegen; ik ben echter nooit meer naar Singapore teruggekomen, aangezien inmiddels de val van Singapore had plaats gevonden. Ik heb enkele weken nachtvluchten op Java uitgevoerd vanuit Kalidjati, doch daarna ben ik meteen ingezet boven Borneo vanuit Java, heb enkele acties boven Borneo uitgevoerd en eveneens enkele acties boven Sumatra, bij de landing op Palembang; ik ben daarna met verschillende acties ..... de landing op Java tot 8 Maart op Java gebleven, laatstelijk vanuit Andir, bij Bandoeng; op 8 Maart ben ik met een Glenn uitgeweken naar Australië.

99088. De Voorzitter: Op wiens bevel is dat geschied?

A. Op bevel van de legercommandant, generaal *ter Poorten*.

99089. De Voorzitter: Was dit een rechtstreeks bevel van de generaal?

A. Het bevel kwam gedeeltelijk rechtstreeks, gedeeltelijk via de toenmalige commandant, kolonel *Kengen*, thans generaal *Kengen*. De zaak was eigenlijk, dat ik reeds een dag of twee tevoren — toen men het zag mislopen — enkele beschadigde vliegtuigen had klaargehouden om uit te wijken. Ik had hiervoor toestemming gevraagd, doch deze was mij niet verleend. Die toestellen werden de volgende dag stukgeschoten. Op Zaterdag — ik meen 7 Maart — werd de

laatste plaats Bandoeng overgegeven en werd mij gevraagd alsnog uit te wijken. Ik had geen toestellen meer, maar men vond later een toestel bij een ander squadron, hetwelk mij ter beschikking werd gesteld, omdat men in het betrokken squadron hiervoor geen liefhebbers kon vinden.

99090. De Voorzitter: Kon men geen liefhebbers vinden om zo'n toestel te vliegen?

A. Neen, het was theoretisch gezien een onbegonnen zaak. De Glenn Martin had geen radius om Australië te bereiken. Bovendien waren er geen vliegvelden meer in Indië beschikbaar, zodat men het op de gok moest doen van mee-wind e.d.

99091. De Voorzitter: Is het toestel toen bij uw squadron ingedeeld?

A. Het toestel heb ik toen gekregen, d.w.z. een van de mensen van het betrokken squadron, die dus de meeste rechten had, een zekere luitenant, thans majoor *van Loggem*, mocht er op blijven, doch aangezien hij waarnemer was, kon hij zelf niet vliegen. Doordat wij reeds twee dagen tevoren dit plan hadden opgesteld, ben ik er eigenlijk bij ingeschakeld en heeft men mij gevraagd of ik er nog voor voelde. Ik voelde er wel voor en heb de rest van de bemanning uit mijn squadron kunnen aanvullen. De feitelijke opdracht was — daarom zeg ik ook rechtstreeks van generaal *ter Poorten* — het uitvliegen van de toenmalige kapitein *Spoor* en de kapitein *Reinderhof*. Kapitein *Spoor* had een geheime opdracht — welke, is mij niet bekend — en kapitein *Reinderhof* had in het geval-Tarakan het met de Japanners min of meer aan de stok gehad. De transportafdeling, die tevoren met luitenant-gouverneur-generaal *van Mook* en generaal *van Oyen* was weggegaan, had kennelijk vergeten hen af te voeren. Naar mijn mening was op Vrijdagochtend het laatste toestel uit Indië weggegaan. Men had geen mogelijkheden meer om deze twee heren af te voeren, vandaar dat ik rechtstreeks van generaal *ter Poorten* de opdracht kreeg met inzet van alle krachten vanuit Andir te trachten weg te komen.

99092. De Voorzitter: Met hoeveel man ging u toen weg?

A. Wij zijn tenslotte met negen man vertrokken. We hadden nog veel meer plaats, doch er was geen animo. Ik heb nog getracht verschillende andere vliegers met mij mee te krijgen, doch men verklaarde ons voor gek.

99093. De Voorzitter: Ging u toen met één vliegtuig weg?

A. Ja. Er was nog een andere vlieger bij — luitenant *van Erkel*, die later gesneuveld is — en vaandrig *Paalman*.

99094. De Voorzitter: Bevonden dezen zich eveneens in uw vliegtuig?

A. Ja; dit is het enige vliegtuig geweest. Die nacht heeft ook een Amerikaan getracht weg te komen, die zich eveneens op Andir bevond en waar wij contact mee hadden. Hij had echter het nadeel, dat zijn toestel een kapotgeschoten benzinetank had. Het toestel was — naar ik meen — een B-19, welke zelfs geen theoretische kans had Australië te bereiken. Hij had vernomen, dat het vliegveld Waingapoe nog open was en wilde zodoende trachten aldaar met donker nog een landing te maken, benzine te vullen en vervolgens door te vliegen. Ik heb deze man door een groot toeval later na de oorlog nog ontmoet en vernam van hem, dat hij nooit was aangekomen, aangezien hij motorpech heeft gehad en zodoende op Java bij Rembang een noodlanding moest maken.

Men heeft het vliegveld — dank zij dus de opdracht van generaal *ter Poorten* — niet vernield, omdat wij die nacht weg moesten. Iedereen was ons hierbij behulpzaam, hoewel praktisch alles reeds overgegeven was, de lichten in Bandoeng al aan waren en de boel verbrand was. Wij hebben met veel hulp van het grondpersoneel van

het hele squadron de zaak op tijd klaargekregen. De zaak was, dat het vliegtuig niet operationeel geschikt was — het was nl. een kapotgeschoten vliegtuig, waar juist nieuwe motoren waren ingebouwd en dat gevonden was in een hangar op Andir, zonder dat het nog gevlogen had. Er zat dus nogal wat werk aan vast; er moest o.a. een nieuwe tank worden ingebouwd, welke bovendien gevuld moest worden. Al deze werkzaamheden hebben de hele nacht geduurd en wij zijn om 01.00 die nacht weggekomen.

99095. **De Voorzitter:** Naar ik begrepen heb, is de animo om weg te gaan niet heel erg groot geweest.

A. Neen. Hierbij speelde de mentaliteit van maandenlang oorlogvoeren met niets ook een rol. Wij zijn begonnen met een behoorlijk aantal toestellen, maar links en rechts werden deze afgeschoten. Van mijn squadron ben ik twee keer al mijn vliegtuigen kwijtgeraakt. Op het eind, de laatste week mag ik wel zeggen, had ik een squadron vol met vliegers met twee toestellen. Om de beurt konden wij nog weleens een vluchtje maken. U begrijpt, dat wij meer op de grond zaten te kijken naar hetgeen er zich afspeelde. Die mentaliteit heeft veel mensen op het laatst, vooral bij de luchtmacht, naar het einde doen verlangen. Zij dachten: Als het eenmaal voorbij is, zal het wel loslopen. Over vier maanden zijn wij wel bevrijd, dan komt onze grote broer Amerika ons wel te hulp. Ik heb vrienden gehad, die tegen mij zeiden: „Jij bent gek, dat je gaat, ik ga vier maanden bridgen, dan is het wel voorbij.” Na de oorlog heb ik hen weer ontmoet; zij hadden er toen andere ideeën over. Het was een kwestie van aanvoelen. Ik voelde het anders aan. De mensen, die ik meenam, zeiden: „De kans is vrijwel gering, nagenoeg nihil, maar wij nemen elke kans boven het gevangenenkamp.”

99096. **De Voorzitter:** Waren er nog andere vliegtuigen ter beschikking om weg te gaan?

A. Neen, er is — naar ik pas later heb vernomen — met een ander vliegtuig, een kleine Lockheed, een mooie stunt uitgehaald. De bestuurder er van heeft — met een tank met benzinedrums binnenin en vandaar uit een leiding door het raampje naar de benzinetank — kans gezien om van het zuiden van Java, over Sabang naar Ceylon uit te wijken. Dat is luitenant *Pelder* geweest. Dat was het enige toestel, dat na de Donderdag of Vrijdag vóór de capitulatie uitgeweken is en vóórdien dus het toestel van luitenant-gouverneur-generaal *van Mook* en generaal *van Oyen*. Er was ook niets meer. Er stond naar mijn mening nog een D.C. 4 van de K.L.M. of van de K.N.I.L.M., die men hoopte op tijd klaar te krijgen, maar dit is niet meer op tijd gelukt.

Wij zijn toen in Port Darwin geland met generaal *Spoor* — toentertijd kapitein *Spoor* — kapitein *Reinderhof* en onze bemanning en zijn vervolgens via Geraldton en Perth naar Adelaide doorgevlogen, alwaar wij ons hebben gemeld bij generaal *van Oyen*.

99097. **De Voorzitter:** Er waren dus meerdere vliegtuigen in Australië aangekomen?

A. Ja, daarvóór was het hele transportsquadron uitgestuurd. Zoals ik u reeds zei, is op Donderdag of Vrijdag het laatste toestel weggegaan, aangezien men de overgave Vrijdag reeds verwachtte. Er is toevalig bij Tjiater gelukkig gevochten, waarop de débâcle tweemaal 24 uur is uitgesteld. Dat wist men echter in Australië niet. Na die laatste vlucht, waarbij de luitenant-gouverneur-generaal en generaal *van Oyen* naar Australië uitweken op order van de legercommandant, is nooit meer iemand naar Java komen kijken.

99098. **De Voorzitter:** Heeft u, toen u in Australië was aangekomen, nog anderen aangetroffen? Er heeft zich ook nog het drama van Broome voltrokken.

A. Ik heb toevallig enkele mensen gesproken. Broome was het dichtst bij Java gelegen vliegveld. Wij hebben dat vliegveld ook gehaald — ik mag wel zeggen, met enorm veel geluk, om even te beschrijven, dat het helemaal niet zo vreemd was, dat er geen animo voor was om weg te komen. Naar mijn mening was het helemaal geen lafheid van de mensen. Wij verkozen een zekere ondergang boven het gevangenenkamp. Dat is helemaal geen kwestie van moed, doch een idee van ons. Wij hebben alles er uit gegooid, al onze boten e.d. om die ene kans te wagen. Die kans was gering, gezien de afstand, de benzine en bovendien hadden wij geen kaarten. Wij hebben b.v. moeten vliegen op mondelinge aanwijzing van een K.N.I.L.M.-vlieger. De marine is eveneens naar Broome gegaan, als enige mogelijkheid, aangezien Broome het dichtst bij Java lag. Het lag echter ook dicht

bij de Molukken waar de Japanners zich reeds bevonden. Naar ik mij heb laten vertellen, werd er elke dag op een bepaalde tijd een aanval door de Japanners uitgevoerd. Wij kwamen 's morgens vroeg vóór de aanval, maar er heerste zo'n angst, dat wij met de grootste moeite iemand hebben kunnen vinden, die ons aan wat benzine wilde helpen, en dat maar beperkt; hij heeft ons maar 2 drums willen verstrekken, aangezien hij er verder geen tijd meer aan wilde spenderen. Hiermee konden wij naar een iets zuidelijker gelegen terrein uitwijken.

Broome werd elke dag aangevallen. Ik meen, dat de Dinsdag tevoren dat marinesquadron aankwam — Catalina's meen ik — dat daar omstreeks dezelfde tijd als ik geland was. Hoewel zij ook gewaarschuwd waren, konden zij niet meer op tijd wegkomen. Ik was er alleen en ben die ochtend wel weg kunnen komen. Zij zijn dus overvallen, nèt nadat het benzineladen gereedgekomen was. Ik heb verhalen gehoord, dat men wel tijdig weg had kunnen komen, doch dat de commandant — hij is daarbij gesneuveld — om bepaalde redenen de zaak iets heeft aangehouden. Maar dit kan ik niet beoordelen; het zijn de bekende geruchten, die ik na afloop gehoord heb. Het is mij bekend, dat daar inderdaad dagelijks een aanval werd uitgevoerd; het is mij eveneens bekend, dat er vele vliegtuigen van ons, ook van de militaire luchtvaart, op de grond kapotgeschoten zijn. Ook heb ik verschillende Catalina's half boven water uit zien steken. Ik heb mensen gesproken, die er bij waren geweest — o.a. luitenant ter zee *Amsterdam*, die hier nog in Holland verblijft en die mij er verschillende verhalen van heeft verteld. Dat is alles, wat ik van het drama af weet.

99099. **De Voorzitter:** Juist en toen bent u daar dus aangekomen.

A. Wij zijn daar zo vlug mogelijk weer weggegaan om niet hetzelfde lot deelachtig te worden en zijn vervolgens via twee tussenlandingen in Perth aangekomen. Van Perth zijn wij zo vlug mogelijk naar Adelaide gevlogen, waar wij wisten, dat de vliegschool ondergebracht was, die tevoren per boot vanuit Java was vertrokken. Daar heb ik mij gemeld. Ik ben daarna doorgevlogen naar Melbourne en heb het toestel ingeleverd. Het toestel is daar verkocht aan de Amerikanen en ik ben vervolgens opgenomen. Eerst heb ik ongeveer een maand op de staf gezeten. Er was nog personeel voor een squadron uit Indië per boot vooruitgestuurd om de B.25's op te vangen, die echter verlaat aankwamen, en dat er dientengevolge nog aanwezig was toen de capitulatie van Java een feit was geworden. Er bevond zich bovendien een vliegschool met instructeurs in Adelaide, doch daar kreeg men het ook benauwd. De Australiërs waren nogal „jittery” in die tijd en verwachtten elk moment een inval van de Japanners. Die vliegschool is later per „Mariposa” weggestuurd uit Australië, waarbij ik ingedeeld werd als instructeur. Met de vliegschool en instructeurs zijn wij per „Mariposa” in Amerika aangekomen — ik meen op 3 Mei 1942 — en ik ben er gebleven tot 9 Maart 1944 als instructeur; daarna ben ik als commandant van een squadron B 25's naar Australië teruggevlogen.

99100. **De Voorzitter:** Het interesseert ons wel het een en ander omtrent de opleiding in Amerika te vernemen.

A. Ik ben eerst geplaatst geweest op een vliegschool in Jackson als squadron-commandant. De commandant was toentertijd de toenmalige majoor of overste *van Hazelen*. Zijn tweede man was kapitein *Asjes*. Het viel uiteen in twee squadrons; ik had er een en majoor *van Rest* het andere. Ik ben er gebleven tot October 1942. In het begin ging dit met zeer veel pijn gepaard; het heeft lang geduurd voordat wij konden beginnen; eerst hebben wij een overstroming van het vliegveld gehad, waardoor alles een dag of tien onder water heeft gestaan; toen dat voorbij was hebben wij een storm gehad, waarbij 50 pct. van de vliegtuigen ernstig beschadigd werd en toen dat voorbij was, hebben wij een aanval van „German-measles” gehad, waardoor iedereen in quarantaine werd gesteld. Naar mijn mening zijn wij niet vóór half Juli 1942 werkelijk met de opleiding begonnen; daarna is deze grondig aangepakt.

99101. **De Voorzitter:** Hoe is het gegaan met hen, die moesten worden opgeleid. Verliep het nogal vlot?

A. Met de „Mariposa” waren dus alle leerlingen en een klein aantal instructeurs uit Indië meegekomen plus nog een enkeling, zoals ondergetekende, en voorts oude transportvliegers, die met hun transportvliegtuigen in Australië waren aangekomen. Die transportvliegtuigen zijn ook verkocht en de vliegers werden als instructeurs ingedeeld. In het begin hadden wij, naar ik meen, een kleine 600 tot 800 leerlingen, voornamelijk V.V.C.-ers, vóór de oorlog Vrijwillig Vlieger Corps. Dit waren jongelui, die zich verbonden hadden voor een gratis

vliegopleiding om in geval van nood dienst te nemen. Dat is ook gebeurd, maar de jongens waren niet verder gekomen dan de allereerste opleiding. Zij zijn toen allemaal naar Leavenworth gedirigeerd, behalve enkele klassen van oudere leerlingen, die direct in Jackson begonnen. In Leavenworth moest een schifting gemaakt worden tussen de beste vliegers, die vlieger konden blijven, en de rest, die opgeleid zou worden voor de andere functies, die wij nodig hadden, zoals telegrafist, waarnemer, bommenrichter en boordschutter. De voornaamste taak in Leavenworth was de schifting van deze grote groep V.V.C.-ers. Naar mijn mening is dit zeer efficiënt gebeurd. Wij waren in September met die schifting gereedgekomen en ook met de eerste opleiding op het type vliegtuig, dat wij daar hadden, nl. een Fairchild. Alle mensen, die inderdaad vlieger zouden blijven, werden successievelijk — dat waren dus verschillende klassen en in verschillende graden — naar Jackson geplaatst. De laatste klasse is half October naar Jackson vertrokken, waar de oudere klassen reeds waren begonnen en waar toen het gehele Nederlandse contingent verzameld was. Er werd in twee grote groepen gevlogen, de opleiding jachtvliegers vloog op de Harvard, de AT-6, en de opleiding bommenvliegers vloog op Beechcrafts en Lockheeds.

Deze Beechcrafts en Lockheeds waren — naar ik meen — door de Nederlandse Regering reeds vóór de oorlog besteld, maar nooit afgeleverd. Het waren dus Nederlandse vliegtuigen en later hebben de Amerikanen ons B 25's geleend. De opleiding in Jackson was dus Nederlands, de leerlingen waren Nederlanders, de instructeurs waren nagenoeg allen Nederlanders. Het technisch personeel was echter hoofdzakelijk Amerikaans, het commando daarentegen met enkele grondinstructeurs — tandarts, dokter — was ook Nederlands. De hoofdzaak van de basisbezetting was verder Amerikaans. De commandant was generaal *van Oyen*, met als tweede man kolonel *Giebel*. Verder was de marine volkomen geïntegreerd in de militaire luchtvaartopzet. Mijn commandant — ik was operation-officer op de Lockheeds en Beechcrafts en later op de B 25's — was b.v. een marine-officier.

99102. De Voorzitter: Hoe was de houding van de Amerikanen in Jackson?

A. Ik moet zeggen, dat wij van de Amerikanen alle mogelijke medewerking hebben gekregen; alles was mogelijk. Wij hebben natuurlijk normale moeilijkheden gehad met toestellen, maar als ik dit vergelijk met de jaren, die wij later na de oorlog in Indië en hier hebben gehad, dan hebben wij het daar heel gemakkelijk gehad. Het ging goed en vlot. Er werd niet onnodig tijd verspild. Er zijn verschillende klassen regelmatig afgeleverd; de jachtvliegers werden afgeleverd aan Engeland, bommenvliegers werden eerst in enkele crews naar Australië gestuurd ter aanvulling. Later is dat reeds een vrij grote flight geworden — ik meen onder kapitein *Staal* —, nadien zelfs is er een squadron gegaan onder kapitein, nu overste *Wittert van Hoogland*, en het laatste squadron heb ik meegenomen. Ik ben op 9 Maart 1944 van San Francisco afgevlogen.

99103. De Voorzitter: Toen u daar aangekomen was, hebt u net als de anderen, die u reeds waren voorgegaan, bij het 18de gevlogen?

A. Mijn squadron werd na aankomst opgesplitst als aanvulling en gedeeltelijk bij het transport gezet. Misschien interesseert het u te vernemen, dat gedurende al die vluchten over de oceaan het enige toestel, dat wij verloren hebben, het gevolg is geweest van motorstoring; de bestuurder er van was een zekere luitenant *van der Veer*. Wat ongelukken betreft: in Amerika hebben wij vrij wat ongelukken meegemaakt, voornamelijk doordat dit een eigenaardig stel jongens was; het waren allen jonge jongens van 18 tot 20 jaar; die eigenlijk losgeslagen waren uit Indië en disciplinair moeilijk waren vast te houden.

99104. De Voorzitter: Dat scheen bijzondere moeilijkheden gegeven te hebben.

A. Ja, reden waarom ik er even op terugkom; het was een moeilijk punt. Ik herinner mij vele gevallen van goede jonge vliegers, die, ondanks de goede bepalingen en goed toezicht, er toch onderuit kwamen, ergens gingen stuiten en dienstengevolge verongelukten. Dat was meer en moeilijker dan ik ooit in mijn diensttijd heb meegemaakt. Ik schrijf dit toe aan de omstandigheden, waarin deze jonge jongens van 18 tot 20 jaar verkeerden: een behoorlijk salaris, vreemd land, hadden natuurlijk moeilijkheden, waren plotseling weggehaald van huis en alles, wat hun dierbaar was, waren dienstengevolge ietwat overmoedig geworden en daardoor heel moeilijk in bedwang te houden. Dit bleek ook in het leven buiten de basis. Er gebeurden weleens dingen, o.a. op het gebied van autorijden en op feestjes, die 's avonds gegeven werden, die niet normaal waren, zoals dat zo vaak gebeurt met een militaire eenheid in het buitenland.

99105. De Voorzitter: Was dit niet tegen te houden?

A. Er werd zeer streng tegen opgetreden. Er werd gedaan wat mogelijk was, maar wij hebben van hoog tot laag met die moeilijkheden te kampen gehad.

99106. De Voorzitter: Hetzelfde heeft men ook wel uit Australië gehoord.

A. Ja, doch in Australië heb ik het minder meegemaakt. Althans op het lagere niveau. In de hogere regionen is men ook weleens losgeslagen, maar de jongens waren daar ouder geworden; zij kwamen tenslotte weer in contact met de oorlog en kregen zodoende meer de ernst van het geheel te zien, terwijl het in Amerika eigenlijk volledig vreedstijd was met alle geneugten van dien. Zij hadden meisjes, waar zij weleens flink voor wilden doen; sommigen misten weer hun huis. Wij hebben veel ongelukken gehad. Het aantal ongelukken was naar mijn mening buiten proportie. Ik meen, dat er in die tijd 30 tot 35 jongens gesneuveld zijn alleen aan ongelukken. Dit was zeker niet toe te schrijven aan het onderhoud van de vliegtuigen, dit was uitnemend. Er zijn er één of twee geweest, die verongelukt zijn als gevolg van buitengewone weersomstandigheden in het zuiden van Amerika. Ik herinner mij een geval, dat er een toestel in de lucht uit elkaar is geslagen in een onweersbui — doch dit waren enkele uitzonderingen. De meeste van deze ongevallen waren overtredingen van de bepalingen, ondanks een werkelijk scherp toezicht.

99107. De Voorzitter: Was dit zo moeilijk tegen te gaan?

A. Men kon tenslotte niet achter elke leerling steeds een instructeur zetten; men moest ze wel laten vliegen en dan kwam men tot de meest vreemde ontdekkingen. Jongens, die nog even vóór het naar huis gaan een bepaalde boerderij of een meisje kwamen groeten en de grond invlogen. Wij hebben zelfs een geval meegemaakt van een jongen, die op een klein veldje landde, omdat hij daar een afspraak had gemaakt met een meisje en met haar ging vliegen, waarna ze verongelukt.

99108. De Voorzitter: Naar ik begrepen heb, lagen de moeilijkheden in Australië bij een andere categorie; u sprak van de ouderen.

A. Er werd nogal kritiek geleverd op het leven van de ouderen.

99109. De Voorzitter: Was deze kritiek naar uw mening wel gerechtvaardigd?

A. In enkele gevallen wel, in andere niet.

99110. De Voorzitter: Het heeft nogal stof doen opwaaien.

A. Doordat enkele gevallen op waarheid berustten, werd er natuurlijk gegeneraliseerd en werd dit weleens uitgedragen. Er werden inderdaad fouten gemaakt. Men heeft o.a. drank vervoerd naar Nieuw-Guinea, hetgeen verboden was; dit gebeurde op hoog niveau. Men heeft weleens vakantie genomen op de bekende wijze, waar het ook niet moest; dit alles werd, doordat een enkeling het deed, als algemeen naar voren gebracht. Doch door het merendeel, dat in het Brisbane-kamp geplaatst was, werd hard gewerkt. Wij van de luchtmacht hebben er weinig mee te maken gehad. Wij zaten óf in het 18de squadron in het noorden óf in het jachtsquadron en vlogen verder in onze rustperiode bij het transportsquadron.

99111. De Voorzitter: Was het u ook opgevallen, dat er in Australië nogal wat mankeerde aan de verhouding met de meer hogere regionen, zodat men zich weleens vrijgelaten voelde, omdat men te weinig belangstelling kreeg van de hoge autoriteiten? Speelde dit ook een rol?

A. Ja. Het verwijt is weleens gedaan, Mijnheer de Voorzitter, maar ik kan dat toch niet inzien. Onze militaire autoriteiten toonden m.i. voldoende belangstelling; dat ze weleens niet direct de juiste maatregelen namen, kan ik niet beoordelen, aangezien ik in die tijd niet in de hoge leiding zat. Belangstelling was er zeer zeker. Wij kregen regelmatig bezoek; er werd natuurlijk zeer veel gekankerd; in het begin — daar kan ik niet over oordelen — schijnt het wel slecht geweest te zijn.

99112. De Voorzitter: U spreekt nu nl. over de periode na 1944.

A. Na 1944 was de belangstelling voldoende. We hadden beslist geen overdadige klachten.



99113. De Voorzitter: Maar u hebt wel gehoord, dat er gerechtvaardigde klachten waren?

A. In het begin is het heel slecht geweest. Het 18de squadron heeft in het noorden gezeten onder omstandigheden, die beslist fout waren, en de mensen hebben er zodoende in de ellende gezeten. Men verwijt dus, dat er van hogere leiding te weinig op gelet is en men er te weinig aan gedaan heeft om deze omstandigheden te verbeteren. Ik kan niet beoordelen in hoeverre dat waar is, aangezien ik er niet bij ben geweest. Een feit is het beroemde geval — dat misschien hier ook weleens naar voren is gebracht —, nl. van de desertie. Dat is m.i. inderdaad een fout geweest van de leiding. Die heeft de zaak toen nog opgeblazen.

99114. De Voorzitter: Het is misschien wel goed als u zegt wat opgeblazen is en van welke kant.

A. Het was natuurlijk fout, wat de jongens deden, maar de omstandigheden waren moeilijk. Immers, ze waren net uit Indië weg, hadden hun gezin achtergelaten en hadden de pertinente belofte gekregen — dat is mij bekend —, dat hun gezinnen zouden worden nagestuurd. Of het al of niet mogelijk is geweest, daar wil ik mij buiten houden. Volgens mij had het wel mogelijk kunnen zijn. Een punt is, dat er bij het uitzenden uit Indië met het transportsquadron ten enenmale geen planning is geweest; dit geldt ook voor de schepen. Er zijn mensen geweest, die hun hele huisraad hebben meegenomen, en mensen, die aan boord van halffe vliegtuigen ettelijke tientallen koffers hebben kunnen meenemen. Met enige planning had men een behoorlijk aantal mensen kunnen uitsuren. Het typische bewijs hiervan is, dat ik twee dagen van tevoren drie vliegtuigen heb aangeboden, die volgeladen hadden kunnen worden met vliegers.

99115. De Voorzitter: Aan wie heeft u die vliegtuigen aangeboden?

A. Aan de Commandant Luchtmacht. Men antwoordde, dat dit niet juist was en niet mocht; dat het gelijk stond met desertie. Het was onzinnig, want wij deden toch niets. Wij vloegen niet, aangezien de toestellen niet oorlogsklaar waren. Men heeft niet gepland en niets uitgestuurd. In het betreffende verhaal had men dus de belofte aan deze mensen wel gestand kunnen doen. Hoe het ook zij, in die stemming hebben een stel jongens gepraat over: Wij gaan terug naar Indië en nemen een vliegtuig. Zij hebben veel gezegd, wat zij beslist nooit gedaan zouden hebben. Dat is zo gehoord en men heeft deze jongen als de hoogste landverrader ter dood veroordeeld met gratie tot levenslang; een andere heeft levenslang gekregen met gratie tot 20 jaar. Wij allemaal waren er van overtuigd, dat deze zaak veel te hard is opgeblazen; dit had men disciplinair af kunnen doen.

Dit geval heeft in de eerste jaren op de stemming een enorm slechte invloed gehad. Het was een van de feiten, die toen ik terugkwam in Australië, ik direct van alle kanten heb gehoord; het wroette na tot na de oorlog. Er zijn verschillende mensen geweest, die na de oorlog getracht hebben om dit te herstellen. Dit is ook later min of meer gelukt.

Het is beslist een fout van de leiding geweest om dit zo op te vatten. Op andere punten zou ik geen fouten kunnen noemen. Wij hadden een squadron in Darwin, dat goed heeft gewerkt. Eveneens hadden wij een squadron in Nieuw-Guinea. In hoeverre dit gestationeerd had moeten worden op Merauke, waar het niets te doen had en waar het al die jaren feitelijk voor niets heeft gezeten — hetgeen natuurlijk op de stemming zeer fnuikend heeft gewerkt —, is waarschijnlijk een kwestie van hoger geallieerd beleid geweest. Men heeft keer op keer getracht en de jongens ook beloofd, dat ze meer actief ingeschakeld zouden worden. Toen zij eindelijk weggingen van Merauke, was de oorlog reeds afgelopen. Hetzelfde is in de laatste fase — in mijn fase — in het 18de squadron het geval geweest. Het 18de squadron was reeds lang niet meer nodig op Port Darwin. Toen het eindelijk weg zou gaan naar Balikpapan, kwam het net te laat, aangezien de oorlog toen ten einde was. Dat was allemaal geallieerde planning. Ik geloof niet, dat de Nederlandse Regering daarop veel invloed heeft kunnen uitoefenen.

99116. De Voorzitter: Hoe is de materieelvoorziening geweest in de periode, waarover wij op het ogenblik aan het spreken zijn?

A. Op welk gebied bedoelt u?

De Voorzitter: Wat ter beschikking kwam aan materieel.

A. De B. 25's waren zeer goede toestellen. Zij behoorden zeker tot de beste, die wij in die tijd konden krijgen. Het heeft in het begin

lang geduurd. Wat beschikbaar kwam, heeft men eerst aan de Amerikanen gegeven en daardoor heeft het vrij lang geduurd — ik meen ruim een jaar — voordat het squadron, dat uitgezonden was om die vliegtuigen op te halen voor Java, werkelijk B. 25's kreeg. Dat zijn allemaal factoren geweest, die op de stemming slecht hebben gewerkt. In die zelfde tijd heeft het drama van die jongens zich afgespeeld.

Toen de vliegtuigen er waren, waren het er naar mijn mening voldoende en het waren bovendien uitstekende toestellen. Ze zijn ook regelmatig verwisseld voor nieuwere types. Dat waren ook de toestellen, waarmee wij kwamen, en op een gegeven moment hadden wij eigenlijk een overmaat aan vliegtuigen, t.w.: B. 25's. De jachtvliegtuigen zijn eigenlijk de P. 40's gebleven. Heel op het laatst van de oorlog hebben wij de P. 51 gekregen, doch deze is nooit meer ingezet. De P. 40 was in het begin van de oorlog nog redelijk, doch later verouderd. Men is eigenlijk met het jachtvliegtuig te laat op een behoorlijk toestel gekomen, doch dit feit heeft zich beslist nergens gewroken, aangezien het squadron in Merauke gestationeerd was, waar het kennelijk niet van weg te halen was. Het transportsquadron is goed geweest en heeft steeds goed kunnen werken. Er zijn ook betrekkelijk weinig ongevallen gebeurd door materieelfouten. Althans bewezen materieelfouten zijn mij niet bekend. Het aantal ongevallen is in Australië niet schrikbarend hoog geweest.

99117. De Voorzitter: Wat had men in 1944, toen u terug was gekomen, alzo ter beschikking in de geallieerde strijd?

A. Wij hadden toen het 18de squadron met een kleine 25 B. 25's in Port Darwin, hetgeen een uitstekende en goed geoutilleerde basis was. Men had een squadron P. 40's in Merauke en een reserve-squadron met verminderd aantal vliegtuigen — het juiste aantal is mij niet bekend — in Canberra staan, dat elkaar regelmatig afloste. Bovendien had men in Brisbane een squadron van — naar ik meen — 15 Dakota's, een combinatie van ex-K.N.I.L.M. en de militaire luchtvaart. De vlieger, die 8 maanden in het 18de squadron had gevlogen, kwam dan voor een 8-tal maanden terug naar wat wij het zuiden noemden (Brisbane) en vloog daar bij het transportsquadron. Dat was een rustperiode, terwijl de jachtvliegers soms ook daar als tweede bestuurder werden ingedeeld of in Canberra hun vaardigheid onderhielden op de P. 40-toestellen.

99118. De Voorzitter: Was de personeelsvoorziening destijds inderdaad zo, dat men kon zeggen, dat er een behoorlijke afwisseling en rustperiode was?

A. In een latere periode, nadat Amerika begon af te leveren, was dit wel het geval. In de eerste periode is het heel slecht geweest. Er zijn mensen geweest, die enorm lang in het noorden hebben gezeten zonder aflossing of die na een zeer korte aflossing weer terug moesten. De eerste jaren tot eind 1943 is het slecht geweest voor de mensen, die er toen gezeten hebben, maar er bevinden zich op het oogenblik verschillende mensen in Nederland, die u hierover meer zouden kunnen vertellen.

99119. De Voorzitter: Ik zou nog even willen terugkomen op u zelf en u de vraag willen voorleggen wat u verder bent gaan doen toen u in 1944 bent teruggekomen.

A. Zoals ik u reeds zei, is mijn squadron uit elkaar gehaald en opgesplitst. Ik was dus buiten betrekking. Ik ben toen eerst voor drie maanden naar het R.A.F.-Staff College gestuurd om aldaar een cursus te volgen en vervolgens ondercommandant van het 18de squadron te worden. Op de dag, dat ik er naar toe ging, werden de orders veranderd en werd overste *Boot* aangewezen. Deze officier was de eerste commandant van het squadron, dat naar Australië was gestuurd om vliegtuigen op te halen. Hij had echter moeilijkheden gekregen in het squadron en was daarna van zijn post ontheven. Hij liep nog steeds — hoewel hij een van de oudste officieren was — als kapitein rond in een liaison-functie. Generaal *van Oyen* heeft hem echter een tweede kans willen geven en hij kreeg dus, veel ouder zijnde dan ik, dat ondercommando. Ik heb hem daarna afgelost, maar dat was al bijna een jaar later, nl. in Maart 1945. In die tussentijd heb ik kapitein *Boot* als liaison-officier vervangen bij general *Kennedy*. Diens hoofdkwartier, Far Eastern Air Forces, was in Hollandia gevestigd en daar heb ik voornamelijk als liaison-officier gefungeerd. Ik heb verschillende landingen meegemaakt, hetgeen zeer interessant was.

De Voorzitter: En interessant voor ons is het om hierover iets te vernemen.

A. Ik zat er als liaison-officier, maar deze functie had niet veel te betekenen. Ik was ingedeeld in de operation-sectie, een niet-vlie-

gende functie. Ik was tegenwoordig bij de landing in Biak, Morotai — bij de landing in Leyte ben ik in de lucht geweest — en de Lingayen Golf ten noorden van Manilla. In Februari 1945 werd ik afgelost en werd naar het 18de squadron overgeplaatst als operation-officer, alwaar ik tot het einde van de oorlog, September 1945, heb gezeten.

99120. **De Voorzitter:** U zei zoëven: „de liaison-functie had niet veel te betekenen”, maar wat hebt u dan wel kunnen doen?

**A.** Wij hadden tenslotte twee squadrons, die eigenlijk buiten het gevechtsterrein waren geraakt. De actie verplaatste zich naar de noordkust van Nieuw-Guinea. Ik zat in Hollandia. Wij hebben toen de landing op Biak gehad, vervolgens Morotai, Noemfoor, Leyte Golf en de Philippijnen.

99121. **De Voorzitter:** Kon u weleens meespreken?

**A.** Neen, er was niet veel mee te spreken. Je kon veel zien en leren, maar aan de andere kant ook weer weinig doen. Een squadron van ons, de B. 25's, was in Port Darwin achtergebleven en was buiten de oorlog geraakt. Het P. 40-squadron zat in Merauke in het zuiden van Nieuw-Guinea. Er viel dus weinig aan liaison-werk te doen. Ik kan mij niet herinneren, dat mijn werk, behalve de gebruikelijke briefjes en opgaven, een ander karakter droeg dan de attaché-rol; dus inlichtingen doorgeven van hetgeen er gebeurde. Daar maakte ik rapporten van op.

99122. **De Voorzitter:** Uit uw mededelingen zou zijn af te leiden, dat die functie niet zo hard nodig was?

**A.** Die functie heeft van het begin af aan bestaan. Kapitein *Boot* heeft deze functie twee of drie jaar vervuld en toen hij van deze functie ontheven werd, moest hij vervangen worden. Er zat bij ieder hoofdkwartier een officier en ik was de enige Nederlander. Zo was kolonel *Giebel* b.v. bij general *MacArthur* ingedeeld, een hoofdkwartier hoger, en wij waren de twee enige Nederlanders; bepaaldelijk niet te veel. Dat het toevallig niet nodig was, doet bij mij de vraag rijzen, in hoeverre een attaché tegenwoordig nodig is.

99123. **De Voorzitter:** U bent toen in Februari/Maart 1945 bij het 18de squadron teruggekomen.

**A.** Ja. Toen was er meteen sprake van, dat wij naar Rabaul zouden gaan. Het was een groot eiland ten oosten van Nieuw-Guinea, waar men inderdaad een basis had, maar waar men een groot gedeelte van was voorbijgelopen; er bevonden zich nog vele Japanners en daar verplaatsten zich de opruimingsacties heen. De Amerikanen

waren zo langzamerhand in de Philippijnen en nog hoger gekomen en maakten zich klaar voor de aanval op Japan.

Wij hebben ons dus voor Rabaul klaargemaakt, doch dit is op het laatste moment niet doorgegaan, aangezien de actie zich toen in de richting van Indonesië ontwikkelde. Kolonel *Giebel* en mijn opvolger — wiens naam mij ontschoten is — hebben dit gedaan kunnen krijgen. Wij wilden liever naar het westen en zouden meedoen in Tarakan. Tarakan bleek niet mogelijk, omdat de baan daar te kort was en deze ook niet verlengd kon worden voor B. 25's. Toen werd het Balikpapan.

Wij zijn uit Port Darwin vertrokken op de dag vóór de capitulatie. Ik herinner mij, dat wij onderweg een tussenlanding maakten in Biak en dat wij daar het bericht van de capitulatie ontvingen. Toen wij op Balikpapan aankwamen, was de oorlog voorbij.

99124. **De Voorzitter:** Heeft u nog iets verricht in de periode van Maart tot half Augustus?

**A.** Neen, praktisch niets. Wij hebben steeds gewacht op de verplaatsing, die ons beloofd was, doch welke niet kwam. Wij hebben natuurlijk wel gevlogen en verkend. Er werd tevoren — ik meen, dat de laatste werkelijke acties van het 18de squadron zijn geweest in Augustus/September 1944 — nog wel het nodige verricht, doch daarna was er niets meer te doen, aangezien de Japanners reeds waren verdreven.

99125. **De Voorzitter:** Heeft u aan hetgeen u ons tot dusverre medegedeeld hebt misschien nog iets toe te voegen, dat naar uw mening van belang kan zijn voor de commissie?

**A.** Neen. Zoals ik u reeds zei, is er — naar ik heb vernomen — veel kritiek uitgeoefend op de leiding, maar mijns inziens heeft zich dit tot een enkeling beperkt. In het algemeen werd er, wat ik er van gezien heb, in het Brisbane-kamp heel hard gewerkt en heeft men er zijn best gedaan.

**De Voorzitter:** Ik dank u zeer voor de inlichtingen, die u ons verstrekt hebt, en sluit hierbij het verhoor.

A. B. WOLFF.

KORTHALS, *voorzitter.*  
STUFKENS.  
FENS.  
HUIGENS, *griffier.*