

Colombo Lezing

De “Plancius vonnissen” in het najaar van 1943 in de baai van Colombo die de levens van drie Nederlandse oorlogsvliegers van het 18^e Squadron NEI (Australië) zou verwoesten.

Drie vonnissen van de Zeekrijgsraad in een “Van de Lubbe proces” die 67 jaar na dato om een postuum eerherstel roepen.

Goede middag dames en heren

In ook mijn welkom aan u allen. Een bijzonder welkom aan u, de direct naasten van één van de drie oorlogsvliegers, die in mijn voordracht/lezing centraal zullen staan.

U – evenals de direct betrokkenen – die van de collega piloten van uw vader, was uw moeder:

- Deelgenoot van een tragedie én trauma
- Dat uw dierbaren zo vele jaren in de greep hield
- En verborgen, het gevoel bij u droeg, dat zij een ‘outcast’ waren.

Immers:

- De langdurige gevangenisstraffen
- Het oneervol ontslag uit de militaire dienst
- Vervallen pensioenrechten
- En ook het afnemen van de burgerrechten – het actieve en passieve kiesrecht, zouden debet worden aan gevoelens van vernedering verdriet en onrecht
- Gevoelens, in het diepste van binnen, die elkaar voortdurend in voorrang zouden betwisten

Uw onvoorwaardelijk geloof in het nog eens in de publiciteit komen van het toen ‘Plancius proces’, is dan nu hier vanmiddag de eerste van een cyclus van drie lezingen, een realiteit en mag dan ook gezien worden als een ‘tribute’ aan uw vader en zijn toenmalige collega’s.

WANT:

1). In de latere jaren zou dit proces tegen hen omschreven worden door een gerespecteerde oud collega officier van het destijdse 18^e squadron als een ‘Van de Lubbe’ proces, hiermee aangevend, zijn gevoelens van een oneerlijk/onfair proces.

Er moest immers ‘contre que coûte’ worden gevonnist.

2). Werd door hem, mede officieren, hun crew én de commandant van het squadron, de majoor Fiedeldij een schrijven ondertekend waarin een vrij pleiten werd gevraagd van elke

vorm van de ten laste gelegen feiten. En de opgelegde straffen door de krijgsraad als zeer ‘buiten proportioneel’ te beschouwen.

3). En last but not least, de uitspraak van de enige jurist in dit ‘Plancius proces’ de raadsman van de collega van uw vader die het een proces noemde;

- Dat nooit had mogen plaatsvinden
- De feiten niet bewezen, omdat die er niet waren
- En op die gronden vrijspraak had dienen te volgen

Ik kom hier nog nader op terug.

Dames en heren

De reden, het waarom deze lezing vraagt een korte toelichting.

In het kader van de afronding van de activiteiten van het door mij een aantal jaren geleden opgerichte Comité Last Post Nederland 1940-1945 met als hoofddoelstelling een ‘tribute’ aan de in de luchtoorlog boven ons territorium gesneuvelden.

Het met support van de legerautoriteiten, Koninklijke Marine, Luchtstrijdkrachten en het Ministerie van VWS, cum suis weten te realiseren van:

- Een erbetoon aan boord van HM Tromp op de Waddenzee
- Twee ‘ Memorial on The Air’ concerten in het World Forum Theater in Den Haag uitgevoerd door het orkest van de Koninklijke Luchtmacht, alsmede de presentatie van een vierdelige ‘Failed to Return’ publicatie

Een bijzondere afsluiting van de activiteiten van het comité.

WARE het niet dat op mijn bureau een notitie was blijven liggen. Een memmootje, waarin mij gevraagd werd ook aandacht te besteden aan de gebeurtenissen, de lotgevallen van drie oud piloten, oorlogsvliegers van de Militaire Luchtvaart van het KNIL, het Koninklijk Nederlands Indisch Leger deel uitmakend van het 18^e Squadron toen in Australië.

Die kleine notitie, een al gedateerd memootje’

Al een aantal keren onder mijn ogen, dwarrelde op een avond van mijn bureau af en zo die vlucht volgend, een gevoel kreeg van een nog niet volbrachte missie. En dat zou mij de noodzakelijke drive geven.

Ik had immers in de loop der jaren een sterke betrokkenheid bij oorlogsgetroffenen en in het beeld brengen van hun lotgevallen, met name in zuidoost Azië

Inherent aan mijn oude beroep ‘het rechercheren’ pakte ik de draad op Niets deed mij toen vermoeden met zo’n intens menselijk tragedie te worden geconfronteerd.

Her resultaat zou zijn dat ik na een intense speurtocht, die langs vele wegen leidde, ik een kader kreeg waarin ik de lotgevallen van de drie piloten kon plaatsen.

Mijn speurtocht in archieven was daarin niet alleen een belangrijke opening.

Het is vooral te danken aan lt.kolonel bd. van onze Koninklijke Luchtmacht Otto Ward en de auteur J.C. Bijkerk, hun expertise te mogen benutten.

Van Otto Ward zijn standaardwerk van 1985 'De Militaire Luchtmacht van het KNIL in de jaren 1942-1945 en J.C. Bijkerk' zijn in 1991 uitgebrachte documentatie die hij de Colombo-Tragedie noemde.

Inmiddels zijn vele jaren verstreken nl. 67, meer dan een kwart eeuw sinds de lt. Kolonel Otto Ward zijn gezaghebbende publicatie op verzoek van de toen Chef Luchtmacht deed verschijnen en 20 jaar nadat J.C. Bijkerk over de Colombo Tragedie publiceerde.

Overste Otto Ward zelf destijds als jong piloot deel uitmakend van het 18^e squadron leidde mij door de wording geschiedenis en de oprichting van het squadron in Australië. Zonder enige schroom refererend óók aan de arrestatie van de drie piloten, daarbij de achtergronden binnen het squadron in wording, toelichtend.

Het zou de auteur J.J. Bijkerk zijn, helaas al een aantal jaren overleden, die zich in die Colombo Tragedie, die uiteindelijk tot zijn documentatie leidde, nader zou verdiepen. Zijn research beperkte zich niet alleen tot archiefonderzoek, in de dan nog aanwezige bescheiden, maar hij wist ook de destijds betrokkenen, voor zover nog in leven op te sporen en met hen te corresponderen en nadien persoonlijk in gesprek te komen, w.o.

- De lt, kolonel Otto Ward
- Leden van de Krijgsraad
- En destijdse leden van de Krijgsraad

Ik ben dan ook de lt.kolonel Otto Ward en postuum de auteur J.C. Bijkerk, de directies van de uitgevers Unieboek en Van Wijnen in Franeker, dankbaar voor ook hun instemming gebruik te mogen maken van die publicaties.

Dit gevoegd dames en heren

- Bij de persoonlijke kontakten die ik wist te leggen met direct betrokkenen
- De privé en op andere wijze verkregen informaties
- Het ook intensieve speurwerk in de archieven en bestudering van de processtukken, althans voor zover nog aanwezig.

Dat zou mij:

die bronnen en informaties analyserend, een schokkend beeld van de menselijke tragedie geven en aanleiding worden voor een, zoals de auteur J.C. Bijkerk dat al in zijn oeuvre schriftelijk deed, van nu een publiek eerherstel, dat zij terecht verdienen.

Evenwel postuum, want de drie piloten zijn al vele jaren overleden.

De vraag die mij bij de voorbereiding van deze lezing diverse keren werd gesteld, wil ik u niet onthouden:

- Wat is de zin van een zo'n gedateerde gebeurtenis uit al een ver verleden oorlogstijd in de publiciteit te brengen.?
- Iedereen is toch al lang overleden, het geeft alleen maar postume naamsschade.

Ik heb, nog zoals u wilt begrijpen met die vraag geworsteld. Ook na een feedback met diverse personen, en confidentiële geluiden uit hogere oud militaire kringen op mij laten inwerken.

Want:

Het is inderdaad zo, dat diegenen die tot het 'Plancius proces' hebben aangestuurd,

- In het verdere verloop van de Pacific War, gezaghebbende functies hebben gehad, ook in de jaren 45-46 tot de Souvereiniteits-overdracht en daarna weer in Nederland.
- Eind commanderende militaire en hogere ambtelijke en civiele bevoegdheden in standen en rangen zouden vervullen
- Hoge Decorandi werden, bij velen ook postuum nog altijd in hoog aanzien staan.

Omwille van de waarheidsbevinding is en blijft het een 'basisprincipe' van een historicus, dan wel degene die zich op dit terrein begeeft, en dat doe ik;

In geval van publicatie, dit te steunen op feiten.

Zo zal ik dan mijn voordracht enkele namen noemen, die in de oeuvres van de overste Ward en Bijkerk direct al aanleiding zouden worden tot kritische reacties.

Want: ACHERFIELD, daarmee wilde men het liefst niet meer mee worden geconfronteerd.

Lag allemaal te gevoelig. Een bladzijde die men toen, maar ook in latere jaren, het liefst wilde overslaan.

Dames en heren

U zult begrijpen dat het in een kort tijdsbestek onmogelijk is, de gebeurtenissen van toen:

- De gehele procedures
- En datgene eraan voorafging en nadien zou volgen, in een lezing 'en detail' kan worden gedaan.

Ik zal u in de navolgende items/onderwerpen, zo aanstonds globaal de gebeurtenissen van al vele decennia geleden, maar met een enorme impact en belading schetsen.

Beginnend met een hoofdkader: De 'Colombo Tragedie' – De titel van mijn lezing.

Vervolgens zal ik:

- De toen oorlogsvliegers aan u voorstellen
- Acherfield, de vliegbasis die een abrupt einde van hun carrière zou betekenen.
- Het proces aan boord van het depôtchip de Plancius en een cynische kanttekening hierbij
- De 'escape', ontvluchting uit de Britse Militaire gevangenis in Lucknow, Brits India

- De locaties waar de 3 piloten gedetineerd werden. Voortdurend onder streng arrest en vele keren cellulair.
- De onvoorbereide terugkeer in de maatschappij van 3 gebroken, eens hoogst bekwame oorlogsvliegers.
- De verwoede strijd voor eerherstel van Eric de Lyon. Het opsporen van degene die een “Judasrol” speelde. Het verraad door een bevriend bemanningslid.
- De memoires van de raadsman van de toen 2^e luitenant Burck. De latere hoog gerespecteerde oud Rechter bij het hoogste Rechtscollege in ons land, de Hoge Raad. En zijn visie ‘Een proces dat nooit een proces had mogen worden’!
- **BESLUITEN MET CONTRASTEN.**

De milde bejegening in de direct naoorlogse rechtspraak tegen degenen die daadwerkelijke desertie en landverraad pleegden

Dit in resumé opsommend, zou u de indruk kunnen krijgen van een hele lange zit vanmiddag. Ik ga u geruststellen, want na ongeveer 20 minuten zal er een break zijn, om in ongeveer dezelfde tijdsspanne mijn voordracht af te ronden.

Een pauzering dus, die u de gelegenheid biedt even de benen te strekken, en wellicht onder het genot van een kopje koffie en even bijpratend het 1^e gedeelte van mijn voordracht nog eens op u te laten inwerken.

Dames en Heren

Tot slot van mijn inleiding, als een moment van reflectie en uit piëteit.

De piloten en hun crew van het 18^e squadron die in de Pacific War vanuit de basis ‘Mc Donald’ vele gevaarlijke missies boven vijandelijk gebied uitvoerden en in de luchtstrijd toen sneuvelden en dat waren er 95.

Evenzo de 3 oud oorlogsvliegers, die vanmiddag centraal staan, hen een moment in uw verstilde aandacht aanbevelen.

Dames en heren

De keuze van de titel van mijn voordracht refereert aan een menselijke tragedie van ongekende omvang, die in Colombo, in het najaar van 1943, het fiat tot executie van buiten proportionele straffen zou krijgen van de vice admiraal Helfrich, bevelhebber van de strijdkrachten in het oosten.

Dezelfde bevelhebber, die in zijn naoorlogse memoires zou schrijven over de desertie in oorlogstijd van een 100 tal marinemensen die in de haven van Pat/Je/Tan aan boord van de Janssens met bestemming Australië de vlucht namen.

Het zeer kwalijk te nemen, dat deze daad, gebrek aan moed en discipline verried en niet had moeten voorkomen.

Tot een vervolging zou het evenwel niet komen !

Hoe geheel anders zou hij in de vonnissen van de Zeekrijgsraad in Colombo met het geven van zijn fiat oordelen.

WANT, toen werden op een Nederlandse vliegbasis in Australië 3 Nederlandse oorlogsvliegers in dienst van de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger gearresteerd op verdenking van een poging tot sabotage, hulp aan de Japanners en desertie.

Op last van het Nederlandse Militaire Opperbevel in Melbourne werden zij opgebracht naar Colombo, het huidige Sri Lanka en het destijdse Ceylon, waar zij door een speciaal in gestelde Zeekrijgsraad aan boord van het gevorderde depôtschip de 'Plancius' werden berecht. Het enige doel was het stellen van een voorbeeld om de discipline te herstellen in het toen werkloze Nederlands-Indische 18^e squadron in Australië.

De strafbaar geachte feiten waren voor de Fiscaal van de Zeekrijgsraad zo zwaarwegend, dat hij de doodstraf en levenslange gevangenisstraffen vorderde.

Het vonnis zou evenwel luiden:

- Levenslang voor de 2^e luitenant-vlieger **William Burck** en oneervol ontslag uit de militaire dienst en ontzetting van de bevoegdheid bij de gewapende macht te dienen
- Ontzetting van het recht tot het bekleden van alle openbare ambten van, Com. van de Koningin, Burgemeester, Commissaris of Inspecteur van Politie, Rechter of ambtenaar van het Openbaar Ministerie, Consulair ambtenaar.
- Alsmede voor het leven van onderwijzer aan een inrichting van openbaar onderwijs.
- Ontzetting van het recht van het kiezen en verkiesbaar zijn, krachtens wettelijk voorschrift, uitgeschreven verkiezingen voor de duur van levenslang.

- Een onvoorwaardelijk gevangenisstraf van 20 jaren voor de beide sergeant-vliegers **Eric de Lyon en Henri Kelder**
- Alsmede oneervol ontslag uit militaire dienst en de bevoegdheid bij de gewapende macht te dienen.
- Ontzetting uit het actieve en passieve kiesrecht voor de duur van 25 jaar.

Tijdens de jaren van detentie en ook daarvoor werden de drie piloten van gevangenis naar gevangenis gevoerd en als staatsgevaarlijke oorlogsmisdadigers volgde vele keren een cellulaire opsluiting.

Opgeklopte borrelpraat en verraad gevolgd in een 'Van der Lubbe proces' zou de levens van drie hoogst bekwame piloten die hun sporen, voordat zij bij het 18^e squadron zouden worden ingedeeld, al ruimschoots hadden verdiend.

De 2^e Luitenant Burck, tijdens zijn inzet op Malakka, direct na Pearl Harbour en daarna in de luchtstrijd tegen de Japanners boven Sem-Ba-Wang op Java en daarna de evacuatie vluchten naar Australië.

En de beide sergeant-vliegers de Lyon en Kelder gedetacheerd bij de Royal Airforce in Engeland als spitfire-piloot in de strijd tegen de LuftWaffe.

Wie waren zij?

Die toen jonge bevlogen enthousiante oorlogsvliegers. Ik stel ze aan u voor.

William John Burck, roepnaam Wil werd op de 30^e mei 1911 geboren te Palembang op Sumatra in Nederlands Indië. Zijn vader werkte als ingenieur bij de Bataafse Petroleum Maatschappij en werd in 1918 benoemd tot directeur van 's-Lands Opiumfabriek, dat betekende dat het gezin verhuisde naar Batavia. Daar zouden ook zijn zussen Pauline en Els worden geboren.

Wil volgde de lagere school tussen 1918 en 1925, deels in Batavia en tijdens het Europese verlof in Den Haag. In Batavia deed hij de 5jarige HBS met prima eindcijfers.

Toen hij 19 werd volgde de militaire dienstplicht in het KNIL garnizoen in Bandoeng, bij de panser compagnie.

Afgezwaaid vertrekt hij naar Parijs, waar zijn moeder en 2 zussen tijdelijk woonden.

In 1932, op zijn 21^e gaat Wil in Leiden medicijnen studeren, maar breekt na 2 jaar die studie af om naar Frankrijk te gaan en in Tous Le Noble onder de rook van Parijs, een opleiding voor sportvlieger te volgen. Hij haalde verschillende brevetten en maakte met zijn vliegprestaties zo veel indruk, dat men hem al gauw de bijnaam van 'Deuxième Lindbergh' gaf.

In Parijs leerde hij ook zijn grote liefde de Poolse Maria Urbanic kennen.

Op 18 januari 1936 wordt uit de relatie Willem-John geboren.

Wil trouwt een jaar later met zijn Marja en wilde graag in Frankrijk een carrière als verkeersvlieger opbouwen. Zijn vader biedt hem echter een dijk van een job aan op 's-Lands Opiumfabriek en het jonge gezinnetje vestigt zich in Batavia. De job bevalt hem echter niet en hij solliciteert bij de Koninklijke Nederlandse Indische Luchtvaart, zich niet realiserend dat zijn Franse vliegbrevetten van geen enkele waarde waren en wordt dus afgewezen.

Om toch zijn ideaal te verwezenlijken restte nog één mogelijkheid! Wil tekent een verbandacte bij de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Leger.

Gelet zijn vooropleiding en Franse vliegbrevetten, wordt hij in de rang van brigadier tot de 2jarige officiers-opleiding toegelaten als asp. waarnemer.

In 1940 breidde het gezinnetje zich uit met een dochtertje Elsa-Magenna.

Op 7 juli 1941 volgt zijn bevordering en eedsafleging tot 2^e luitenant-vlieger en wordt hij gestationeerd op de vliegbasis Til-li-tan bij Batavia.

De dan bijna 30 jarige William Burk heeft het gevoel zijn idealen te hebben verwezenlijkt. Een leuk gezinnetje, zijn Marja die hij op handen droeg, en een job waarmee een jongensdroom werkelijkheid werd.

Henri Kelder. Die zich graag oer hollands Harry liet noemen werd op 15 april 1920 in Rijssen geboren en groeide op in een keurig en eenvoudig gezin met 4 kinderen, waarin het voortdurend 'de eindjes aan elkaar knopen' was met het karige loon dat zijn vader als arbeider bij de Spoorwegen in die toenmalige crises van de jaren dertig, verdiende.

Harry deed de MULO, maar in die tijd bood die opleiding geen enkel perspectief. Altijd al gefacineerd door de luchtvaart, was een advertentie in een streekblad, waarin een oproep voor 15 vliegers bij de Militaire Luchtvaart van het Kon. Ned. Indisch Leger, aanleiding zich direct te melden op de toenmalige vliegbasis Soesterberg.

De test en keuring verliepen gunstig en resulteerde in een verbandacte voor de duur van 5 jaar. Na een eerste opleiding in de Koloniale Kazerne 'de Prins Hendrik' in Nijmegen, volgde in mei 1939 het vertrek met het passagiersschip de Johan de Witt naar de Oost en plaatsing op de vliegschool in Kalidjati op Java.

De toe 19 jarige Harry kelder ontpopte zich als excellent leerling, ronde succesvol zijn opleiding af en werd kort daarna bevorderd tot sergeant-vlieger. Hij had alle reden uiterst tevreden te zijn over de start van zijn militaire loopbaan en volop perspectief te zien voor zijn verdere toekomst, die evenwel een geheel ander verloop zou kennen!

Eric Henry John de Lyon werd op 12 februari 1916 in Den Haag geboren. Als hij 5 is vertrekt hij met zijn ouders naar de Oost, dit i.v.m. de benoeming van zijn stiefvader als bestuursambtenaar.

Eric brengt zijn jeugd door op Sumatra in Palembang en Medan en later op Java in Madioen. Doorloopt vlot met goede cijfers zijn scholen, vervult zijn militaire dienstplicht bij de Marine in Soerabaja en volgt daarna een opleiding als leerling-vlieger op ANDIR.

Een dubieuze crash in 1937, als gevolg van stuntvliegen met een AVRO 504 lestoestel, betekende het einde van zijn carrière als toekomstig luchtmachtpiloot

Na dan weer burger, verschillende onbeduidende baantjes en wat rondzwerven en oriënteren waar zijn keuze voor een carrière zou kunnen liggen, meldt hij zich voor een officiersopleiding op de politieacademie in Soekaboemi op Java.

Hij wordt aangenomen, rond die opleiding af met prima cijfers. Na de Duitse inval in Nederland in de meidagen 1940 gold in Nederland-Indië de opdracht alle Duitsers en NSBers te arresteren. Toen Inspecteur de Lyon een hooggeplaatste NSB bestuursambtenaar wilde arresteren, stuitte dit op ernstig bezwaar van de korpsleiding. Uit onvrede nam Eric ontslag en meldde zich weer bij de Marine in Soerabaja.

De commandant stuurde hem direct door naar ANDIR voor een vervolgopleiding. Het destijds stuntvliegen werd hem graag vergeven, het was immers oorlog geworden en er was behoefte aan piloten met body en lef.

Eric rond de opleiding met goed gevolg af en wordt dan, op bijna 24 jarige leeftijd bevorderd tot sergeant-vlieger en ziet alsnog zijn ideaal 'piloot te worden' verwezenlijkt

Vliegbasis Archerfield bij Canberra aan de oostkust van Australië”.

‘Hoe kwamen de 3 piloten daar terecht’

Direct toen de oorlogsdreiging na Pearl Harbour toenam verordeneerde de vice Admiraal Helfrich een onmiddellijke terugkomst van de piloten van de Militaire Luchtvaart van het KNIL bij de Royal Airforce in Engeland in de dan strijd tegen de Luftwaffe.

Dat betekende dat de tot officier bevorderde Eric de Lyon en Henri Kelder per eerste reisgelegenheid moesten terugkeren naar Nederlands Indië via de enige mogelijkheid, toen Z.d. Afrika, alwaar de order volgde naar Colombo op Ceylon door te reizen. Dit in afwachting van een nadere plaatsing op een basis in Australië.

Voor Lt. Burck, die practisch zonder enige adempauze was ingezet in de strijd boven Malakka nadien Java en daarop aansluitend de transporten naar Australië was dat ook zijn bestemming Melbourne geworden.

Als dan op de 4^e april 1942 het 18^e squadron Netherlands Indies wordt opgericht, dan is de logica dat de 3 piloten in dit squadron zouden opgenomen op de voor dit squadron aangewezen basis Achterfield.

Een basis die evenwel nauwelijks aan de minimale eisen bleek te voldoen.

Er was werkelijk aan alles gebrek:

- Adequate huisvesting, dat direct al noodzaakte buiten de basis privé accommodatie te zoeken.
- Onvoldoende sanitair
- Slecht onderhouden hangars en gebouwen
- Een ver gedateerde verkeerstoren
- Achterstallig onderhoud aan de start en landingsbaan
- Onvoldoende technisch support van de bij het squadron gedetacheerde Australiers.
- Nauwelijks enige recreatie ruimte
- EN het slechts de beschikking krijgen over 5 vliegtuigen.

Ook wrijving omdat in de mix van burger- en militaire piloten met operationele ervaringen, de bij de Royal Airforce gediend hebbende piloten in rang werden teruggezet. Zo werden de officieren de Lyon en Kelder weer sergeant-vlieger terwijl de burgerpiloten van de Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij werden bevorderd tot kapitein.

U begrijpt dat dit in de gezagsverhouding niet goed lag.

Het geheel waarvan ik slechts een fractie heb opgesomd, aanleiding zou worden tot een al gauw dalend moreel en onvermijdelijk daarmee verbonden de discipline en DAT niet alleen bij lagere in rang verdween.

U kunt zich voorstellen dat de eens enthousiaste jonge oorlogsvliegers die al strijd hadden geleverd, nu ongewild in een ‘sur place’ te zijn geplaatst, zich miskend en gedegradeerd voelden.

Het zinloze alleen maar op de basis aanwezig zijn, zou al gauw een funeste uitwerking krijgen. Het ook logische gevolg dat er onderling dikwijls werd gesproken over de onzekere toestand het privé – Thuis, in Indië¹

En het net zo goed in Indië hadden kunnen blijven om daar de strijd tegen de Japanners op te pakken. Dat zou tenminste een kans hebben geboden bij hun gezinnetjes te blijven.

En in geval van POW – werd gedacht – dan zouden de Conventies van Geneve altijd wel een bezoek via het Rode kruis toestaan.

Een naïeve gedachte, maar zo ver van huis, van de werkelijkheid en het oorlogsfront, een begrijpelijke.

De meeste ergernis bij de gehuwde piloten was het feit, dat het hun nadrukkelijk was verboden, tijdens de evacuatievluchten, toen die nog mogelijk waren, hun gezinnen mee te nemen.

Terwijl de heren officieren, in hoge stand en rang, dat wel deden en zelfs hun huisraad meenamen.

De 2^e luitenant Burck zou één van hen zijn waarvan zijn gedachten voortdurend werden geoccupeerd door een verlangen naar zijn gezinnetje, gevoelens van onzekerheid overheersten hem. Vooral toen hij een gesprek had aangevraagd bij zijn Squadrons commandant te horen kreeg dat de commandant onverwacht op dienstreis moest. In werkelijkheid zou de dienstreis, zoals later, bleek toen het nog net mogelijk was, een vlucht visa versa Java zijn geweest om zijn gezin op te halen.

En dat deed de stoppen bij William Burck, de eens onverschrokken en moedige oorlogsvlieger, van binnen, bij hem op een vreselijke manier doorslaan.

Hij veranderde op slag, ging zich als een einzelgänger gedragen, zonderde zich af, liet appels schieten, trouwens dat deden er velen.

Deed zijn vluchten nog wel, maar de plotseling zo veranderde gedragingen die iedereen in het Squadron opviel en erover sprak, had aanleiding voor de Officier van Gezondheid moeten zijn, tot laat ik het voorzichtig formuleren, ‘de psychische toestand’ in de gaten te houden. Maar niet alleen van lt. Burck.

Dat gold voor meerdere leden binnen het Squadron. En als hij, de lt. Burck, in gesprek kwam met zijn collegae, dan had hij het altijd over de zorg voor zijn gezinnetje en het onrechtvaardig gevoel.

Iedereen binnen het Squadron en ook de staf, kende de gevoelens van lt. Burck. Gevoelens die echter ook door andere piloten en crew werd gedeeld. Want, als er in de mess de nodige biertjes waren gedronken of tijdens het pokenen waarbij onderling de schulden fors opliepen, dan werd onder de werkingsfeer van de geestrijke drankjes altijd over ‘Thuis en Indië’ gesproken.

Over het verloop van de oorlog in de Pacific, die zij alleen kenden vanuit de krant en radio..., een strijd waarin zij geen enkel aandeel konden leveren.

Er werd gefilosofeerd over Indië, hoe het zou zijn vergaan als zij de POW zouden zijn geworden. Het nutteloze rondhangen op een uitgeleefd en sterk verouderde basis met slechts een paar vliegtuigen en de sporadische vluchtjes naar Melbourne. Het niet eens mogelijk was non stop van oost naar west Australië te vliegen. De gedachten van ‘waren we maar in Indië gebleven’ werd door vele piloten en hun crew gedeeld. En als in de mess de alcohol dan iedereen in een zwevende stemming had gebracht, dan werd uit volle borst soldaten liederen gezongen.
‘We gaan terug naar Indië, wie gaat er mee’

Werden de heren officieren op het hoofdkwartier in het moderne Melbourne waar zij de chic uithingen, in hun uniformen met decoraties en in dure Amerikaanse sleeën reden, gehegeld in rijmdicht.. Dat waren de vrijwel dagelijkse taferelen in de aanloop-begin fase op de basis Acherfield. Een trieste melding!

Omdat een verplaatsing naar de basis Mac Donald, hemelsbreed zo’n 4000 km. verder aan de westkust, op het hoofd kwartier in wording was, wilde Majoor Spoor om gezichtsverlies bij de bondgenoten te vermijden, drastische maatregelen nemen, in een streven de discipline binnen het Squadron aan te trekken en het moreel weer op pijl te brengen.

Hiervoor was een informant noodzakelijk!

Een rapporteur, iemand die zich onopvallend in het Squadron kon bewegen, die niet in de gaten zou lopen. En dat zou dan de sergeant-majoor, monteur Adriaan Scholte, een leeftijdgenoot van de meeste piloten en crew, met de strikt vertrouwelijk opdracht worden toebedeeld.

Scholte aanvoerend ‘observatie’ capaciteiten te bezitten, hem bijgebracht in zijn vrije tijd door een bevriend politie officier op Java, had kennelijk de Majoor Spoor doen overtuigen, in hem de geschikte man te zien.

De sergeant-majoor zou zich al gauw op een ‘plafond’ geplaatst voelen en zoals later zou blijken, in zijn schriftelijke meldingen zijn denken en veronderstellen, daaraan eigen interpretaties verbindend, de vrije loop te hebben gegeven.

WANT: en daar zou het ‘Placius –proces’ op stoelen.

De Lt.Burck en de sergeant-vliegers zouden een plan beraamd hebben een vliegtuig te kapen en daarmee naar Java te vliegen.

Tijdens een van de door Scholte gearrangeerde bijeenkomst in een hotel, waar hij aanhoudend voor een aanvoer in champagne zorgde en daardoor alle fantasieën bij de drie piloten zouden opborrelen. Door overmatig aan Bachus te offeren, zouden de fantasieën, aangemoedigd door Scholte, een daadwerkelijk kapings- en vluchtplan, in perceptie van hem, tot werkelijkheid kunnen worden.

Reden voor een verhoogd alarm in zijn rapportage.

Dit, en al eerdere soortgelijke gesprekken, die de ondertoon van ‘borrelpraat’ moet worden toegekend, waren aanleiding voor de sgt.majoor hieraan een waarheidsgehalte, met daaraan zoals gezegd eigen conclusies te verbinden

Dit in grote lijnen de aanleiding tot een beraad op het hoofdkwartier in Melbourne, waarbij ook het niet bepaald op ‘speaking terms zijn’ van de Majoor Spoor met enkele officieren beleidsbepalers.

De rapportage van Scholte was aanleiding voor Majoor Spoor, het tot een proces te laten komen.

De krijgsraad in Melbourne

De stelling dat er in Melbourne geen krijgsraad was en om die reden de noodzaak ontstond om de zaak tegen de drie piloten over te dragen aan een ‘speciaal ingestelde Zeekrijgsraad’, een bedachte.!

Als enige verklaring kan hiervoor worden aangemerkt, dat men het proces buiten elke publiciteit van de bondgenoten, autoriteiten te houden. Want in diezelfde periode dat de processen op Colombo nog liepen, zou voor de krijgsraad in Melbourne de KNIL Kapitein E.Edwards van Muijnen worden berecht.

Hij werd verantwoordelijk gehouden voor een falen van een onder zijn commando staand detachement, belast met het onderdrukken van een opstand op het eiland Dobo in de Banda Zee.

De Kapitein werd veroordeeld tot een:

- Onvoorwaardelijke gevangenisstraf van 1 jaar en vier maanden
- Oneervol ontslag uit de militaire dienst en dat na reeds 25 jaar trouwe dienst
- En ontzetting uit de bevoegdheid bij de gewapende macht te dienen

Edwards van Muijnen werd na het uitspreken van zijn vonnis direct overgebracht naar de Pandrige gevangenis in Melbourne, de gevangenis die kort tevoren de 3 piloten hadden verlaten om op de Plancius terecht te staan.

De bijzondere positie van de Majoor Spoor zou ook hier blijken, want het was op zijn gezag, dat de gevangenisstraf werd bekort tot 11 maanden.. Maar het bijzondere in deze is evenwel, dat op gezag van dezelfde majoor Spoor, Edwards van Muijnen na zijn in vrijheidsstelling direct werd benoemd tot Civiel Intelligence Officer op hetzelfde hoofdkwartier in Melbourne en hij nu belast werd met de meest vertrouwelijke zaken op datzelfde Head Quarters waarvan de commandant hem voor de krijgsraad had doen brengen.

Op voorspraak van Majoor Spoor zou Edwards van Muijnen in 1946 met terugwerkende kracht volledig worden gerehabiliteerd.

Dames en heren

Ik vertel u dit, omdat het niet alleen een cynische kanttekening is bij het proces van de 3 oorlogsvliegers, maar zoals ik al opmerkte, er in Melbourne wel degelijk een Militaire Krijgsraad van het KNIL was

Maar laat ik u dan nu een beeld schetsen van de toenmalige locatie aan boord van het depôtchip 'De Plancius' waar de processen werden gevoerd, zoals die ook door de raadsman mr. Van Tuyl Serooskerken, na al zo vele jaren nog helder voor de geest stond.

De zittingen vonden plaats in de salon, waarin bewust een sobere sfeer was gecreeerd.. Het enige meubilair was een lange houten tafel voor de aan het oog onttrokken bar, met achter de tafel comfortabele stoelen voor de President en de leden van zijn Raad, met het zicht naar het voorschip.

Een hard houten stoel, weinig zitgemak biedend en een eenvoudig lessenaartje, dat was het comfort voor de raadsleden, terwijl er voor de verdachten een soort gelijke stoel stond opgesteld. Tijdens het proces bleven de gordijnen gesloten en werden de toegangsdeuren streng bewaakt door Marine Officieren.

In deze bedompte sfeer vond zo'n 10.000 km van Melbourne het proces tegen de 3 piloten plaats in de baai van Colombo. Op het depôtschip 'De Plancius', verworpen tot een stukje Nederland. De berichtgeving in de pers en media slechts herinnerde dat er in Europa, Noord Afrika en in de Pacific een oorlog woedde.

Als eerste zou op 16 juli 1943 de 2^e Lt. William Burck voor de Zeekrijgsraad verschijnen. Een college dat was samengesteld uit 6 Marine Officieren en gepresideerd door Kapitein-Luitent ter zee, Jonkheer van Foreest en trad als aanklager (Fiscaal) op de Officier van Administratie 1^e klasse Vermeer.

Ik vertelde u reeds dat het qua tijd onmogelijk is op het proces verloop tegen de 3 piloten inhoudelijk in te gaan. Die gehele procesgang zou n.l. van beging tot het bevel van executie door de vice Admiraal Helfrich⁸⁴ dagen omvatten.

Om tot een uitspraak tegen de 2^e Lt. Burck te komen, waren alleen al 21 volle zittingsdagen nodig. Ik zal mij beperken tot slechts enkele items die het hele proces zouden markeren.:

- Dat van juridisch niet onderlegde leden van de Zeekrijgsmacht
- En een al vele jaren practiserend jurist, Ook de enige in de gehele procesvoering
- Het direct al voor de zitting bezwaren door de raadsman moeten uitbrengen tegen de onjuist uitgebrachte dagvaardiging.
Door 'vermeende delicten' omschrijving in eigen bewoordingen te doen waarin de wets-elementen ontbraken.

Het herschrijven van de dagvaardiging waarin nu 23 wetsartikelen werden opgenomen waaraan de beklaagde Lt. Burck cum suis zich zouden hebben schuldig gemaakt, betekende een uitstel al van enkele dagen.

- Alhoewel de mogelijkheid daartoe beslist aanwezig was, het weigeren van getuigen en deskundigen tot de zitting toe te laten cq. te doen horen.

De Zeekrijgsraad achtte de overlegde schriftelijke verklaringen voldoende betrouwbaar om daarop het overtuigende bewijs te kunnen leveren.

- Het door de aanklager Fiscaal, zo overtuigd zijn in zijn gedachten gang die hij koppelde aan de uitgebrachte rapporteringen, die als 'ámbtsberichten' tijdens het proces werden aangemerkt.

Dat hij dit als het wettige en overtuigende bewijs zou zien. En zo stond het voor hem vast

- Dat er reeds een vliegtuig klaar stond
- Dan wel in gereedheid zou zijn gebracht.

Hoezeer de Fiscaal overtuigd was van zijn gedachten en die nog eens nadrukkelijk wilde onderbouwen en daarbij en passant zich op een terrein begaf van het zijn van psycholoog en psychiater, kan ik het beste tot uitdrukking brengen door het slot van zijn wollig taalgebruik, zijn betoog voor de Krijgsraad te citeren.

De slotopmerkingen ten gunste van de door hem aangevoerde doodstraf;

DAT de beklaagde een gevaar voor DE Staat zal blijven omdat hij zijn thans gegroeide wraakgevoelens ten aanzien van de Geallieerde Gemeenschap, zal trachten te bevredigen, wanneer hij ooit op vrije voeten zou komen.

Het niet toepassen van de doodstraf dus tegen de 'Officier verrader' gemakkelijk onzekerheid en ontevredenheid kan teweeg brengen onder het krijgsvolk dat zelfs herhaaldelijk de kans loopt en den strijd het leven te verliezen.

DAT beklaagde in de eerste plaats de Britse Staatsveiligheid heeft aangetast, zodat bij de bepaling der straf ook rekening dient te worden gehouden met het Britse belang en de Britse opvattingen omtrent op dergelijke misdrijven te stellen straffen.

Ongetwijfeld zult u hieruit een beeld weten te distilleren, hoe de Fiscaal in het gehele procesverloop zijn gedachten en visies tot conclusies en feiten maakte.

Het juridisch spanningsveld tijdens het proces:

- De confrontatie tussen een lekencollege en een al jaren praktiserende jurist zou dan ook de aanleiding zijn dat mr. Van Tuyl Serooskerken, toen de president van de Zeekrijgsraad hem vroeg ook als raadsman voor de beide sergeant-vliegers op te treden, hij dat afwees onder het argument 'De Raad houdt zich niet aan de Wet en om die reden wil ik er niemand meer voor verdedigen. In woorden van die strekking.

DIRECT na het uitspreken van de vonnissen werden de 3 piloten geboeid afgevoerd en overgebracht naar:

- De gevangenis in Colombo
- En enkele weken daarna onder bewapende escorte naar de Britse Militaire gevangenis in Madras en later die in Lucknow in Brits-India.

U zult zich wellicht afvragen: Hoe hielden ze dat uit. Waar lag de grens van het nog kunnen volhouden. Werd niet overwogen uit die hel te ontvluchten.?

Dat zou gebeuren in Brits Indië, uit het Militaire barakkenkamp in Lucknow.

Het initiatief kwam van Eric de Lyon.

ONSCHULDIG, het voortdurend door de Britse bewakers vernederd worden, dat William Burck al eens 3 maanden cellulair en op water en brood, had gekost, omdat hij de manier van het gedetineerd worden onder de Britse leiding niet accepteerde.

Dat had hem, Eric de Lyon, definitief doen besluiten tot een escape met Henri Kelder.

William Burck wilde niet meedoen, ondanks de situatie waarin hij verkeerde. Alhoewel ook zijn gevoel van totale onschuld, was hij ervan overtuigd, dat door goed gedrag, eens strafvermindering moest volgen

Vluchten zou een stempel op zijn onschuld drukken. Bovendien zou hij het beetje geld naar Nederlandse valuta, in die tijd van nog florijnen omgerekend, een kleine 150 gulden gespaard van zijn gevangenskamp loon, uit noeste arbeid dat hij op de een of andere manier via het Rode Kruis naar zijn Marja en kinderen hoopte te kunnen sturen, onherroepelijk verloren zou gaan.

Dat betekende, dat Eric de Lyon en Henri Kelder, volgens plan, op een avond samen na het laatste appèl zouden vluchten.

Een vluchtplan en route, die Eric zorgvuldig had uitgestippeld en er zich al geruime tijd op had voorbereid. Het verzamelen van voedsel voor de eerste levensbehoefte en het sparen van rupees van ook het karig verdiende gevangenis/kampwerk, dat soort zaken.

De vluchtroute zou een allesbehalve toeristische en ongevaarlijke worden.

Want ongetwijfeld zouden de Britse autoriteiten al gauw een opsporingsverzoek doen uitgaan.

Dat betekende dat zij door hun Europees uiterlijk bij de bevolking direct zouden opvallen.

Zo goed en zo kwaad als het kon, vermond in kleding als Brits Indiërs het begin van de vluchtroute die van Lucknow via Kaboel en Kapur zou lopen. Daar in New Deli zou voor Eric het einde van zijn escape betekenen.

Bij het afspringen van de ruim 2,5 meter hoge gevangensmuur had hij zijn zwakke enkels bezeerd en werd een verder trekken onmogelijk en het besluit zich bij de Britse Consul te melden.

Henri Kelder stond voor een moeilijke beslissing. Na een emotioneel afscheid besloot hij alleen verder te gaan. En dat zou een voortzetting van de eerder tocht worden, te voet, liftend, per bus en trein.

Het geluk was dat hij op verschillende plaatsen af en toe een gratis maaltijd wist te krijgen door gewoon in de rij te gaan staan bij de open luchtkeukens van Amerikaanse troepen en zich voor te doen als een van hen. Het reizen per trein was ook een kwestie van uitkijken en een transporttrein af te wachten om zich dan tussen hen te mengen.

Na een tocht vol ontberingen van New Dehli naar Lahore in Pakistan en vandaar naar Pes-Ha-War hoopte Henri Kelder in Karachi een schip naar Zuid-Afrika te vinden en te proberen als verstekeling aan boord te komen.

Opvallend door zijn smerige, versleten kleding en afgetrapte schoenen, ogend als een sterk vermagerde zwerver, zijn Europees uiterlijk, pikte de havenpolitie hem tijdens een controle er uit en dan het zich niet kunnen legitimeren zou aanleiding worden hem aan te houden.

Met een verslagen gevoel, maar aan de andere kant ook weer enigszins opgelucht een berusting. Geestelijk en lichamelijk uitgeput zou het bijna twee volle dagen duren alvorens hij zijn verhaal kon doen, een beeld te schetsen van hetgeen hem en zijn twee collega piloten was overkomen, 'het proces aan boord van de Plancius' en 'waarom de ontvluchting uit Lucknow' Die verklaring kwam eerlijk/oprecht en goed over, riep zelfs respect op. De vluchtroute van ruim 2300 km, waarvan een groot gedeelte alleen! Dat zou hem ten goede komen, ondanks dat zijn signalering door de Britse autoriteiten inmiddels bekend geworden waren.

Het moet Henri kelder toen een gevoel hebben gegeven, ontelbare keren met zijn collega piloot Eric de Lyon onder de blote hemel te hebben moeten slapen, telkens weer ergens een beschut en beschermd plekje te zoeken, nu het politiebureau, naar huidige kwalificaties een 5 sterrenplus hotel, toe te kennen.

Nadat hij weer was bijgekomen, voorzien van schone kleren schoenen en weer in staat te reizen, volgde zijn op transportstelling naar Lucknow. En weer aangekomen in het kamp dat hij zo verafschuwde, bleek de commandant bijzonder mild in zijn sanctie 'slechts drie dagen cellulair' Een straf die Eric de Lyon er al een poosje had opzitten.

En zo zouden de 3 oud oorlogsvliegers weer worden verenigd.

Als de oorlog in Europa dan voorbij is, worden de drie piloten medio mei 1946 in speciaal gebouwde cellen aan boord van H.M. Willem van der Zwaan naar Nederland vervoerd. Om dan op de 7^e juni de haven van Rotterdam binnen te lopen.

Ook hier, op de speciaal afgeschermd kade, een streng bewapende eenheid mariniers aangetreden en onder bewapend transport begeleiding, volgt de rit naar het Huis van bewaring in Rotterdam.

Het dan 'in beleidssfeer' komend, bij Justitie, Ministerie van Oorlog en Militaire autoriteiten: WAAR de drie piloten te doen detineren, dat vergde ruim drie weken. Uiteindelijk zou dat de Bijzondere Strafgedangenis in Leeuwarden worden.

Op 29^e april 1950 een dag voor de 'voorwaardelijke invrijheidsstelling' werden de drie oud piloten bezocht door de toen Commandant van de vliegbasis Leeuwarden, de Kolonel van Dam.

Namens het Squadron, maar vooral ook persoonlijk, stak hij de drie een hart onder de riem. Bracht in dat gesprek voorzichtig de toekomst ter sprake.

Ook de Directeur, de heer Jansen, met overtuigende gevoelens van een buiten proportioneel gevonnist zijn, had al eerder in persoonlijke gesprekken dat gedaan.

Bovendien had hij bij de toen Minister van Justitie erop aangedrongen, op een spoedige in vrijheidsstelling, van de drie piloten.

Zoals later zou blijken, zou dit verzoek van de directeur twee jaar lang aan zijn 'bureaulade' te zijn toevertrouwd.

Geheel onvoorbereid op NU een vrijheid, in een veranderde samenleving met een zwaar 'drukkende bagage'. van verbittering.

- Jaren lang opgesloten te hebben gezeten tussen paria's uit de maatschappij, moordenaars en daadwerkelijke landverraders
- Vernederd als een 'outcast' te zijn beschouwd
- Beroofd van menselijke waardigheid en eer
- Beroep en status ontnomen te zijn
- Het beklemmende van een onzekere toekomst
- Hoe daarin de draad weer op te pakken tevens in de privé sfeer.

Dat was de nauwelijks 'geestelijk' te torsen bagage toen zij gedrieën naast elkaar:

William Burck, Eric de Lyon en Henri Kelder

Gekleed in een ouderwets burger kloffie, op versleten schoenen,

op de 30^e april 1950 om exact 09.00 uur, de poorten van de Bijzondere Strafgedangenis in Leeuwarden voor hen opengingen en zij

gerekend vanaf de dag van hun arrestatie, de 11^e november 1942, precies na 7 jaren, 5 maanden en 18 dagen een 'papieren' vrijheid tegemoet zouden gaan

Want direct al zouden zij als 'voorwaardelijk in vrijheidgestelde' onder het 'regiem' vallen van de reclassering en die deed zich direct al beijveren in een 'meldingsplicht'.

NOOIT eerder in de Nederlands Indische Militaire geschiedenis werden gevonniste Nederlandse militairen in detentie gehouden en vervoerd.

In Australië - Melbourne, Perth, en Fremantle.
Op Ceylon in Colombo
In Brits India in Madras en Lucknow

EN als arrestant en gedetineerden onder zware bewaking en special ingerichte cellen, tijdens 'zeetransporten' over een afstand van ruim 15.000 zeemijlen vervoerd.

De oud/ex 2^e Luitenant vlieger William Burk

In tegenstelling tot zijn oud collega piloten, gelukte het hem niet werk te vinden . Hij zou daar trouwens psychisch en lichamelijk niet toe in staat zijn geweest.

Ondanks de grote liefde voor Marja, zou er toch een breuk komen. Hij verliet haar en de kinderen en ging een zwerftocht door Europa maken, zijn moeder die hem enorm adoreerde, maakte dit financieel mogelijk.

Het waren echter niet alleen de spanningen die hij veroorzaakte, want ook Marja zijn vrouw droeg een behoorlijke 'bagage' met zich.

Internering in de Japanse vrouwenkampen 'Tjideng' in Batavia en later in 'Kramat'.

De zorg over haar twee kleine kinderen en het ongewisse van Wil.

Pas begin 1946 hoorde zij van een Inlichtingen Officier dat hij onder arrest was gesteld in Colombo op Ceylon en dat zij met haar kinderen geëvacueerd zou worden naar Colombo voor een gezinshereniging.

In Colombo aangekomen volgde echter andermaal een tijd van onzekerheid. Drie maande lang, zonder ook maar iets van haar man te hebben gehoord. Ondanks herhaalde bezoeken aan de legerleiding, werd haar alle informatie onthouden en werd Marja met haar kinderen weer op transport gesteld naar Nederland, waar zij eind 1946 berooid met een vernederd gevoel aan kwam.

Een familielid (oom) bood onderdak en Wil's moeder nam de kosten voor het levensonderhoud voor haar rekening.

Het dan een paar weken later geconfronteerd te worden met de werkelijke gebeurtenissen door de twee oud Squadron collega's, deed haar wereldje totaal in elkaar storten. Het niet meer aan kunnen van het onrecht.

De eerste ontmoeting, en nadien de wekelijkse bezoeken, in de Bijzondere Strafgedetineerden in Leeuwarden. Het gedetineerd zijn in een milieu van criminelen en degenen die echt hadden geheuld met de bezetters. De eens SS'ers en NSB'ers'.

Dat alles was er debet aan dat de stoppen door sloegen en de eens zo krachtige Marja, die zich tijdens de moeilijke kampperiode staande had weten te houden, was de weg kwijt geraakt.

De druk onder een beschermende paraplu van familie te moeten leven en afhankelijk te zijn van ondersteuning, deed haar toen besluiten met de kinderen te vertrekken en op eigen benen te staan in Amsterdam en er een job te zoeken.

Het verdere leven van de oud vlieger Wiliam Burck, zou zich door een aaneenschakeling van tragedies kenmerken. In de ruim 30 jaar dat hij in Duitsland zou wonen, kon hij in die tijd slechts 5 baantjes vinden, overigens steeds van korte duur.

Toen zijn moeder in 1957 overleed was zijn steunfonds een passe en begon een leven in armoede en zonder vrienden in eenzaamheid.

OVERAL bleef hij 'onzichtbare figuren' zien die hem voortdurend achtervolgden om hem te arresteren. Het waren die beelden die hem dag en nacht beheersten.

Financieel was er in 1967 een kleine opleving. Kort na zijn 65^e had hij recht op een gedeeltelijke 'Oudedags' uitkering van f. 330,-.

Hiervan kon hij zijn schulden betalen. In het pandjeshuis zijn beleende klarinet en trompet terug krijgen en zijn nog steeds diep in zijn hart verankerde Marja en zijn kinderen in Amsterdam bezoeken.

Het kort daarna verlies van zijn zoon in Australië bij een auto ongeluk, zou in belangrijke mate bijdragen van een verslechtering van zijn psychische gesteldheid.

Op de 9^e juli 1962 werd een verkeersongeluk hem bijna zelf fataal. Een black-out in zijn tweedehands gammele autootje, betekende bijna het einde. Een medisch wonder zou hem in leven houden. Maar het ongeluk markeerde een nieuw stadium in zijn toch al zo ongelukkig geworden leven.

Aan zijn verbrijzelde kaak, had hij een scheef getrokken mond overgehouden, waardoor hij zijn geliefde hobby de 'klarinet en trompet' spelen, nooit meer kon uitoefenen. In zijn linkerbeen had zich een trombose ontwikkeld, die geleid had tot het lopen met een slepend been. Een gedeelte van zijn gezicht was blijvend zwaar verminkt. Hij had geen gebit meer en was aan een oog blind geworden. En kon met zijn scheef getrokken mond nauwelijks hoorbaar praten.

ONDANKS dat het leven hem van alles had beroofd, was zijn waardigheid gebleven, wilde hij met niemand over zijn handicaps en armoede praten, noch laten blijken.

Zijn eens uitstraling van Officier-vlieger en bovenal gentleman in zijn sterk beperkte houding en spraak zou hij zoveel mogelijk laten blijken.

Het hem en de piloten Henri Kelder en Eric de Lyon aan gedane onrecht door een eens bevriende collega en lid van zijn bemanning op zijn zo vele vluchten, droeg hij als een wrok bij zich.

Zijn oudenouds pensioentje maakte het mogelijk een kleine etage te huren in München bij een Duitse oorlogsweduwe, Frau Schnebel. In de Lindwurstrasse 21 zou het zijn eindstation worden.

Lichamelijk sterk verzwakt, maakte een hartattaque een einde aan zijn zo trieste perioden in zijn leven.

Vandalen hadden voor de verzegeling van zijn woninkje, zijn schamele eigendommen gestolen. Zelfs zijn zakboekje van de Militaire Luchtvaart van het KNIL dat hij zo koesterde. Als nalatenschap werd aangetroffen in contanten 13 Duitse Marken en 66 Pfennig en blijkens een bankafschrift van het Postamt, een saldo van 37 Duitse Marken.

Op 20 maart 1981 werd het stoffelijk overschot van de 2^e Lt. Vlieger op kosten van de gemeente München, in opdracht van het Oberlandesgericht begraven op het Waldfriedhof aan de Fürstenriederstrasse (Grab 224-Reihe 3- Grab 88) te München.

Op 20 maart werd de kringloop van Burck's leven voltooid. Precies 7 jaar na zijn begrafenis, werd zijn naamloze grafnummer 88 op het Waldfriedhof geruimd, zijn naamloze graf werd ingenomen door een andere armlastige. Volgens bepalingen van de begraafplaats, werden de laatste resten van Burck herbegraven in een verzamelgraf van naamlozen en herinnerdt op het Waldfriedhof behoudens enkele administratieve gegevens niets meer aan zijn verwoeste leven.

William John Burck, (Wil) geboren in Palembang (Sumatra) op de 30^e mei 1911 en overleed als armlastige op de 15^e maart 1981 op 77 jarige leeftijd. Darmee werd de cirkel voltooid. Slechts een enkeling die over inside information beschikt, zal zijn naam weten te verbinden aan het hoofdthema van de film *Áround the World in eighty days*' die in 1956 een Oscar kreeg voor de beste film van het jaar. De tunes van het walsje in die film, draagt de naam van de toen befaamde orkestleider Victor Young.

Maar het was William Burck die na zijn detentie in de gevangenis dit walsje schreef en ook kon bewijzen. Na zijn voorlopige invrijheidsstelling, levend in armoede, veracht door de gemeenschap, was hij niet nog in staat te strijden.

De ex sergeant-vlieger Henri Kelder

Direct na zijn voorlopige invrijheidsstelling wilde hij emigreren naar een land, liefst zo ver mogelijk van Nederland. Door zijn ‘conduite –strafblad’ en bovendien regelmatige meldingsplicht bij de Reclassering was dat uitgesloten.

Evenals Eric de Lyon, kon hij door tussenkomst van de hen welgestelde en begripvolle dr. Maan, van het Ministerie van Landbouw in Den Haag een job als ‘landbouwwlieger’ krijgen. Bevorderde hij, dat over het geen bewijs van goed gedrag heen werd gestapt en het verkrijgen van een paspoort mogelijk werd.

Beiden vlogen zo vele jaren in binnen- en buitenland, vooral in Soedan en Nigeria als ‘landbouwwlieger’ De eens zo bekwame oorlogsvliegers waren ‘gewassen besproeiers’ geworden, waardoor zij in levensonderhoud van hun gezinnen konden voorzien.

Kort na zijn in vrijheidsstelling uit de Bijzondere Strafgevangenis in Leeuwarden trouwde hij en uit dat huwelijk werd op 8 mei 1955 een zoontje geboren. In alle opzichten was Henri een tegenpool van Eric de Lyon. De Colombo affaire en de Plancius processen waren voor hem een oorlogssyndroom geworden

Hij was een binnenvetter, die zijn problemen verborgen hield achter een dam, die elk moment kon doorbreken in explosieve en onredelijke gifbuien.

En als zijn oud collega Eric de Lyon, als zij elkaar ontmoetten ‘éerherstel’ ter sprake bracht, dan straalde vuur uit zijn ogen en mompelde hij telkens:

Al zouden ze miljoenen geven voor het onrecht in als die verloren jaren. Voor mij hoeft het niet meer!.

TOCH zou hij, verworpen tot een man van trauma’ op zijn 71^e jaar dan 41 jaar na zijn in vrijheidsstelling, nog altijd onder het verleden lijdend, in het NRC, tegenover journalist Ben Tramper, publiekelijk in een interview, zijn stem laten horen.

Zijn onbegrip, vele keren herhalend uitsprekend.

Onbegrip voor het feit, dat zijn superieuren hem willens en wetens hebben geslachtofferd met de 2^e Lt.vlieger William Burck en zijn collega Eric de Lyon en het tot vernederende veroordelingen hebben laten komen.

De oud piloot Kelder, geboren op de 15^e april 1920 in Rijssen, zou enkele jaren later, dan 77, op de 31^e mei 1997 in Hazerswoude overlijden. De gevoelens van onrecht zou zijn dierbare echtgenote Laurence, al vele jaren deelgenoot van de trauma’s van haar zo geliefde Henri nog een aantal jaren in verborgenheid als een zware bagage dragen, tot zij op haar 84^e op de 27^e januari 2005 in Renswoude overleed.

De verwoede strijd van de ook ex-sergeant-vlieger Eric de Lyon

In tegenstelling tot William Burck en Henri Kelder, begon de oud sergeant-vlieger Eric de Lyon fel en verbeten, niets en niemand ontziend, direct een strijd voor eerherstel.

Hij probeerde William Burck en Henri Kelder aan zijn zijde te krijgen, maar die waren geestelijk en lichamelijk zo total loss, dat zij berusten in hetgeen hen was overkomen.

Eric pakte het grondig aan. Hij nam met iedereen contact op, iedereen waarvan hij maar vermoedde dat die bij het destijdsse proces betrokken waren.

Om slechts enkele te noemen o.a. de vice Admiraal Helfrisch, de oud Fiscaal Vermeer, de auditeur-militair van toen Kier, ir. Staf de minister van oorlog, zijn oud commandant, officieren en manschappen van het Australië 18^e Squadron

Eric de Lyon, inmiddels getrouwd in 1953 getrouwd met Fellie van IJzeren ging met haar in Den Haag in de Javastraat wonen. Bij toeval hoorde hij dat de advocaat, want zo bleef hij de man zien en noemen, die mede de aanleiding tot de Plancius processen was, ook in Den Haag was komen wonen, in de Kempstraat. En met hem zou Eric de confrontatie aangaan.

In de wetenschap dat hij en zijn collega vliegers waren geslachtofferd door de toen Majoor Simon Spoor en hiervoor door hem de sgt-majoor Scholte was ingezet, die voortdurend een escape naar Java had ge-enthousiasmeerd en in feite daartoe hen had uitgelokt, deed de wrok gevoelens in felheid aanwakkeren en de strijd voor eerherstel een nog verbeterdere maken.

Zeker nadat Scholte in een tête a tête gesprek, dit onder een waterval van spijtbetuigingen, bevestigde en zich bereid verklaarde zijn bekentenis op een bandopname te willen zetten bij de Lyon thuis. De afspraak werd gemaakt.

In zijn verblindheid en drang naar het achterhalen van de juiste toedracht, die tot de arrestatie en het proces had geleid en het van gevangenis naar gevangenis gesleefd zijnde en jaren van detentie te hebben moeten ondergaan, maakte de oud piloot Eric de Lyon de kapitale fout niet direct zijn bevindingen bij de bevoegde autoriteiten te hebben gemeld. Gedreven door wrokgevoelens wilde hijzelf in alles de strijd voor zijn eerherstel sturen.

De nu ook burger, de sergeant-majoor Scholte vertelde tijdens dat gesprek, in die voor beiden verrassende confrontatie, dat de toen Majoor Spoor hem onder druk had gezet.

En als zijn missie opdracht zou slagen, dat hij, Scholte, na de oorlog een goede baan zou krijgen.

De opnameband heeft echter nimmer tot enig bewijs kunnen dienen, want die band en andere door Eric verzamelde proces-bewijsstukken, gingen bij een brand in de woning van hem in Zeeuws-Vlaanderen enkele jaren later, in 1975 verloren.

Op die band verklaarde Scholte o.a. dat hij na het uitbrengen van zijn laatste schriftelijke meldingen aan Majoor Spoor direct werd overgeplaatst naar Melbourne en tewerkgesteld bij de NEFIS (Netherlands Forces Intelligence Service) en in na de oorlog in 1946 teruggekeerd in Nederland, een simpel burger baantje had gekregen op het ministerie!

In de verste verte niet datgene, destijds door Majoor Spoor hem had voorgespiegeld.

Dit bewijs en andere belangrijke correspondentie, zouden in vlammen opgaan en het resultaat van de intensieve speurtocht door Eric de Lyon naar feiten en het bewijs voor zijn onschuld 'verassen'

Niet alleen de alles verwoestende brand, maar ook op de 15^e juni 1975 zou het noodlot tijdens de herbouwen van de bungalow, waarin hij zijn spaargeld van zijn werk als sproei piloot had geïnvesteerd, andermaal toeslaan.

Voor een al klaar staande lunch nog even vlug een karweitje willen afmaken, vergat hij de beschermkap op de elektrische schuurschijf aan te brengen, het gevolg was, dat de op volle snelheid draaiende polijskop afbrak en hem recht in het hart trof.

Dat zou het einde van zijn leven betekenen, op zijn 60^e !

Adriaan Albert Scholte

Wie was die op zijn 55^e, in 1973 in Glansdale (VS) overleden oud sergeant-majoor Adriaan Albert SCHOLTE.?

Afgaande op zijn rang, moet hij als 19/20 jarige in 1937, als beroeps bij het KNIL zijn gekomen en begin 1942 bevorderd te zijn in die rang.

Over zijn privé leven is weinig bekend, Behalve dan dat hij als gitarist in het door de 2^e Lt. Burck opgerichte 'ML-bandje' zat en in die tijd erg gevraagd op 'party's'. Het waren de werkcontacten op de vliegbasis en die binnen het bandje die leidden tot een elkaar graag mogen en dat zou resulteren in een ook bevriend worden. Zo kwam Adriaan regelmatig thuis bij hem, kreeg muziekles en leerde hij het gezinnetje van de family-man Burck kennen.

Toen de 'MLKNIL vliegers' in opdracht van de vice-Admiraal Helfrich van Java naar Australië evacueerden en daar ingedeeld werden in het opgerichte 18^e Squadron zou Scholte tot de vaste crew van Burck gaan behoren en vlogen zij samen verschillende missies.

Scholte, en dat wist niemand binnen het squadron, zou van de toen Majoor Spoor een 'dubbele functie' krijgen.

Naast die van 'vliegtuigtechnicus', zou dat ook een 'Informatieve' worden.

Aan het Squadron was n.l. door het hoofdkwartier in Melbourne een eigen 'Intelligence dienst' gekoppeld, rechtstreeks onder commando van de overste Jesserun.

Scholtes opdracht werd, datgene te melden wat hem ter ore kwam of hij vernam en waarvan hij van mening was dat het niet in orde cq. 'niet comme il faut was' en als 'gezags- en discipline' verstorend kon worden aangemerkt en vooral ook wat er achter het zingen van 'We gaan naar Java' en die gesprekken daarom heen.

De sgt.majoor, richtte in opdracht van Majoor Spoor zijn visie op drie van zijn collega's, n.l. de 2^e Lt. Burck en de beide sgt.vliegers Kelder en Lyon, die werden n.l. gezien als de 'gangmakers' in het door meerdere Squadron-leden ook af te reageren over de leiding.

Scholte kon het goed vinden met Majoor Spoor en wilde zich graag doen gelden, zeker in de wetenschap dat deze hem na de oorlog een mooie job in het vooruitzicht had gesteld.

Er was hem dus alles aan gelegen om die reden, persé te willen slagen in zijn opdracht. Temeer omdat Majoor Spoor hem te kennen had gegeven, dat in geval geen slagen, dit voor hem bij het Hoofdkwartier 'gezichtsverlies' zou betekenen.

Als dan na de oorlog blijkt, dat de in het vooruitzicht gestelde job als burger op het ministerie een baantje van niks blijkt te zijn met nauwelijks enig perspectief, haakte Scholte na een tijdje af. Wat hij daarna voor jobs had is niet bekend.

Wel dat hij na enkele jaren trouwt en kort daarna emigreert naar de VS kennelijk met een opgelucht gevoel!

Want in de onverwachte confrontatie enkele jaren daarvoor, met de oud piloot Eric de Lyon, de gang van zaken destijds, bijzonder te betreuren.

Zijn diepe en oprechte spijt te hebben kunnen betuigen en dit aan een bandopname te hebben kunnen toevertrouwen.

Dat moet de oud sgt-majoor Adriaan Scholte hebben opgelucht, 'de Waarheid' te hebben kunnen vertellen aan de oud sgt.vlieger Eric de Lyon.

De man die hij zo vreesde tijdens de eerste confrontatie en toen stellig dacht, toen hij hem had opgespoord, dat hij verhaal kwam halen en de rekening vereffenen.

HELAAS hebben de destijdse verklaringen op de bandopname tot

- geen enkel nut en tot een bewijs en enige vorm van Rehabilitatie kunnen dienen voor de oud sgt.-vlieger Eric de Lyon en zijn oud collega-piloten.

Een alles verwoestende brand zou dit zo belangrijke bewijsstuk verassen, feiten waarvan de oud sgt.majoor Scholte onwetend zou blijven.

Ik vertelde u summier op de procesvoering te zullen ingaan

Ik heb gemeend dit het beste te kunnen doen, door u de toenmalige raadsman van de 2^e Lt. William Burck voor te stellen en in resumé te refereren het gesprek dat de auteur Bijkerk in 1986 met hem had.

Baron mr. Simon van Tuyl Serooskerken toen 81 jaar en de enige jurist in het 'Plancius proces' was een man van grote verdiensten, stond niet alleen bij zijn vakbroeders als excellent jurist bekend, maar ook ver daarbuiten als een man met vele kwaliteiten en een sterke persoonlijkheid, hetgeen niet alleen tijdens het 'Plancius Proces', zou blijken, maar vooral ook in de vele jaren dat hij bij de Hoge Raad, rechter was.

Een telg uit een oud adellijk geslacht, die toevallig vlak voor de oorlog in het leger zou belanden en op Ceylon terecht zou komen.

De baron bleek in 1981 zich toen, 43 jaar na het zo bewogen proces, een aantal cruciale feiten nog haarscherp te herinneren.

Want hij somde in precisie diverse punten op, die in zijn geheugen gegrift waren gebleven en die hadden moeten leiden tot een vrijspraak b.v.

1. De zgn. 'coderingen' door Majoor Spoor tijdens een onderzoek op de kamer van Burck aangetroffen als spionage berichten te beschouwen!

De werkelijkheid was, dat dit enkele noten waren die Burck in een soort 'Hyroglifen' had opgeschreven, na het zien van een Amerikaanse spionagefilm in Melbourne, waarin een 'trompet solo' voorkwam die hij als ook musicus in zijn geheugen had opgeslagen en nadien een aantal keren nagespeeld en aan die 'notities' een eigen interpretatie had gegeven.

2. Dat de door de sgt.majoor gearrangeerde bijeenkomsten met de drie piloten, die toen die gesprekken plaats vonden, onder een door hem voortdurend bevorderen van het drinken van champagne.
De ten gevolge daarvan de opborrelden ideeën , van en over een zgn vlucht op wilde fantasie- en stoelden, zonder enige realiteit. Dat desondanks aan dit verwarde gesprek, toen mede door eigen interpretaties en speculaties, een eigen waarheidsgehalte werd toegekend.
3. Niemand van de Zeekrijgsraad was jurist, hetgeen direct al bleek uit de onjuiste omschrijvingen op dagvaardingen.
4. Het optreden als raadsman, geschiedde op nadrukkelijk verzoek van de President. Doorslag had gegeven, dat al geruime tijd voor het proces, hem bekend was geworden, dat tegen de Lt. Burck de doodstraf zou worden gevorderd. En dat op het Hoofdkwartier in Colombo reeds overleg werd gepleegd over de wijze waarop de executie zou moeten plaatsvinden.
5. Het bijzonder tegen de borst stuitend te hebben gevonden, dat Marine Officieren het hem kwalijk namen, een land-verrader juridische bijstand te verlenen.
6. Absoluut niet hebben kunnen plaatsen, dat de Lt. Burck, toch een arrestant, kort voor het proces op de Plancius tijdens een party als trompettist te laten optreden.

Mijn streven was u, dames en heren, de zo tragische en trieste Çolombo Affaire' – het Plancius proces – onder uw aandacht te brengen en dat te doen als ook een vorm van 'verlate hommage', in een nooit eerdere voordracht/lezing, en plein publiek gedaan.

Ik zei het in het begin al . Bijzondere dank verschuldigd te zijn aan degenen die mij op mijn lange en intensieve speurtocht naar 'feiten en omstandigheden' behulpzaam waren en volle support gaven.

Het zij nogmaals genoemd:

- De Luitenant-Kolonel van de Koninklijke Luchtmacht bd. Otto Ward
- En wijlen de auteur JC Bijke

Helaas zal aan de 'Colombo tragedie' altijd een niet beantwoorde vraag verbonden blijven. Een vraag waarop geen antwoord meer is OMDAT

- Mr. Van Tuyl Serooskerken
- De auteur Bijkerk
- Alle betrokkenen bij de toen 'Placius Processen' inmiddels zijn overleden.

De vraag die toen in 1986, 24 jaar geleden, ongetwijfeld ook centraal moet hebben gestaan en ondenkbaar is, dat die destijds niet aan de orde geweest moet zijn in de gesprekken tussen de auteur Bijkerk en mr. Van Tuyl Serooskerken, in het bijzonder ook gelet op zijn expertise als jurist.

Het toen haalbare voor een mogelijke rehabilitatie procedure.

Kijkend naar het resultaat van nu, laat ik het bevindingen uit een 'historical cold case' noemen, waarin nogmaals de wel dan niet mogelijkheden, nog eens nadrukkelijk werden getoetst.

MOET die conclusie reeds toen in 1986 zijn geweest van een helaas niet realiseerbaar' hetgeen thans ook als eindresultaat wordt bevestigd.

De visie van een eens van het hoogste rechtscollege in ons land, deel uitmakende hoog gerespecteerd 'oud rechter' in Bijkerks documentaire verwoord.

- DAT de 2^E Luitenants Bureck tot levenslang werd veroordeeld, beschouw ik als een rechterlijke dwaling. De uitspraak in die hele affaire had behoren te zijn:
Een cum suis, Ontslag van rechtsvervolging en dien ten gevolge Vrijspraak.

Een visie die anno 2010 staat als een huis.

En ondanks alle pijn/verdriet de vernielde /verwoeste levens voor betrokkenen.

En hun zo dierbaren, de littekens van oude wonden, over het de 'hunnen' zo aangedaan onrecht.

OOK dit keer weer voeding geven aan tal van vragen.

Vragen die echter niet meer kunnen worden beantwoord!

Om toch die zo graag gewilde rehabilitatie enige vorm en inhoud te geven, Een geste, waarvan uitvoering in gang gezet, de details dienen nog nader te worden besproken.

- 1 De oeuvre van de lt kol. Otto Ward en van de auteur Bijkerk te digitaliseren en op internet een plaats te geven.
- 2 Het dossier inzake Colombo Tragedie berustend bij het Nederlands Militair Historisch Instituut in de Haag in overleg met de directie en historici aan te vullen met mijn verkregen informatie.
- 3 In principe gedurende een voorlopige periode van 3 jaar, als herinnering aan de 3 oud oorlogsvliegers, het houden van een COLOMBO-Lezing waarin centraal staat een analogo thema.

- 4 Uit piëteit, op korte termijn, Een moment van reflectie en een bloemlegging op de graven van de oud piloten te doen.

Natuurlijk waren er binnen het Squadron, toen in die verwarde begin periode gedragingen van 'hoog tot laag' die conform de krijgstucht toetsbaar waren, ik gaf dit reeds eerder aan.

Het op vermeende gronden, het doen verworden tot een strafprocedure in de omvang zoals dat het Plancius-proces zou worden, met zo diep ingrijpende gevolgen.

Dit geprojecteerd op de direct na-oorlogse processen en het gratiebeleid deed de gevoelens van:

- Onrecht
 - Unfair proces
 - Vernederde behandeling
- van de drie piloten nog eens nadrukkelijk blijken!

Dames en heren:

Ik ga afronden en u nu reeds bedanken voor de wellicht lange zit en mij te aanhoren. In een gebeurtenis, die een plekje in de Militaire Oorlogsgeschiedenis tijdens de Pacific War, ver van het moederland, niet mag onthouden worden.

Alvorens dit te doen, wil ik toch nog een beeld schetsen Hoe in die direct 'naoorlogse rechtspraak' in ons land "Desertie", de hoogst strafbare gedraging in oorlogstijd, mild werd bejegend.

WANT:

1. Aan de 1000 militairen die voor vertrek naar Indië, desertie pleegden, werd slechts een gevangenisstraf van tussen de twee en vijf jaar opgelegd.
2. Ook de Nederlandse SS'ers, mochten de grootst mogelijke barmhartigheid ondervinden. De journalist/auteur Sietze van der Zee schreef hierover in zijn spraakmakende documentatie 'Voor Führer Volk en Vaderland' Nederlandse SSers, en dat waren er velen, werden veroordeeld tot een gevangenisstraf van 10 jaar, met als bijkomende straf, niet meer bij de Gewapende Macht mogen dienen, ons leger dus!

ECHTER

Degenen die zich vrijwillig meldden voor een dienstname bij het Nederlands Korea Bataljon werden gepardonneerd, kregen eerherstel en konden na hun terugkeer in het leger 'beroeps' worden.

Het landverraad waaraan zij zich toch hadden schuldig gemaakt, werd niet eens in de dagvaardiging opgenomen. Het zwaartepunt lag op 'het in dienst nemen bij een Vreemde Mogendheid'

Dat dit 'Nazi Duitsland' was, dat was kennelijk toen bij de destijdse rechters geen item!.

Niet alleen zouden van het Nederlands Korea Detachement eens een aantal oud-Nederlandse SS deel uitmakend, zo ook bij de Nederlandse troepen in toen Nederlands-Indië tijdens de Politionele acties.

Oók kijkend binnen de gelederen van het KNIL:

Na de oorlog, in zijn persoonlijk memorandum gedagtekend Den Haag 26 januari 1946 schreef de oud Leger Commandant, de Lt. Generaal Ter Poorten

Ik citeer:

'Wat betreft de gevechtswaarde onzer troepen kwamen zeer verschillende berichten binnen, de meeste echter in mineur. Er vonden vele deserties plaats, dikwijls 'en masse' en in TARAKAN' verliet zelfs een Ambonese KNIL-compagnie haar stelling op eigen gezag, zonder zich meer aan de officieren te storen.

Het zou niet alleen deze Ambonese Compagnie zijn die tijdens de aanval van Japanse troepen op het 'Olie-eiland TARAKAN' voor de kust van Borneo deserteerden. '

Op Timor zouden eveneens 200 inheemse- en Timorese KNIL militairen tijdens terugtrekken voor de oprukkende Japanse troepen deserteren.

Sprak ik zoeven over de lagere lands dienaren. Bij velen wellicht niet meer herinnering, zeker niet bij de jongere generatie. Maar in dit kader tot slot van de slechts enkele gevallen

De politicus, Jhr. De Geer:

Eens de burgemeester van Arnhem en Gedeputeerde in de Provincie Noord-Holland, Raadslid in Rotterdam, Lid van de 2^e kamer der Staten Generaal,

Minister van Financiën,

Minister-President en al vele jaren Minister van Staat,

Deel uitmakend van het Londons Kabinet en de regering in ballingschap!

Hevig bekritiseerd door zijn voortdurende stellingname, dat Great Britain en haar Bondgenoten nooit de oorlog konden winnen en dat vrede met Duitsland moest worden gesloten.

Zijn voortdurende standpunten, de defaitische houding, werd gezien als bijzonder schadelijk voor Hare Majesteit, het kabinet, Nederland en de bondgenoten en zou aanleiding worden voor zijn vervanging door dr. Gerbrandy.

Zonder toestemming keert de Geer dan terug naar Nederland, hetgeen de bezetter uit oogpunt van 'oorlogspropaganda' goed uitkwam en om die reden maar al te graag instemde met zijn terugkeer via het neutrale Portugal.

De Regering in ballingschap beschouwde zijn terugkeer 'desertie'
In de na-oorlogse jaren zou ook hier Vrouwe Justitia mild in haar oordeel zijn
Jonkheer de Geer werd door de Bijzondere Strafrechter op de 15^e oktober 1947
veroordeeld tot een voorwaardelijke gevangenisstraf van slechts een jaar.

Ondanks dat de aanklager in het slot van zijn requisitoir stelde,

Ik citeer:

'Degene die in de Staat een hoge positie heeft bekleed en in zijn volk een
vooraanstaande plaats heeft ingenomen, draagt ook een hoge verantwoordelijkheid!
Voor hem zal de maatstaf nog strenger moeten zijn dan voor de kleine burger die
met ontzag tegen de persoon van zijn Minister-President opziet en moet kunnen
opzien.

Voor deze verdachte zal dan ook een strafrechterlijke veroordeling het grootste leed
zijn. Een leed dat wij hem niet kunnen en mogen besparen'.

Het vonnis zou bijzonder mild zijn.

Als een bijkomende straf kan worden gezien:

- Het ontnemen van zijn titel Minister van Staat
- En op aandringen van Prinses Wilhelmina het ontnemen van de Grootkruizen
in de Orden van Oranje Nassau en de Nederlandse Leeuw.

Jonkheer Dirk Jan de GEER

De tijdens de oorlog deserterende oud-minister-president,

Eens s'lands hoogste regeringsleider

Militaire troepen inspecterend,

Trouw aan Hare Majesteit en de grondwet belovend.

Geacht werd nationaal een voorbeeld functie te hebben, overleed in 1960 op de
respectabele leeftijd van 90, evenwel na zijn proces nog ruim 13 jaar van zijn
staatspensioen te mogen en kunnen genieten.

Dames en Heren,

Ik dank u voor uw aanwezig willen zijn in deze bijzonder locatie en entourage, zo
nauw verbonden aan de Tweede Wereldoorlog, die associaties oproept aan:

- Market Garden,
- Airborners,
- En Oorlogsvliegers waarvan ik in het thema van mijn voordracht van de
lotgevallen van 3 piloten, eens tot een Nederlands Indisch Squadron behorend
u deelgenoot heb gemaakt.

INDIEN

De 'Colombo Affaire' hun carrières niet zo abrupt had doen afbreken, zij ongetwijfeld in de verdere oorlogsstrijd, als hoogst bekwame piloten, die het niet aan durf en moed had ontbroken, DECORANDI zijn geworden.

Dames en heren,

Dit was mijn verhaal. Een stukje oorlogsgeschiedenis met een zwarte rand. Ik dank u voor uw aandacht, en u mijnheer Wiel Lenders, de al vele jaren zo dynamische Directeur, van dit bijzonder museum.

Hartelijk dank,

Ook uw Nicolette, voor de technische input. En uw enthousiaste vrijwilligers in dit huis.

Ik wens u dames en heren, na een wellicht nog even bij- of napraten voor daarna of of eerder, wel thuis.

En met de laatste maand van dit jaar al in zicht, sfeervolle dagen en voor het dan nieuwe jaar ALL THE BEST, en wie weet TILL we meet again.!

Groesbeek 16 november 2010

Nationaal Bevrijdings Museum 1944, Groesbeek

Bronnen:

Lt.kol. Koninklijke Luchtmacht bd. Otto Ward

De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945

ISBN 90-228-3778-5 @ 1985 Unieboek Weesp.

J.C. Bijkerk

De Colombo Tragedie

ISBN 90 5194 049 1

@ 1991 Uitgeverij van Wijnen – Franeker

Parlementaire Enquete (Nederlands-Indië) deel 2a

Archieven:

Comité Last Post 1940-1945

Fam. E. de Lyon. (Hulst-Maastricht)

H. Krelder Leidschendam

Lt.kol.Klu bd. O.G.Ward

COMLOT COLOMBO TRAGEDIE

Op **dinsdag 16 november a.s.** houdt Ed Melis in het Nationaal Bevrijdingsmuseum 1944-1945, een lezing over “Het complot dat tot de COLOMBO tragedie zou leiden”. Ed Melis is voorzitter-initiatiefnemer Comité Last Post Nederland 1940-1945.

In het najaar van 1942 werden op een Nederlandse vliegbasis in Australië drie Nederlandse oorlogsvliegers in dienst van de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger, gearresteerd op verdenking van een poging tot sabotage, hulp aan de Japanners en desertie.

Op last van het Nederlandse Militaire Opperbevel in Melbourne werden zij overgebracht naar Colombo (het huidige Sri Lanka, voorheen Ceylon) waar zij door een speciaal ingestelde Zeekrijgsraad, aan boord van het gevorderde passagiersschip “De Plancius” werden berecht.

Het enige doel hiervan was het stellen van een voorbeeld om de discipline te herstellen in het toen werkloze Nederlands-Indische 18^e Squadron in Australië. De strafbaar geachte feiten waren voor de Fiscaal van de Zeekrijgsraad zo zwaarwegend, dat hij de doodstraf en levenslange gevangenisstraffen vorderde.

Het vonnis zou evenwel luiden:

Levenslang voor de 2^e luitenant vlieger William Burck; een onvoorwaardelijke gevangenisstraf van 20 jaar voor de beide sergeant vliegers Eric de Lyon en Henri Kelder, alsmede oneerval ontslag uit de militaire dienst en ontzetting uit het actieve en passieve kiesrecht.

Tijdens de jaren van detentie en ook daarvoor, werden de drie piloten van gevangenis naar gevangenis gevoerd en als ‘Staatsgevaarlijke geachte oorlogsmisdadigers’ vele keren cellulair opgesloten. In de laat naoorlogse jaren werden de drie oud-oorlogsvliegers door toen Koningin Juliana op haar verjaardag gratie verleend en er volgde een voorlopige invrijheidsstelling met een “onder toezicht van de Reclassering”.

Opgeklopte borrelpraat en verraad gevolgd door een ‘Van der Lubbe proces’ zou de levens van deze drie jonge bekwame oorlogsvliegers voorgoed verwoesten

Datum lezing: 16 november 2010 tijd: 16.00 uur

Locatie; Filmzaal Nationaal Bevrijdingsmuseum 1944-1945.

Entree gratis, Reserveren noodzakelijk.

Nationaal Bevrijdingsmuseum 1944-1945

Wylerbaan 4 - 6561 KR Groesbeek

Telefoon 024-3974404

info@bevrijdingsmuseum.nl