

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

BESCHERMHEER ZIJNE KONINKLIJKE HOOGHEID PRINS BERNHARD DER NEDERLANDEN



”GIJ ZIJT DE SCHAKEL TUSSEN HEN, DIE THUIS BLEVEN, EN MIJ”
KONINGIN WILHELMINA

SPECIALDRUKKERIJ

Verschijnt ieder kwartaal

april 1983



"DE SCHAKEL"

(Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders)

December 1982

4e jaargang, no. 16 7

Ere-voorzitter

H.P. Linthorst Homan Groteweg 123 8191 JV Wapenveld 05206 - 7 87 48

Voorzitter

F.Th. Dijckmeester Magnoliaaan 7 7313 EV Apeldoorn 055 - 55 32 67

Secretaris

H.I. Borel Rinkes Hanedoesstraat 57 2597 XD Den Haag 070 - 24 04 47

Penningmeester

Fred M. Beukers Vredehofweg 56 3062 ES Rotterdam 010 - 52 79 29

Sociale aangelegenheden

S.G. Timmers Verhoeven Zeildijk 31 4561 SH Hulst (Z.Vl.) 01140 - 1 34 93
b.g.g.

Mevr. den Hamer-Viehoff 070 - 55 89 28

Redactie

G.A. den Ouden Slangenburg 65 3328 DP Dordrecht 078 - 17 03 98

Adreswijzigingen of correcties gaarne aan :

E.H. Doerleben Fl. Grijpstraat 5 2596 XD Den Haag 070 - 24 79 61

St. Gen. E.

Giro : 359500

Bank : 54 55 46 826

ABN-Rotterdam

Het volgende nummer verschijnt in de maand juli 1983

Gaarne de hiervoor bestemde copy inzenden vóór 1 juni 1983

De zee is door de eeuwen heen Nederland's bondgenoot geweest. Engelandvaarders weten daarvan mee te praten. Maar tegelijk hebben wij ons tegen haar woedende uitbarstingen te weer moeten stellen. Ook dat heeft menige Engelandvaarder geweten.

Toen het onlangs dertig jaar geleden was, dat de overstromingsramp vooral de zuidwesthoek van ons land ongenadig teisterde, werden wij eens te meer herinnerd aan het moordende geweld, dat de zee op onverstelbare tijden ontwikkelt. Ook België en Oost-Engeland zijn er niet aan ontkomen, maar de hardste klap kwam in Nederland terecht.

Bijna niemand hield in '53 met de mogelijkheid van zulk een ramp serieus rekening. Alleen Waterstaat wist van het risico en werkte hard aan plannen ter verdediging.

De eerste hulp kwam - ofschoon aanvankelijk ongecoördineerd - snel en geïnspireerd op gang. Daar zat bezieling en geestkracht achter. Heel ons volk werd er door geraakt en gestimuleerd.

De Koninklijke Familie ging ons daarin voor. Hoe kon het ook anders! Toevallig was ik er getuige van, hoe Prinses Wilhelmina reeds op de tweede dag na de ramp in een boot van de Rijkspolitie te water het lange havenkanaal van Zierikzee binnen voer. Kaarsrecht, staaande op de voorplecht. Het beeld daarvan blijft onuitwisbaar in mijn herinnering gegrift. De nieuwe moed, die haar sterke aanwezigheid verspreidde, was even ontroerend als wezenlijk.

Iets vanzelfsprekends vonden wij het ook, dat Koningin en Prins zich steeds opnieuw en overall inspanden om de ellende op te vangen en het proces van herstel aan te vuren. Een vanzelfsprekendheid, die wij hoog mogen aanslaan.

Schouwen-Duiveland was stellig goeddeels van de kaart verdwenen, als niet alles wat wij aan menselijk inzet en technisch vernuft in voorraad hadden in de strijd was gebracht. Het blijft een wonder, althans een topprestatie, dat het gat bij de Schelphoek werd afgedamd. De bres was honderden meters lang, bijna veertig meter diep, er was een tijverschil van drie à vier meter en de negenduizend hectare meteende Polder Schouwen stroomde bij iedere vloed vol en bij iedere eb weer leeg met meer dan honderd miljoen kubieke meters zout water. Caissons, als gebruikt op D-Day, vormden de hoofdmacht in het uiteindelijk gewonnen gevecht.

Een tweede wonder was, dat de bevolking de moed oprichtte opnieuw te beginnen op de drooggevallen erbarmelijke woestenij. Een dikke laag zand overdekte alles; wegen, sloten en boerderijen waren weggespoeld; het zout was diep in de grond gedrongen.

Vereende en vasthoudende krachten hebben het land weer bewoonbaar gemaakt.

Met de uitvoering van de Deltawerken werd in 1954 een aanvang gemaakt. Voorzien was, dat het laatste en moeilijkste onderdeel - de afsluiting van de Oosterschelde - in 1978 gereed zou komen.

Nu - vijf jaar later - is er nog geen uitzicht op een spoedige bescherming van de Zeeuwen tegen de zee. Maar voor hen is de ramp na dertig jaar een realiteit: als het stormt uit het noordwesten gaan de lichten in hun huizen 's nachts niet uit. Politieke invloeden hebben geleid zowel tot aanzienlijke vertraging als tot enorme stijging van de kosten.

Degenen, die na ons komen, zullen naar ik vrees reden hebben ons daarvoor verwijten te maken.

F.Th. Dijkmeester

Op de jongste bestuursvergadering is door de Evenementencommissie aangekondigd, dat de 1983 REUNIE dit jaar, tot aller grote genoegen plaats zal vinden in de MARINIERS-KAZERNE te ROTTERDAM en wel op VRIJDAG 16 SEPTEMBER a.s.

De Commandant van het korps Mariniers der Koninklijke Marine, alsmede de Kazerne-Commandant hebben al hun bekende gastvrije medewerking toegezegd.

Over de programma-onderdelen wordt nog gesproken met de betreffende Stafofficieren. Een van de programma-onderdelen zal zijn de uitreiking van verzetsherdenkingskruizen aan Engelandvaarders die hiertoe een aanvraag hebben ingediend, aan wie het kruis ook is toegekend en die de wens te kennen hebben gegeven dit kruis bij deze gelegenheid te doen uitreiken. Zoals bekend heeft Z.K.H. Prins Bernhard op de vorige reünie enige woorden hieraan gewijd.

ENGELAND - VAREN

Onze gezamenlijke reis naar Engeland is thans aan beide zijden van het "kanaal" in voorbereiding. Het evenement zal plaats vinden in de week van 8 tot 14 april 1984 en zal zo ongeveer 4 à 5 dagen duren.

Het vervoer en de overtocht worden momenteel bestudeerd. Mag natuurlijk niet teveel kosten maar moet anderzijds ook weer niet té armetierig zijn. Gerekend wordt in ieder geval op een "bus-load" vol (45 à 50 personen). Op die basis zullen dan ook afspraken gemaakt worden.

Overwogen worden de routes Vlissingen-Sheerness met de Olau-Line, of Zeebrugge-Dover om daar aan de voet van de "white cliffs" een nostalgisch traantje weg te pinken. Daarnaast stoeit de evenementen-commissie met de gedachte om op de één of andere voordelige manier, door de lucht naar het Verenigd Koninkrijk te gaan.

Onze in Engeland woonachtige vrienden Hoets en Jacobs, geassisteerd door nog andere in de U.K. woonachtige Engelandvaarders, hebben een aantal programmapunten opgesteld, waarvan een deel reeds met de betrokken instanties is besproken en waarvoor aan de overzijde van het Kanaal een voorlopig accoord bereikt is.

Onder anderen een ontvangst door de Lord Mayor van Londen in zijn fraaie Mansion House; lunch in de Guild Hall; speciale rondleidingen, c.q. ontvangsten in de Houses of Parliament, St. Pauls Cathedral, de Tower; een dagtocht waarbij Coventry, de in de oorlog door bombardementen meest getroffen stad, wordt aangedaan en de prachtige nieuwe kathedraal zal worden bezocht.

Op de heenreis van de kust naar Londen zal vermoedelijk een "onderweg" wonende Engelandvaarder het gezelschap ten zijnen huize begroeten, terwijl ook de kans bestaat dat de Nederlandse Ambassadeur te Londen een ontvangst zal geven.

Wat de kosten van dit alles betreft streeft de evenementen-commissie naar een bedrag van

Wij stellen U voor aan:

G.F.J.A. GROEN, geboren te Amsterdam, augustus 1916 en op 8-jarige leeftijd verhuisd naar Den Haag. Het is hem aan te zien, want laten we wel wezen, er blijft verschil tussen een Amsterdammer en Hagenaar. Volgde in Den Haag wat toen allemaal nog genoemd werd de MULO en de Kweekschool voor Onderwijzers.

En daar stond hij dan met zijn diploma's (voor die tijd een behoorlijke ontwikkeling). Hij kon, iets om met beide handen aan te pakken, kwekeling met acte worden voor de lieve som van f. 25,- per maand. Maar intussen is hij wel aan het solliciteren geslagen en waarachtig in 1939 werd hij aangenomen als "schrijver" bij de Centrale Directie van de P.T.T. Dit gaf onmiddellijk f. 35,- méér, toen een behoorlijke vooruitgang. En aangezien thuis, met nog drie zussen, het geld goed van pas kwam, vond men dat hij al een hele geluksvogel was, maar zelf was hij daar niet zo van overtuigd, gegeven het feit dat hij in oktober 1941 het allemaal voor gezien hield en is gaan stappen. Hierbij heeft het hem niet zó meegezet of misschien toch ook wel, gezien zijn verdere verhaal. De eerste beste poging mislukte al aan de Nederlands-Belgische grens. Terug naar Den Haag en na enige maanden opnieuw geprobeerd. Deze keer ging het wat vlotter, want hij zat in de kortste keren al in Beziers, waar hij veel steun heeft gehad van de ons allen bekende heer Kolkman.

Toch zat niet alles mee, want hij dacht bij een familielid die in deze buurt woonde de nodige steun te verkrijgen, maar de pech was dat hij door de gendarmerie werd gearresteerd en werd geïnterneerd in het concentratiekamp te Agde.

Hij ontsnapte nog dezelfde dag en trok niet naar het dichtbij Spanje maar naar Zwitserland. Rare kronkels komen er toch voor in een mensenleven. Zwitserland werd vlot bereikt en hoe slecht of onze Groen ook over de consulaire diensten van Nederland mag denken (hij heeft dat later nog veel sterker ervaren), één naam komt bij hem steeds naar voren en dat is die van de Generaal van Tricht. Dat is voor ons allen met de vele ervaringen, geen nieuws, want iets slechts is ons van deze van Tricht nog nooit ter ore gekomen. Van december 1941 tot mei 1943 heeft hij voor de Generaal gewerkt en menig nuttig zaakje kunnen opknappen. Maar toen wilde hij toch zelf ook wel eens aan de beurt komen voor Engeland. En juist in die tijd waren de bepalingen zodanig verslechterd, dat hij weliswaar op eigen verantwoording kon doen wat hij wilde, maar officiële papieren waren er niet meer bij.

Samen met Jaap Draayer en Fred Stutterheim dus illegaal op stap en jawel hoor, ze werden door de Italianen gepakt bij de Frans-Zwitserse grens en in het campo di concentrazione in Modane geplaatst (juni 1943). Dit kamp werd beheerd door Italianen, die zich over de afloop van de *krieg* al minder zeker begonnen te voelen.

Driehonderd francs boete en na drie maanden uitgeleverd aan de Fransen in Chambéry. Eén van de kopstukken daar kon echter een heleboel dingen versieren en wist dan ook voor onze Groen een vrijgeleide voor Lourdes los te krijgen.

En met dit stuk papier (vals of echt, wie het weet mag het zeggen) op stap in de richting van de Pyreneeën. Het ging allemaal aardig vlot tot hij werkelijk in Spanje was. Natuurlijk werd dat blonde koppie prompt herkend en belandde onze vriend in Lerida. Bij dit ongeluk (want Lerida stond zeer slecht bekend) kwam toch weer geluk, want van december 1943 tot januari 1945 werd hij officieel tewerk gesteld bij de Ambassade te Madrid (Bureau Inlichtingen). Toen vond onze vriend het welletjes en wilde wel eens echt soldaatje spelen en dus op naar Londen. Daar werd hij ingedeeld bij het Londen-detachement en dus liep hij daar met zijn ziel onder de armen.

ca. f. 500,- p.p. maar dit is nog een erg onzekere zaak gezien het feit dat de reis pas over een jaar plaats zal vinden en niemand zich nu aan een vaste prijs wil ophangen.

Jacob de Mos, lid van de evenementen-commissie heeft van enkele tientallen Engelandvaarders al opgave gekregen van deelname. Voorlopige opgaven dus. We moeten minstens 45 à 50 deelnemers hebben om de tocht betaalbaar te kunnen laten doorgaan.

Te vermelden valt nog dat echtgenotes van Engelandvaarders bij dit evenement welkom zijn.

Dus nu gaarne opgave tot deelname (degenen die al bij Jacob de Mos te boek staan hiervan uitgezonderd) per briefkaart of brief aan:

Jacob de Mos
Pres. Jan Lelsstraat 36
3151 SJ Hoek van Holland

Bij opgave duidelijk vermelden één of twee personen.

VAN DE PENNINGMEESTER

In de achter ons liggende maanden januari, februari en maart hebben zeer velen uwer hun jaarlijkse bijdrage per giro, bank of anderszins gestort. Daarvoor onze oprechte dank en waardering.

Vanuit het verre overzeese buitenland mocht de Penningmeester vele in US, Can. en Aus.-dollars gestelde cheques ontvangen, meestal begeleid door vriendelijke en voor het stichtingsbestuur lovende brieven. Hoe verder men van het vaderland woont, hoe meer ons communicatiemiddel "De Schakel" wordt gewaardeerd, blijkt uit de brieven.

Hoewel we dat best zouden willen, het is ons helaas onmogelijk al die vele waarderende brieven individueel te beantwoorden. Maar weet dat deze brieven ons veel goed doen en ons stimuleren ons werk voort te zetten.

Wie niet waagt, die niet wint en dus de stoute schoenen aangetrokken en aangebeeld bij wat toen m.i. een minister was, de heer van Boeyen.

Die zag wel wat in dit manneke met zijn vele ervaringen en bovendien een "echte P.T.T.-er". In die tijd was men al voorzichtig begonnen met wat genoemd werd "The Netherlands Government Savings Bank" en daar kon elke Nederlander, die nog eens verwachtte levend thuis te komen en dan een appeltje voor de dorst te hebben, zijn spaarcentjes kwijt.

Dit klusje in Engeland duurde tot in 1946 en toen vond men dat alles nu wel weer terug kon naar Nederland en dus ook onze vriend Groen.

In Amsterdam aangekomen werd de hele boel geliquideerd, dat wil zeggen overgedragen aan de P.T.T. Vriend Groen zelf kwam in 1950 uiteindelijk terecht bij de Postcheque- en Girodienst in Den Haag. Hij kreeg van de P.T.T.-directie carte blanche om hiervan nu eens iets heel nieuws te creëren en "by golly" het is hem gelukt. De automatisering en het hele systeem van de blauwe girokaarten, inwisselbaar op de postkantoren in praktisch alle landen is van Groen afkomstig. Hij is ermee begonnen in Zweden en van jaar tot jaar komen er nog steeds meer landen bij die deze blauwe kaarten als geldig betaalmiddel accepteren. Dat hieraan heel wat reizen en trekken verbonden was, spreekt bijna voor zichzelf.

Voorlinde (een soort post-academie) heeft hij nooit gevolgd noch geambieerd, omdat hij met alles wat hij deed en uitvoerde de steun en het vertrouwen van de centrale directie genoot. En daarom noemt men hem "de Witte Raaf van de P.T.T." en hij beschouwt dit als een ere-titel. En dat mag dan wel ook.

Dit is nu eens een verhaal zonder schieten, dood en ellende, van een man die op zijn eigen wijze iets tot stand heeft gebracht, waarvan de geslachten na ons nog van kunnen profiteren. En dat is een heel ding.

Vader Groen heeft drie volwassen kinderen en is het meest trots op de kleinkinderen die één van zijn dochters hem heeft geschonken.

Hij is nog steeds actief bezig met internationale P.T.T. zaken en vervult daarnaast een aantal Commissariaten, die hem, serieuze man die hij is, heel wat werk bezorgen.

Toen wij afscheid namen heeft uw redactie hem veel gezondheid toegewenst, want geluk en voorspoed zijn in zijn 67-jarige leven al ruimschoots zijn deel geweest.

Gelukkig heeft vriend Groen in de oorlog nooit behoeven te schieten, vechten of bommen te gooien, maar ook zonder dat, zijn wij er trots op dit soort Engelandvaarders in ons midden te mogen hebben.

MEA CULPA ofwel niemand is feilloos!!!

Bij het samenstellen van het nieuwe adressenbestand blijkt helaas dat enkele Engeland-"vaarders" letterlijk tussen de wal en het schip zijn gevallen, waarvoor mijn oprechte verontschuldiging.

Ik verzoek U daarom op uw exemplaar, dat U met de Schakel van december 1982 werd toegestuurd, deze namen en adressen als volgt te willen aanvullen:

Na :

Beveren, F.J. van

Aanvullen :

Bilt, P.Th. van de Prinses Beatrixplein 10 4702 CZ Roosendaal

Na :

Brederode, W.K.

Aanvullen :

Brero, H. van 29 Beck Avenue Rye NY 10580 U.S.A.

Na :

Buiskool, A.J.

Aanvullen :

Buisman, K. Buitendreef 164 2625 XV Delft

Na :

Doornekamp, N.

Aanvullen :

Douw van der Krap R.M.W.O., Ch.L.J.F. Statenlaan 26 2582 GM Den Haag

Na :

Vanderstok, B.

Aanvullen :

Vanguard, J.A. 2520 Running Deer Drive Shingle Springs Cal. 95682, U.S.A.

Na :

Zody, J.S.

Naam wijzigen en aanvullen :

Zuiddijk, M.G. Sandgrubenstrasse 15 CH-4710 Balsthal Zwitserland

E.H. Doerrleben

CORRESPONDENTIE

Van de "Stichting Oranjehotel" ontvingen wij het verzoek onderstaand bericht in onze Schakel te vermelden. Wij willen hieraan gaarne voldoen.

Foto's Stichting Oranjehotel

In cel 601 van het "Oranjehotel" in Scheveningen bevinden zich vier boeken met foto's en biografische gegevens van omgekomen verzetsmensen, die in de gevangenis gezeten hebben.

Voor de nagelaten betrekkingen van deze slachtoffers bestaat nu de mogelijkheid een reproductie van de betreffende pagina (foto met biografische gegevens te bestellen. De kosten hiervan bedragen:

Ware grootte (32 x 46 cm.) f. 26,50 (incl. verzendkosten)
Halve grootte (16 x 23 cm.) f. 20,00 (incl. verzendkosten)

Voor bestellingen kunt U zich wenden tot:

Mevrouw P. Keg-Hueting
Ambachtspad 24
3945 BG Cothen
Tel.: 03436 - 16 85
Postgiro: 62 91 86

Een tweede verzoek en tevens belangrijke mededeling van deze Stichting geven wij eveneens gaarne aan U door.

Van het secretariaat Stichting "Oranjehotel", Willem de Zwijgerlaan 114, 2582 EV Den Haag

Hierbij deel ik U mede, dat de jaarlijkse herdenking in het Oranjehotel te Scheveningen en de daarop aansluitende bijeenkomst in het Promenade Hotel dit jaar gehouden zullen worden op:

ZATERDAG 15 OKTOBER 1983

Ik verzoek U bij het vaststellen van de door U te organiseren evenementen zoveel mogelijk met deze datum rekening te houden.

Van W.A. Klaver te Oostvoorne ontvingen wij de onderstaande brief. Zijn er mensen voor het "voortouw". Laten die zich melden bij de heer W.A. Klaver, Kamperfoelielaan 9 te Oostvoorne, tel. 01815 - 29 93.

Reeds vele jaren erger ik mij over het uitstellen van het plaatsen van een waardig monument ter herdenking van onze "Oude Koningin Wilhelmina", uitstel, veroorzaakt door het ene ontwerp na het andere, die alle - naar mijn mening terecht - in de prullemand terecht komen.

Zoals vele E.V.'s heb ik het voorrecht gehad Koningin Wilhelmina persoonlijk, o.a. in Londen, te ontmoeten.

Mijn diepe eerbied voor Haar, als Koningin en als mens, wordt gekwetst als ik zie hoe enkelen uit ons volk Haar menen te moeten herdenken. Als oorlogsveteraan, verzetsman en Engelandvaarder meen ik dat diegenen die Haar "gekend" hebben minstens mede zouden moeten beslissen op welke wijze Zij visueel kan worden herdacht. Persoonlijk gaat mijn gedachte uit naar een "eenvoudig beeld op een sokkel", Haar uitbeeldend zoals Zij was, n.b. de kracht uitstralende persoonlijkheid, zoals ze voortleeft in de herinnering van velen van ons, en zoals Zij zou moeten overkomen bij hen, die Haar niet gekend hebben, doch onder de indruk komen van de figuur van deze Grote Oranje.

Ik hoop dat deze hartekreet een oproep moge zijn tot bezinning en actie.

W.A. Klaver

Van Engelandvaarder Grootkerk (U.S.A.) ontvingen wij een briefje dat ons ontroerde en waarvan wij zouden willen dat hiervan door onze abonnés wel en degelijk kennis wordt genomen. Kennelijk zoekt deze oude makker contacten. Een briefje schrijven is toch zo moeilijk niet. Wie van ons heeft Jack Grootkerk gekend?

Aan alle Engelandvaarders,

Hoewel een beetje laat wens ik jullie allen een gelukkig en voorspoedig 1983.

Jack Grootkerk

P.S. Als jullie een naam ontdekken op de ledenlijst, die jullie bekend voorkomt, dan stel ik voor elkaar eens te schrijven.

Bob Roll, 31 Avenue Maurice, Boite 9, 1050 Brussel schrijft: Als "nieuw-geboren" lid van de Schakel, aan alle "oudjes" een van harte goed-prettig-gezond nieuwjaar 1983. Is het niet mogelijk een lijstje te maken van data van bijeenkomsten? Ik meen dat in Den Haag de eerste vrijdag van de maand daarvoor is bestemd. Waar en wanneer kunnen we bestuursleden van het genootschap ontmoeten buiten deze data?

Waarde Roll, als ingeschrevene in de registers van de Stichting Genootschap Engelandvaarders ontvangt gij het kwartaalschrift "de Schakel". Voor uw jaarlijkse donatie aan de Stichting om haar in staat te stellen de uitgave te financieren zijn wij uiterst erkentelijk. Data van bijeenkomsten worden zoveel mogelijk tijdig aangekondigd in ons orgaan. De bar van de Inter Officers Services Club (I.O.S.) in het gebouw van de "Witte" aan het plein in Den Haag is elke 1e vrijdag vanaf borreltijd toegankelijk voor Engelandvaarders. De alsdan aanwezige stichtingsbestuursleden kunnen daar in het wild bekeken worden en eventueel aangeraakt. Echter buiten deze bijeenkomsten moet audiëntie worden aangevraagd voor een bezoek aan dit bestuurlijke "wild" in hun eigen hokken.

In ons vorige nummer hebben wij een uiteenzetting gegeven over de activiteiten van bovengenoemde Stichting. Daarbij is ook melding gemaakt van een Commissie Jeugdvoorlichting. De doelstelling en werkwijze van deze Commissie wordt hieronder in het kort omschreven.

DOELSTELLING EN WERKWIJZE VAN DE COMMISSIE JEUGDVOORLICHTING VAN DE STICHTING "SAMENWERKEND VERZET 1940-1945"

De Commissie Jeugdvoorlichting van de Stichting "Samenwerkend Verzet 1940-1945" is oorspronkelijk ontstaan uit een initiatief van de Nederlandse Vereniging van Ex-Politieke Gevangenen (uit de bezettingstijd) in 1976. Na enkele jaren namen ook andere verzetsorganisaties deel aan het werk van de commissie, eerst alleen de Nationale Federatieve Raad Voormalig Verzet Nederland (NFR/VVN) en na de oprichting van de Stichting "Samenwerkend Verzet 1940-1945" werden ook de overige deelnemende organisaties van deze Stichting in de Commissie Jeugdvoorlichting opgenomen t.w. de Nederlandse Vereniging van Pilotenhelpers 1940-1945 "The Escape", de Stichting "Genootschap Engelandvaarders" en de Vereniging "Friesland 1940-1945". De Commissie heeft de status van "werkgroep" van de Stichting "Samenwerkend Verzet 1940-1945" en beweegt zich binnen het kader van de doelstelling van genoemde stichting.

De doelstellingen van de commissie kunnen als volgt worden geformuleerd: Bijdragen tot het immuun maken van de jeugd voor de propaganda van nationaal-socialisme en neo-nazisme. Daarnaast getuigen van de opvatting dat iedere dictatuur, hetzij van rechts of van links, verwerpelijk is en dat de democratie de beste waarborg is voor het leven in vrijheid.

Onder vrijheid wordt verstaan de begrippen hieromtrent zoals deze zijn vastgelegd in de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens. Dit impliceert beknopt samengevat: vrijheid van meningsuiting in woord en geschrift, vrijheid van godsdienst, vrijheid van levens- of wereldbeschouwing, nationale en internationale vrijheid van reizen.

De Commissie Jeugdvoorlichting tracht de hiervoor omschreven doelstellingen te bereiken door:

- a. het houden van inleidingen met of zonder filmvertoning voor groepen jongeren op scholen, instituten of in verenigingsverband, eventueel gevolgd door discussie.
- b. het houden van tentoonstellingen betrekking hebbende op de Tweede Wereldoorlog teneinde de vreselijke gevolgen van oorlog en bezetting, dictatuur en terreur onder de aandacht te brengen met het oogmerk te wijzen op de gevaren, welke de vrijheid ook heden in de wereld bedreigen en daartegen stelling te nemen.
- c. het verspreiden c.q. het doen verspreiden van geschriften waarin duidelijk stelling wordt genomen vóór vrijheid en tégen iedere vorm van dictatuur.
- d. het deelnemen aan forums of instructie-bijeenkomsten voor jongeren en volwassenen (b.v. docenten) teneinde bekendheid te geven aan de opvattingen van de Commissie omtrent leven in vrijheid.

- e. samenwerking met organisaties, welke gelijkgerichte doeleinden nastreven zoals b.v. de Stichting Geestelijke Weerbaarheid, de Stichting Nederlandse Onderwijs Televisie e.a.

De Commissie Jeugdvoorlichting van de Stichting "Samenwerkend Verzet 1940-1945" heeft met inbegrip van de jongeren, die in 1980 het Internationaal Verzetscongres te Eindhoven hebben bijgewoond, reeds duizenden jeugdigen en honderden volwassenen onder haar gehoor gehad. Zij verwacht in de toekomst veel steun van leden van de aangesloten organisaties en van lezers van deze folder.

Belangstellenden in dit werk kunnen in eigen omgeving bij scholen en verenigingen de Commissie Jeugdvoorlichting introduceren, waarbij men vrij is te kiezen voor inleidingen met of zonder filmvertoning.

Aanvragen worden met belangstelling tegemoetgezien bij het secretariaat der Commissie: Amberlaan 2, 1185 RL Amstelveen, tel.: 020 - 41 26 02.

Geheel in de geest van bovengenoemde doelstelling hebben onze collegae Engelandvaarders mevrouw M. den Hartog-Vogelaar en de heer G.J. Kers, beiden uit Apeldoorn, op uitnodiging een bezoek gebracht aan de 3e klas van een z.g. Middenschool te Lelystad. (Voor onze in het buitenland wonende lezers, een Middenschool is de zoveelste hervorming van het eens zo goede Middelbaar Onderwijs in Nederland. Heeft iets met nivellering te maken). Mevrouw den Hartog-Vogelaar zond ons hierover een verslag, dat wij eveneens onderstaand in extenso laten volgen. Wij vinden een dergelijke activiteit vanuit onze Engelandvaarderskring beslist navolgenswaardig en wij willen onze Apeldoornse collegae hierbij dan ook gaarne complimenteren. Onze penningmeester heeft de betreffende school als herinnering ons wapenschildje toegezonden.

Een "les" in Engelandvaren.

In de hoogste klas van een experimentele Middenschool van de Scholengemeenschap Lelystad, was het onderwerp "vluchten" gegeven voor een studieproject. Het had een diversiteit aan interpretaties opgeleverd (dieren - kinderen en mensen). Laten we even wel wezen: vroeger heette dat een opstel en dat maakte je toen alléén. Een groepje van 3 jongens had hiervoor ons (historisch wordende) EV'ers gekozen. Eén hunner had een aantal vragen opgesteld, die mij via OSL (Sta-Vast) ter beantwoording waren toegezonden:

1. iemand, die tussen 40 en 45 "gevlucht" was;
2. werd er voor het vluchten een plan gemaakt;
3. wat deden "ze" precies in Engeland;
4. hoe kwamen ze in Engeland;
5. wanneer waren ze weer terug in Nederland;
6. andere info bronnen.

Het woord "vluchten" viel bij ons natuurlijk op een gevoelige plaats, en in mijn antwoord heb ik heel duidelijk gesteld, dat de meeste EV'ers zich nooit "vluchtelingen" hebben

gevoeld en ook nu niet graag als zodanig worden betiteld. Het woord is "beladen" geworden in de huidige tijd. Zoals het woord motivatie zich in onze vocabulaire heeft ingevreten (motief - verstand) en bij het poneren van gedachten en/of plannen veelal als uitgangspunt is gaan dienen.

Ik zie een EV'er dan ook als iemand, die aan een "onmachtige" situatie heeft willen ontkomen. Dan met dat eindeloos lijkende water, aan de andere kant een land, dat nog vrij was. Dus niet vluchten, maar weg wezen om onbewust levende GEVOELENS tot voortzetting van strijd te kunnen bevredigen en te verwezenlijken (motieven waren er niet voor de meesten). In grote lijnen heb ik naar vermogen een schets gegeven van het EV individu en wat hem/haar bezielt kan hebben tot deze stap. Ook al heeft de één voor de ander dit op zijn/haar manier beleefd en doorleefd.

Simplistisch gezegd (wat de middelen betreft) heb ik geschreven dat wij gebruik hebben gemaakt van alles wat voer en reed, zoals die tijd ons kon "bieden" (met of zonder valse/vervalste papieren). En dat het voor de meesten onder ons niet ging om lijfsbehoud, of bestaansveiligheid. "Wij" hadden meestal geen verantwoordelijkheden, waren jong en nog vol strijd lust.

Ik meende goed te doen om onze interpretaties van de toen levende "vrijheidsgedachte" over te kunnen brengen op jongelui, die nu in een oerwoud van de denkbeelden verdoold dreigen te raken. Bovendien vond ik het leuk, dat dit onderwerp aan de orde kwam en blijkbaar (?) de fantasie van een enkeling heeft wakker gemaakt.

Het boek de Schakel heeft op mijn advies nog als info-bron gediend (dat was blijkbaar in de bibliotheek aanwezig?), evenals "Overloon", heeft geantwoord met een brief over de "Yvette" (Bartlema). Andere verschaftte EV informatie is naar zeggen niet aangeboord, noch ontvangen.

Tot mijn verassing kreeg ik 3 weken later een schrijven van de begeleidende docente met de mededeling, dat mijn "verhaal" in goede aarde was gevallen en dat aan haar opdracht bij dit project een verzoek tot een gesprek/interview met de klas verbonden was. Mezelf als "vrouw" niet representatief voelend voor EV'ers heb ik een paar EV'ers benaderd om hun verleden uit die tijd samen met mij "op te duiken". EV Kers (luchtmacht b.d.) uit Apeldoorn vond ik hiertoe bereid. Overigens koesterde ik weinig verwachtingen van dit bezoek, wij zijn immers niet actueel meer.

Samen met juf hebben we in een kring (25 leerlingen, 2/3 vrouwen) in hun lokaal zitten vertellen en vragen aangehoord. De jongens hadden meer aandacht dan de meisjes, die er soms wat giechelend en verveeld bij zaten. Het boek van Norel "Engelandvaarders" (ken ik niet) was op mijn vraag hierover de aanzet geweest (een vriendje uit het groepje) tot het kiezen van dit onderwerp (wat zijn we nu bekend als zodanig onder de jongeren).

Wat de actieve oorlogsstrijd betrof heeft EV Kers hen nog wat kunnen vertellen, geïllustreerd met een aantal foto's. Ik had nog wat oude paperassen uit die tijd.

"WIJ" hingen in de groepsversie aan de wand: "vluchtelingen" met een groot vraagteken.

Eind december 1982 ontving de Secretaris van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging "De Maas" te Rotterdam de volgende in een wat beverig handschrift geschreven brief:

To the Secretary,
Royal Yacht Club,
Rotterdam

Dear Sir,

To save you time I will come to the point.

Early in 1941 I had the good fortune to pick up a small boat in the North Sea to the East of the Hacsboro Sands, just a tiny spot seen to be waving on crossing our mine field we could pick out the color of the Dutch flag. When getting alongside of this tiny craft I was amazed to see that it contained three men (by no means tiny), the next thing was with much care and concern a large Edam cheese.

When we had them safely aboard and warmed up, they gave me this story. First (and most important to them) was the Cheese. It was for H.R.M. Queen Wilhelmina who I believe was in London at that time. Next how they found the boat and had to shorten it by cutting a piece of the stern in order to get it to fit into the small van for transport to the sea. Their wives had at no small risk made the flag.

On getting to the sea they lay and timed the passing of the German patrol. A quick run with the boat to the sea and off, making for anywhere in the U.K. On landing them at Great Yarmouth I was presented with the flag and I was proud. I would like their wives to know that their flag was later flown in a Dutch Royal Navy ship, commanded by Lt. Cdr. Como, who a little later on was based at Great Yarmouth in command of a group of R.N.N. minesweepers. I just felt that now it is where it belongs. I am sure that men of such determination delivered that Cheese, and pray that all survived.

Sincerely, J.S. Watt D.S.C., Ex-Lt.Cdr. R.N.R.

P.S. The name of my ship at that time was H.M. Minesweeper "SOLON".

Afraid the writing is a bit shaky nowadays. Not sure about the address, lost my private log in the fracas.

Hierop antwoordde de Secretaris van "De Maas" de Heer J.W. van Beuningen met het onderstaande schrijven:

J.S. Watt, DSC, Esq.
9, Keppel Road - Gorleston
GREAT YARMOUTH, Norfolk
U.K.

5th January, 1983

Dear Mr. Watt,

As Secretary of the Royal "Maas" Yacht Club of Rotterdam I have the honour to acknowledge good receipt of your letter dated 19th December, 1982, with the most interesting and fascinating revealing of your experiences, implicitly the experiences of 3 Dutch seamen back in early 1941:

You will appreciate that I am in no position to either identify or confirm the survival of the three who you have so valiantly rescued during their desperate escape from Holland into England in that early period of the 2nd World War. I will gladly do some research in this respect, but can hardly hope that identification of the persons involved or, for that matter Lt.Cdr. Como, would still be possible at this state. If this were to be possible I will certainly not fail to so inform you.

Most notable in your writing is the reverence for the national flag and the loyalty of the three refugees to their Queen Wilhelmina. May such feelings and respect survive whatever new may be born to us in modern times.

Thanking you, and certainly reverting if and when there would be any cause to do so, I am,

Yours faithfully,

J.W. van Beuningen
Secretary

De Heer van Beuningen zocht over deze correspondentie contact met onze Penningmeester, van wie hij wist dat deze iets met Engelandvaarders te maken heeft.

Onderzoek in de archieven van ons Genootschap leverde spoedig de vereiste gegevens op en wij besloten het achtergrond-verhaal in de schakel op te nemen, na daarvoor eerst toestemming te hebben gevraagd aan Mevr. Schilp, de weduwe van onze vriend en oud-bestuurslid Niek Schilp van wiens hand het verslag was dat wij in de archieven terug konden vinden. Het deed ons goed van Lt.Cdr. Watt (D.S.C.) na 40 jaar te vernemen dat hij deze gebeurtenis nog steeds in zijn herinnering koesterde. Dat de feiten zoals hij zich die herinnerde in die 40 jaar enigszins waren vervaagd is begrijpelijk.

Niet in het voorjaar maar in het najaar van 1941 vond de overtocht plaats en het bootje was niet bemand met "drie" maar met "vijf" man, aldus het verslag van Niek Schilp. De bemanning van de betreffende boot bestond uit:

K.H. Schilp, overleden in 1982.
H.G. Broekman, overleden in 1969.
R.E. Sanders, overleden (?)
J. Emmer, omgekomen in Mauthausen als agent van SOE.

... de Jong, wiens voorletters en over wiens verdere geschiedenis bij ons Genootschap helaas niets bekend is. Misschien herinneren lezers van De Schakel zich iets van de bij ons onbekende de Jong en kunnen wij op deze wijze op diens spoor komen. Eventuele informatie gaarne aan de redactie van dit blad.

Uit het verslag van Niek Schilp lichtten wij die passage die betrekking heeft op de overtocht van bovengenoemde vijf Engelandvaarders.

Wij willen dit verhaal aan de vergetelheid ontrukken en publiceren als posthume hulde aan deze vijf vaderlanders zonder vrees of blaam. Wij laten nu verder Niek Schilp aan het woord. Vanzelfsprekend nemen wij niet zijn gehele verhaal over. Dit beslaat 10 dichtbetikte folioevellen en zou dus i.v.m. onze eigen plaatsruimte wel wat veel zijn.

Wij hebben Lt.Cdr. Watt op de hoogte gesteld van de uitkomsten van ons onderzoek en zullen hem tevens een exemplaar van deze Schakel toezenden in de hoop dat hij iemand kan vinden die Nederlands kan lezen en vertalen. De Redactie zal het tevens op prijs stellen geïnformeerd te worden over de in de brief van Lt.Cdr. Watt genoemde Lt.Cdr. COMO. Weet een van onze lezers nog of deze naam juist is of een schuilnaam was van een Engelandvaarder. Ook zou het interessant zijn aan de weet te komen of deze Lt.Cdr. COMO nog leeft en waar. Wij wachten met belangstelling uw reacties af.

.....
Zo werd het eerste plan weer opgevat en werd besloten, nadat de jol van een buiskapje was voorzien, een proefvaart te maken op de Diemerplas. De jol werd daartoe op een bakfiets er naartoe gebracht en op een eenzame en verlaten plek te water gelaten. Ofschoon het aanvankelijk met langzaam draaiende motor wel ging bleek de stabiliteit onvoldoende en moest het plan met deze boot opgegeven worden. Tevens bleek de motor kuren te vertonen zodat een revisie noodzakelijk was. Opnieuw op zoek naar een boot. Na enige tijd werd een 16 voets runabout gevonden, weliswaar niet bepaald een zeewaardig vaartuig, maar daar de overtocht toch bij kalm weer moest gebeuren was het te proberen.

Daar deze boot aanzienlijk zwaarder en groter was dan het jolletje moest ook naar een andere manier van transport omgezien worden. Na een bespreking met Jan Emmer verklaarde deze zich bereid om de boot met inventaris naar de vertrekplaats te brengen echter onder conditie dat hij mee naar Engeland zou gaan. De zwaardere boot met inventaris vereiste echter ook weer een voertuig om de boot over de duinen te brengen. Een boer in Zunderdorp hielp ons aan een as van een oude auto met twee wielen die met enig geknutsel als trailer gebruikt kon worden.

De motor werd gereviseerd in de werkplaats van het gemeente vervoersbedrijf. In de garage van dit bedrijf stonden ook een aantal auto's van de Amsterdamse politie, de vooroorlogse DKW's. In deze wagentjes was het heel eenvoudig om de benzine uit de tank af te tappen door middel van een voor in de cabine zittend kraantje. Hiervan maakte ik gebruik door gedurende de nacht regelmatig een hoeveelheid benzine te verzamelen die in benzineblikken werd opgeslagen. Op deze manier werd voldoende brandstof verkregen voor de overtocht. Daar wij nu toch voldoende benzine hadden werd ook nog een tweede zwaardere motor aangeschaft. Het gezelschap werd uitgebreid met een vierde persoon, een medewerker van Broekman, een werktuigkundige de Jong, die ervoor zou kunnen zorgen dat de motoren het behoorlijk zouden doen.

Ondertussen waren ook op de vertrekplaats verdere voorzieningen getroffen. Een boer werd bereid gevonden de boot met onderstel en toebehoren te verbergen. De boerderij was op een bijzonder gunstige plaats gelegen, namelijk midden in het land op ongeveer 150 meter

van de weg langs de duinen en recht tegenover de smalste en meest gunstige plaats om de duinen te passeren.

Broekman bracht nog een vijfde medereiziger aan, namelijk Sanders, een accountant, die alle reden had om Nederland te verlaten. Hiermede was de bemanning meer dan compleet, er was geen ruimte meer.

Lang voor het zover was deed zich echter een nieuw probleem voor. Daar het verboden was boten te vervoeren, diende de boot in een gesloten vrachtauto naar zijn bestemmingsplaats te worden gebracht. De vrachtauto van Jan bleek echter maar 14 voet lang te zijn. Wat te doen? Een andere boot of een andere auto. De beide oplossingen waren even moeilijk. Ten slotte werd besloten de boot twee voet korter te maken en er een nieuwe spiegel in te zetten. Tegelijkertijd werd de boot van een zeildoekse buiskap voorzien en het geheel grijs geschilderd.

Met al deze voorbereidingen was voorjaar 1941 al goeddeels verstreken en daarmee de nachten zo kort geworden, dat het beter was te wachten tot de nachten weer wat langer waren.

Half augustus was het nieuwe maan en we besloten hier gebruik van te maken en een poging te wagen wanneer het weer meewerkte. Enige dagen voor het midden van de maand werd de boot en inventaris in de vrachtwagen geladen en naar de boerderij gebracht. Dit verliep zonder enige moeilijkheden. De Jong bleef in de buurt en zou ons op de hoogte houden indien er iets bijzonders gebeurde en hoe het weer en de zee terplaatse waren.

Midden augustus was het stralend weer en op de afgesproken morgen kwam het telefoontje dat alles in orde was en het weer goed en de zee kalm. Iedereen werd gewaarschuwd en we vertrokken op verschillende tijdstippen naar de boerderij. Toen we tegen de avond er allen waren werd de boot gereed gemaakt, op het onderstel gesjord, de motor op de boot bevestigd, de andere motor en de benzine in de boot gestuwd en gewacht tot het donker genoeg was en de duitse patrouille langs de weg gepasseerd.

Daar we de boot tegen een helling van ongeveer 45 graden tegen het duin op moesten trekken, zouden de zoon van de boer met enige vrienden ons daarbij helpen. De avond was donker, heel donker zelfs, met een licht motregentje.

Te 9.30 uur arriveerden onze helpers en onmiddellijk vertrokken wij. Vooruit ging een van onze helpers, die het terrein verkende. De boot was door de grijze camouflageverf op enkele meters afstand al niet meer te zien. Getrokken door vijf man en gestuurd door 2 man achter de boot, bewoog het geheel zich vrijwel geruisloos over het slechte pad. Alles scheen goed te gaan, maar plotseling klinkt door de stilte een harde knal. We laten ons allen vallen. Wat is het? Zijn we ontdekt? De oorzaak blijkt weldra. Er is een band gesprongen. Dan maar verder op een volle band en een lege band.

Het geval gaat nu echter aanzienlijk zwaarder, trekt naar de kant van de gesprongen band en blijft af en toe in de losse aarde steken. We bereiken ten slotte het vlondertje over de sloot om de weg te bereiken en rijden er met een vaartje over heen. Maar op het vlondertje gaat met een onverwachte beweging de boot plotseling naar bakboord, het wiel met de gesprongen band glijdt van het vlondertje af, er kraakt iets en boot en onderstel zakken door het vlondertje heen. Er is geen beweging meer in te krijgen, we zijn op het land gestrand. Het is onmogelijk om verder te gaan. We moeten terug. Wij maken de sjorringen van de boot los en duwen de boot in de sloot. Door de sloot gelukt het ons om de boot naar de boerderij terug te brengen. Het onderstel brengen we daarna ook terug en vervolgens pakken we alles uit en met behulp van de boer en zijn familie wordt alles verborgen en begraven. Daar een nieuwe band niet zo eenvoudig te krijgen was en we hiervoor naar Amsterdam terug moesten besloten we de poging op te geven te meer daar het weer verslechterde en een betere gelegenheid af te wachten.

Dit zou dan medio september worden, aangezien het dan weer donkere maan zou zijn. Ondertussen werd een betere binnen- en buitenband versierd, werd op de bekende manier de benzinevoorraad verder aangevuld en werd overwogen of het mogelijk zou zijn een paard te gebruiken voor de rit door het weiland en het duin.

Ons verdwijnen voor enkele dagen was echter niet onopgemerkt gebleven en er waren vage geruchten geweest dat wij naar Engeland vertrokken zouden zijn. Door onze terugkomst was weliswaar gebleken dat dit niet zo was, maar toch was er iets van blijven hangen. Zo werd ik enkele malen benaderd door mensen die meenden dat ik een weg naar Engeland zou weten.

Kort voor ons uiteindelijke vertrek werden wij nog benaderd door iemand die een plaats zocht voor een zeer belangrijk persoon, die een leidende functie in het driemanschap bekleedde en door iemand die zich Gerbrandy noemde en voorgaf een neef van minister Gerbrandy te zijn. Niet alleen was er geen plaats meer, bovendien waren wij enige dagen later vertrokken.

Maandag 15 september 1941.

De omstandigheden lijken gunstig. Het is donkere maan, het weer is kalm. Broekman en de Jong komen mij opzoeken om te horen wat ik er van dacht. Het kwam mij voor dat het goed zou zijn om maar eens ter plaatse te gaan bekijken hoe de situatie was. We besloten dat de Jong naar de boerderij zou gaan om een en ander te bespreken en als alles gunstig zou zijn ons te waarschuwen. Hij diende alles te controleren, de duitse posten na te gaan en het weer en de zee te bekijken. Dinsdagmorgen in ieder geval te telefoneren, ook indien de gelegenheid niet gunstig zou zijn om ons te laten weten dat er overigens niets veranderd was. Daarna alleen opbellen wanneer hij in overleg met onze helper had besloten dat het weer goed was.

Dinsdag 16 september.

Het weer is voortreffelijk. Om 8.30 uur is Broekman bij me. De Jong belt. Geen gelegenheid. Over enige dagen zal hij opnieuw bellen. Verzoek aan Sanders om een fiets mee te nemen. Begrijpen niet wat er aan de hand is. Besluiten af te wachten. Emmer belt. Afgezegd. Namiddag Emmer komt zelf. Begrijpt bezwaar niet. Spreken af indien morgen geen bericht hij naar het noorden voor nadere inlichtingen. Het weer blijft goed.

Woensdag 17 september.

Broekman komt om 9.00 uur. Te 9.30 uur belt de Jong. Alles goed. Broekman belt Sanders en Emmer. Sanders komt in de middag. Emmer zal om 1 uur in Alkmaar bij de bus zijn. Ik pak enige kleren en toiletartikelen en wat brood en opsnit in en de kaas, die ik van boer van der Hoeven heb gekregen om aan Koningin Wilhelmina te overhandigen. Ga daarna naar Heck op het Damrak waar ik om 11.30 uur Broekman ontmoet. We eten een bal gehakt met hutspot als laatste warme maaltijd en nemen om 12 uur op het Centraal Station de trein naar Alkmaar.

Om 1 uur ontmoetten we Emmer bij het station Alkmaar. Emmer heeft een pak met eten bij zich, Broekman en ik ieder een aktetas. We nemen de bus naar het Zand. De bus is stampvol. Staanplaatsen. Na een moeizame rit arriveren we in het Zand. Emmer en ik gaan voorop, Broekman volgt op 500 meter. Bij de dijk wachten we op Broekman om overleg te plegen. We besluiten de straatweg niet verder te volgen maar een zandweg binnendoor te nemen. Broekman en ik voorop, Emmer volgt op geruime afstand. We worden achterop gereden door een paard en wagen met duitse soldaten. We arriveren om 3 uur op de Oranje Vrijstaat hoeve. Begroeten de boer en zijn vrouw met hun dochter Trijntje. We vangen direct aan met alles klaar te maken. Trijntje en de Jong hebben de boot al onder het hooi

vandaan gehaald en het onderstel gemonteerd in de koeienstal. We plaatsen de boot erop, brengen de buiskap aan en de sjierringen, draaien de spanschroeven aan totdat alles gelijk draagt en boot en onderstel een geheel zijn. Daarna stuwen en sjioren we alles zorgvuldig, de benzine voor, de Johnston aan bakboord en de Penta achterop. Om vijf uur gaat de boer de koeien melken en moeten we even stoppen. Om 6 uur komt onze helper, die in de morgen nog twijfelde of de gelegenheid wel gunstig was, de Jong zette echter door. Het weer is goed, windstil, bedekte lucht. Onze helper vraagt wat of we besloten hebben. Gaan. De weg over naar Grote Keeten. Voordeel: geheel verharde weg tot het strand toe, vrijwel geen helling. Nadeel: lange weg, voor de helpers ver van huis. Zij voelen meer voor de weg door het duin met een paard. Na overleg met de boer wordt besloten met het paard door het weiland, dan ongeveer 50 meter over de weg en vervolgens door het duin te gaan. We spreken af om 9.45 uur van de boerderij te vertrekken. De helpers ontvangen voor hun werk het afgesproken bedrag van f. 210,-.

Op de boerderij gebruiken we nog een eenvoudig maal met een paar glazen melk en wachten daarna in de stal tot het tijd is. Alles staat klaar om weg te rijden. Om half tien komt een van de helpers met het paard. Precies om kwart voor tien vertrekken wij. Het is goed donker. Op tien meter afstand is niets van de boot, het paard en de mensen te zien. Wij rijden vlot door het weiland en over de dammen in de sloten tot we op ongeveer 10 meter van de weg af zijn. Hier wachten we. Wij krijgen last van de koeien die nieuwsgierig komen kijken en beginnen te loeien. We zitten naast de boot en wachten op een van de helpers, die weldra komt en meldt dat de duitse patrouille is gepasseerd en de weg vrij is. Nu weer vooruit en dan draaien we de weg op. De hoeven van het paard klinken angstwekkend luid op de weg. De helper die het paard leidt laat het paard nu naast de weg lopen terwijl de boot op de weg rijdt. Nu gaat het vrijwel geluidloos 50 meter langs de weg en daarna draaien we met een korte draai het duin in. Met een ruk door de ondiepe greppel langs de weg en dan verlengen we de treklijn terwijl het paard het duin opklimt.

Dan trekt de lijn weer aan en de boot gaat vlot tegen het duin op. Halverwege komt het rechterwiel in een kuil en komt de zaak tot stilstand. Het gelukt met veel moeite om het wiel uit de kuil te krijgen en door het paard meer naar bakboord te laten trekken gaat het hele geval weer vooruit. Nu zijn we boven op het duin en hier is het betrekkelijk vlak en in draf gaan we naar de buitenste duinerij. Met moeite, hardlopend, houden we de boot in evenwicht en zo bereiken we de top van het laatste duin. We raken vast in het mulle zand, maar met vereende krachten krijgen we er weer beweging in en staan we op de helling naar beneden, naar het strand. Het paard wordt afgespannen en verdwijnt zo snel mogelijk met de helpers. Nu trekken we zelf de boot naar beneden op het strand. In het mulle zand lopen we nog even vast maar weldra zijn we op het natte gedeelte en rijden hier vlot over het water in. Het water is laag en al lopend hebben Sanders en ik onze schoenen uitgetrokken en in de boot gegooid. De boot rijdt in zee en is al spoedig met onderstel en al vlot. Sanders, de Jong en ik klimmen in de boot. Emmer en Broekman waden met de boot verder in zee terwijl ik de sjioring van de motor lossnij en de motor neerklap. Broekman en Emmer staan tot hun hals in het water. De Jong tracht de motor te starten. Het wil niet lukken. Het licht van Callants oog slaat over ons heen. De motor wil nog niet. Broekman en Emmer voelen geen grond meer. We halen ze in de boot en beginnen te pagaaien. De Jong en ik proberen de motor te starten. Tenslotte begint hij te sputteren. Hij loopt. We zien het land als een vage lijn achter ons. Het gaat langzaam maar in ieder geval gaan we vooruit. Het is middernacht 12 uur.

Donderdag 18 september.

Het onderstel zit nog onder de boot. Ik geef order de voor- en achtersjioring door te snijden en de touwen binnen boord te halen. We houden het onderstel vast en snijden de midden-sjioring door. Het onderstel blijft zitten, het drijft. We duwen het met de pagaaien onder de boot vandaan. De motor stopt. We klappen de motor op en er blijkt een stuk touw in de schroef te zitten. De Jong snijdt het eruit en we starten de motor opnieuw. Het is een heldere nacht en ik stuur op de sterren en hou de poolster dwarsop aan stuurboord. We maken niet veel vaart. Er staat vrij veel deining. Broekman, Emmer en de Jong verkleden zich. We tanken benzine bij. De motor blijft nu goed lopen. De verf brandt er af maar hij wordt niet te warm. Het licht van Callants oog blijft goed zichtbaar. Kijken scherp uit. Het wordt kil. We brengen de buiskap aan. Trachten te loggen. De lijn loopt echter maar zeer traag uit. De vaart is gering. Tussen de twee en drie mijl. Om 4 uur in de morgen stopt de motor. We vullen benzine bij en de motor start weer vlot. De Jong is zeeziek en heeft kiespijn. Hij braakt. Emmer neemt zijn plaats in. We stellen ontsteking en benzinetoevoer beter af waardoor de motor aanzienlijk beter gaat lopen. De stroom zet ons om de noord volgens de peiling van Callants oog. Houden ZW tot WZW aan mede in verband met toenemende zee en wind. Boot ligt goed op het water maar zakt achter te diep in. We maken water en gooien om beter te kunnen hozen een paar koffers en een buikdenningplank over boord. Het blijkt echter al spoedig dat het water maken niet van betekenis is. Er loopt nu een zware deining met af en toe enige zee. De vaart blijft gering. Met het dag worden neemt de wind af en ik stuur nu west (magnetisch). Broekman lost me af. De zee neemt af, de deining blijft. Er is niets te zien. Om tien uur besluiten we van motor te verwisselen. Maken de sjioringen van de Johnson los en brengen deze naar achteren. Gaat erg lastig in verband met de geringe ruimte, moeten de buiskap losnemen. Nemen de Penta los die heet is en moeilijk te hanteren en zetten de Johnson op en starten. De motor loopt meteen. Slaat echter na enkele minuten af. Wil niet meer starten. Maken de bougies droog en vetvrij en spuiten de motor door. Het helpt echter niets, hij wil niet meer. We zetten de Penta er weer op en varen weer. De deining is vrij hoog. In de middag neemt wind en zee weer toe. Nemen voor af en toe water over. Motor slaat soms af maar start regelmatig weer vrij vlot. Benzinetoevoer en ontsteking zijn zeer gevoelig voor de juiste stand. Motor wordt af en toe nogal nat door van achteren overkomend water. Slaat dan af en moeten alles droogmaken. Verhelpen dit door middel van handdoeken om en over de motor te hangen. We vullen regelmatig benzine bij. De motor is zeer zuinig. Gebruikt naar schatting ongeveer 1,5 liter per uur. Emmer is onvermoeibaar met bijtanken, starten en verzorgen van de motor.

De Jong is niet in staat om iets te doen. Broekman en ik lossen elkaar af aan het roer. Het van plaats verwisselen gaat lastig door de zeer beperkte ruimte. Werken de Jong zoveel mogelijk vooruit in verband met het voorover liggen van de boot. Sanders helpt met het tanken. Om ongeveer 6 uur namiddag aan stuurboord een vliegtuig dat snel in de richting van Engeland verdwijnt. Enige ogenblikken later 3 vliegtuigen in formatie rechts achteruit. Zijn klaar om de vlag te gebruiken. We zien echter bij tijds dat het *Hunnen* zijn. Vliegen op ongeveer 150 meter hoogte over ons heen. Zijn weldra uit het gezicht verdwenen. De avond begint te vallen. De tweede nacht gaat in. De motor slaat weer eens af. De Jong tracht hem weer aan het praten te krijgen. Brengt er echter niet veel van terecht. Is niet veel waard. Emmer en ik pagaaien. Het wordt donker. We moeten de motor weer aan de gang zien te krijgen. Stuur de Jong weer naar voren. Emmer en ik gaan de motor nazien. Wij nemen de benzineleiding los en blazen deze door, kijken bougies en carburateur na en maken alles zorgvuldig schoon. Tanken benzine bij en na enige malen starten slaat de motor weer aan. We sturen om de West.

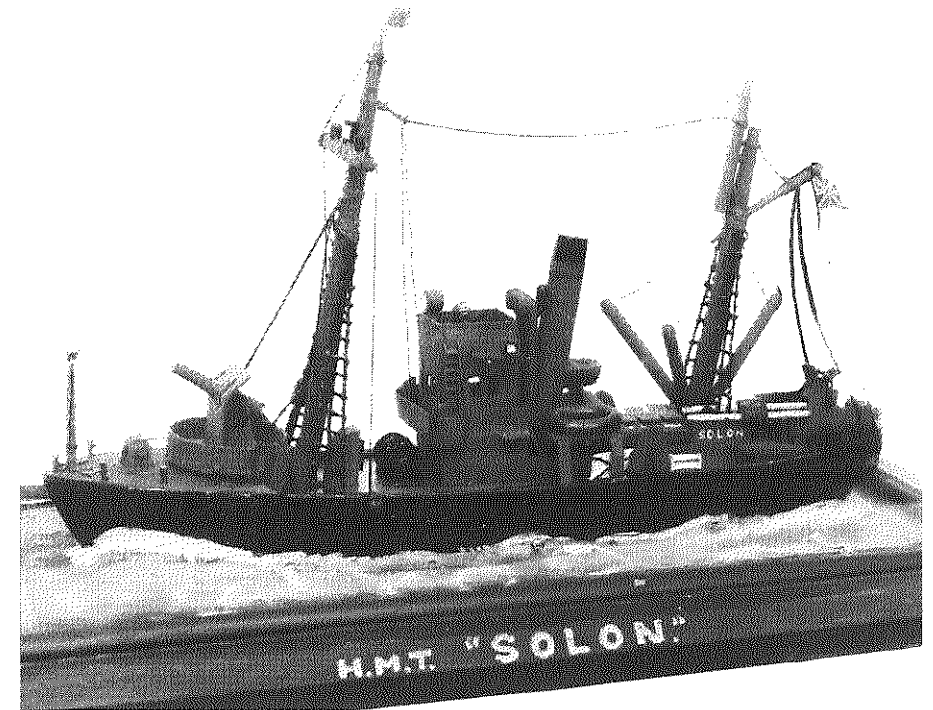
Vrijdag 19 september.

Zien na middernacht licht vooruit, nu eens zeer helder, dan weer alleen het schijnsel. De zee en deining lopen door elkaar maar wordt minder. De boot loopt nu vrij behoorlijk. We hopen in de morgen land te zien. Met het dag worden meent Broekman land vooruit te zien. Het zijn echter wolkenbanken. De boot ligt nog altijd zwaar achterover ook al door het verminderen van de benzine die voorin ligt. Besluiten, daar Johnson, zelfs als we hem zouden kunnen starten, toch te veel benzine zou gebruiken, deze over boord te zetten om ruimte te winnen en de boot te verlichten. De Johnson gaat overboord. De wind gaat liggen en de deining wordt minder. Het zicht is zeer helder. Ik vermoed dat we te veel om de noord zitten. We besluiten zo lang mogelijk op de benzine te blijven doorvaren op een WZWtelijke koers. Wij menen nog voor ongeveer 12 uur benzine te hebben. Krijgen te ongeveer 10 uur een zeil in zicht even aan stuurboord. We houden hier recht op aan. Vermoeden dat het een engelse visserman is. Hij schijnt vissende te zijn of voor anker te liggen, daar we hem snel naderen. Als we dichterbij zijn zwaaien we met de vlag en zien iemand aan dek die terug zwaait. We komen langszij en stoppen de motor. De man aan dek verstaat echter geen engels en ik begeef me aan boord. Hij wijst me de weg naar het vooronder en ik ga naar beneden. Onder aan de trap ligt een lijk en in een van de kooien ligt een gewonde die zeer primitief verbonden is. De gewonde spreekt wat engels en deelt mij mede dat zij Noren zijn en sinds elf dagen onderweg naar Engeland. Zij zijn echter enkele dagen geleden door een Duits vliegtuig beschoten waardoor het vaartuig hulpeloos is geworden, een man gedood, en hij gewond. Zij menen echter gedurende de nacht in westelijke richting lichten te hebben gezien. Zij vragen om iets te drinken en wij geven hen de helft van ons water. Verder konden wij niets voor hen doen dan hen te beloven, wanneer wij land bereikten hulp te sturen. Wij varen verder in westelijke richting. Het zicht is zeer helder en na enige tijd meen ik aan de kim rook te zien. Wij houden op de rook aan en blijven in deze richting varen als de rook verdwijnt. Na ongeveer een uur gevaren te hebben zien we opnieuw rook aan de kim. Houden wederom hierop aan en zien kort daarop twee schepen. Naderbij gekomen blijken het trawlers te zijn, waarschijnlijk mijnnevgers. Zien nu aan bakboord een boei. De mijnnevgers komen nader. Wij zwaaien met de vlag. Hierop geeft een der vaartuigen een lichtsein. Zij hebben ons dus gezien. Ik stuur er nu recht op af en weldra kunnen we leden van de bemanning onderscheiden. Boven ieder schip hangt aan een kabel een kleine ballon. De engelse oorlogsvlag waait van de gaffel. We komen nu langszij en stoppen de motor. Er wordt ons een vanglijn toegeworpen en een stormladder wordt over boord gehangen. Ik klim langs de stormladder aan boord gevolgd door de anderen geholpen door de bemanning. Ik meld me bij de commandant en licht hem in over onze bedoelingen en de positie van de noorse visserman. Hij geeft order aan de andere mijnneveger om onze boot aan boord te nemen, haalt zijn mijnnet in en begeeft zich in de richting waar zich de Noor moet bevinden. Wij worden naar de messroom gebracht waar we onthaald worden op rum, thee, eten en sigaretten. Vervolgens komt de commandant ons meedelen dat hij tot zijn spijt ons volgens zijn voorschriften onder bewaking moet stellen. Wij krijgen een hut toegewezen met bij de deur een gewapende matroos. Wij worden bediend met gin en sigaretten. Weldra zijn wij langszij van de noorse visserman. De dode, de gewonde en de derde man worden met hun schaarse eigendommen aan boord genomen, waarna het ontredderde vaartuig met enkele kanonschoten tot zinken wordt gebracht.

Naar de Noren vertelden waren zij een half uur eerder opnieuw door een Duits vliegtuig beschoten, hetgeen wel door de mijnnevgers was gezien. Zij werden echter niet aangevallen. Nu ging het volle kracht naar de haven toe. De commandant van de mijnneveger, H.M.T. "SOLON", verzocht mij als souvenir de Nederlandse vlag, die wij getoond hadden, te mogen

behouden. Ik stond deze gaarne aan hem af, waarna hij mij een model van zijn mijnneveger cadeau deed.

Na een korte vaart werd de uiterton van Great Yarmouth bereikt en voeren wij naar binnen. De commandant had blijkbaar zijn basis reeds bericht gestuurd van zijn ongewone vangst. Er was een zeer grote belangstelling aan de wal en alles stond klaar om ons in ontvangst te nemen. Wij werden met onze bagage overgegeven aan de politie, die ons een verhoor afnam onder het genot van thee en sandwiches. Vervolgens werden wij in de gelegenheid gesteld een bad te nemen en konden in een school onder bewaking gaan slapen.



Het model van: H.M. Minesweeper "SOLON" uit het bezit van Mevr. F. Schilp.

Op vrijdag 3 oktober werden wij ontvangen door Hare Majesteit de Koningin Wilhelmina in haar huis op Chester Square. Hier kreeg ik de gelegenheid om H.M. de kaas aan te bieden, die mij door boer v.d. Hoeven, die mij o.a. met het onderstel had geholpen, voor H.M. had meegegeven.

ADRESSENBESTAND Stichting Genootschap Engelandvaarders.
Aanvulling no. 1 per 1 maart 1983, toe te voegen aan de adressenlijst van de "Schakel" no. 16 van december 1982.

NIEUW TOEGETREDEN

| | | | |
|---|-----------------------------|---------|--|
| Goudenburg, C. | Van Spilbergenstraat 94 hs. | 1057 RL | Amsterdam |
| Goudenburg, M. | Van Spilbergenstraat 94 hs. | 1057 RL | Amsterdam |
| Ramakers, W. | Terracotta laan 40 A | 6216 BE | Maastricht |
| Salton, M.M. (voorheen Schlessinger, Max) | 140 East Hartsdale Avenue | | Hartsdale, NY. 10530, USA |
| Sanders, F. | "Mas du Manescau" La Galine | | 13210 Saint Remy de Provence, Frankrijk |

AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN

| | | | |
|---|--|--|---|
| Bilt, P.Th. van de Bisschop, P. | Prinses Beatrixplein 10 7001 Hunt Club Lane | 4702 CZ | Roosendaal Richmond VA 23228, USA Brodheadsville, PA 18322, USA Rye, NY 10580, USA |
| Blatt, R.A. | | | |
| Brero, H. van | 29 Beck Avenue | | |
| Broekman, Mevr. E.W.L. Buisman, K. Dalmeyer, W.H.M. | Valeriusstraat 174 B Buitendreef 164 Casa "Kasuku", Pedramala s/n | 1075 GH 2625 XV | Amsterdam Delft Benisa (Alicante), Spanje |
| Douw van der Krap R.M.W.O., Chr.L.J.F. Jockin, F. Kragt, F. Meeberg, M. van de Pol, S. van der Rutten-Broekman Rijsewijk, A.A.M. van Siedenburger, H. | Statenlaan 26 Postbus 93441 Alexander Gogelweg 15 A Nachtegaallaan 10 Aletta Jacobslaan 53 wordt Broekman, Mevr. E.W.L. Beverweg 36 Rue Léon Bérard 6 | 2582 GM 2509 AK 2517 JD 2566 JL 2314 GA 4817 LM | 's-Gravenhage 's-Gravenhage 's-Gravenhage 's-Gravenhage Leiden Breda Mauléon - Soule 64130, Frankrijk Richmond BC V7A 1L1, Canada Shingle Springs, Cal 95682, USA 's-Gravenhage |
| Spoke, F.J.N. | 7611 Tweedsmuir Avenue | | Den Hoorn, Texel |
| Vanguard, J.A. | 2520 Running Deer Drive | | |
| Verbaan, M. Versteegh, J.G.S. | Markenseplein 6 Naalrand 32 | 2583 KR 1797 AR | |

| | | |
|---------------|-----------------------|------------------------------------|
| Zeeman, P.R. | Calle 8 C, no. 303 | Nueva Andalucía, Malaga, Spanje |
| Zuidijk, M.G. | Sandgruben strasse 15 | 4710 Balsthal, Zwitserland |

OVERLEDEN

| | | |
|---|--|------------------------|
| Bakker, Chr. de Schlichte Bergen, D. | | Australië Venezuela |
|---|--|------------------------|

WIE KAN ONS HELPEN AAN DE HUIDIGE ADRESSEN VAN ONDERGENOEMDE ENGELANDVAARDERS?

Adres (met de laatste ons bekende woonplaats) thans onbekend:

| | | |
|---|--|---|
| Lemmens, V.C. Luberti, F. Luykenaar, J.H. | | Noordwijkerhout? Canada? Edmonton, Canada? Madrid? 's-Hertogenbosch? |
| Nauta, F.R. Veugelers, P.H. | | |

Adreswijzigingen of correcties gaarne aan:

| | |
|-----------------|---|
| Doerleben, E.H. | Floris Grijpstraat 5 2596 XD 's-Gravenhage tel.: 070 - 247961 |
|-----------------|---|