DRUKKERIJ WILSKRACHT SCHIEDAM

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders

"GIJ ZIJT DE SCHAKEL TUSSEN HEN, DIE THUIS BLEVEN, EN MIJ"

KONINGIN WILHELMINA

JULI 1994

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

BESCHERMHEER ZIJNE KONINKLIJKE HOOGHEID PRINS BERNHARD DER NEDERLANDEN

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
Juli 1994 - 16e Jaargang, nr. 62

BESTUUR:

Ere-Voorzitter			
F.Th. Dijckmeester	Magnolialaan 7	7313 EV Apeldoorn	055 - 55 32 67
Voorzitter			
R.W. Hemmes	Thorbeckelaan 74	2564 BS Den Haag	070 - 368 35 66
Secretaris			
Mevr. M.E.F. Borel Rinkes	Cees Laseurlaan 279	2597 GG Den Haag	070 - 324 04 47
Penningmeester			
Fred M. Beukers	Vredehofweg 56	3062 ES Rotterdam	010 - 452 79 29

LEDEN:

G. Meelissen, Sociale Commissie	Oostendorperstraatweg 69	8097 PL Oosterwolde	05252 - 13 61
R.A Grisnigt	Canadalaan 25	4631 NT Hoogerheide	01646 - 1 34 15
Ch.H. Bartelings	Thomas Jeffersonlaan 58	2285 BB Rijswijk	070 - 394 14 67
R.M. ten Broek	Burg. de Villeneuve-singel 30	3055 AP Rotterdam	010 - 422 39 14
J.A. Bakker, Evenementencommissie	Zeekant 92g	2586 JB Den Haag	070 - 354 02 45
J. de Mos, Evenementencommissie	Marjorystraat 25	3151 SK Hoek v. Holland	01747 - 8 21 83

REDACTIE

Fred M. Beukers	Vredehofweg 56	3062 ES Rotterdam	010 - 452 79 29

Stichting Genootschap Engelandvaarders:

Postbank: 35 95 00
Bank : 54.55.46.826
ABN-AMRO bank - Rotterdam

Het volgende nummer verschijnt in oktober 1994.
Gaarne hiervoor bestemde copy inzenden vóór 1 september 1994.

Het was weer een daverende dag in Wageningen op 5 mei bij de herdenking van de capitulatie van de Duitsers aldaar in 1945. Het was jammer dat ons vaandel sneuvelde in de kerk, maar verder... een prachtige dag; mooi weer; het weerzien van vele vrienden; een herdenkingsdienst in de Bergkerk waar vrijwel iedereen van kon genieten; de kranslegging door Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard; het defilé door de mannen en vrouwen van toen en krijgsmachtdetachementen van nu; de receptie in Aula en Junushof. Het was allemaal geweldig. Het wordt een traditie dat er veel mensen langs de defileerroute staan, die niet ophouden de veteranen toe te juichen, maar het lijkt wel of er ieder jaar meer mensen zijn en er steeds meer waardering is. De Engelandvaarders, ingedeeld bij het detachement van Samenwerkend Verzet onder aanvoering van ons Evenementencommissielid Jan Bakker, vonden ook veel terechte bijval.
Na afloop van het defilé was er in de Junushof nog een plechtigheid waar het andere lid van onze Evenementencommissie een hoofdrol vervulde: Jacob de Mos, die in maart jl. op het Marine Vliegkamp Valkenburg de "Frontline Britain Medal" had ontvangen, reikte op verzoek van het Graafschap Kent, in Wageningen de Frontline Britain Medal uit aan Prins Bernhard, die bij de eerste uitreiking op het MVKV in het buitenland verbleef. De Prins was blij verrast en voor Jacob was het een hoogtepunt op die bevrijdingsdag.
Het was verheugend dat er weer meer belangstelling was van pers, radio en TV dan anders. Het blijkt dan dat de huidige generatie verslaggevers niet is grootgebracht met veel kennis van de geschiedenis van Nederland en de Nederlanders in de tweede wereldoorlog. Wel zijn zij nu geïnteresseerd in wat mensen toen bezielde om de bezetters te verdrijven, wat mensen ertoe bracht om zich te verzetten en anderen in nood te helpen met gevaar voor eigen leven. Wij krijgen zo een unieke kans hen daarover te verhalen, in de hoop dat er niet te veel van wordt uitgelaten in het eindverslag.
Het valt ook op dat men verrast is over de genegenheid van de veteranen voor onze Prins. Wij hopen dat veel veteranen nog lang aan Z.K.H. persoonlijk van die genegenheid kunnen laten blijken. Wij zullen zeker elke gelegenheid daartoe aangrijpen. Wij wensen onze Beschermheer dan ook geluk met zijn verjaardag op 29 juni en hopen dat ook zijn volgend levensjaar voorspoedig en gezond mag zijn.

Rudi Hemmes

JEAN H. WEIDNER (1912-1994)
Officier in de Orde van Oranje Nassau;
Hon Member in the Order of the British Empire;
Officier de la Legion d'Honneur; Officier in de Orde van Leopold II;
United States Medal of Freedom; Croix de Guerre; Medaille de la Resistance;
Yad Vasham (ISR) onderscheiding

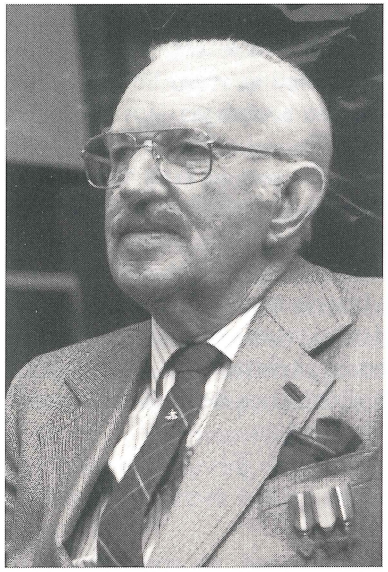
In het april-nummer van de SCHAKEL 1993 schreven wij nog: "Wie kent hem niet? De grote organisator van de **escape-line Dutch-Paris**, de man die zeer vele Engelandvaarders begeleidde of heeft doen begeleiden op hun tocht door het bezette Frankrijk naar de vrijheid".
Ook in deze SCHAKEL wordt nog aandacht besteed aan **Dutch-Paris** in het artikel inzake Pilotenhulporganisaties, overgenomen uit "Terugblik '40-'45".
De vriend van velen, **Jean Weidner**, is niet meer. Zaterdag 21 mei jl. is hij in zijn woonplaats Monterey Park, Californië, overleden na langdurig geplaagd te zijn geweest aan een moedig gedragen slopende ziekte, die hem in een eerder stadium reeds een been-amputatie had gekost.
Aan zijn bewogen levensgeschiedenis en zijn overlijden werd op 24 mei o.a. in het NRC-Handelsblad, aandacht besteed. Zijn levensgevaarlijke activiteiten gedurende de oorlog en zijn nimmer aflatende activiteiten op sociaal en cultureel gebied in de Verenigde Staten zijn gewaardeerd met vele hoge binnen- en buitenlandse onderscheidingen. In de Verenigde Staten, waar hij in de jaren '50 ging wonen, werd hij een bekende oorlogspersoonlijkheid.
Weidner kwam uit een familie van Zevendedags-Adventisten. Zijn vader was predikant van deze kerk, eerst in Nederland en later in het Franse Collonges, in het Frans-Zwitserse grensgebied. Die streek leerde zoon Jean op zijn duimpje kennen. Daardoor kon hij vluchtelingen in Frankrijk naar Zwitserland smokkelen en omgekeerd Engelandvaarders en geallieerde piloten uit Zwitserland naar Frankrijk.
Weidner's groep breidde zich in 1942 en 1943 uit; vanaf begin 1943 had hij zijn eigen ontsnappingslijnen van Nederland naar Zwitserland en vandaar via bezet Frankrijk naar Spanje via de Pyreneeën.

In Zwitserland werkte hij samen met o.a. Ds. Visser 't Hooft (Wereldraad van Kerken) en met de vertegenwoordigers van het Nederlandse Bureau Inlichtingen. Ook had hij goede relaties met het Zwitserse Deuxieme Bureau.
In februari werd Dutch-Paris voor een groot deel door de SD opgerold. Honderdvijftig medewerkers onder wie Weidner's zuster Gabriëlle werden opgepakt. Zij overleed later in Ravensbrück.
In mei 1944 werd hij zelf in Toulouse door de Franse Milice (Vichy-organisatie) opgepakt. Hij wist de ontkomen.
In juli 1944 volgde de tweede arrestatiegolf, maar **Dutch-Paris** ging door. Jean Weidner slaagde erin uit de handen van de Duitsers te blijven.
Zijn activiteiten na de 50er jaren in de Verenigde Staten op sociaal, cultureel en ook zakelijk gebied waren veelvuldig en zijn moeilijk in een kort bestek samen te vatten. Wij werden ervan op de hoogte gehouden door zijn jaarlijkse "Holiday seasons letter" waarvan wij een enkele maal in de SCHAKEL melding maakten. In zijn omgeving was hij een alom bekend groot man, wiens verdiensten op tal van gebieden erkend werden.
Het overlijden van Jean Weidner laat hier in Nederland, maar ook in de Verenigde Staten, een grote leegte achter. Hij was een van die zeldzame Nederlanders die in '40-'45 geschiedenis heeft gemaakt.
Maar ook een grote leegte blijft er voor zijn toegewijde vrouw Naomi, met wie hij in de VS was getrouwd en die bij al zijn activiteiten aan zijn zijde stond.
Wij zullen Jean Weidner niet gauw vergeten. Wij wensen zijn vrouw de kracht toe dit verlies te dragen.
De diepgelovige Jean Weidner verdient te rusten in Vrede.

FMB

P.S. Een in memoriam van de hand van Engelandvaarder B.J. Cornelisse uit San Francisco bereikte ons te laat. Enkele zinsneden daaruit willen wij u niet onthouden:
Ik ben juist teruggekeerd van de Memorial Dienst voor Jean Weidner in Los Angeles. Jean overleed op 81-jarige leeftijd op 21 mei 1994.
De opkomst was overweldigend: meer dan 500 vrienden kwamen om afscheid te nemen. Jean is natuurlijk welbekend voor zijn prestaties in oorlogstijd.
Vele sprekers legden nadruk op Jean's daden als leider van zijn verzetsgroep "Dutch-Paris" van 1942 tot 1945. Er waren consuls van Nederland, Frankrijk, België en Engeland; ook een vertegenwoordiger van Israël en kerkelijke en burgerlijke autoriteiten. Ik had de eer te mogen spreken namens zijn kameraden uit het verzet, alsook namens zij, die door Jean en zijn groep zijn gered.

JOHAN GERARD - HAN - VERSTEEGH
(11-2-1920 / 20-4-1994)



Ook voor Engelandvaarders komt de tijd, dat hun aardse loopbaan ten einde loopt. Dit betekent, dat onze groep steeds kleiner en de algemene lichamelijke conditie minder wordt.
Op 20 april 1994 moesten wij afscheid nemen van Engelandvaarder Versteegh. Er waren twee Engelandvaarders met hun echtgenotes in de aula op de begraafplaats in Zeist om hem de laatste eer te bewijzen; ondergetekende namens het Genootschap en Engelandvaarder Vilijn namens de "Zwedengangers".
Ik kende Han Versteegh al vele jaren, wij zaten nl. samen op de Zeevaartschool. Tijdens de oorlog in Engeland was het contact sporadisch. Wij werkten beiden voor het B.B.O.

Zijn reis naar Engeland in 1943 was er één met hindernissen. Hij monsterde aan voor een reis naar Oslo; toen het schip voor anker lag voor de Deense kust, voerde hij de bemanning dronken met daartoe meegenomen drank, streek vervolgens de reddingsboot en wrikte, dwars door de moffenbewaking heen, naar de wal. Werd daar prompt gearresteerd. Pas in januari 1944 lukte het hem een plaats te krijgen in een vliegtuig met 5 anderen. Transport geschiedde met 3 vliegtuigen, waarvan er twee werden neergeschoten. Han bofte en kwam in Engeland aan.
Zijn verzetsachtergrond in Holland kwam hem bij zijn B.B.O.-activiteiten te stade. Dit is een verhaal apart en zou teveel plaatsruimte in de SCHAKEL vergen. Han's EV-activiteiten werden beloond met: Het Kruis van Verdiensten, het Oorlogsherinneringskruis en het Verzetsherdenkingskruis.
Ook na de oorlog bleef Han een "zwerver met pech".
Van 1946 tot 1950 richtte hij in Nieuw-Guinea "Hollandia Veem" op. Dit bedrijf werd genaast en hij ontving geen cent vergoeding. Van 1951 tot 1958 Soerabaja; april 1958 moest hij het land uit. Via Dakar/Senegal, waar hij als blanke werd uitgewezen, naar de KLM, vervolgens bij Mees, Groningen en tenslotte Potterie Versteegh op Texel.

Al met al ging zijn gezondheid hollend achteruit. Zijn beenwonden werden steeds hinderlijker. Zijn spanningen, waarmee alle oorlogspaarden mee moeten leven, maakten het hem moeilijk voor wie hem niet goed kenden. Zijn bedrijf ging hollend achteruit, zodat verkoop onvermijdelijk was.
Vakanties op de Canarische eilanden brachten verlichting, maar het bleef een lijdensweg. Toch kon en wilde hij niet bij de pakken neerzitten. Tot het laatst bleef hij doorvechten.
Veel liet ik onvermeld, zijn leven was een boek, dat niet in kort bestek kan worden neergeschreven. Voor ons Genootschap was hij jarenlang actief als lid van de Sociale Commissie.
Wij zijn dankbaar dat wij hem gekend hebben en dat hij, althans voor ons "open" was. Ook zijn wij dankbaar dat hij de laatste maanden van zijn leven met zijn Thea heeft mogen doorbrengen en dat hij, vlak vóór zijn overlijden een 14-daagse heerlijke vakantie in Portugal mocht genieten.
Moge hij nu in Vrede rusten, de Vrede, die hij tijdens zijn leven helaas moest ontberen.

W.A. Klaver

JAAR-REÜNIE 1994

Zoals reeds in de april-uitgave van de SCHAKEL werd vermeld, verheugt het ons dat wij dit jaar weer de gast mogen zijn van het Korps Mariniers in de **Van Ghent Kazerne, Toepad 120 te Rotterdam, op woensdag 5 oktober 1994** en dat ook onze Beschermheer, Z.K.H. Prins Bernhard, heeft toegezegd weer aanwezig te zullen zijn. Wij zijn onze gastheer, de Kolonel der Mariniers H.A.M.B. Ramakers, zeer erkentelijk voor de aangeboden faciliteiten t.b.v. onze jaarreünie.
De Engelandvaarders die de reünie aldaar in 1983 hebben meegemaakt, zullen zich de gastvrije ontvangst en voortreffelijke lunch, gevolgd door het optreden van de befaamde Mariniers Kapel, zeker nog herinneren.

Het programma luidt als volgt:

11.00 uur	Aankomst en registratie van de deelnemers en ontvangst met koffie en cake in de Evenementenhal van de Van Ghent Kazerne.
11.30 uur	Toespraak van de Commandant Maritieme Middelen Rotterdam, gevolgd door een welkomstwoord van de Voorzitter Genootschap Engelandvaarders.
11.35 uur	Bars geopend voor aperitief (eigen rekening).
12.30 uur	Aankomst van Z.K.H. Prins Bernhard.
13.45 uur	Groepsfoto op bordes, gelijkvloers met Cafetaria, alwaar lunch wordt geserveerd.
14.00 uur	Uitgebreide vermaarde Mariniers Nasi Goreng maaltijd, met naar keuze bier of frisdrank (2 drankjes per persoon)
15.30 uur	Einde officiële gedeelte van reünie, maar de reünisten worden in de gelegenheid gesteld tot 17.30 uur na te borrelen in de Evenementenhal, alwaar de Mariniers Steelband voor de muzikale omlijsting zorg draagt met zachte achtergrond muziek.
17.00 uur	Vertrek bussen naar Centraal Station Rotterdam.

Voor reünisten die per trein komen, heeft de Marinierskazerne, als service voor de Engelandvaarders, vanaf 10.15 tot 10.45 uur 2 donkerblauwe bussen met wit dak gereed staan, begeleid door een kaderlid van de Mariniers in blauw uniform, bij het Centraal Station Rotterdam aan de zijde van het Groot Handelsgebouw (uitgang rechts, Perron 0 aanhouden – destijds schoongeveegd door de Mariniers). Op de bussen is bovendien een groot pamflet aangebracht met als tekst: REÜNIE ENGELANDVAARDERS.
Ten behoeve van de treinreizigers zijn de belangrijkste vertrek- en aankomsttijden hierbij aangegeven.

Van ARNHEM via UTRECHT naar ROTTERDAM:

ARNHEM	vertrek	9.09 uur spoor 6
UTRECHT CS	aankomst	9.43 uur
overstappen	vertrek	9.47 uur spoor 8a
ROTTERDAM CS	aankomst	10.25 uur

Van DEN HAAG naar ROTTERDAM

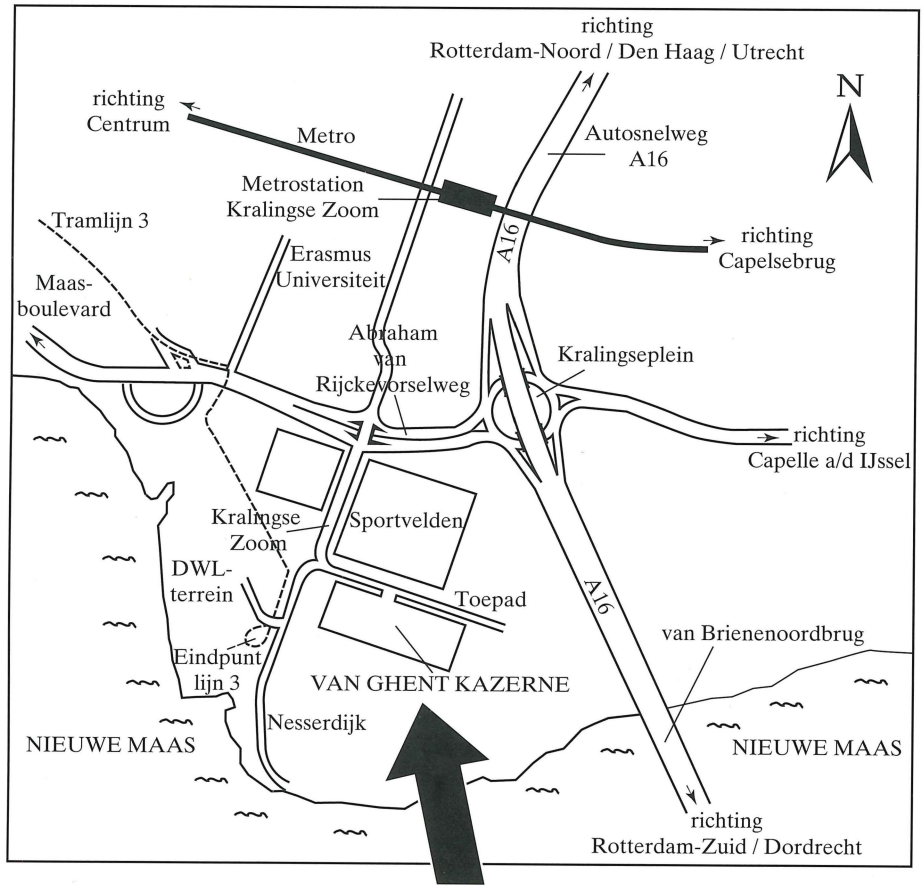
DEN HAAG CS	vertrek	9.59 uur spoor 3
ROTTERDAM CS	aankomst	10.25 uur

Van VLISSINGEN naar ROTTERDAM

VLISSINGEN	vertrek	8.55 uur spoor 3a
ROTTERDAM CS	aankomst	10.30 uur

Voor hen die met eigen vervoer komen, wordt verwezen naar de routebeschrijving.

Routebeschrijving naar de Van Ghent Kazerne



5 OKT

Vanuit DEN HAAG

A13; aan het einde A13 de A20 aanhouden (Utrecht-Dordrecht). Na enkele kilometers de afslag A16 (Dordrecht) nemen.
Deze weg splitst zich in twee. Blijf rechts rijden (Feyenoord). Neem de eerste afslag Kralingen.
Stoplicht rechts, volgende stoplicht links, weg volgen. Na enkele kilometers komt een bord met AUTOSTRADA, hier links af, na 100 m rechts.

Vanuit UTRECHT

A20 (Gouda-Hoek van Holland). Afslag A16 (Dordrecht).
Zie verder: vanuit Den Haag.

Vanuit BREDA

A16 (Breda-Rotterdam). Vóór Rotterdam splitst de A16 zich in tweeën. Rijstroken aanhouden waar KRALINGEN-CENTRUM boven staat.
Over de Van Brienenoordbrug en dan de afslag Centrum nemen. Beneden bij de stoplichten Centrum aanhouden.
Vóór Shell-station rechts aanhouden (bord "Van Ghent Kazerne" zichtbaar). Bovenaan de weg links af. Na een paar honderd meter links af (bord "AUTOSTRADA"). Na honderd meter rechts.

Bij aankomst aan de poort van de Van Ghent Kazerne aan het Toepad 120, kunnen mindervaliden, die moeite hebben met de treden naar de ingang van het Hoofdgebouw, zulks kenbaar maken aan de wacht om rechts achterlangs dit gebouw te mogen rijden en bij voldoende parkeergelegenheid aldaar te parkeren, danwel door een eventuele begeleider(ster) de wagen naar het grote parkeerterrein te rijden. Deze deelnemers aan de reünie komen dan door de achteringang van de Evenementenhal binnen zonder trappen te hoeven te lopen. De anderen komen via de Hoofdingang binnen, nadat zij hun wagen op het parkeerterrein hebben gezet.

Opgave tot deelname dient vóór dinsdag 27 september aanwezig te zijn ***door overmaking*** *van het deelnemersbedrag van f 25,– per persoon. De in Nederland of België woonachtige Engelandvaarders kunnen hiervoor gebruik maken van het bijgevoegd acceptgiro-biljet. Zij die hiervan geen gebruik maken kunnen hun deelnamekosten overmaken op Postbank-rekening 35.95.00 of bankrekening 54.55.46.826 met vermelding "Deelname reünie 1994".*
De verder weg wonende Engelandvaarders kunnen het verschuldigde bedrag cash in een enveloppe verzenden. Cash kan in Nederlandse valuta of valuta van

het land van domicilie. Bij gebruikmaking van cheques 10% eraan toevoegen wegens door de penningmeester te betalen bankkosten.

Wij rekenen weer op een grote opkomst, vooral ook van de in het buitenland wonende Engelandvaarders, om als vanouds een geslaagde reünie te houden. Onze gelederen dunnen helaas, maar onze saamhorigheid nooit!

De Evenementencommissie
Jan Bakker en Jacob de Mos

DELFT – 31 AUGUSTUS 1994

Op woensdag 31 augustus a.s. zullen wij bij de Koninklijke Crypte in de Nieuwe Kerk te Delft wederom met het leggen van een bloemstuk onze dankbaarheid betuigen aan wijlen Koningin Wilhelmina. De datum van haar verjaardag is niet meer weg te denken, met name bij ons Engelandvaarders.
Wij verzamelen zoals altijd om 13.30 uur vóór de ingang van de Nieuwe Kerk, waarna wij om 14.00 uur rond het bij de Crypte bevestigde portret van de Moeder der Engelandvaarders enige minuten in stilte aan Haar zullen denken, en in deze gedachten vooral Haar warme belangstelling voor het wel en wee van Engelandvaarders zullen betrekken, zoals de kennismakingsbijeenkomst op Chester Square of die in Haar verblijf in de country; Haar bezoeken aan Oranjehaven en aan de Krijgsmachtonderdelen.
Voor nadere informatie over deze korte plechtigheid: Jacob de Mos, Marjorystraat 25, 3151 SK Hoek van Holland. Telefoon 01747-82183.

FMB

REGIO ZUID

Voorjaarsbijeenkomst.

Het weer van donderdag 24 maart vormde een duidelijke uitzondering op het maartse karakter en daarmede tevens een perfecte aanvulling op de ambiance van deze bijeenkomst.
Van ver boven de rivieren tot ruim over de "meet" (zo noemen we de grens in het zuiden wel eens) en van Vlissingen tot en met Bergeyk waren we weer bij elkaar.
Het aantal van in de veertig is haast symbolisch te noemen. De fijne sfeer van begin tot einde is een realiteit.
DE VOLGENDE REÜNIE IN HET NAJAAR VAN 1994.
Deze is vastgesteld op donderdag 10 november in motel Gilze-Rijen. Aanvang vanaf 11.00 uur. Dit Van der Valk Motel is te bereiken via de autosnelweg E 312/A 58 (Breda-Tilburg) afslag Gilze-Rijen, borden met de bekende Toekan volgen. In verband met tafelbespreking gaarne tijdig opgave van uw deelname aan één van de navolgende contactpersonen:

Bram Grisnigt	01646-13415
Toine Lazeroms	04132-64884
Cor van Remmen	01650-36488

FRONTLINE BRITAIN MEDAL

Op 24 maart jl. werd op het Marine Vliegkamp Valkenburg aan vierentachtig Veteranen van de Motor Torpedo Boten (M.T.B.), waaronder postuum aan een aantal nabestaanden, de "Frontline Britain Medal" uitgereikt.

De Nederlanders zijn de eersten ter wereld die deze medaille mochten ontvangen. Na door de commandant van het Marine Vliegkamp Valkenburg welkom geheten te zijn werd de uitreiking ingeleid door de voorzitter van de Stichting Veteranen-Platform de Generaal b.d. T. Meines. Diens persoonlijke ontvangst en diens zo goed gekozen woorden, verpakt in de van de Generaal Meines bekende humorvolle presentatie, maakte grote indruk op de aanwezigen. Helaas was Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden verhinderd om deze bijzondere gebeurtenis bij te wonen. Door middel van een telegram bood de Prins zijn felicitaties aan de Veteranen aan.

Een ontroerend moment volgde toen alle aanwezigen de houding aannamen om aan de gevallen kameraden en aan inmiddels overleden Veteranen door middel van enige minuten stilte, gevolgd door de Last Post, eer te bewijzen. Aansluitend klonk het Wilhelmus.

De uitreiking van de medailles geschiedde, na een aanvullende inleiding, door de Inspecteur der Veteranen, Lt. Gen. F.J.G.A.M. Maas. Bij deze uitreiking was ook een inwoonster uit Hoek van Holland betrokken. Het toeval wilde dat dit de kleindochter van Jacob de Mos was. Het betrof hier Mevr. S.J.P. Beauchamp, zelf werkzaam bij de Koninklijke Marine, die de opdracht had de medailles aan te reiken aan Lt. Gen. Maas. Tijdens de uitreiking aan de heer De Mos klonk er spontaan een welverdiend applaus.

Uitreiking onderscheiding.
De Inspecteur der Veteranen, Lt. Gen. F.J.G.A.M. Maas en J. de Mos.

De reden hiervan is gelegen in het feit – de Generaal b.d. Meines had hier in zijn woorden reeds aandacht aan besteed – dat Jacob en zijn echtgenote June de Mos een wel heel bijzondere prestatie hebben geleverd. Zeker is het een prestatie als men vijftig jaar lang deze Veteranen bij elkaar weet te brengen. Vooral omdat de Veteranen niet allemaal in Nederland woonachtig zijn. Een groot aantal komt keer op keer speciaal voor de reünies uit het buitenland over. Dit maal was het de zesentwintigste keer dat de Veteranen bij elkaar waren.

Als dank voor de enorme inzet ontving Jacob de Mos namens de Veteranen uit handen van één van hen, de heer H.L. Sixma Baron van Heemstra, een prachtig boek over Motor Torpedo Boten.

Tot de méér dan 80 Coastal Forces Veteranen die de onderscheiding mochten ontvangen behoorden de volgende Engelandvaarders:

H. Bos	J. v/d Brink	K. Buisman
I. Coenman	W.J. Cuppens	F. Diepeveen
G. Dogger	J. v/d Laan (Postuum)	H. Larive
J. Miljado	Ph. Miljado	J. de Mos
J. v Middelkoop	A. v/d Padt	H.B. Peteri
R.H. de Jonge Oudraat	A.J. Rotteveel (Postuum)	

Na vijftig jaar werd "The Frontline Britain Medal" uitgereikt voor moedig optreden tijdens de Tweede Wereldoorlog, in het Engelse Kanaal en op de Noordzee, waar zij met hun M.T.B.'s, 781 patrouilles hebben volbracht. Tijdens de acties werd menig Duits schip tot zinken gebracht of zwaar beschadigd. Ook werden de M.T.B.'s ingezet voor het afzetten van Commando's op vijandelijke stranden of voor het met magnetische mijnen afsluiten van vijandelijke havenmonden. Soms gebeurde dit slechts op een afstand van tien tot twintig meter van de havenmond.

Tijdens de invasie op D-day was het de taak van de M.T.B.'s om het Engelse kanaal af te sluiten ter bescherming van de linker (Noordelijke) flank van de invasievloot. De orders waren om de Duitse oorlogsschepen die probeerden vanuit de Noordzee het Engelse kanaal binnen te komen, ten koste van alles, tot zinken te brengen. Om dit te volbrengen moesten de bemanningen tot het uiterste gaan.

Dover, ook wel "Hell Fire Corner" genoemd, was de thuishaven van de acht Nederlandse M.T.B.'s. Aldaar lagen zij afgemeerd in een van zwaar gewapend beton gebouwde bunker. Vanaf het starten van de motoren tot aan de Franse kust was het slechts twintig minuten varen. Direct na het afvuren van de torpedo's moesten de M.T.B.'s rechtstreeks naar Dover terugkeren. Hier werden zij begroet door de explosies van de zware granaten die door de Duitsers vanaf de Franse kust op Dover werden afgevuurd.

FMB

COMITÉ NATIONAAL VRIJHEIDSCARILLON

Zoals u wellicht reeds uit de dagbladen hebt kunnen vernemen is het plan voor het oprichten van het Nationaal Vrijheidscarillon bij het Binnenhof in Den Haag van tafel geveegd, door volledig gebrek aan medewerking van het Haagse gemeentebestuur. Het bestuur van het comité heeft dientengevolge noodgedwongen moeten beslissen haar activiteiten te beëindigen en spreekt haar erkentelijkheid uit voor hen die reeds bijdragen hebben verzameld zoals de Stichting Samenwerkend Verzet. De reeds gestorte bedragen zijn intussen geretourneerd aan de gulle gevers.

FMB

ENGELANDVAARDERS EN TV

Tijdens de Mei-herdenkingsdagen, waaraan de televisie grote aandacht besteedde, waren er een aantal uitzendingen waarbij ook Engelandvaarders in "the picture" waren.
Op 4 mei 's avonds werd de schrijver van het boek "De ene voet voor de andere" op RTL V geïnterviewd door de bekende Ischa Meyer. Engelandvaarder Maarten Cieremans deed daar met succes zijn best om de scherpe vragensteller van repliek te dienen.
Op diezelfde avond was er bij de EO in het programma "Antenne" een lange documentaire waarvoor als uitgangspunt het boek van Engelandvaarder Hans Hoets "Het Engelandspiel ontmaskerd" diende. Deze uitzending bevatte in hoofdzaak herhalingen uit de BBC-documentaire over SOE, waarbij de decoding-man van SOE, Leo Marks, veel aandacht kreeg en pas op het allerlaatst Hans Hoets zelf nog een paar minuten de tijd kreeg om zijn conclusies naar voren te brengen. Al bij al een tegenvallende uitzending die eigenlijk niets schokkends opleverde. De theorie over het Engelandspiel van Hans Hoets bleef theorie, zijn conclusies waren nog steeds niet spijkerhard.
Op 10 mei, in het NCRV-programma "De tijd staat even stil" werd aandacht geschonken aan de "Prinses Irene Brigade" waarbij vele Engelandvaarders betrokken waren. In een groot deel van de uitzending die 45 minuten duurde (er was 2 uur lang opgenomen!) werden de Engelandvaarders Houben, Beelaerts van Blokland en Feldhaus van Ham aan het woord gelaten. Te véél aandacht werd geschonken aan de emoties van het gezelschap. Zoiets schijnt tegenwoordig een "must" te zijn bij TV-uitzendingen. Irene Brigade mensen

waren géén zielepieten al zou je na zo'n uitzending er wellicht wel zo over gaan denken.
Onze voorzitter, tevens voorzitter van de Vereniging van Oud-Strijders van de Irene Brigade, zag zijn bijdrage in deze uitzending zwaar gereduceerd. Veel relevante zaken die wèl waren opgenomen kwamen in de uitzending niet voor.
Het klapstuk van de TV-uitzendingen in die mei-dagen werd verzorgd door de NOS. In het journaal van 6 en van 8 uur werden opnamen van de jaarlijkse herdenking in Wageningen beheerst door de opname van ons aller Jacob de Mos die in de Junushof in Wageningen aan Z.K.H. Prins Bernhard de "Frontline Britain Medal" mocht uitreiken. Niet een Generaal of Admiraal maar een "able seaman" was uitverkoren om deze handeling te verrichten. Dat was, óók voor de NOS, groot nieuws.

FMB

EEN "ACT FOR TWO GENTLEMEN"

Op 17 maart was Engelandvaarder Eric Hazelhoff Roelfzema in het land om voor de Koninklijke Nederlandse Vereniging "Onze Luchtmacht" Afdeling Zuid-Holland-Zeeland een lezing te houden over zijn activiteiten in de 2e Wereldoorlog bij de N° 8 Group Pathfinder Force. Een zeer groot gezelschap, onder wie Group Captain Hamisch Mahaddie (The Pathfinder) en luchtmachtcollega Robbie van Zinnincq Bergmann, vulde een van de zalen van het Kon. Luchtmacht Hoofdkwartier in Den Haag.
Zonder microfoon en voor de vuist weg verhaalde Eric van zijn ervaringen op de beroemde mosquito's bij het 139 P.F.F.-squadron, waar hij méér dan 70 vluchten maakte.
Herinneringen vol van humor en spanning hielden de zaal geboeid. Tijdens de voordracht interrumpeerde zijn "Baas" Hamisch Mahaddie vele malen hoewel hij geen woord Nederlands sprak.
Er ontstond alras een "Act for two gentlemen" tussen Eric en Hamish. Een tweetalige act die zwaar op de lachspieren van het publiek werkte.
Deze bijeenkomst wierp weer eens een ander licht op de man die bij het grote publiek alléén maar als "soldaat van Oranje" bekend is. Een wat roekeloze oorlogsvlieger bij een van de gevaarlijkste luchtmachtonderdelen.

Onvervaard maar zoals hij zelf zei met een enorme dosis geluk is hij ook déze periode van nachtelijke activiteiten ongeschonden doorgekomen.
Voorzitter, secretaris en penningmeester van ons Genootschap waren die avond te gast bij de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten om van deze "Act for two gentlemen" te genieten.

FMB

J.W. KOLKMAN (PERPIGNAN)

Van de heer S.F.H. Plantinga, van het Rijksarchief te Den Haag ontvingen wij een brief met bijlage.
De heer Plantinga schreef ons:

"Zoals u wellicht weet, ben ik in mijn vrije tijd bezig met een biografisch onderzoek naar J.W. Kolkman, Nederlands vice-consul en directeur van het Office Néerlandais te Perpignan (1940-1942).
Heden ontving ik van de secretaris van de Franse Commission Nationale de la Médaille de la Résistance te Parijs bericht, dat aan Kolkman in 1947 postuum de Médaille de la Résistance is verleend."

In dit bericht komt de volgende passage voor:
"Ce courrier nous donne l'occasion de saluer encore l'hérisme des résistants étrangers en France au cours de l'occupation du pays par l'Armée allemande et vous prie de communiquer aux Résistants survivants de votre pays l'expression de toute notre reconnaissance."

Vrij vertaald:
"Deze brief stelt ons tevens in de gelegenheid de heldhaftigheid van de buitenlanders die gedurende de bezetting van ons land door het Duitse leger in ons land woonachtig waren, nogmaals te benadrukken.
Ik moge u verzoeken de nog in leven zijnde verzetshelden onze grote erkentelijkheid te willen overbrengen."

FMB

DÉCRET
portant attribution de la
MÉDAILLE DE LA RÉSISTANCE FRANÇAISE

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Sur la proposition du MINISTRE DE LA GUERRE

Vu l'Ordonnance N° 42 du 9 Février 1943, instituant une Médaille de la Résistance Française;
Vu l'Ordonnance du 7 Janvier 1944, relative à l'attribution de la Médaille de la Résistance Française;
Vu l'avis de la Commission Nationale de la Médaille de la Résistance Française,

DÉCRÈTE :

Article 9 :

LA MÉDAILLE DE LA RÉSISTANCE FRANÇAISE
est décernée à titre posthume à

M Lieutenant Johan-Wilheim KOLKMAN

Article 16 :

Le MINISTRE DE LA GUERRE
est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Française. du 13 Juillet 1947.

Fait à PARIS, le 31 Mars 1947

Par le Président de la République,
Le Président du Conseil des Ministres :
Paul RAMADIER

Vincent AURIOL

— *POUR AMPLIATION* —

PARIS, le 20 Avril 1994.

Le Ministre de la Guerre :
Paul COSTE-FLORET

A. MAESTRATI,
Secrétaire de la Commission Nationale
de la Médaille de la Résistance Française.

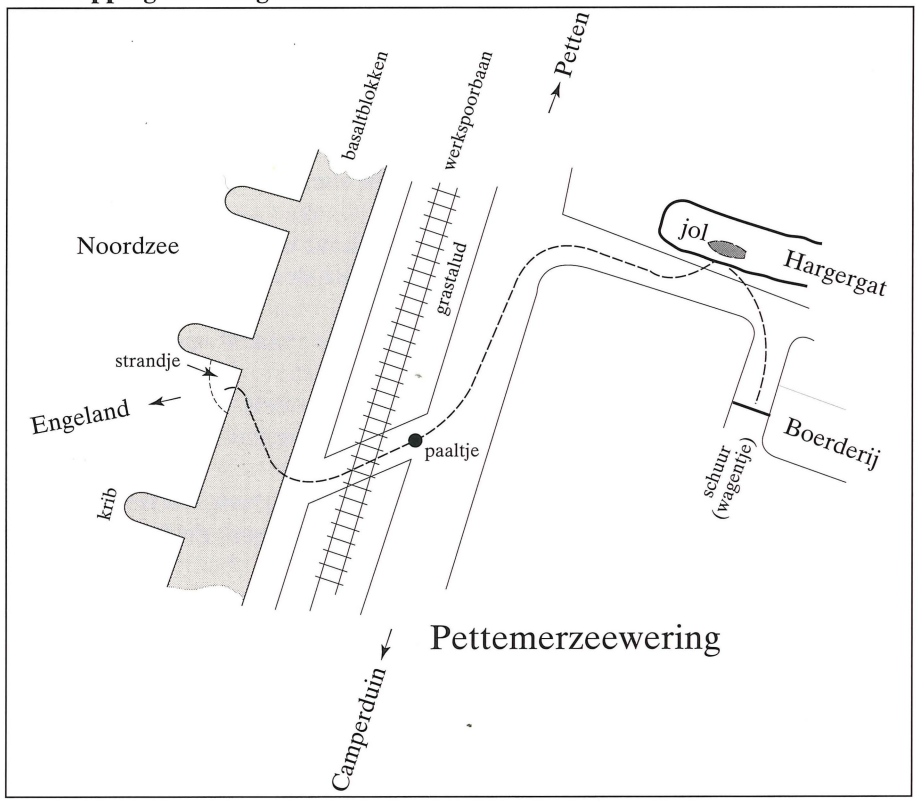
In het golfblad "Clublengte" van de Golfclub Broekpolder te Vlaardingen troffen wij onderstaand artikeltje aan, dat wij aan onze golf-spelende Engelandvaarders niet willen onthouden.

THE SPIRIT OF GOLF.
In het boekje "Golf in my gallowses" (bretels) van Angus MacVicar staan 7 local rules die in de oorlog '40-'45 van kracht waren op de golfclub St. Melons by Cardiff in Zuid-Wales. De stad werd veelvuldig gebombardeerd door de Duitsers. Deze speciale regels werden, enigszins aangepast ook gebruikt door golfclubs in het zuiden van Engeland. Vooral regel 7 bevat "the spirit of golf", want het laat zien, dat wat Hitler ook van plan was te vernietigen, hij voor wat betreft golf, z'n energie zat te verprutsen.

1. Players are asked to collect bomb en shell splinters from the fairways to save these causing damage to the mowers.
2. In competitions, during gunfire or while bombs are falling, players may take cover without penalty for ceasing play.
3. The positions of known delayed action bombs are marked by red and white flags placed at reasonably, but not guaranteed, safe distances from the bombs.
4. Shell and/or bomb splinters on the greens may be removed without penalty. On the fairways or in the bunkers within a club's length of a ball they may be moved without penalty, and no penalty shall be incurred if a ball is thereby caused to move accidentally.
5. A ball moved by enemy action may be replaced as near as possible to where it lay, or if lost or destroyed a ball may be dropped not nearer the hole without penalty.
6. A ball lying in any crater may be lifted and dropped not nearer the hole, preserving the line to the hole, without penalty.
7. A player whose stroke is affected by the simultaneous explosion of a bomb or shell, or by machine-gun fire, may play another ball from the same place. Penalty, one stroke.

Van de heer W. Coolhaas, Kapt. t/z b.d uit Rockanje ontvingen wij het volgende briefje:
"Via een vriend en ex-collega van mij kreeg ik inzage van het kwartaalnummer van "De Schakel", waarin ik het verhaal las over Engelandvaarders die het niet haalden. Hierbij doe ik nu het uit mijn dagboek overgenomen verhaal toekomen van 2 jonge zee-officieren die het **wel** haalden.

Ontsnapping naar Engeland



Half april 1941 kwam ik op advies en met hulp van de verzetsorganisatie OD te wonen in Catrijp (gemeente Schoorl) aan de voet van de duinen, nadat ik door de Duitsers van Terschelling, waar ik gedurende de mobilisatie en de oorlogsdagen zat als marine kustwachtofficier, was verwijderd.
Nauwelijks hadden mijn vrouw en ik ons in Catrijp geïnstalleerd of er meld-

den zich 2 jonge zee-officieren (Storm van 's-Gravensande en De Jong) met de mededeling dat de OD hen had gezegd dat ik ze wel naar de overkant zou helpen.
Zij hadden een 12-voets jol meegebracht, die in het Hargergat was geparkeerd en een aanhangmotor die zij bij zich hadden. Terwijl zij zich in mijn huis schuil hielden, verkenden mijn vrouw en ik de Pettemer zeewering en de tijden dat daar een Duitse patrouille liep.
Verder werd thuis de aanhangmotor in een wasteil beproefd en de riemen bekleed zodat zij bij het roeien in de dollen geen lawaai zouden maken.
Bovendien liet ik bij de mij bekende en betrouwbare dorpssmid een wagentje maken waarop wij de jol konden vervoeren van het Hargergat via een schuin pad over de rails van het werkspoorbaantje om op de dijk te komen en dan verder naar beneden tot het strandje vlakbij één van de kribben.
Het wagentje werd tijdelijk ondergebracht in een schuur van een betrouwbare boer die aan het Hargergat woonde.
Ook wrikte ik het paaltje dat het schuine pad naar de top van de dijk blokkeerde los, zodat het 's nachts gemakkelijk weg te halen was.

In verband met het tij (hoogwater-spring) en nieuwe maan werd de nacht van maandag 28 op dinsdag 29 april gekozen.
Om 22 uur maandagavond vertrokken wij op de fiets van mijn huis, vol beladen, met aanhangmotor, benzine, water, voeding, zwemvesten en extra kleding.
Om 22.30 uur waren wij ter plaatse en werd nadat wij een Duitse patrouille hadden laten passeren, waarbij wij goed in dekking lagen, de barang op het strandje gedeponeerd.
Ik wist uit eerdere observaties dat er pas over 2 uur weer een patrouille zou komen, dus we hadden alle tijd.
Het was stikdonker, het motregende, de weinige wind die er stond was aflandig en er was praktisch geen deining.
In allerijl werd het wagentje bij de boer opgehaald, de zware houten jol erop gezet waarna in looppas over de landweg en het schuine pad – paaltje eruit en er weer in – de top van de dijk werd bereikt.
Toen over de basaltblokken naar het strandje, waarbij de jol gedeeltelijk gedragen moest worden omdat één van de wielen van het wagentje het begaf.
Oké, jol te water, barang en jongens erin, terwijl ik tot aan mijn middel in het ijskoude water staande de jol vrij van de grond hield.
Nog even twijfel van toegeven aan hun verzoek om mee te gaan, maar overwegende: "jol te vol dan, mijn vrouw niet ingelicht en alleen achterlatend en

nuttig blijven in het verzet waar ik dik in zat" zei ik: "nee" en duwde hen met mijn beste wensen af.
Nog net voor spertijd (24 uur) was ik met één fiets aan de hand weer thuis – de andere ben ik de volgende morgen met mijn vrouw gaan ophalen.
Een paar dagen later ben ik de resp. ouders gaan inlichten, heb de fietsen terugbezorgd en de erewoordsverklaringen die de officieren moesten afleggen om niet in krijgsgevangenschap te komen, op de post geretourneerd naar het Duitse commando in Den Haag.
Twee weken daarna kreeg ik bezoek van de Gestapo, doch hoewel zij zijdelings aanhaalden van een ontsnapping vanaf Camperduin en of ik daar iets van wist, kwamen zij toch hoofdzakelijk i.v.m. mijn activiteiten op Terschelling, maar wat gelukkig op niets uitliep.

Na de oorlog, begin 1946 als marine-officier aan boord van Hr.Ms. "Jan van Brakel" in Soerabaya liggende ontmoette ik één van de ontsnapten n.l. Bram de Jong waarvan ik hoorde, dat Storm van 's-Gravensande gedurende de slag in de Javazee was gesneuveld en de toedracht na hun vertrek op die bewuste maandagnacht de 28e april 1941.
Met de wind mee werd er toen om de beurt de hele nacht geroeid om goed uit de kust te komen alvorens de aanhangmotor te gaan gebruiken.
Bij dag worden passeerde rakelings een Duits convooi, wat hen, plat op de bodem van de jol liggend, gelukkig niet opmerkte. Daarna probeerden zij de aanhangmotor te starten wat echter niet lukte zodat deze ten einde raad maar overboord werd gezet. Ondertussen namen wind en zee toe en toen beiden op woensdagmiddag door vermoeidheid geen kans meer zagen de kop van de jol op de aanschietende zee te houden kwam deze dwarszeesch en sloeg vol met water, waardoor beiden in zee kwamen te liggen. Daarna hebben zij zich drijvende op hun zwemvesten en zich vastklampend aan de van haar last ontdane net nog drijvende jol het hoofd boven water kunnen houden.
Half versuft van vermoeidheid en kou begonnen zij 's avonds de moed op te geven toen zij door een Engelse torpedojager werden opgemerkt en aan boord genomen.

Voordat zij terug kwamen in de actieve marine hebben zij eerst nog enige tijd in een kamp moeten doorbrengen om "gescreend" te worden en bovendien kregen zij een standje van Koningin Wilhelmina wegens het verbreken van hun erewoord!

W.P. Coolhaas

In het maart-nummer van "Terugblik '40-'45" het maandblad van "Documentatiegroep '40-'45" troffen wij onderstaand artikel aan, dat voor ons Engelandvaarders een stukje samengevatte geschiedenis behelst. Uiteraard verrichten wij deze publikatie met toestemming van de Redactie.

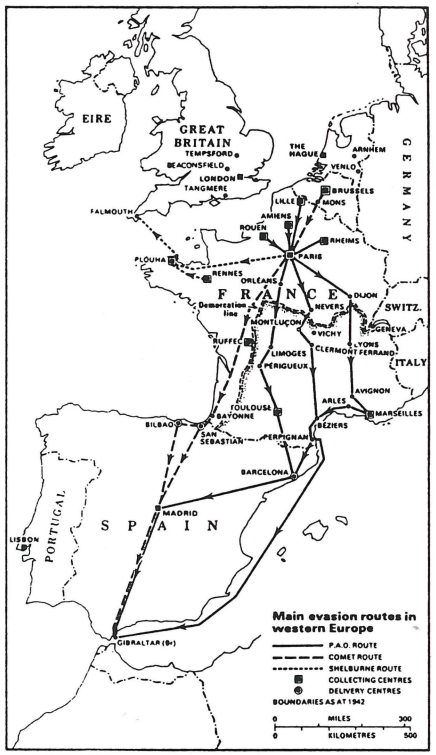
PILOTENHULPORGANISATIES IN BELGIË EN FRANKRIJK

door W.J.M. Willemsen

In een artikel met de titel 'Pilotenhulp, spannend maar riskant' in de speciale uitgave van 'Terugblik 40-45' uitgegeven ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van de Documentatiegroep 40-45, zijn we tot de conclusie gekomen dat er in de Tweede Wereldoorlog 600 à 625 geallieerde vliegers door Nederlandse verzetorganisaties naar België zijn geloodst. Hulporganisaties in dat land moesten er dan weer voor zorgen dat de vliegers werden doorgesluisd naar Frankrijk om van daaruit het neutrale Zwitserland of via Spanje en Gibraltar de thuisbasis Engeland te bereiken. Dat laatste verdiende natuurlijk verreweg de voorkeur.
Welke hulporganisaties en 'escape lines' bestonden er in België en Frankrijk?
In het hierna volgende (beknopte) overzicht zal worden getracht hierover enige duidelijkheid te verschaffen.

PAT O' LEARY LIJN

De allereerste 'escape line' die tot stand is gekomen, was de Pat O' Leary lijn. Als architect ervan dient genoemd te worden Ian Garrow, een kapitein van de 51e Divisie van de Seaforth Highlanders.
Na de nederlaag bij Duinkerken slaagde de 'Navy' erin om in de periode van 27 mei tot 4 juni 1940, 215.000 Britse en 123.000 Franse soldaten in 848 schepen van alle soorten en maten, te evacueren naar de Engelse havens Dover, Ramsgate en Margate.
Dit resultaat veroorzaakte niet alleen in Engeland, maar ook bij ons een groot gevoel van opgetogenheid. Het was een succes bij een nederlaag. Niettemin waren er toch nog 50.000 Britten in Duitse krijgsgevangenschap geraakt.
Circa 1000 waren er echter in geslaagd te ontsnappen. Een aantal van hen vond onderdak bij hulpvaardige families in België en Noord-Frankrijk. Anderen zwierven zonder geld en geldige papieren, soms nog in uniform, door Frankrijk. Desondanks werden er maar weinigen door de Duitsers gepakt, omdat die het nog te druk hadden met de bezetting van Frankrijk en de voorbereiding voor de invasie van Engeland.
Bovendien waren ze van mening dat de oorlog toch spoedig in een algehele overwinning voor hen zou eindigen.
In het begin van 1941 had Ian Garrow, een van de 'zwervers', door het inzamelen van gelden en het aantrekken van gidsen, een organisatie opgezet die de Britse achterblijvers naar Spanje zou kunnen laten ontvluchten. Eén van hen was de bekende Jim Langley, die, gevangen genomen bij Duinkerken, ontsnapte uit een hospitaal te Lille, in maart 1941 terug was in Engeland en toen werd opgenomen in de staf van M19, de Engelse geheime organisatie die geallieerde vliegers en ook de hulporganisaties behulpzaam was bij het escapewerk.
Toen Ian Garrow in oktober 1941 werd gearresteerd, had hij al ongeveer 250 escapers (waaronder ook een aantal piloten) via Lyon, Marseille en Perpignan naar Spanje en vandaar naar Gibraltar geloodst.
Na de arrestatie van Garrow kwam er een nieuwe leider, namelijk Albert Guérisse, een Belgische legerarts uit Spa, die onder de naam Pat O' Leary al enige tijd in dienst van Garrow werkzaam was.
Onder zijn leiding werd de activiteit van de lijn sterk vergroot en uitgebreid tot in België (Brussel).
Afvoer van escapers naar Barcelona-Gibraltar vond plaats via een drietal lijnen vanuit Parijs via Dyon, Lyon, Marseille en Perpignan, via Nevers, Clermond-Ferrand en Perpignan en tenslotte via Limoges en Toulouse. Ook zijn er 135 vliegers door boten van de stranden bij Nice en Perpignan gehaald en naar Gibraltar gebracht.
Pat O' Leary viel op 2 maart 1943 in Duitse handen door het verraderlijke spel van Roger Le Neveu, een Franse infiltrant die voor de Duitse opsporingsdienst werkte.
Hoewel hij zwaar werd mishandeld, overleefde Guérisse met veel geluk de kampen van Mauthausen, Natzweiler en Dachau.
Volgens betrouwbare schattingen zouden ongeveer 400 geallieerde vliegers via de Pat O' Leary lijn Engeland hebben weten te bereiken.



Belangrijkste ontsnappingsroutes in West-Europa.

COMÈTE (KOMEET) LIJN

Deze belangrijkste en meest bekende ontsnappingslijn, aanvankelijk 'Postman' geheten, is onverbrekelijk verbonden met de namen Andrée De Jongh en haar vader Frederick De Jongh, een onderwijzer in Brussel.
Na de nederlaag van Duinkerken waren er in Brussel en andere Vlaamse steden veel Britse militairen ondergedoken. Andrée De Jongh -een 25-jarige verpleegster- kwam begin 1941 tot het inzicht dat huisvesting en voedselverstrekking aan ondergedoken militairen niet voldoende was, maar dat er een vluchtroute naar Engeland via Spanje tot stand zou moeten komen.
Een van haar helpers, een Belgische radio-technicus, die in Zuid-Frankrijk goed bekend was, ging voor haar de route verkennen tot aan de Spaanse grens. In Zuid-Frankrijk vond hij enkele geschikte onderduikadressen.

Allereerst in Anglet bij Bayonne waar de Belgische familie De Greef woonde en in Urrugne, een grensdorp vlak voor de Pyreneeën. Daarna zorgde Deppé voor een opvanghuis in Parijs en voor een boot waarmee de rivier de Somme in Noord-Frankrijk kon worden overgestoken.
Intussen had Andrée De Jongh, Dédée genoemd, in Brussel gezorgd voor valse identiteitskaarten, vrijstellingsbewijzen en het benodigde geld voor de lange treinreis van Brussel naar St. Jean de Luz, vlak voor de Pyreneeën.
De escapelijn kon van start gaan.
In juni 1941 vertrok het eerste transport (elf Belgen) naar het zuiden. De Somme zorgde al direct voor grote moeilijkheden. Door in de nabijheid vertoevende Duitsers kon men geen gebruik maken van de boot. Het overgrote deel van de vluchtelingen wist echter zwemmende de overkant te bereiken.
Degenen die niet konden zwemmen zagen kans, via een over het water gespannen kabel, eveneens de zuidelijke oever van de Somme te bereiken. Daarna ging het goed en via Anglet bereikten ze Spanje. Twee van hen werden echter door de Spanjaarden teruggezonden naar Frankrijk, waar ze werden gearresteerd.
Eind juli 1941 begonnen Dédée en Deppé aan hun tweede tocht. Nu met acht Belgen en een Schotse militair. Ook deze reis liep allesbehalve probleemloos. Bij een controle op het station van Lille werden Deppé en zes Belgen gearresteerd. Dédée gelukte het echter om met de overgebleven twee landgenoten en de Schotse militair het Spaanse Bilbao te bereiken.
Aanvankelijk koesterde de Britse consul in Bilbao veel argwaan. Hij kon maar moeilijk geloven dat een jong Belgisch meisje de moed had kunnen opbrengen om de moeilijke en gevaarlijke tocht door de Pyreneeën te volbrengen.
Op 17 oktober was ze opnieuw terug in Spanje; ditmaal met twee Schotse militairen.
Toen was het ijs volledig gebroken. De Britten stelden geld beschikbaar voor de lange treinreizen en voor de gidsen voor de Pyreneeën-route. Deze gidsen (passeurs) die bijna altijd smokkelaar waren en daarom elk pad en elke helling in het berggebied kenden, lieten zich voor hun diensten goed betalen. De bekendste van hen is geweest de Baskische gids Florentino Goïcoechea die ruim 200 vluchtelingen over de Pyreneeën heeft gebracht.
Met de Engelsen was intussen afgesproken dat Dédée op haar volgende tochten uitsluitend vliegtuigbemanningen mee zou brengen.
Toen ze op 15 januari 1943 bij de Spaanse grens door de Duitsers was gearresteerd -en met haar ook drie vliegers- had ze op 34 tochten 118 man, waaronder ruim 80 vliegers, naar Spanje getransporteerd.
In februari 1943 waren in België meer dan honderd leden van de Comètegroep o.a. Jean Greindl (schuilnaam Nemo), die, nadat Dédée eind 1941 om veiligheidsredenen België had moeten verlaten, de leiding van de organisatie in België op zich had genomen.
Nemo overleefde de oorlog niet. Op 7 september 1943 gaf hij zijn leven voor de goede zaak door een geallieerd bombardement op de kazerne van Etterbeek, waar hij was opgesloten.
In juni 1943 werd ook Frederick De Jong, de vader van Dédée, in Parijs gevangen genomen door de Belgische verrader Jean Masson, die voor de Duitsers werkte. Op 29 maart 1944 werd De Jongh in de omgeving van Parijs gefusilleerd. Ondanks deze zware tegenslagen bleef de lijn toch volledig in stand. Er kwam een nieuwe leider, Jean Nothomb (schuilnaam Franco). Hij maakte zelf zeventien tochten door de Pyreneeën en was betrokken bij de veilige overbrenging van 215 vliegers.
Op 18 januari 1944 werd ook hij gearresteerd door zijn foute landgenoot Jean Masson.
Maar men versaagde niet. De lijn bleef intact, vooral door de dapperheid van Micheline Dumon (schuilnaam Michou). Zij heeft tenminste 120 geallieerde vliegers hulp verleend. Ze heeft velen van hen naar de Spaanse grens gebracht en een tiental van hen heeft ze zelf door de Pyreneeën naar Spanje geholpen. Ook haar zuster Andrée (Nadine) is zeer actief geweest voor Comète.
Toen ze op 11 augustus 1942 werd aangehouden had ze al 20 vliegers van Brussel naar Parijs begeleid.
Door de zware luchtbombardementen op het Franse spoorwegnet en de daarop volgende invasie, kwam de lijn naar Spanje tot stilstand. Men ging echter door met verbergen van vliegers tot aan de bevrijding van België in september 1944.
In totaal heeft Comète hulp verleend aan ruim 700 geallieerde vliegers. Daarvan hebben er ongeveer 300 kans gezien voor D-day (6 juni 1944) terug te keren naar Engeland.
Comète was overigens niet de enige Belgische organisatie die zich heeft ingezet voor hulpverlening aan geallieerde vliegers. Ook andere ontsnappingsnetten zoals de reeds genoemde Pat O' Leary, Luc-Marc, Zéro, Benoit en Sabot hebben zich op dit terrein verdiensten verworven.
Dédée De Jongh overleefde -zij het ernstig ziek- de concentratiekampen van Ravensbrück en Mauthausen.
Nadat ze hersteld was heeft ze zich opnieuw voorbeeldig ingezet voor de medemens. Ze ging werken in een hospitaal voor melaatsen, eerst in Belgisch Kongo en daarna in Senegal en Ethiopië. Pas in 1980 keerde ze terug naar Brussel, de stad waar de geschiedenis van Comète een aanvang had genomen.

DUTCH-PARIS

Deze groep, die verbindingen onderhield met een aantal Nederlandse verzetsorganisaties, had haar werkterrein hoofdzakelijk in België en Frankrijk. De leider was Jean Weidner, een Zevendedag-adventist (een christelijk kerkgenootschap) die in Lyon een textielhandel dreef.
Zijn voornaamste medehelpers waren evenals hijzelf van Nederlandse afkomst. Het waren o.a.: H. Laatsman, J. Rens, B. Nijkerk, H. Chait, M. Lejeune, P. Veerman en Abbé J. aan de Stegge, allen woonachtig of werkzaam in België en Frankrijk.
Vanaf de herfst van 1942 heeft deze groep ruim 1000 Joden, Engelandvaarders, verzetslieden en geallieerde vliegers naar Zwitserland en Spanje gebracht. Hieronder zouden zich 112 geallieerde vliegers hebben bevonden, waaronder ook tientallen uit Nederland die voor een groot deel afkomstig waren van de pilotenhulpgroep van Jacques Vrij te Maastricht.
Van de verzetslieden uit Nederland die via deze lijn naar Spanje zijn ontsnapt, willen we noemen G. van Heuven Goedhart (Paroolgroep), pater 'Lodewijk' Bleijs (L.O.) en 'Rudi' Schreinemachers (geheim-agent). Voorts nog de uit Haaren ontsnapte geheim-agenten B. Ubbink en P. Dourlein.
De afvoerroute naar Zwitserland liep via Brussel, Parijs, Lyon en Annecy naar Genève en die naar Spanje vanuit Parijs, Toulouse naar Andorra en omgeving.

BOURGONDIË-LIJN

Afgaande op wat Airey Neave in 'Saturday at M19' en M. Foot en J. Langley in 'M19 Escape and Evasion' hierover berichten, moet worden vastgesteld dat via deze lijn, vanuit Bretagne en de omgeving van Parijs, ongeveer 225 vliegers zijn afgevoerd naar Spanje, voor een aanzienlijk deel langs het in de Pyreneeën gelegen dwergstaatje Andorra.

SHELBURNE

Deze vluchtorganisatie, geleid door Lucien Dumais, had tot doel een groot aantal in Parijs en omgeving ondergedoken vliegers over zee in Engeland te doen terugkeren. De onderneming lukte op wonderbaarlijke wijze. Met voortreffelijke steun van het Franse verzet konden 128

vliegers naar het strand van de baai van Plouha in Bretagne worden gebracht, vanwaar ze door Engelse kanonneerboten naar Dartmouth in Engeland werden gebracht.
Shelburne wist echter ook nog 98 vliegers via Spanje naar Engeland te loodsen.
In totaal hebben 365 vliegers hun vrijheid te danken aan Shelburne.

OPERATIE MARATHON
Zoals reeds is opgemerkt waren de vluchtroutes naar Spanje in mei 1944 geblokkeerd. Onder de codenaam Marathon werd toen een grote operatie op touw gezet om ondergedoken vliegers bijeen te brengen op veilige plaatsen in bosrijke gebieden. De meesten van hen werden verzameld in een groot, dicht bos bij Fréteval in Normandië.
Ook deze operatie (codenaam Sherwood) onder leiding van de Belg Jean de Blommaert, werd een eclatant succes. Vanaf 20 mei 1944 waren er steeds meer vliegers in het kamp ondergebracht. Op 13 augustus 1944, toen geallieerde strijdkrachten het kamp bereikten, werden er 152 vliegers bevrijd.
Ook werden er nog 110 vliegers bevrijd uit kleinere kampen bij Beauvais en Chantilly en ca. 100 uit kampen in de Belgische Ardennen bij Bouillon en Libramont.

PICK-UP OPERATIES
Door Britse vliegtuigen (meest Lysanders en Hudsons) zijn ongeveer 50 vliegers die in Frankrijk waren ondergedoken, daar opgehaald. Door haar geografische gesteldheid leende Frankrijk zich voor dit soort operaties. In Nederland en België zijn deze niet mogelijk gebleken.

DOORLOPEND GEVAAR
Evenals in ons land zijn de verzorgingsgroepen van geallieerde vliegers in België en Frankrijk constant belaagd geweest door de Duitse bezetters en de voor hen werkende infiltranten. Legio arrestaties van vliegers en hun helpers zijn daarvan het gevolg geweest.
Zo zijn van de Pat O' Learygroep, die ongeveer 250 leden telde, ca. 50 personen omgekomen. Van de Comètegroep met ca. 800 aangeslotenen, hebben 216 dapperen het einde van de oorlog niet meer beleefd.
Ook Dutch-Paris met ongeveer 300 medewerkers is zwaar getroffen door arrestaties. Het lot was de helft van deze groep niet gunstig gezind. Ze kwamen in gevangenschap terecht of hebben de vreugde van de bevrijding niet meer mogen meemaken.

LITERATUUR

Vincent Brome:	The way back, the story of Pat O' Leary.
Lucien Dumais:	Operatie Bonaparte.
M. Foot en J. Langley:	M19 Escape and Evasion. 1939-1945.
Herbert Ford:	Vlucht naar de vrijheid.
L. de Jong:	Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 7 en 9.
Cecile Jouan:	Comète, Histoire d'une ligne d'évasion.
Jan van Lieshout:	De aal van Oranje.
Paul Louyet:	België in de Tweede Wereldoorlog, deel 4 Het Verzet.
Airey Neave:	Saturday at M19.
Fernand Strubbe:	Geheime oorlog 40-45.

BOS DER ONVERZETTELIJKEN

Het Bos der Onverzettelijken in Almere is nu 1 jaar oud en volop in ontwikkeling.
Eén van onze laatste taken is nog: het tot stand doen komen van een passend en blijvend aandenken voor onze "buren" in het Bos, Jeugdland en zijn jonge gebruikers(sters). Wij denken hierbij aan een object, waarin tot uitdrukking komen de doelstelling en betekenis van het Bos der Onverzettelijken voor de jeugd van nu èn de toekomst.
Een onderdeel daarvan is het aan Jeugdland aanbieden van een verzameling boeken voor jongeren, waarin het verzet gedurende de jaren 1940-1945 en alle facetten daarvan worden beschreven. Met een dergelijk bibliotheekje kan aansprekend en uitvoerig worden gereageerd op de vragen en belangstelling van de jeugd, in het bijzonder over de op de paddestoelen in het Bos omschreven verzetsactiviteiten. Daarmee kan de verbondenheid van de jeugd met ons Bos nog meer worden gestimuleerd.
Over de Duitse bezetting en het verzet daartegen is in de na-oorlogse jaren veel geschreven, ook op het terrein van de jeugdlectuur en -literatuur. Helaas is niet alles meer te achterhalen, verkrijgbaar òf niet geschikt voor ons doel. Daarom doen wij een beroep op u allen ons te laten weten of u geschikte boeken kent en dan zo mogelijk ook de titel en de uitgever. Wanneer u één of meer van deze boeken bezit en voor dit doel zoudt willen afstaan, horen wij dit vanzelfsprekend ook graag.
In beide gevallen wordt prijs gesteld op een telefoontje of briefje naar Bep Hoogenhout, Assumburg 50, 1081 GC Amsterdam, telefoon 020-6 44 19 29.
Bij voorbaat onze dank voor uw medewerking!

Commissie Bos der Onverzettelijken van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945
Secr. S. Geugjes, Hollandsch Diep 119, 1509 XD Zaandam

THE PLANE DID NOT COME BACK

Er is relatief veel gepubliceerd over Engelandvaarders die weer boven Nederland werden gedropt, maar weinig over de vliegtuigbemanningen die, laagvliegend boven vijandelijk gebied, hen afzetten. Mijn eerste radiobericht na mijn landing was: "arrived ok rpt ok". Het antwoord van Base was: "happy

you landed safely as plane didn't come back". Het vervolg hierop heb ik pas onlangs vernomen, uit een briefwisseling met de piloot, die nu in Nieuw Zeeland woont, en contact heeft met mensen in Texel. Hier zijn relaas.

Bram de Vos, Amersfoort

"THE LAST OPERATION"
by Geoff Rothwell

On the night of 8 September, 49 years ago, a lone Short Stirling 4-engine bomber crossed the North Sea at an hour when all law-abiding people were in their beds, and most lawless ones, too, except those engaged in nefarious activities. In addition to the crew of seven, there were two passengers dressed in civilian clothes and looking far more relaxed outwardly than they felt inwardly.

The two odd men out had good reason to feel apprehensive as they were destined to end the flight 300 feet above the ground, suspended from silk canopies. They were Draughts and Backgammon, or Tobias Biallosterski and Pieter de Vos, secret agents joining the Dutch Resistance Movement in the field.

On the ground, in a farmhouse at Spanbroek, in the Alkmaar region an old farmer, J. Schipper, already in his sixties, drained his glass of Genever gin and joined the rest of his large family in the paddock at the rear of the farm. They had assembled teams and carts and were standing by in readiness for the old man's instruction to lay out the reception lights. Schipper looked at the stormy sky and wondered whether this would be another of those "aborted sorties" he had experienced so many times. He dispatched his young granddaughter on her bicycle to tell his neighbour an operation was scheduled. The need for secrecy prevented him from advising his fellow-Resistance Movement fighter ahead of time. The young girl, at the age of seven, had already learned the art of lying if she met a German patrol. She would say: "My grandmother has been taken ill and I am going for a doctor."

The aircraft captain looked ahead towards the Dutch coast and saw with dismay a giant cumulo nimbus cloud directly in their path. He cursed the Met. Officer who had assured him there were no weather problems to worry about. The captain, a veteran of two tours of operations on bomber squadrons, and

currently flying his 71st operation, debated whether to try to climb over the cu. nim., thereby giving the German radar warning of their approach, or attempt to fly straight through it. He decided to compromise and climbed from the present 500 feet level. They entered the cloud at around 6,000 feet. Backgammon, "Bram" to his friends, was dozing on some engine covers, when the aircraft ran into the heavy turbulence. He found himself airborne as the big Stirling dropped like a brick. The navigator must have got off course and we are over one of those flak ships off the Dutch coast, he thought. However the sergeant dispatcher shouted in his ear that they were in the middle of a storm and not a flak barrage. Bram guessed this would be another failed attempt at getting back to his native land as the previous night the trip had been cancelled because of bad weather. The strain of waiting was beginning to play on the nerves of both agents.

The pilot followed the plan for flying through thunderclouds and kept repeating to himself, "Straight and level, straight and level". It was easier said than done as to ignore what was happening to the raid of climb and descent instrument and the altimeter and air speed indicator when the turbulence was tipping the huge aircraft from one wingtip to the other and going up and down like a lift was contrary to his instinct. Eventually, fearing structural damage if he remained in the turbulence, he decided to drop down to sea level and try to fly underneath the storm. At 150 feet, in driving rain, he switched on the landing light and saw what poets call "a tempestuous sea" beneath them. Then, suddenly, they were in brilliant moonlight. They made landfall over Vlieland and set course across the Zuider Zee for Mandrill, the codename for the Schipper reception.

The dispatcher opened the hatch over the Joe hole and the two agents sat with their feet dangling in the slipstream. Static lines were attached to their 'chutes to ensure the canopies would be automatically pulled from their packs when they dropped through the hole. The moment they had be trained for at the school at Ringway, Manchester, and practised at Station 61, Buckden, near the Special Duties airfield at Tempsford, had arrived.

The captain was now following the instructions of the map reader lying in the perspex nose of the modified Stirling where he had an uninterrupted view of the landscape. The canal they were following should lead them directly to the Mandrill reception.

Old man Schipper cocked his ear to the north and heard the roar of the four Hercules engines and instructed the man standing by his side to flash the Morse identification letter with his torch. There were three other men with torches, at intervals across the field, forming a letter L. They turned their torches in the direction of the noise and there, coming in low, they saw the silhouette of the source of the cacophony.

The pilot turned on his microphone, "O.K. Roger, I've got visual contact. Get the Joes out first, Dispatcher, we'll drop the containers on the way back". "Roger, skipper, all set to go". The bomb aimer pressed the light switch, "Let 'em go, Bob", he said, in case the light had failed. The Sergeant saw the green light and pushed first one backside and then the other with his foot and saw the two brave agents hurtle out into the night. "Joes gone", he said, and closed the hatch cover. The aircraft flew on for a while and circled once over open country to confuse the Germans in the event of their radar having successfully picked up the Stirling.

The wind had strengthened and shifted since the lights were laid out and one of the agents drifted towards the canal. Schipper dispatched one of the men, nicknamed Fat Dicky, to help him. Bram managed to pull himself from the water and nearly shot his helper who failed to reply immediately to the password. Soon the two agents were in the Schipper farmhouse with glasses of gin to calm their nerves.

On the reciprocal course the rest of the load, containers filled with arms an ammunition, was parachuted to Schipper and his men. The job done, the Stirling retraced the course to Vlieland. The traditional "operational egg" back at Tempsford beckoned. But the chickens were not yet out of the shells. When within sight of the island, without warning a number of things happened for which there has been no adequate explanation. The aircraft seemed to hit something which caused fire to break out in the starboard inner engine, quickly spreading to the wing. The propeller snapped off and fuel pressure was lost on all except the port inner engine. Height was being lost rapidly and a crash landing in the Zuider Zee seemed inevitable. "Ditching stations everybody", shouted the captain, as he fought to mantain level flight with only limited use of the ailerons. Then, by the light of the fire in the wing, he saw they were over sand dunes. The next second there was a tremendous impact as the starboard wing struck the ground and the aircraft disintegrated.

The pilot found himself close to suffocation with sand up his nose, in his eyes and mouth, and a searing pain in his left side. He pulled his head out of the sand and found he had lost his helmet and right shoe but seemed to have suffered nothing worse than the pain in his ribs. Mac, the navigator, was close by, also relatively unhurt except for a nasty gash in the skin and what looked like a broken thumb. The dispatcher was lying on top of a sand dune in a sitting position with an obviously broken leg, otherwise unhurt. Of the other four there was no sign, but a closer search revealed Derek Shaw, the flight engineer, lying on his back with a bad headwound, unconscious, and breathing heavily. The captain decided not to move him as it was certain the Germans would soon arrive as the flames of the blazing aircraft were visible for miles. After a few words of encouragement to the dispatcher the pilot and navigator made their way across what they discovered the following morning was a minefield. They spent the rest of the night in a shed at the back of a house and when dawn broke a kind Dutch couple took them into their kitchen, showed them on an escape map they were on the island of Texel, and directed them to a farmer who understood English. They were told German patrols were hunting for them and there seemed no hope of escaping as all boats had been confiscated by the enemy. By this time extreme fatigue and reaction to their experience had set in and, in addition to their physical condition, caused them to make the distasteful decision to give themselves up. Two soldiers appeared at the farm and one said in passable English, "For you der Var ist ofer". It was a phrase they were to hear many times before reaching their P.O.W. camp on the Baltic coast, Stalag Luft I.

Footnote

Derek Shaw, the Flight Engineer, turned up at Stalag Luft I some weeks later bearing a deep scar on his head.

Bob Wilmott, the Dispatcher, retired to Spain and died from a heart attack in January 1993.

Tobias Biallosterski, the agent Draughts, was shot and killed.

Bram de Vos, Backgammon, lives in retirement in Apeldoorn and is in correspondence with the author.

J. Schipper, the brave farmer, died in his 90s having been awarded the Resistance Remembrance Medal and photographed with Prince Bernhard.

The bomb aimer, wireless operator, and rear gunner, were killed in the crash and are burried at Den Berg. The graves are cared for by the Texel residents.

Speculation as to he cause of the crash continued for years. The Germans had no idea as no flak batteries had been in operation and there were no night

fighter aircraft airborne. The best theory is that it was a barrage balloon cable the Stirling struck as there was a coastal convoy in Den Helder harbour flying balloons.

DE ENE VOET VOOR DE ANDERE

Eddy de Roever recenseerde in ons nummer van april jl. het boek van Maarten Cieremans.
Uw redacteur en enkele andere bestuursleden van ons Genootschap smaakten het genoegen om de uitreiking van het eerste exemplaar aan Z.K.H. Prins Willem Alexander op 8 april in Pulchri Studio in Den Haag bij te wonen.
Waarom aan Z.K.H. Prins Willem Alexander? Dat bleek uit de toespraak die Maarten Cieremans bij die gelegenheid hield. Het boek was geschreven in een voor jongeren aansprekende stijl, jongeren onder wie de zoon van Maarten, lid van de Leidse jaarclub "Letharge", waar ook de Prins deel van uitmaakt. Deze jaarclub zat bij de uitreiking op een in het oog vallende plaats. Vandaar dat Prins Willem Alexander, voor de eerste maal in een gezelschap van veel Engelandvaarders, met veel genoegen het eerste exemplaar in ontvangst kon nemen.
De inleider van deze bijeenkomst, de literair historicus Professor Sem Dresden, een vriend van de schrijver zei het boek van Cieremans zeer te waarderen. Hij vond het géén literatuur, meer een spannend boek van een jongeman die een bepaalde keuze heeft gemaakt. Cieremans zei in zijn toespraak dat hij lang gedaan heeft over het schrijven en dat hij zich beijverd had om zich weer in het verleden te verplaatsen om in de taal van toen, de taal van een jongeman, de in het boek beschreven gebeurtenissen aan de huidige twintigers te verhalen. Dit om hen te doordringen van de gedachte: Dit nooit weer!
Uw redacteur heeft het boek letterlijk in één adem uitgelezen. Het spreekt óók de ouderen die zelf in soortgelijke omstandigheden verkeerden, eveneens ten zeerste aan.
Bravo Maarten dat je zwoegen toen en nu, niet tevergeefs is geweest.

FMB

CORRESPONDENTIE

Reactie artikel Stutjes en Sproetje.

Ondanks dat ondergetekende in de periode 42/43 te Lissabon verbleef, werkzaam op Hr. Ms. Gezantschap komt de naam Bull Sproetje mij onbekend voor, misschien was het de schuilnaam van Dogger zelf. Gerard Dogger was in bovengenoemde periode korte tijd verbonden aan het Gezantschap.
Na de oorlog werkte ik vele jaren op Hr. Ms. Ambassade te Parijs. In de jaren 60 was daar ook het oude archief uit Vichy opgeslagen, is later doorgestuurd naar Den Haag. Had de gelegenheid in bovengenoemde stukken te "snuffelen" en lichtte daaruit een lijst met namen van mensen van de twee convooien in juli 42. Daarvan hierbij een copie, tevens van de oproep tot dienstneming, misschien wel leuk voor Uw archief. Opvallend dat zoveel namen uit deze lijst niet bekend zijn bij de vereniging. Ikzelf vertrok uit Toulouse in mijn eentje en niet met het convooi.
Verbleef in het voorjaar '42 enige maanden in het camp "Recebedoe" te Toulouse waar ik van Borssum Buisman leerde kennen als een groot patriot, ook Grimmon Geenen en v. Slooten waren in Recebedoe. Van Slooten, later afgekeurd, ging niet naar Engeland, nu woonachtig in Australië. Indien U iets nader weet van Grimmon en Geenen zou ik dat gaarne vernemen,
De gebr. Brandes waren ook in Recebedoe maar in het vrije gedeelte.
In deze tijd van laissez aller in Holland is het misschien goed die mensen te gedenken van het bureau de refugiés te Toulouse o.a. de Heren Testers en Aarts, die alle eigenbelang opzij zetten om anderen te helpen. Zij zijn later opgepakt en in het gevang overleden. De namen zijn gebeiteld in de kapel van de Nederlandse begraafplaats te Orry la Ville bij Parijs.

F. Steijger

KAMP VUGHT 1943-1944; EINDPUNT... OF TUSSENSTATION

Deze uitgave van de Stichting Vriendenkring Nationaal Monument Vught is van de hand van Tineke Wibaut-Guilonnard en Ed Mager.
Dit ook voor Engelandvaarders buitengewoon interessant boekje vertelt een aantal gebeurtenissen die "bewoners" van het beruchte kamp Vught hebben meegemaakt.
Op pagina 16 "Het studentenlager en de belevenissen van Jan Buyser en Dick Stornebrink"; op pagina 35 "Engelandvaarders Theo Vrins en Jan Coenraads Nederveen"; op pagina 48 "Engelandvaart 1942 en vijftig jaar later, Jaap van Mesdag". Dit zijn alle drie hoofdstukken, die bijdragen aan de geschreven historie van Engelandvaarders en zéér de moeite waard om gelezen te worden.
Het boekje is verkrijgbaar ad *f* 15,– exclusief verzendkosten op het Monument Vught.
Eventueel te bestellen bij het Secretariaat van de Stichting Vriendenkring Nationaal Monument Vught, C. Dopperkade 8 IV, 1077 KH Amsterdam. Bankrekening 49.13.895, Giro 6293790.

FMB

ADRESSENBESTAND
Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 10 op de adressenlijst van 1 februari 1992

Overleden:

H. Piëst		Swellendam R.S.A.
J.S.G. Versteegh		Emmen
Jean H. Weidner		Monterey Park USA

Toegetreden:

G. de Josseling de Jong	Stadhouderslaan 66A	2517 JA Den Haag
S.J.M. van Noorden	Korendijk 38	4331 HP Middelburg
G. Volkersz	Postbus 426	1400 Germiston R.S.A.

Verhuisd:

W.K. Brederode	Molenkampweg 1	8181 CA Heerde
K. Buisman	Griegstraat 43	2625 AH Delft
J. Eigeman	Grietenij 1130	8233 BD Lelystad
S.M. Hagemeijer	Kennedylaan 5	8101 AK Raalte
J.J.M. Lips	Bavelselaan 474	4834 RL Breda
W. Sanson	Smugglers' landing	4004 128th Str. #904 Cortez Fla 34215-2547 USA

Correcties:

P.H. Meljado	Bursebekenstraat **5** Bus **2**	**2150** Borsbeek B

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

Mevr. M.E.F. Borel Rinkes
Cees Laseurlaan 279
2597 GG Den Haag
Tel. (070) 324 04 47