

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders



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

KONINGIN WILHELMINA

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

BESCHERMHEER ZIJNE KONINKLIJKE HOOGHEID PRINS BERNHARD DER NEDERLANDEN

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
Januari 1996 - 18e Jaargang, nr. 68

BESTUUR:

Ere-Voorzitter F.Th. Dijkmeester	Magnolialaan 7	7313 EV Apeldoorn	055 - 355 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	Vredenhofweg 56	3062 ES Rotterdam	010 - 452 79 29

LEDEN:

G. Meelissen, Sociale Commissie	Oostendorperstraatweg 69	8097 PL Oosterwolde	0525 - 62 13 61
R.A. Grisnigt	Canadalaan 25	4631 NT Hoogerheide	0164 - 61 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	0174 - 38 21 83

REDACTIE

Fred M. Beukers	Vredenhofweg 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 april 1996.
Gaarne hiervoor bestemde copy inzenden vóór 1 maart 1996.

ISSN 1382-8207

Het jaar 1995 is, als ik dit schrijf, bijna teneinde. Een jaar met veel aandacht voor de geallieerde veteranen, waarvan er velen uit Canada, USA en UK kwamen om hier hun gevallen makkers te herdenken. Onze generatie beleefde weer de euforie van de bevrijding van toen en die euforie sloeg over op de jongere generatie.

Er was een groeiende belangstelling van de jeugd voor wat er zich in de tweede wereldoorlog had afgespeeld. Ook de media hadden veel aandacht voor de verrichtingen van destijds.

Velen hebben hun herinneringen op schrift gesteld. Daar zult u ook in deze Schakel kennis van kunnen nemen.

Het kabinet heeft besloten dat de jaarlijkse Nationale Herdenking op 4 mei in Amsterdam zal worden gecontinueerd en dat jaarlijks op 5 mei een Nationale Viering van de bevrijding wordt georganiseerd.

Onze evenementencommissie is aan het verkennen waar wij in 1996 onze reünie zullen houden. Wij hopen een vaste plaats te kunnen vinden waar wij elk jaar heen kunnen gaan, maar zover zijn wij nog niet. Wanneer en waar de reünie wordt gehouden wordt tijdig bekend gemaakt.

Wel kunnen wij nu al mededelen dat in 1996 weer een eerbetoon wordt georganiseerd ter gelegenheid van de 85e verjaardag van onze Beschermheer. Dat eerbetoon vindt plaats op woensdag 26 juni op Paleis Soestdijk. Nadere bijzonderheden hoort u nog. Dat eerbetoon is een prima gelegenheid om Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard te laten weten hoezeer wij hem hoogachten en waarderen voor alles wat hij in de oorlogsjaren en daarna voor ons heeft betekend.

Met deze goede gedachte eindig ik dit laatste "Van de voorzitter" in 1995. In de hoop dat u allen goede kerstdagen zult hebben beleefd, wens ik u en allen die u dierbaar zijn een gelukkig en vooral gezond 1996.

Rudi Hemmes



"Just like it said in the invite, Tex—'Widow and five single daughters would like to entertain party of American soldiers for Christmas'."

HERINNERINGEN AAN DE "MOEDER DER ENGELANDVAARDERS"

De verjaardagsdatum van wijlen H.M. Koningin Wilhelmina – 31 augustus, de vanouds jaarlijks zo goed gevierde Koninginnedag – wordt door ons Genootschap zo mogelijk op diezelfde datum met een kleine plechtigheid in de Nieuwe Kerk te Delft herdacht. Dit jaar was het een hele kleine bijeenkomst als gevolg van de ditmaal als allerlaatst bedoelde "**Dag van het Verzet**" in Nunspeet waaraan ook zeer vele Engelandvaarders deelnamen, gelokt door het optreden aldaar van Dame Vera Lynn en de kleinzoon van de grote oorlogsleider Sir Winston Churchill. Slechts een zestal Engelandvaarders was, wederom op initiatief van Jacob de Mos, verzameld bij de Koninklijke Crypte



Op de hoek van de Kievitslaan en de Parkkade, aan de rand van het Park in Rotterdam, staat dit beeld van H.M. Koningin Wilhelmina uitgevoerd in hardsteen dat eveneens door Jonkvrouw van Pallandt is vervaardigd en dat als model diende voor het Monument in Den Haag. Gefotografeerd enige dagen na 31 augustus 1995; aan de voet een krans van oranje bloemen en een rood-wit-blauw lint.

in de kerk om namens het Genootschap een kleine bloemenhulde te brengen en even stil te staan bij al die herinneringen aan vroeger. Het was marktdag in Delft en de auto's moesten ver weg worden geparkeerd gevolgd door een lange wandeling in verzen-gende hitte naar de plaats van samenkomst.

Weinig deelnemers dit keer, helaas, maar desalniettemin door zij die er waren van harte gemeend. Jacob de Mos had voor mooie bloemen gezorgd en sprak een enkel woordje om deze gebeurtenis te markeren.

Op 27 november, de sterfdag van onze zo zeergeliefde Koningin Wilhelmina, kwam ons Genootschap in de ochtend-uren in grotere getale bijeen rondom dat stoere standbeeld in brons uitgevoerd door de beeldhouwster Jonkvrouw van Pallandt, gelegen tussen het Paleis Noordeinde en het gebouw van de Raad van State in Den Haag. Ook daar een fraaie bloemenhulde gevolgd door enkele momenten stilte en tref-fende woorden van onze Voorzitter. Ook dit is telkenjare een indrukwekkende plechtigheid waarna de gastvrije huishoudelijke dienst van de Raad van

State de deelnemers een kopje koffie aanbiedt in de Gotische zaal en ons in de gelegenheid stelt om elkaar te ontmoeten en van gedachten te wisselen.

Twee gebeurtenissen die ieder jaar weer ons in gedachten terugvoeren naar méér dan 50 jaar geleden, aan onze contacten met Haar die wij allen zo zeer waardeerden.

Het Bestuur van ons Genootschap is wederom Jacob de Mos erkentelijk voor al de moeite die hij zich getroost om jaarlijks de herinneringen aan de Moeder der Engelandvaarders levendig te houden.

FMB

VAN DE PENNINGMEESTER

JAARLIJKSE BIJDRAGE

Het is alweer januari. De tijd gaat snel en zoals ieder jaar vestigt uw penning-meester in deze nieuwe **Schakel** weer de aandacht op de brandstof die dan weer nodig is om het Genootschap op de weg te houden.

Wederom wordt op u een beroep gedaan om de tank bij te vullen door middel van o.a. het bijgevoegde acceptgiroformulier (voor hen, die in Nederland en België wonen).

Voor de jaarlijkse **vrijwillige** bijdrage van **Engelandvaarders** geldt wederom het **richtbedrag van f 50,-**. Ditzelfde bedrag is eveneens van toepassing op de **lezers niet-Engelandvaarders** die op hun eigen verzoek via een abonnement op de **Schakel** kennis willen nemen van het reilen en zeilen van ons Genootschap.

Onze inkomsten (en er is gelukkig een aantal Engelandvaarders dat een hogere bijdrage stort) dienen in de eerste plaats om ons communicatiemiddel "**De Schakel**" te produceren en te verzenden. Daarnaast is er nog steeds helaas een groeiend aantal zieken die wanneer ons dat bekend is van het Bestuur en namens u allen een bloemetje ontvangen. De groei van het aantal loopt parallel met het stijgen der jaren. Ook bloemen bij Herdenkingen, de kosten van de activiteiten van onze sociale commissie maken deel uit van het kostenpakket van ons Genootschap.

Tot nu toe hebben wij het met uw bijdragen kunnen redden. We willen het zo houden.

- Bij het invullen van de accept-giroformulieren moeten in de daarvoor bestemde vakjes **alleen uw eigen** Postbankgiro- of Bankrekeningnummer en het bedrag van uw bijdrage worden vermeld (**niet** het giro- of banknummer van het Genootschap). En vergeet niet uw handtekening te plaatsen.
- Degenen die elders in Europa of daarbuiten woonachtig zijn kunnen hun bijdrage in **cash** (in enveloppe met valuta van het land van vestiging) of per cheque aan de penningmeester verzenden. Let wel: cheques kosten echter aan beide zijden extra geld, de enveloppe met cash slechts één postzegel!

De bovengenoemde betalingswijzen kunnen ook worden gebruikt (mits apart vermeld) voor de bestelling van Engelandvaardersdassen en Engelandvaardersschildjes. De prijzen van deze artikelen zijn als volgt:

Engelandvaardersdassen f20,- per stuk, daarbovenop komen de **portokosten** voor Nederland en overige Europese landen f2,50, overige niet-Europese bestemmingen f5,50. Engelandvaardersschildjes f25,- daarbovenop komen de **portokosten** binnen Nederland f5,-; buitenland binnen Europa f9,50, overige niet-Europese bestemmingen f15,50.

In afwachting van het resultaat van deze jaarlijkse financiële operatie wenst ondergetekende u een voorspoedig en gezond 1996.

De penningmeester

REGIO ZUID

Veertig gasten woonden de najaarsbijeenkomst bij, die op 2 november in Motel Gilze-Rijen werd gehouden.

De stemming was bijzonder geanimeerd, men was blij elkaar weer te ontmoeten en de gelegenheid te hebben lekker bij te praten.

Wat maakt deze bijeenkomsten in het Zuiden toch zo bijzonder?

Het informele kleinschalige karakter, bereikbaarheid, ambiance, alles gelijkvloers, betaalbaarheid, tijdsduur van 11.00-15.00 uur, waardoor file-rijden wordt vermeden, zijn factoren die bijdragen tot het slagen van de bijeenkomsten, maar in hoofdzaak is het toch de vriendschap die in de loop der jaren tussen de vaste bezoekers is gegroeid.

Behalve gezellige kout wordt er ook wel eens een traantje weggepinkt. En onze afwezige vrienden en vriendinnen zijn dan misschien wel niet meer in ons oog maar zeker in onze gedachten aanwezig.

Ter plekke werd in overleg met alle aanwezigen de volgende bijeenkomst vastgesteld op:

Donderdag 18 april 1996

Motel Gilze Rijen (van der Valk concern)

11.00-15.00 uur (u kunt de spitsuren op de weg vermijden)

Kosten: alles voor eigen rekening, redelijke prijzen

Programma: gezellig samenzijn, koffie, drankjes en lunch

Het spreekt vanzelf dat ook Engelandvaarders, met of zonder partner, van buiten de Regio-Zuid van harte welkom zijn.

Wel gaarne tijdig bericht van uw komst aan een van de hieronder genoemde contactpersonen:

Cor van Remmen (0165) 53 6488

Toine Lazeroms (0413) 26 48 84

Bram Grisnigt (0164) 61 34 15

ENGELANDVAARDERS BORREL 1996

IN DE FREDERIKSKAZERNE DEN HAAG

Zoals 66k het afgelopen jaar biedt de officiersmess in bovengemelde kazerne gastvrijheid aan de Engelandvaarders.

Jacob de Mos heeft daarom, in overleg met de kazerne-organisatie, de hieronderstaande 1e maandag van de maand vastgelegd:

8 januari – 5 februari – 4 maart – 1 april – 6 mei – 3 juni – 1 juli – 5 augustus – 2 september – 7 oktober – 4 november – 2 december.

U hebt nu allemaal een kersverse agenda. Verzuim dus niet om deze data daarin aan te strepen.

FMB

LONDEN REIS AFGEBLAZEN

Op pagina 21 van de **Schakel** van oktober jl. deed ons evenementencommissie-lid Jacob de Mos een oproep tot eventuele deelname aan nog eens een reis van Engelandvaarders naar Londen en wel van 7-11 april 1996. Er was een "deadline" gesteld voor de opgave tot deelname. Het is niet gelukt om het noodzakelijke aantal deelnemers voor de tocht bijeen te garen.

Al bij al waren er 15 Engelandvaarders die zich met 10 begeleiders hadden opgegeven. Bovendien waren er van deze 15 Engelandvaarders 3 die in Engeland wonen, terwijl er één was die met zijn eigen auto vanuit Zwitserland de Kanaal-tunnel eens wilde proberen. In ieder geval was het totale aantal buspassagiers bij lange na niet voldoende om het vereiste minimum aantal van 50 te halen.

Op reis gaan met een klein aantal deelnemers zou afgezien van andere inconvenientie, de reis- en verblijfkosten fors omhoog brengen. Daarenboven was het bestuur van mening dat het aantal Engelandvaarders een te kleine representatie was om H.M.'s Ambassadeur en het Shell-opperhoofd te Londen uit hun dagelijks werk te houden.

Dus heeft ons bestuur tot haar spijt moeten besluiten om deze reis af te blazen. Jammer voor degenen die zich hierop verheugd hadden. Of er nog een keer de kans wordt geboden ligt in de schoot der Goden verborgen.

FMB

VAN UW REDACTEUR

Niet veel mensen vertellen over zichzelf.

Soms vertellen oude verre vrienden over elkaar.

De **Schakel** is een mengsel van zulke verhalen, verhalen over eigen belevenissen; verhalen over anderen.

Hoe verder de gebeurtenissen van ons af liggen, hoe meer bestaat de behoefte om die gebeurtenissen aan het papier toe te vertrouwen. Dit alles merken wij heel duidelijk in het laatste jaar. Ook de jongere generatie raakt meer en meer betrokken bij hetgeen 50 jaar of langer geleden gebeurde. Er worden onderzoeken gedaan naar de gebeurtenissen van toen en de resultaten daarvan worden vastgelegd in scripties en promotie-activiteiten.

Wij hebben allen al eerder uit de **Schakel** vernomen dat **Dra. Agnes Dessing** (zie foto) uit Haarlem aan een diepgaand promotie onderzoek naar het ver-

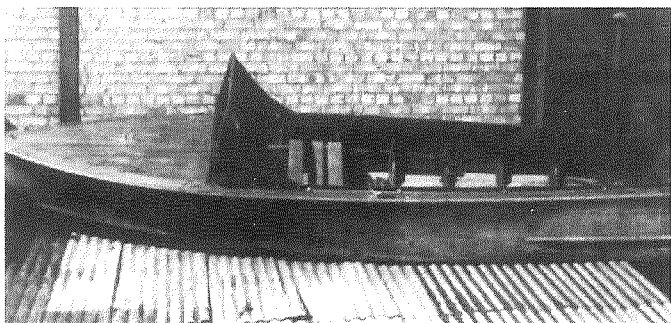


Mevr. Agnes Dessing op onze laatste reünie in gesprek met haar informatiebron, Bram Grisnigt.

schijnsel Engelandvaarders bezig is. Hierbij weet zij zich gesteund door gegevens uit onze eigen archieven en resultaten van andere onderzoeken zoals die van **Jan Bruin** uit Zaandam. Laatstgenoemde is al enige jaren bezig



Staan v.l.n.r.: verstekeling Herman Corbière, Louis Gerards, Jaap Sajet, Herman Sajet. Zittend: Kees de Graaf, Majoor W. den Boer en Ben Sajet. Bemanning van een geslaagde overtocht.



Het "vaartuig" waarmee het op pag. 9 weergegeven gezelschap de overtocht waagden.

om uit te zoeken hoe het vergaan is met Engelandvaarders die per "vaartuig" de Noord-Hollandse Noordzeekust poogden te verlaten om de Vrijheid aan de overkant te bereiken.

Hij is nog lang niet klaar ermede om alle pogingen op papier vast te leggen. Het wordt een droef verhaal van de niet te tellen mislukkingen en de weinige geslaagde overtochten, over de moed van de vele helpers die de ontsnappingen begeleidden.

Onlangs publiceerde de "Kring van Vrienden van de Hondsbossche", onder auspiciën van het Hoogheemraadschap van uitwaterende sluizen in Hollands Noorderkwartier een boekje getiteld "Springplank naar de Vrijheid" (De Hondsbossche zeewering, Vertrekpunt van Engelandvaarders in 1941).

Bovengenoemde Jan Bruin terzijde gestaan door de journalist Jan van der Werff (Verenigde Noordhollandse Dagbladen BV) stelde dit boekwerkje samen als voorloper van het door Jan Bruin uit te brengen boekwerk over dit onderwerp. Verderop in onze **Schakel** een bijdrage van Jan van der Werff over de activiteiten van Jan Bruin.

De Historische Vereniging Oud-Schipluiden publiceerde in dit jubileumjaar een boekje onder de titel "Schipluiden en Den Hoorn 1940-1945", waarvan de tweede helft gewijd is aan een oud-burger van Schipluiden, Engelandvaarder **A. Ammerlaan**. "Een nooit verwacht avontuur" luidt de titel van dit tweede deel, met als onderschift: **Naar het dagboek van A. Ammerlaan - Wolverhampton**.

Aad Ammerlaan beschrijft daarin zijn deportatie in mei 1943 naar Duitsland als dwangarbeider, zijn ervaringen aldaar en zijn succesvolle ontsnapping naar Zwitserland.



1. Luitenant-generaal Van Tricht, militair attaché in Bern
2. Overste Stoutjesdijk

Een van de foto's uit het plakboek van Aad Ammerlaan.

Ook het lange wachten in Zwitserland op verder transport naar de echte Vrijheid, Engeland, wordt beschreven evenals de eerste tijd van zijn verblijf in Wolverhampton. Dit boekje is eveneens een welkome aanwinst voor ons groeiend archief.

Een ander soort studie waarbij Engelandvaarders nauw zijn betrokken is verricht door de heer **D. Brongers** werkzaam op het Algemeen Rijksarchief in Den Haag. U kunt daarover meer lezen in de van deze **Schakel** voorkomende bijdrage van de heer Brongers, onder de titel "**Variaties op de Zweedse weg**". Het boek dat de heer Brongers bijna gereed heeft en binnenkort zal verschijnen is getiteld: "**Op tegengestelde koersen, de kustvaart in oorlogstijd**".

In het artikel komt de naam voor van **Hendrik Klapwijk** een Engelandvaarder die sinds jaar en dag in Zuid-Afrika woont en daar ook zijn verdere leven

hoopt te slijten. Hij heeft in het verre land zijn ervaringen op papier gezet en 179 pagina's in A4-formaat naar uw redacteur gezonden. In dit concept boekwerk staat het hele levensverhaal van H. Klapwijk, jammer té uitgebreid om in de **Schakel** over te nemen.

Tot het samenstellen van een samenvatting, met de nadruk op zijn bijzondere reiservaringen in 1941 rond de wereld, zal het misschien wel eens komen. Uw redacteur is dat wél van plan, maar hoopt van ganser harte dat een vrijwilliger zich aanmeldt om dat voor hem te doen.

Hendrik Klapwijk zou dit boek dat hij de titel heeft gegeven van "**Matroos van Oranje**" wel graag gedrukt willen zien. Maar een uitgever zoeken en vinden is een andere zaak en wellicht nog lastiger. In ieder geval zijn die 179 pagina's een zeer welkome aanvulling van ons archief.

In het verlengde hiervan reageerde Engelandvaarder **Andries Woudhuysen** uit de U.S.A. op de oproep in een van de vorige **Schakels** om zijn, heel bijzonder verhaal aan de redacteur op te zenden. Via Zweden, USSR (Vladivostok), Japan, Hawaï, USA bereikte hij Engeland. Zijn reis begon op 7 september 1940 (een vroegertje!). Enfin u moet het zelf maar lezen. Wij publiceren delen uit dit merkwaardige verhaal in "feuilleton" vorm.

Uw redacteur hoopt het totale verhaal in een paar nummers van de **Schakel** te kunnen opnemen.

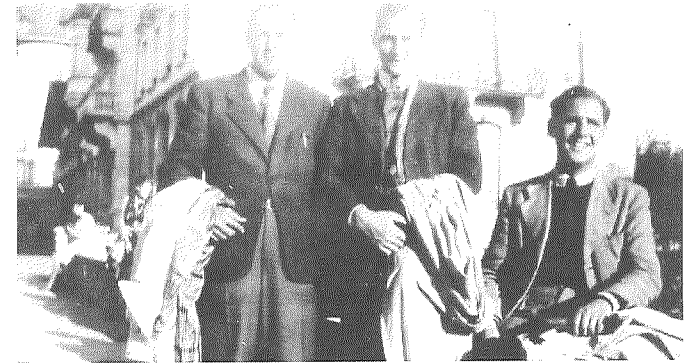
Onder het thema aangegeven in de aanvang van dit stuk, Verhalen van Engelandvaarders over andere Engelandvaarders, ontvingen wij van Engelandvaarder **Ben Cornelisse** uit San Francisco (USA) een brief die in deze **Schakel** is opgenomen. Ontmoetingen na lange tijd (50 jaar) zijn een belevenis, zo ook de in deze brief beschreven ontmoeting, om de lezers van de **Schakel** te laten meegenieten van de joys of friendship die Cornelisse voor ons op papier heeft gezet.

Engelandvaarder **Jan Buyser**, die alweer enige tijd in België woont, kijkt, naar aanleiding van het doorlezen van zijn nauwkeurig bijgehouden dagboeken, terug naar zijn reisgenoot **Guus Born**, die helaas in Indië sneuvelde. Hij gedenkt hem nú na 50 jaar in de korte bijdrage voor de **Schakel** die hij uw redacteur dezer dagen kwam brengen. Tegelijkertijd werd het Archief van ons Genootschap een zeer zeldzaam boek rijker.

Drie jaar geleden opende hij een tot dat moment nooit meer opengemaakt koffertje waarin de blaadjes van een gedurende de oorlog (en reeds daarvóór) nauwkeurig bijgehouden dagboek. Hij besloot om daarmee voor zijn kinderen en nageslacht zijn levensverhaal op te schrijven. Na de tot standkoming van zijn verhaal heeft hij de hulp van zijn dochter ingeroepen om het handgeschreven manuscript op de computer te verwerken en te "editen". Na

enig smoezen met een drukker ontstond er een boek van 187 pagina's verlucht met een groot aantal gedigitaliseerde perfecte foto's. Van het boek werden twaalf exemplaren gedrukt, waarvan er één nu ons archief versiert.

Het is een persoonlijk verhaal bestemd voor zijn familie, zodat het niet voor publikatie vatbaar is. Een groot deel van dit boek getiteld: "Uit het dagboek van een Engelandvaarder" wordt in beslag genomen door een nauwkeurig verslag van zijn oorlogservaringen en zijn lange tocht naar Engeland, nauwkeurig omdat hij zijn belevenissen in zijn dagboek aantekeningen exact gedateerd had opgenomen. Onderweg had hij steeds delen van zijn dagboek bij vertrouwde adressen achtergelaten. Deze verzamelde hij weer ná de oorlog. Jan Buyser heeft er echt wat van gemaakt in een uitermate plezierig leesbare stijl.



Vertrek vanaf het station in Neuchâtel naar Frankrijk

Een van de vele foto's uit het boek van Jan Buyser.

Wellicht kunnen we in de **Schakel** ooit nog eens delen van het reisverslag opnemen als de schrijver ons daarvoor toestemming geeft.

De activiteiten van Jan Buyser verdienen navolging, want hoe meer er van persoonlijke belevenissen van Engelandvaarders wordt opgeschreven, hoe beter de historie van het fenomeen Engelandvaarders voor het nageslacht bewaard kan blijven.

Kort voor het beëindigen van dit lange artikel van uw redacteur bereikte ons nog het oorlogsverhaal van Engelandvaarder **Sam Timmers Verhoeven**. Ook dát verhaal heeft uw redacteur in een adem doorgelezen. Zijn herinneringen aan de Pyreneeën geven ons een indruk hoe moeilijk een dergelijke tocht óók kon zijn. Vergeleken hiermede heeft uw redacteur destijds maar een "makkie"

beleefd om over dit gebergte heen te komen. Maar die maakte dan ook zijn tocht midden in de zomer. Ook Sam Timmers Verhoeven zijn wij erkentelijk voor zijn bijdrage aan ons archief.

Uw redacteur wil nogmaals alle Engelandvaarders die daartoe nog in staat zijn, oproepen de bovengemelde voorbeelden te volgen en ziet met belangstelling de positieve reacties tegemoet.

Fred M. Beukers - uw redacteur

SPRINGPLANK NAAR DE VRIJHEID

Verslag van de presentatie van de twaalfde uitgave van de Kring van 'Vrienden van de Hondsbossche' op 26 oktober 1995 in restaurant De Watersnip te Petten.

'Springplank naar de Vrijheid'. Deze titel van de twaalfde uitgave van de Kring van Vrienden van de Hondsbossche zegt al veel. Juist vanaf dat smalle stukje zeewering ter verdediging van Noordhollandse kust hadden in 1941 zeker 150 mannen de moed open zee te kiezen. Weg uit door de Duitsers bezet Nederland, voor Koningin en Vaderland de oversteek wagen naar de vrijheid, Engeland.

Nu, bijna 55 jaar later, is veel van wat die mannen destijds is overkomen, opgetekend en te boek gesteld.

De Zaandammer Jan Bruin raakte begin 1990 eigenlijk ongewild betrokken bij het onderzoek naar twee spoorloos verdwenen jongemannen, Bob Gazan en Rob Kievits: twee Nederlanders die op 2 juni 1941 met een jol vanaf de Hondsbossche hun sprong naar de vrijheid waagden. Dit relaas boeide de oud-verzetsman zo zeer dat hij meer wilde dan alleen hun verhaal vertellen. En op zijn speurtocht kwam hij namen tegen als dijkbaas Jan Cornelis Bellis, zeilmaker Pieter Barends en vele anderen.

Eind vorig jaar had Jan Bruin zoveel informatie verzameld dat hij zijn inmiddels vele mappen dikke dossier te boek kon stellen. Dat resulteerde in 'Springplank naar de Vrijheid'. Het is een relaas geworden van moed en wanhoop, doorzettingsvermogen, succes en falen. Op donderdag 26 oktober was de dag van de presentatie van het boekwerkje. Restaurant de Watersnip in

Petten was afgeladen met oud-Engelandvaarders, burgemeester J. Gutkert van de gemeente Zijpe (waaronder Petten valt), dijkgraaf H. van der Vlist van het Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier en een groot aantal genodigden.

Tachtig jaar is hij inmiddels, maar Jelte Bosch, een van de Engelandvaarders die het niet haalde, maar de oorlog wel overleefde, verwoordde het zo tijdens deze bijeenkomst: '(...) Waarom gingen mensen in het verzet? Waarom wilden velen naar Engeland vertrekken? Het antwoord is simpel: Om zich te verzetten tegen de verkrachting en het opzij zetten van onze grondrechten; tegen de beknotting van onze vrijheden; tegen racisme en anti-semitisme. Kortom, tegen de voortdurende schending van de rechten van de mensen. Ons land en ons volk heeft een zware tol voor onze vrijheid moeten betalen'. De ruim 100 aanwezigen, onder wie oud-Engelandvaarders H.J. Bouvy, J.N.J. van der Meij en J. Eigeman, hoorden verder toespraken van dijkgraaf J. van der Vlist van het Hoogheemraadschap die deze uitgave mede-mogelijk heeft gemaakt; van H. Schoorl, voorzitter van de Kring en van Jan Bruin zelf die een weergave gaf van zijn speurtocht naar mensen die hun leven waagden om de sprong te maken.

Na de officiële presentatie van het boekje vertrok het gehele gezelschap in twee bussen voor een tochtje langs de Hondsbossche Zeewering.



Onderweg werd gestopt om bloemen te leggen bij het monument dat is opgericht ter nagedachtenis aan de man die zovelen heeft geholpen hun oversteek mogelijk te maken: **Jan Cornelis Bellis**, de dijkbaas van de Zeewering die zijn inspanningen met de dood heeft moeten bekopen in het Duitse concentratiekamp Buchenwald.

Het was een indrukwekkende plichtigheid op deze zo plezierig verlopen middag. De tekst op het monument: 'Niemand van de ongeborenen zal de vrijheid ooit zo beseffen', drong op dat moment goed door bij de overlevenden van die bizarre oorlogstijd en bij de genodigden die deze verschrikkelijke periode niet hebben meegemaakt.

Jan van der Werff, Journalist,
Verenigde Noordhollandse Dagbladen BV

VARIATIES OP DE ZWEEDSE WEG

D. Brongers

Tijdens mijn werk op de Afdeling Dienstverlening van het Algemeen Rijksarchief in Den Haag en tijdens inspectiewerkzaamheden bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat kreeg ik regelmatig archivalia in handen die betrekking hebben op de scheepvaart in oorlogstijd. Op grond van deze gegevens werd het boek *Op tegengestelde koersen, de kustvaart in oorlogstijd* (Deventer, Schuttevaer Maritiem) geschreven, dat medio december zal verschijnen. In één van de hoofdstukken wordt een tot nu toe vrijwel onbekende vluchtroute van de Engelandvaart uitvoerig beschreven. Als tegenprestatie voor de belangeloze medewerking van uw organisatie* bij het reconstrueren van deze geschiedenis volgt hieronder een samenvatting van de belangrijkste gegevens. Het merendeel der Engelandvaarders ontsnapte via de Spaanse en de Zwitserse weg naar geallieerd gebied. Een kleiner gezelschap bereikte Groot-Brittannië via de zogenoemde *Zweedse Weg*.

Via het Consulaat-Generaal en het Gezantschap te Stockholm konden vrijwilligers naar geallieerd gebied worden geholpen. Nadat een onderzoek had plaatsgevonden naar politieke betrouwbaarheid werden de meeste van deze

* Het Genootschap Engelandvaarders (Red.).

vrijwilligers per vliegtuig naar Londen geholpen. Een kleine groep evenwel bereikte Londen via een oostelijke omweg. Voor de Duitse inval in de USSR, in juni 1941, reisde een groep vrijwilligers via de Sowjet-Unie en Iran naar de Indiase havenstad Bombay. Door bemiddeling van consul-generaal A.M. de Jong vertrok het gezelschap per vliegtuig naar Moskou en reisde vervolgens met verschillende transportmiddelen in een groter gezelschap naar Bakoe. Via de Kaspische Zee voer men naar Pahlevi en vervolgens reisde men over land naar Teheran en Achwas. Na een verzengende tocht door de woestijn bereikte de groep Khoramshar, vanwaar de reis werd voortgezet naar Basra. Daar ging men aan boord van een kleine motorboot, die koers zette naar Bombay. Voordat deze vluchtroute door de Duits-Russische oorlog werd afgesneden, wist een kleiner gezelschap eveneens langs deze weg Bombay te bereiken. Uit navraag bij uw stichting bleken de gebruikte route en de samenstelling van de groep vrijwel onbekend te zijn. Uit de dossiers in het archief van het Ministerie van Justitie te Londen valt de samenstelling van deze groep redelijk goed te reconstrueren. Het gezelschap bestond voor het merendeel uit beroeps- en leerlingzeelieden en enkele gelegenheids-zeelieden: mannen die hadden aangemonsterd met het vooropgezette doel om in Zweden te drossen. In bovengenoemd boek worden de achtergronden en belevenissen van Engelandvaarders via de Zweedse Weg uitvoerig beschreven. In dit artikel wordt derhalve volstaan met een opsomming van de leden van beide reisgezelschappen (namen en geboortedata) die via een oostelijke omweg naar geallieerd gebied ontkwamen.

Het **eerste reisgezelschap** bestond uit:

Hendrik Beens (...), die in Teheran in het ziekenhuis moest worden opgenomen wegens een blindedarm-ontsteking.

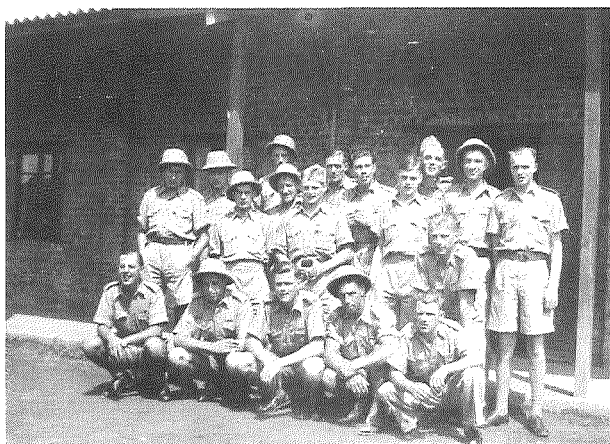
Willem Alexander de Bruin (21-1-1920)

Willem Hamminga (11-1-1922)

Nicolaas van Heuven (26-7-1919)

Pieter Heyn (10-7-1920) arriveerde eveneens op 1 oktober 1941 met de *Blommersdijk* in Groot-Brittannië en gaf te kennen naar de Nederlandse koloniën door te willen reizen.

In de dossiers worden ook twee Hoeksema's genoemd, namelijk Jan Hoeksema (7-3-1916) en Aldert Hoeksema (...). Jan Hoeksema voer na aankomst in Engeland, in dienst van de Netherland Shipping and Trading Committee, op verschillende kustvaarders. Van 1941 tot 1945 monsterte hij respectievelijk op de coasters *June*, *Tilly*, *Wegro*, *De Ruyter*, *Noorderhaven* en *Servus*. Over Aldert Hoeksema werden geen nadere gegevens gevonden.



Zwedengangers in Bombay.

Hendrik Klapwijk (26-9-1920)
 Bonne Jan van der Meulen (12-2-1913)
 Johannes Cornelis Morien (30-8-1920)
 Bernard Hendrik Meyer (11-1-1922)
 Eppo Oosterveld (17-4-1919)
 Cornelis Andries Reytenbach (3-2-1922)
 Hendrik Smit (22-3-1920)
 Klaas Talma (3-2-1912)

Johan Bernard Ubbink (22-5-1921). Ubbink was aan de zeevaartschool *Abel Tasman* te Delfzijl opgeleid tot leerling-stuurman. Op 15 maart 1941 had hij samen met Karssies en Morien aangemonsterd op de *Boekelo*. Op het eiland Gotland waren zij gedroost. Samen met Morien en Zoutman maakte hij de reis naar Bombay en Glasgow.

Henno Zoutman (12-9-1920)

De nestor (17-1-1901) van dit gezelschap was een zeeman die als stuurman met de *West-Vlaanderen* twee reizen naar Finland had gemaakt. Op 2 april 1941 vertrok de *West-Vlaanderen* voor een derde reis naar Zweden, waar de stuurman op 10 april 1941 droste.

Albert Roessingh (28-6-1914) en René Louis Gilbert Borgerhoff Mulder (20-9-1913) waren de gelegenheids-zeelieden in dit zeevarend gezelschap. Eerstgenoemde had een juridische studie voltooid, de ander had zijn kandi-

daatsexamen rechten behaald. Zij waren gezamenlijk op 15 november 1940 uit Nederland vertrokken en in Zweden gedroost.

Oosterveld en De Bruin bleven in Bombay achter, omdat zij niet op een schip van de Holland-Amerika-Lijn wilden varen. Zij kwamen, samen met zes andere Engelandvaarders, aan boord van het S.S. *Alphacca* in Engeland aan.*

De overigen monsterden aan op de SS *Blommersdijk* en bereikten op 1 oktober 1941 Groot-Brittannië. Gedurende de herfstmaand maakten zij de gebruikelijke gang naar de Patriotic School en Eaton Square, waar de Centrale Inlichtingen Dienst was gevestigd.

Op 12 augustus vertrok het s.s. *Alphacca* van Bombay via Oban naar Hull, waar het schip op 8 november 1941 arriveerde. Aan boord bevond zich het tweede reisgezelschap dat via de *Russische Weg* geallieerd gebied wist te bereiken, aangevuld met De Bruin en Oosterveld:

Willem Alexander de Bruin (21-1-1920)

Fokke de Groot (7-8-1908)

... Jansen (...-...-...). In de geraadpleegde archieven werden van deze Engelandvaarder geen gegevens gevonden.

Harmen Karssies (15-12-1917)

Abraham Melhado (25-4-1902)

Eppo Oosterveld (17-4-1919)

Jacob van den Ouden (31-12-1917)

Johannes Bertus Jacobus Wansink (1-8-1919)

Na aankomst in Groot-Brittannië maakten zij eveneens de tocht naar de Patriotic School en de Centrale Inlichtingen Dienst.

Via een oproep in **De Schakel** kwam de auteur eveneens in bezit van een kopie van het reisverhaal van Andries D. Woudhuysen. Deze Engelandvaarder wist eveneens via een variatie op de Zweedse Weg uit bezet Europa te ontsnappen. Op 7 september 1940 vertrok hij uit Nederland en bereikte Engeland via de omweg: Moskou - Vladivostok - Tokio - Honolulu - Canada.

* De zes overige Engelandvaarders aan boord van het S.S. *Alphacca* waren Melhado, De Groot, Van den Oude, Wansink, Jansen en Karssies. Ministerie van Buitenlandse Zaken, Gezantschap Zweden, inv.nr 290.

REISVERHAAL VAN ANDRIES D. WOUDHUYSEN

1. Voor de militaire dienst afgekeurd omdat in 1931 op 13-jarige leeftijd door een operatie in de Boerhave Kliniek te Amsterdam mijn rechternier was weggenomen, had ik mij reeds voor de tweede wereldoorlog bij de Amsterdamse Vrijwillige Burgerwacht aangesloten. Vooral de jongere leden werden een beetje geoefend om met een geweer om te gaan en te exerceren in de Mariniers Kazerne te Amsterdam en gedurende de mobilisatie 1939/1940 deed ik af en toe ook nachtdienst in de radiokamer van het gebouw aan het Singel, waarbij wij een boek bijhielden van meldingen van "vreemde vliegtuigen" die 's nachts regelmatig over ons land vlogen; soms van Oost naar West en soms van West naar Oost. Er werd nooit aangekondigd of het Engelse of Duitse toestellen waren maar aan de richting van het verkeer wisten we wel wie het waren! Toevalligerwijze was ik in de nacht van 9/10 mei 1940 "op dienst" in de radiokamer en het was daar dat ik na middernacht voor het eerst de mededeling hoorde "Bommen op Waalhaven"! De oorlog in Nederland was uitgebroken!

2. Na de capitulatie van de Nederlandse Strijdmacht begonnen de pogingen om op een of andere manier naar Engeland over te steken om me te scharen aan de zijde van de Koningin en Haar regering. Soms alleen en soms met vrienden ging ik de vaderlandse kust af. Een zeeman was ik bepaald niet dus het was niet alleen een boot maar ook advies dat ik zocht. De ervaring van die weken en maanden was zéér teleurstellend; een geschikt vaartuig kon ik niet vinden en de weinigen in wier oordeel ik vertrouwen had, adviseerden ten sterkste om dit niet te proberen. Ik ben altijd een liefhebber van landkaarten geweest en toen bekend werd dat de Engelse en Franse troepen geland waren en het eiland Spitsbergen hadden bezet, heb ik urenlang de atlas van Noord Europa bestudeerd. Dat bracht mij op het idee om op een of ander manier vanuit de haven van Petsam – het noordelijkste puntje van Finland* – naar Spitsbergen over te steken. De Engelse troepen daar waren natuurlijk vanuit Engeland bevoorrad; er gingen dus schepen tussen Engeland en Spitsbergen en op één daarvan zou ik wel een plaatsje vinden om naar Engeland te varen!

3. Dit klinkt allemaal wat ver gezocht maar dat mijn gedachten die kant opgingen klinkt minder vreemd als men bedenkt dat mijn vader een hout-

* Dit was zo vóór de oorlog; sedertdien heeft Finland afstand gedaan van deze noordelijk haven die nu op Russisch gebied ligt.

handelaar was en ik dus van kinds af aan verhalen hoorde over ladingen hout die met kustvaardertjes van de Oostzee (zoals Dantzig, Riga, Talinn enz. enz.) naar Nederland – veelal Delfzijl – werden verscheept. Een bezoek aan een zekere heer Todd te Amsterdam van het in Delfzijl gevestigde scheepvaartkantoor Vuursteen (een zakenrelatie van mijn vader) bracht mij op het idee om aan te monteren op een kustvaardertje dat voor het kantoor Vuursteen ladingen hout vanuit de Botnische Golf naar Nederland voerde. De eerste tegenslag kwam toen ik door de Scheepvaart Inspectie werd afgekeurd omdat ik slechts één nier had! De dokter van de Scheepvaart Inspectie – toen hij merkte hoezeer ik teleurgesteld was – merkte op dat hij mij wel kon goedkeuren indien ik niet als matroos maar als koksmaat aanmonsterde! Dit gaf mij weer een idee en een verder gesprek met de heer Todd gaf mij een nieuwe kans op een ander kustvaardertje, waarvoor nog geen koksmaat aangemonsterd was. Op 27 augustus 1940 verkreeg ik mijn "Bewijs van Gezondheid" dat ik "niet lichamelijk ongeschikt was tot het verrichten van werkzaamheden als koksmaat aan boord van zeeschepen". Op 7 september 1940 ontving ik mijn monsterboekje van de Ambtenaar van Aanmonstering te Delfzijl en op die dag ging ik aan boord van de 200 ton metende kustvaarder "Oostzee", met kapitein Fokkema en begon de reis naar het hoge Noorden. Ik wil hieraan toevoegen dat behalve de kapitein, een matroos en ik (als koksmaat) nog een drietal "Grüne Polizei" meegingen die aan boord bleven op de reis door het Kieler Kanaal totdat wij op de Oostzee de Zweedse territoriale wateren bereikten, alwaar zij werden vervangen door een paar Zweedse matrozen. Onderweg, gedurende de nacht in het Kieler Kanaal wierpen Engelse bommenwerpers een paar bommen die voor het kanaal bestemd waren maar ergens ver van het kanaal terecht kwamen. Het was de eerste Engelse aanval op het Kieler Kanaal maar deed geen schade; een prettige ervaring was het niet met al dat afweergeschut om ons heen schietende terwijl wij door het kanaal voerden.

4. Na enkele dagen varen kwamen wij hoog in het noorden van de Botnische Golf in de haven van Skelefteå waar wij een voor de Duitse Weermacht bestemde lading hout zouden opnemen. Wie schetst mijn verbazing en teleurstelling toen bleek dat de hele Zweedse Oostzeekust tot militaire zone was uitgeroepen. Dit was een maatregel van de Zweedse regering, genomen nadat de Baltische randstaten Estland, Letland en Litauwen door de Russen waren ingelijfd. Wanneer dit precies is gebeurd weet ik niet maar bij mijn vertrek uit Delfzijl wist men daar in Nederland nog niets van en kapitein Fokkema van de "Oostzee" had hierover geen enkele mededeling gehad!

Voor mij was het ergste dat alleen de kapitein van boord mocht gaan, maar noch een matroos noch ik mochten van boord!

5. In hoeverre kapitein Fokkema door het scheepvaartkantoor op de hoogte gesteld was van mijn doel om via Zweden, Finland, Spitsbergen naar Engeland te komen, wist ik niet maar wel had de kapitein eens tegen mij gezegd dat "als hij niet getrouwd was geweest en geen kinderen had, zou hij nooit naar bezet Nederland teruggaan!". Ik heb op die uitlating gereageerd alsof hij mij op dat idee had gebracht en wilde hem niet in moeilijkheden brengen. Ik besloot derhalve hem niets te zeggen en wachtte tot de laatste avond in Skefteå om mij langs een touw te laten zakken aan de andere kant van het schip en rondom te zwemmen en op een donker punt aan wal te gaan en naar boven te klauteren. Op een donker plekje trok ik mijn schoenen en een paar droge kledingstukken aan die ik in een zeildoek op mijn hoofd had meegenomen en liet mijn natte kleren achter op de wal. Dat was natuurlijk dom evenals het stelen van een onbewaakte fiets waarop ik van de haven naar de stad Skefteå fietste met het doel om vandaar de Nederlandse Gezant in Stockholm op te bellen.

6. Of het de fiets is geweest of dat men de natte kleren aan de wal had gevonden is mij nooit helemaal duidelijk geweest ook al omdat ik geen Zweeds sprak of verstond maar terwijl ik in de vroege ochtend op de stoep van het postkantoor zat te wachten totdat het openging om vandaar Stockholm op te bellen kreeg ik bezoek van 2 politieagenten die mij – niet helemaal ten onrechte – meenamen naar de Commissaris van Politie. Met gebruikmaking van Duits, Engels en een paar woorden Zweeds werd ik "verhoord". Dit ging allemaal zeer informeel; men had kennelijk in het hoge Noorden van Zweden wel meer vluchtelingen – zij het uit Noorwegen – gehad en per slot van rekening had ik een geldig Nederlands paspoort dus men beschouwde mij meer als een "politieke vluchteling" dan als een misdadiger. Ik bracht weliswaar de nacht in een cel op het politiebureau door, maar de deur van de cel werd niet afgesloten en 's ochtends werd mij gevraagd wat ik voor mijn ontbijt wilde hebben en dat werd mij keurig op een blad in mijn cel gebracht! Vanuit het politiebureau werd ik in de gelegenheid gesteld om het Nederlandse Gezantschap op te bellen. De Commissaris van Politie had kennelijk contact gemaakt met de Zweedse autoriteiten in Stockholm want na enkele dagen werd mij medegedeeld dat ik 's avonds op de trein zou worden gezet om naar Stockholm te reizen alwaar ik mij bij aankomst onmiddellijk moest melden zowel op het Zweedse Ministerie van Buitenlandse Zaken als bij de Neder-

landse Gezant. (Ik ben vergeten waar ik eerst naar toe moest). De politie van Skefteå heeft op mijn verzoek de fiets aan de rechtmatige eigenaar teruggebracht; heeft mijn koffertje van de "Oostzee" gehaald en naar het Politiebureau overgebracht en de laatste avond was ik de gast van de politiecommissaris thuis waar ik met zijn hele gezin een heerlijk Zweeds avondmaal heb genuttigd en door de Commissaris zelf op de trein naar Stockholm werd gezet!

6. Heel veel later is mij bekend geworden dat vele anderen die op dezelfde wijze uit Nederland ontsnapten, door de Zweden aan het werk werden gesteld in de bossen. Ik was echter kennelijk de eerste die uit bezet Nederland in Zweden aankwam en op dat tijdstip hadden de Zweden nog niet tot een dergelijke tewerkstelling besloten. Uit gesprekken met de toenmalige Nederlandse Gezant Baron van Nagell en de Consul de heer de Jong bleek mij dat ik de eerste Nederlander was die in Stockholm aankwam. Er waren wel 2 andere jonge landgenoten n.l. een zekere Kees Varion – een zeeman die net in Zweden was toen op 10 mei 1940 Nederland werd binnengevallen – en een zekere Onno Liebert, een AVRO-omroeper die op dat tijdstip (om een of andere reden) in Zweden was; beiden zijn in Zweden blijven hangen en waren er nog steeds toen ik op 18 of 19 september 1940 in Stockholm arriveerde. Tussen dat tijdstip en (naar schatting) 31 december 1940 zijn nog een tiental jonge Nederlanders op dezelfde of soortgelijke wijze via Delfzijl naar Zweden of naar Finland aan de bezetting ontkomen. Als ik mij goed herinner bevonden zich onder hen Borgerhof Mulder, Herman van Brero, Post, Roesing en ...? Dat hieraan een einde is gekomen wordt vaak toegeschreven aan een indiscretie; Onno Liebert, die dus al in Zweden was op 10 mei 1940, is na mij vanuit Zweden via Moskou, Wladiwostok, Honolulu naar Amerika gekomen en heeft na aankomst aldaar tegen geldelijke vergoeding een artikel geschreven voor een bekend weekblad waarin hij zijn avonturen heeft bekend gemaakt. Daarmede was de kat uit de zak en was de route van aanmonstering via Delfzijl naar Zweden of Finland afgesloten! Dit was niet helemaal onverwacht! Voor mijn vertrek uit Stockholm, laat in november 1940, toen ik een groot deel van mijn reis reeds had uitgewerkt, sprak Baron van Nagell tegenover mij zijn bezorgdheid uit over de plannen van Onno Liebert en vroeg mij of ik niet kon wachten totdat Liebert zijn reisplan volledig had zodat hij met mij kon medereizen. Dat betekende voor mij dat ik alle vliegtuig-, trein- en veerbootreserveringen en visa moest veranderen en weer weken zou moeten wachten op bevestigingen hetgeen ik van de hand wees! Ook ik ben bij aankomst in Japan en later in de Verenigde Staten benaderd door tijdschrift redacties om voor hen mijn verhaal te schrijven maar heb dit

geweigerd omdat ik mij realiseerde dat dit het einde zou zijn van de ontsnapings route via Delfzijl.

7. Gedurende de 8/9 weken die ik in Stockholm doorbracht heb ik voortdurend gewerkt aan plannen om naar Engeland over te steken. Eerst kwam de teleurstelling dat de weg via Petsamo (Noord-Finland) en Spitsbergen onmogelijk bleek te zijn. Daar was mijn hele reisplan op gebaseerd maar via de Engelse Ambassade en de correspondent in Stockholm van de bekende Engelse krant The Times werd mij duidelijk dat de Duitsers vanuit Noord-Noorwegen via Noord-Zweden troepen naar Noord-Finland hadden overgebracht en een militaire ring rondom Petsamo hadden gelegd waar ik niet doorheen kon komen. Alle plannen – deels gemaakt met een Ierse piloot die als vrijwilliger in de Finse luchtmacht tegen de Russen had gevochten – vielen in duigen evenals een tweede plan om met een klein sportvliegtuigje in stukjes en beetjes via Noord Zweden te vliegen en dan naar Spitsbergen over te steken. Het zou mij te ver voeren al deze mislukte plannen te verhalen. Er was een andere mogelijkheid n.l. ééns per week of per maand ging een Engels koeriersvliegtuig van Stockholm naar Londen. Men gebruikte daarvoor een z.g. Mosquito Bomber die gedurende de nacht op zéér grote hoogte over door de Duitsers bezet Noorwegen naar Engeland vloog. Er was echter geen plaats voor passagiers behalve in de bomb-bay maar daar was geen verwarming en gedurende de winter zou een passagier doodvriezen. Als ik had willen wachten tot een maanloze nacht in midzomer 1941, had ik wel een kans maar ik had bepaald geen zin om meer dan 6 maanden in Stockholm te blijven zitten en daarop te wachten!

8. In Stockholm had ik mijn intrek genomen in een hotel maar dat werd te duur en op advies van Hr. Ms. Gezant ben ik toen gaan wonen in een pension waar de hierboven genoemde correspondent van de Times ook woonde. Iedere avond luisterde ik met hem op zijn kamer naar zijn BBC-uitzendingen en deze oudere heer was mij zeer behulpzaam bij het maken van plannen. Bij dit punt moet ik opmerken dat ik (gelukkig) niet helemaal zonder geldmiddelen was. Ik heb al eerder opgemerkt dat mijn vader houthandelaar was en ik kon dus inderdaad bij Zweedse zakenrelaties de nodige geldmiddelen opnemen. Bovendien had ik gouden munten uit Nederland op zeer ongemakkelijke wijze lichamelijk medegebracht. Die heb ik in Zweden verkocht en terwijl ik dus niet bepaald over rijkdom kon beschikken, was ik wel in staat mijn kosten te bestrijden hetgeen een groot voordeel is geweest. Ik heb dus ook niet bij de Nederlandse autoriteiten om financiële hulp hoeven aan te kloppen.

De volgende passage citeer ik uit het welbekende boek "De Schakel" van de auteur Frank Visser, uitgegeven door Stok in 1976.

"Het neutrale land Zweden is voor Engelandvaarders niet bijzonder interessant geweest, omdat de verbindingen vanuit Zweden naar Engeland (aanvankelijk door de lucht via Portugal) eenvoudig belabberd waren. Bovendien verleende de Zweedse politie geen medewerking aan doorreisplannen. Eenmaal onder arrest ging men een werkkamp in en gebleken is dat de Nederlandse consulaire dienst weinig invloed kon uitoefenen op doorzendingen. In het begin heeft de toenmalige Gezant te Stockholm, mr. J.E.H. Baron van Nagell, kans gezien om een aantal jongemannen, onder wie zijn eigen zeventienjarige zoon (die in januari 1944 als F/O sneuvelde bij het 322 Dutch Squadron RAF), via Vladivostok en Japan naar Batavia of verder te krijgen, later ook via Zuid-Rusland en Turkije. Dit waren kostbare ondernemingen, uitsluitend mogelijk dankzij zijn persoonlijke relaties met de Russische vertegenwoordiging in Zweden. Zodra Rusland in oorlog met Duitsland kwam, was dat natuurlijk afgelopen. Volgens de consul in Stockholm tijdens die periode, de heer A.M. de Jong, konden op deze wijze 35 jongelui worden uitgezonden, het meest studenten, maar lang niet allemaal Engelandvaarders. (Van de bekendste Engelandvaarders onder hen noemen we hier de op één nier levende A.D. Woudhuyzen, die op 7 september 1940 uit Nederland vertrok en via Moskou-Wladiwostok-Tokyo-Honolulu en Canada in Engeland arriveerde.) Pas na 1943 lukte het de Nederlandse consulaire dienst heel mondjesmaat wat Engelandvaarders rechtstreeks per vliegtuig weg te krijgen. De prominente verzetsman en solistische Engelandvaarder L. Pot, die, uit handen van de Gestapo ontsnapt, in het voorjaar van 1943 via de route van dr. Allard Oosterhuis op een kustvaarder vanuit Delfzijl in Zweden arriveerde, heeft aldus in de bommenruimte van een RAF-toestel een heel benauwde vlucht naar Engeland kunnen maken.

9. Langzaam maar zeker kristalliseerde zich als enige oplossing het pad rondom de wereld d.w.z. via Moskou, Siberië, Vladivostok enz. enz. Van Stockholm naar Moskou was er een vliegverbinding maar er was een moeilijk obstakel en dat was dat Nederlanders in die tijd géén doorreisvisum voor Rusland konden krijgen omdat Nederland sedert 1917 geen diplomatieke betrekkingen had met Rusland! De Russische Ambassadeur in Stockholm was een dame, Mevrouw Kolontay. Haar vader was vóór 1917 Kolonel Kolontay, de commandant van de Keizerlijke Militaire Rijschool in Moskou; zijn dochter was echter een fel communist en als zodanig onder het Tsaristische bewind herhaaldelijk naar Siberië verbannen! Na de revolutie van 1917 is zij gehuwd met een zekere Stern, matroos in de bolsjewistische vloot waarvan zij

vlug gescheiden is. Onder haar meisjesnaam Kolontay maakte zij een grote carrière in de buitenlandse dienst van het communistische Rusland en ik meen dat Stockholm haar laatste post als Ambassadrice is geweest, laatste post niet noodzakelijkerwijs gebaseerd op ouderdom want in 1940 was zij zo omstreeks 60 jaar oud maar zij leed ernstig aan arthriti s. Het feit dat Nederland geen diplomatieke betrekkingen met Rusland had maakte het onmogelijk voor de Nederlandse Gezant om **officieel** iets te doen. Hij kende haar echter wel van sociale functies waar hij wel af en toe naast Madame Kolontay aan tafel werd geplaatst en zich met haar onderhield in het Frans; een taal waar zij in haar ouderlijk huis mede was grootgebracht!

Op één of andere manier heeft hij mij bij haar geïntroduceerd zodat ik haar kon bezoeken op de Russische Ambassade in Stockholm waar zij mij toezegde mijn "aanvraag" naar Moskou te zullen doorzenden en aan te bevelen. Daar bleek mij ook dat Baron van Nagell aan haar had toegezegd mij als "courier diplomatique" te zenden. Een week later kreeg ik een telefoontje dat ik mij op de Russische Ambassade kon melden alwaar Madame Kolontay mij mijn Nederlands paspoort ter hand stelde waarin opgenomen een diplomatiek visum om door Rusland te reizen. Op grond daarvan kon ik nu mijn vlucht van Stockholm naar Moskou (toentertijd met één tussenlanding in Rusland) bevestigen, mijn korte verblijf in Moskou regelen, de Transsiberische trein reserveren evenals mijn veerboot van Vladivostok naar Isuruca (Japan). Dat dit alles in werkelijkheid wat anders zou verlopen kon ik toen nog niet voorzien. Ook kreeg ik in Stockholm – toen het Japanse consulaat zag dat ik een diplomatiek visum voor Rusland had – een Japans diplomatiek visum en heel gemakkelijk een Amerikaans visum! Onnodig te zeggen dat ik mijn oude Nederlandse paspoort met al die visa en doorreisstempels altijd bewaard heb. Er zijn waarschijnlijk nog enkele mensen in leven die zich herinneren dat ik mijn erkentelijkheid jegens Madame Kolontay uitte, door op mijn laatste bezoek aan de Russische Ambassade voor haar een groot bouquet rode rozen mede te brengen waarin verborgen een grote fles Franse parfum. Het was mij namelijk bekend geworden dat zij – niettegenstaande haar revolutionaire levensgang – zéér gevoelig was voor attenties van jongere mannen. Dat werd echter niet door haar maar een jonge Russische attaché in ontvangst genomen!

(wordt vervolgd)

In het boek "Richard Barmé" van wijlen Eddy de Roever staat een foto van hem: een ernstige, wat zwaarmoedig kijkende jongeman met een zwart kalotje op. In het eerdere boek van dezelfde auteur "Zij sprongen bij Maanlicht" staat hij, met Richard en ondergetekende, op de dag van vertrek uit het kamp Les Verrières, Zwitserland; hij kijkt nu vrolijker. Geen wonder want eindelijk gaan wij op weg, op eigen houtje, naar Spanje, dus Engeland. Het is 23 oktober 1943.

De tocht verliep voorspoedig. De overgang in het holst van de nacht van de Zwitsers-Franse grens bij Porrentruy, de kruising van de nog steeds streng gecontroleerde "grens" tussen bezet en (niet meer) onbezet Frankrijk per lokale bus van Dole naar Poligny, en de verdere treinreis naar Lourdes. "Daar vindt u wel iemand die u over de Pyreneeën kan helpen" had de pastoor in Montbéliard ons gezegd. Na een halve dag zoeken naar "iemand" gaven wij het op en besloten per trein naar Perpignan te gaan (Pyreneeën lager, de grens dichterbij de stad). Maar Guus, zijnde een zeer vroom katholiek moest en zou nog even naar de beroemde grot om te bidden. Dus namen wij de trein een uur later. Het treintje stoomde Perpignan binnen om 00.15 uur. Het was Sperrzeit, dus mochten wij, met de andere passagiers, het perron niet af. Om half zeven 's morgens slopen wij uit de wachtkamer het perron af (de andere passagiers waren om 5 uur verdwenen, maar wij waren vast in slaap op de banken). Pas later op de dag vonden wij uit dat bij aankomst van een trein alle passagiers streng gecontroleerd werden; daarbuiten was geen controle! Zou Guus zijn bidden, oorzaak van onze latere aankomst, dan toch verhoord zijn geworden?

Via een Luitenant van de Maquis vonden wij onze weg in een pilotentransport over de Pyreneeën en bereikten met de grote Gibraltargroep op 17 maart 1944 Liverpool. Van deze groep kozen tien man de wapenrok van het Korps Mariniers. For the record: Born, Vink, Wiersma, Dirkzwager, Dirks, Besançon, Brand, Bierman, Spook (nu Spoke) en Buyser. Die tien gingen naar Amerika, doorliepen de U.S. Marine Corps Officers Training School, trainten het personeel van de in 1943 opgerichte Nederlandse Mariniersbrigade in Camp Lejeune, N.C. en arriveerden op Oudejaarsdag 1945 met de Brigade op de rede van Tandjong Priok aan boord van de Noordam en de Bloemfontijn. Wegens dreigingen van Soekarno c.s. tegen landingen van Nederlandse militairen waren de Engelsen genooddaakt (!) de Brigade de toegang tot Nederlands Oost-Indië te weigeren. Ontscheping in Singapore werd gevolgd door een verblijf van 10 weken op een door de Jappen leeggeroofde Dunlop rubberplantage, waarna de Brigade half maart 1946 in Soerabaja arriveerde (per Nieuw Amsterdam).

Dat wil zeggen de Brigade minus het 1ste Infanterie Bataljon. Vóór de veronderende terugtocht naar Singapore had onze koppige Brigadecommandant met de Engelse bevelvoerende Generaal bedongen een regiment Ghurka troepen (die gemene zaak met de Pemoeda's maakten) te vervangen door Nederlandse Mariniers. En zo ging 2e Luitenant Born, als enige van de tien, aan wal dat gedenkwaardige oudejaar.

Op 12 februari 1946 ging Guus met zijn Dardanel van Leeuwen vooraan zijn peleton op patrouille wegens een dreigende Pemoeda aanval. Beiden sneuvelden door een gericht mitrailleurvuur. Wij herdenken Engelandvaarder Guus Born nu, 50 jaar later.

Jan Buyser
Zoersel, België

ONTMOETINGEN ... NA 50 JAAR

Het is natuurlijk niet iedere Engelandvaarder gegeven elke jaarlijkse reünie in Nederland bij te wonen, vooral als men altijd in het buitenland heeft gewoond. Er zullen er dus zijn, die over de jaren geen mogelijkheid hebben gehad een bepaalde kameraad uit de oorlogsjaren opnieuw te ontmoeten.

Dit was o.a. het geval voor Harry (Has) Bamberger en mijzelf, die elkander in meer dan 50 jaren niet hadden gezien, noch gesproken. Toch wel in die jaren natuurlijk wel eens teruggedacht aan de gezamenlijk "goede tijd". Maar ja, we woonden nu een maal ver van elkaar af, dus het contact was er niet meer.

Maar nu was ondergetekende dan, gepensioneerd, op de westkust van de Verenigde Staten beland, waar hij zich met zijn echtgenote, Hélène, in San Francisco had gevestigd. Toen kwam al gauw het idee om de goede Has eens even op te zoeken. Deze woonde nu met zijn echtgenote in South Lake Tahoe bij de grens van California en Nevada.

Telefonisch werd contact opgenomen (dankzij de adressenlijst van de Schakel) en daar was Has aan de lijn, die klonk alsof er geen halve eeuw tussen lag: nog steeds dezelfde kameraadschappelijke band als in 1942/1943 in het kamp Cossenay in Zwitserland en hevig enthousiasme voor het spoedig weerzien, dat onmiddellijk gepland werd.

En zo namen mijn vrouw en ik deze afgelopen week de auto en maakten de

vijf uur rit naar South Lake Tahoe, dat is gelegen aan de zuidelijke punt van het bergmeer van die naam. 's Zomers een vakantie-oord en 's winters ski-gebied. Wij vonden Harry's huis prachtig gelegen in de dennenbossen, niet ver van het meer. Een druk op de bel en daar opende hij de deur. We waren meteen als vanouds. De vrolijke omgang van "toen" werd direct weer opgenomen. Vele herinneringen aan gebeurtenissen en vrienden werden opgehaald.

Het werd een fantastische reünie. Dorothy, Harry's echtgenote, had een fijne Hollandse koffietafel voor ons klaargemaakt, waaraan zelfs de echte Hollandse haring niet ontbrak. Hoe Has die vers uit Nederland had weten te krijgen, getuigt opnieuw van de ondernemingsgeest, die hij op weg naar Engeland ook dikwijls heeft moeten aanwenden.

Ik kan u dus mededelen, dat de heer Bamberger het uitstekend maakt. Met zijn prachtige (Engelse?) snor staat de nu 74-jarige er mooi op. Mijn eerste reactie was zelfs om hem met "kolonel" aan te spreken. Hoewel nu met pensioen, is Harry nog steeds zeer actief. Hij besteedt veel tijd aan de belangen van de gemeenschap, waar hij woont. 's Winters gaat hij dagelijks nog skieën op het ski-terrein niet ver van zijn deur.

Zijn hele leven heeft hij de belangen van de jeugd behartigd, o.a. door als coach voetbalclubs te leiden en jeugd wedstrijden in binnen- en buitenland te organiseren.

Er is dus veel terechtgekomen van dit lid van ons Genootschap, die in begin 1944 Engeland bereikte en in dienst kwam bij de R.A.F., en ik dacht dat u en Uw leden dat wel zouden willen weten.

Ben Cornelissen, San Francisco, USA

VERDUIDELIJING

Van **Henry R. Pelder, Denver (USA)**, ontvingen wij de volgende opmerking *"Met verwijzing naar het onderschrift op de groepsfoto van Cossenay in het laatste nummer van "De Schakel" kent niemand van de originele groep mij bij de naam Pelder. Ik heb nl. bij de verkrijging van US-citizenship in 1962 mijn originele naam Henk Poetiray veranderd naar Henry Pelder. Teveel spellingsproblemen op de phone!"*

Gaarne verzoek ik dan ook om mogelijke correctie in het volgende nummer van "De Schakel" so the name Poetiray rings a bell bij de originele groep. Afgekort kenden ze mij bij de naam Poeti".

OPROEP VOOR GEDENKBOEK MAUTHAUSEN

De Stichting Vriendenkring Mauthausen heeft in april jl. een gedenkboek gepubliceerd, waarin van 162 in Mauthausen omgekomenen korte levensbeschrijvingen worden gegeven, waarvoor de gegevens zijn verstrekt door hun nabestaanden (familie en vrienden). Met dit boek wordt beoogd, te laten zien wie de mensen waren achter de namen op het Nederlands Monument in Mauthausen, wat ze deden, hoe ze leefden voordat de oorlog die nooit vermoede, fatale ommekeer in hun bestaan teweeg bracht.

De biografieën worden voorafgegaan door een gedetailleerd artikel over de wegen die voor de verschillende groepen slachtoffers naar Mauthausen hebben geleid.

Dat niet meer slachtoffers een plaats in het boek hebben kunnen krijgen, vindt zijn oorzaak in het feit dat de Stichting slechts een beperkt aantal nabestaanden kende.

Na de verschijning van het boek hebben zich echter zoveel "nieuwe" nabestaanden gemeld dat besloten is een vervolgdeel samen te stellen. Om in dit tweede boek zoveel mogelijk slachtoffers te kunnen opnemen vraagt de Stichting Vriendenkring Mauthausen aan allen die familieleden of vrienden in dit concentratiekamp hebben verloren en die niet bij de Stichting zijn aangesloten, zich alsnog bekend te maken.

Afgezien van het tweede deel van het Gedenkboek is het ook voor de eigen documentatie van de Stichting van groot belang dat zij van zoveel mogelijk slachtoffers over meer gegevens de beschikking krijgt dan alleen de naam zoals die vermeld staat op het Nederlands Monument in Mauthausen.

De Stichting doet een dringend beroep op uw medewerking.

Reacties gaarne aan: Mw Hansje E. Dominicus, Ilperveldstraat 4, 1024 PG Amsterdam. Telefoon (020) 636 05 77.

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND
Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 15 op de adressenlijst van 1 februari 1992

Overleden:

E.M.A.G.H. von Breunig
D. Goedhuis
M. Jager

Malaga, Spanje
Newark, Engeland
Ede

Toegetreden:

J.B. Krijthe van Beethovensingel 57 3055 JG Rotterdam

Gecorrigeerd:

J.J. van Eeghen "Le Petit Brône" 01800 Joyeux, Frankrijk

Wie kan ons helpen aan het nieuwe adres van:

F.C. Stutterheim, (oud adres) Prins Hendrikstraat 12, 5851 BZ Afferden?

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

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