

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 1997 - 19e Jaargang, nr. 72

BESTUUR:

Ere-Voorzitter

F.Th. Dijkmeester	St. Andriesstraat 77	3811 HT Amersfoort	033 - 472 69 57
-------------------	----------------------	--------------------	-----------------

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:

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	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 april 1997.
Gaarne hiervoor bestemde copy inzenden vóór 1 maart 1997.

ISSN 1382-8207

Gerrit Meelissen, bestuurslid en voorzitter van de Sociale Commissie is ons ontvallen.

Gerrit was één van de vele Engelandvaarders die Engeland niet bereikten. In augustus '43 werd hij, onderweg naar Zwitserland, opgepakt en naar Dachau gebracht. Wat daar met Gerrit is gebeurd, als slachtoffer van medische proeven, is met geen pen te beschrijven. Gerrit wist alle martelingen van de Nazi's te doorstaan door zijn ijzersterke wil om te overleven.

De namen van hen die onderweg naar Engeland omkwamen en van de Engelandvaarders die, door toedoen van de Nazi's, het eind van de oorlog niet haalden staan vermeld op het vijfhoek op de Erebegraafplaats in Loenen, maar Gerrit niet. Hij woog bij zijn bevrijding nog slechts 36 kg, maar hij leefde! Hij krabbelde er weer langzaam bovenop. Niet helemaal, want hij heeft steeds de naweeën van de oorlog ervaren.

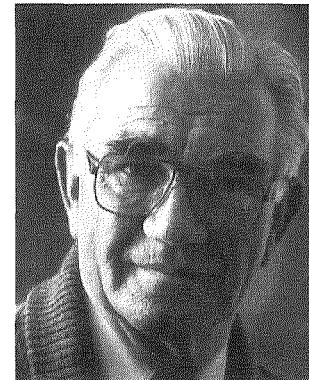
Gerrit leefde voor zijn gezin en zijn mede-Engelandvaarders: in de sociale commissie en daarbuiten. Tot zijn gezondheid hem in de steek liet en Gerrit het moest opgeven.

Wij zullen hem missen als een goed bestuurder met sociaal gevoel, een wijs man met het vermogen om te kunnen relativiseren, een doorzetter met een geweldig gevoel voor humor. Maar meer nog als een goede vriend en trouwe makker. Velen waren aanwezig bij de begrafenis van Gerrit om hem een goede vaart in vrede te wensen.

Rudi Hemmes

GERRIT MEELISSEN
28 juni 1923 – 12 oktober 1996

Verzets Herdenkings Kruis
Orde van Oranje Nassau



Op 12 oktober 1996 ontvingen wij het droeve bericht dat Gerrit Meelissen, ons Bestuurslid en Voorzitter van de Sociale Commissie de gepasseerde nacht was overleden.

Gerrit vocht al geruime tijd tegen een slopende ziekte, soms met succes, want dan leek het dat het beter met hem ging, maar enige dagen geleden moest hij terug naar het ziekenhuis. Ditmaal voor de laatste keer.

Op 26 april van dit jaar mochten we hem opzoeken in de verpleeginrichting 'De Wenthorst' in Heerde, toen hij op die dag uit handen van de Burgemeester van Oldenbroek de versierselen behorende bij de

Orde van Oranje Nassau mocht ontvangen.

Ik heb Gerrit Meelissen leren kennen rond 1975, toen hij mij opzocht in het toenmalige Ministerie van CRM. In die jaren waren wij in feite al geruime tijd bezig – vooral op initiatief van onze toenmalige voorzitter Harry Linthorst Homan – om voor de Engelandvaarders dezelfde faciliteiten te verkrijgen als voor de verzetslieden m.b.t. aanvragen Buitengewoon Pensioen.

Bij zijn voornoemd bezoek bleek mij direct dat hij ook al enige jaren ervaring had, niet alleen met de wet Buitengewoon Pensioen, maar ook met de Militaire Verzetwet, de wet van Van Dedem.

Het bleek al spoedig dat wij dezelfde taal spraken, en zo werd Gerrit een waardevolle aanwinst voor onze Sociale Commissie, die belast was met de begeleiding van onze aanvragers Buitengewoon Pensioen. Later werd Gerrit benoemd als Bestuurslid en Voorzitter van voornoemde commissie.

Rest mij om mijn erkentelijkheid te betuigen aan een goede vriend, alom gewaardeerd, met wie ik jarenlang heb mogen samenwerken. Iemand die door zijn charmante en rechtstreekse manier van benaderen van personen in kwestie en van functionarissen belast met de uitvoering van genoemde wetten steeds weer opviel door de motivatie van zijn doelstellingen. We zullen hem niet vergeten!

De nabestaanden wens ik in de komende tijd troost en kracht toe. Dat hij in Vrede moge rusten.

S.G. Timmers Verhoeven

Vlissingen, 12 oktober 1996

KAREL GEORGE PAUL MICHIELSEN**29 mei 1918 – 27 september 1996****Bronzen Kruis
Verzets Herdenkings Kruis**

Karel Michielsens was een Indische jongen en daar was hij trots op. Hij zei eens: "Is je ook opgevallen hoeveel mensen uit Indië actief geweest zijn in oorlog en verzet? Statistisch gezien zijn we sterk oververtegenwoordigd". En hij noemde een lange rij prominenten uit de periode die langzamerhand vaderlandse geschiedenis is geworden, om zijn stelling te onderbouwen. "Dat komt, omdat we een bijzonder soort zijn".

Bijzonder was Karel zeker. Hij kwam, geboren en getogen in Indië, naar Leiden om daar rechten te studeren. Maar eerst vervulde hij zijn dienstplicht en hij werd opgeleid tot reserve officier bij de bereden artillerie. In de meidagen kwam hij in actie tegen parachutisten in de omgeving van Katwijk en Den Haag.

Nauwelijks gedemobiliseerd begon hij al plannen te maken om uit te wijken naar Engeland om daar de strijd voort te zetten. Hijzelf en twee andere Leidse studenten, Freddie Vas Nunes en Kees van Eendenburg, werden de eerste Engelandvaarders. Het drietal bracht een eigenlijk onzeewaardige twaalfvoetsjol van De Kaag naar de Scheveningse vissershaven. Ze leidden de Duitse Bewakingsmanschappen om de tuin en vóór die begrepen wat er aan de hand was, waren ze al achter de horizon verdwenen op weg naar Engeland. Het bericht via Radio Oranje "De Bèbèk" is aangekomen" (Bèbèk is het maleise woord voor "Eend", de naam die Van Eendenburg aan zijn bootje gegeven had) wekte in Leiden een onbeschrijfelijke geestdrift. Het was de eerste week van juli 1940 en voor velen was het een signaal om te trachten dit voorbeeld te volgen.

Karel werd opgeleid tot waarnemer bij de Marineluchtvaartdienst en vloog met Catalina vliegboten agenten van het Korps Insulinde naar (en soms van) eilandjes in de Archipel. Riskante, delicate missies waarover te weinig bekend is geworden.

Na een carrière bij de Shell – uiteraard in het Verre Oosten – vestigde hij zich met zijn Australische vrouw in Australië, waar zijn kinderen en kleinkinderen opgroeiden.

Maar Nederland bleef trekken en hij kwam bijna ieder jaar opduiken, meestal na een voorbericht: "Kan je me verstaan? Ik ben in de Baliemvallei op Nieuw Guinea en heb een jeep met radio geleend van een missionaris.

Volgende maand kom ik weer naar Holland. Over en sluiten". Of hij belde uit Hotel Restaurant Bali in Scheveningen, zijn favoriete pleisterplaats, waar hij 24 uur per dag van sambalgeuren kon genieten. "Ik ben er weer! We hebben een Poolse vrachtboot genomen, mijn vrouw kon monstren als linnenjufvrouw. Wanneer gaan we een borrel drinken?" Karel's laatste bezoek aan Nederland, nu 2 jaar geleden, toen we indringende gesprekken hadden over leven en dood, zullen mijn vrouw en ik niet gauw vergeten. Nu is Karel, die rusteloze zwerver zelf aan zijn laatste reis begonnen.

Tabé oude sobat.

Menno Kamminga

HERINNERINGEN AAN KAREL MICHIELSEN

Karel Michielsens, die tezamen met Kees van Eendenburg en Freddy Vas Nunes de eerste Engelandvaarders waren die Engeland bereikten, is na een korte ziekte op 27 september in Adelaide, South Australië, op 78-jarige leeftijd overleden.

"Ady" en ik waren twee jongetjes van 11 en 9 jaar toen wij elkaar in 1929 voor de eerste maal ontmoetten in zijn ouderlijk huis op het Koningsplein 13 in het voormalige Batavia. Het was het directie huis van de Javaansche bank met twee paviljoens voor gasten, een tennisbaan en een klein hockeyveld!

Na zijn schooljaren in Indië en zijn eindexamen te hebben gehaald op de C.A.S. ging hij in 1937-1938 naar de school voor reserve officieren der Bereden Artillerie in Nederland.

Karel was student in de Rechten in Leiden toen Hitler's legers Polen binnenvielen en werd hij als vaandrig in het 2e Regiment Veldartillerie gemobiliseerd. Dit regiment werd ingezet op de succesvolle herovering van het vliegveld Valkenburg, waarbij Ady zelf twee Duitse Parachutisten krijgsgevangen maakte.

Op 5 juli 1940 "zeilde" Karel met zijn vrienden Kees en Freddie in Kees' 12 voet jol, de "Bèbèk" over de Noordzee naar Engeland. Deze historische overtocht is beschreven door Frank Visser in hoofdstuk 2 van zijn boek "De Schakel".

RENÉ L.G. BORGERHOFF MULDER**20-9-1913 – 16-10-1996**

**Officier-vlieger 2e klasse Koninklijke Marine Reserve
Vliegerskruis
Kruis van Verdienste
en verdere onderscheidingen**

René was een Engelandvaarder van het eerste uur. Na een trip van Herman van Breero gingen we met z'n drieën naar Delfzijl om daar aan te monsteren op een kustvaarder. Wij, dat waren René, Albert (Ap) Roesingh en ik. Wij waren tijdens onze studie in Leiden hechte vrienden geworden. In Delfzijl namen we onze intrek in hotel de Kroonstad, waar veel schippers een glaasje kwamen drinken. Ons plan was om naar Finland te varen, daar te drossen en dan via de ijsvrije haven Petsamo Engeland te bereiken. De moeilijkheid school in het feit dat je niet te weten kon komen waarheen de kustvaarders voeren. Het zou Finland, Zweden, maar net zo goed een Duitse Oostzeehaven kunnen zijn. In dat laatste geval zouden we blijven doorvaren tot de gelegenheid zich voordeed om te drossen. Onze afspraak was: we wachten op elkaar in Engeland.

René en Ap waren de eersten die als matroos op een kustvaarder aanmonsterden. Ik volgde een paar dagen later. Hun schip deed op 21 november 1940 Zweden aan, mijn schip Finland. Dan blijkt dat het gemakkelijker is om uit Finland weg te komen dan uit Zweden. In een brief van 17 maart 1941 schrijft René aan Wadze Hepkema, die in Finland is aangekomen: Het gezantschap had nog geen routine in het 'doorsturen' en alles ging traag en langzaam over vele schijven. Het feit dat wij onder de intellectuelen gerangschikt werden had tot gevolg dat wij het Russisch visum eerst op 19 februari ontvingen. Verder werden wij te belangrijk gemaakt. Zelfs onze gezant in Tokio stelde zich met de Japanse regering in verbinding over ons. Een en ander had tot gevolg dat het Japanse visum ons geweigerd werd. Het bericht van de weigering kwam drie dagen geleden. Je kunt je waarschijnlijk de klap wel voorstellen die op ons hoofd terecht kwam! De teleurstelling duurde maar kort. De gezant maakte René tot diplomatieke koerier. De reisroute werd Bakoe, Iran, Irak en verder naar Bombay. In Bagdad kwamen ze midden in een revolutie terecht en moesten over het hek van de Nederlandse ambassade klauteren om zich in veiligheid te brengen. In Bombay monsteren ze aan op een schip, René als ketelbink, die hen via Halifax naar Engeland zal brengen. We hebben elkaar zoals afgesproken in Engeland weer ontmoet. René en Ap in opleiding

Toen ik in april '44 uit het R.V. Patriotic School was vrijgelaten hoorde ik van zijn oudere broer Erik, die in 1942 via Zwitserland Engeland had bereikt (en in augustus '44 het leven verloor in een vliegongeluk), dat Karel vrij spoedig naar N.O.I. was vertrokken voor opleiding tot waarnemer bij de K.M. Luchtvaartdienst in Soerabaja. Indeling bij de K.M. in Menado, als waarnemer op de oude Dornier Do 24K vliegboten, die de wateren tussen Celebes, Halmahera, Ternate en Ambon patrouilleerden, maakte het mogelijk na capitulatie naar Australië uit te wijken.

Van 1942 tot eind 1945 vloog Karel als waarnemer en Nefis officier bij de Catalina's van de K.M., die geheime agenten in N.O.I. afzetten, weer afhaalden en van proviand voorzagen. Hij heeft zelf twee maal achter de Japanse lijnen tegenover Tarakan en Nila/Damar geopereerd.

Na de oorlog en na voltooiing van zijn studie in Leiden werd hij juridisch medewerker bij het Shell/BPM concern, waarvoor hij in vele werelddelen heeft gewerkt. Na zijn pensionering in 1968 vestigde hij zich met Narelle, zijn Australische echtgenote, en kinderen in Australië, alwaar hij als adviseur meewerkte aan de oprichting van de Oil and Gas Division van het B.H.P. concern.

Karel's vrouw overleed enige jaren geleden en hij laat vier zoons achter, Karel, Jamie, Erik en Anton. Zijn zuster Ity leeft met haar man in Nederland.

Degenen, die, zoals ik, Ady goed hebben gekend zullen het wel met mij eens zijn dat deze "old warrior" nu aan het jagen is op de Eeuwige jachtvelden van Winnetou of in het Walhalla van de Vikings vertoeft. Het kan niet anders.

Rudy Zeeman
Tasmanië (Aus.)



Cambridge: René – Ap – Hugo.

bij de R.A.F., ik als soldaat bij de Prinses Irene Brigade. Van onze ontmoeting in Cambridge getuigt deze foto, waarvoor we 's nachts een fotograaf uit zijn bed hebben gehaald. Bij aankomst in Londen werd René door een minister aangezocht om diens secretaris te worden. Zijn antwoord liet aan duidelijkheid niets te wensen over: daarvoor ben ik niet naar Engeland gekomen. Omdat ik al vrij spoedig daarna Engeland verliet doet Jaap den Hollander verslag van René's oorlogsloopbaan.

Hij werd goedgekeurd voor de opleiding tot officier-vlieger Koninklijke Marine. De opleiding vond plaats bij de Royal Air Force. Na het behalen van de brevetten werd hij in oktober 1942 benoemd tot officier-vlieger derde klasse, gevolgd door bevordering tot tweede klasse in augustus 1944.

Hij werd geplaatst bij Dutch Squadron 320 opererend vanaf diverse vliegvelden. Gevlogen werd o.a. van het RAF station Dunsfold waar het squadron uitgerust was met B-25 Mitchell medium bombers. Operaties boven West Europa volgden tegen het einde van 1944 vanaf Melsbroek bij Brussel en eind april 1945 van RAF station Achmer bij Osnabruck, vanwaar hij zijn laatste operatievlucht maakte op 2 mei 1945. Voor het uitvoeren van 63 bombardementsvluchten boven W. Europa werd hem het vliegerskruis toegekend. Het hoogtepunt van zijn vliegcarrière was toen hij op 10 mei 1945 vanuit een B-25 een brief aan een lang wit lint boven het huis van zijn ouders in Oegstgeest uitworp en deze in de tuin terecht kwam.

Begin 1946 werd René ontheven van de werkelijke dienst, waarna hij de rechtenstudie in Leiden volbracht en in dienst trad bij de KLM. Hij vervulde de functie van vertegenwoordiger in Londen en Beiroet. In een later stadium was hij medewerker bij de afdeling Buitenlandse betrekkingen KLM.

Een grote liefhebberij van hem was het deelnemen aan internationale autorally's. Hij volbracht in totaal 10 Tulpen- en Monte Carlo Rally's.

Als privérijder met zijn Alfa Romeo sleepte hij in het Algemeen Klassement een aantal prijzen in de wacht.

René was bovenal een goede opgewekte vriend. Iemand waar je op kon bouwen, trouw. De reclameslogan van een bekende verzekeringsmaatschappij was wat dat betreft op hem van toepassing: Wat er ook gebeurt.

Hugo Pos en Jaap den Hollander

IN MEMORIAM

GIJS DEN BESTEN

Enige tijd geleden ontvingen wij het bericht dat onze reisgenoot/mede-Engelandvaarder uit begin 1944, Gijs den Besten door een ongeneeslijke ziekte op 10 oktober jl. in New York is overleden.

Gijs en ik ontsnapten met enige anderen toen wij op 6 februari 1944 bij een cabane op de Col du Portet d'Aspet in de Pyreneeën door een Duitse patrouille werden overvallen.

We hebben toen geprobeerd de ca. 8 km afstand tot de Spaanse grens af te leggen. Maar door enorm veel- en hoog poedersneeuw, door oververmoeidheid ongetraind als we waren, en onervarenheid hebben we de grens niet gehaald. We hadden het geluk dat we in de regio werden opgevangen en in een leeg huis werden ondergebracht.

Wegens bevriezing van zijn linker been, werd Gijs uiteindelijk clandestien naar het ziekenhuis van St. Girons overgebracht. Een illegale Spaanse huidchirurg wist gedurende ca. 8 maanden zijn linkerbeen te redden; zij het dat er 2 tenen werden geamputeerd en de voetzool kwetsbaar bleef.

Na onze 'détour' via Spanje en Noord-Afrika, zag ik Gijs weer terug in Londen in het najaar van 1944. Hij was al op weg naar Batavia waar hij bij de NEFIS van Generaal Spoor kwam. Uiteindelijk eindigde hij zijn loopbaan bij de Nederlandse Kamer van Koophandel in New York.

Gijs had niet zoveel familie. Hij was een van de jongens uit voormalig Nederlands Indië, die in Utrecht Indologie studeerde, terwijl ook zijn ouders in de Jappenkampen waren geïnterneerd.

Zijn studiegenoot Ferry Staverman werd met andere Hollanders op die noodlottige 6 februari 1944 vanuit voornoemde cabane naar de Duitse kampen gedeporteerd. Zij kwamen nimmer terug. Onze vierde metgezel van toen, Chris van Oosterzee overleed in 1989.

We verloren hiermede wederom een Engelandvaarder, die na meer dan 8 maanden ziekenhuis, toch heeft doorgezet, en terugkeerde naar zijn land van herkomst.

Dat hij in Vrede moge rusten.

S.G. Timmers Verhoeven

25-10-1996

GEDACHTEN OP DE TRAP

Er is een Frans spreekwoord/gezegde, dat ons voorhoudt dat onze beste gedachten ons te binnen schieten nadat we, na afloop van een onderhoud, de trap afdalen. Wij kennen allemaal de voorbeelden daarvan, het "ik had nog zó willen zeggen dat...".

In dit kader dacht ik aan de welhaast maniakale drang tot het "de onderste steen boven halen" van de gebeurlijkheden rond Sebrenica. Als het niet zo tragisch was zou deze nieuw hobby, waaraan velen zich bezondigen, komisch aandoen. Terwijl grote delen van de wereld in vlammen staan, terwijl vele miljoenen mensen worden afgeslacht, beraadt men of, en zo ja de westerse wereld niet iets zou moeten ondernemen.

Staande op de hoger genoemde trap weet men precies te vertellen wat er zou moeten worden gedaan. En de karavaan sjokt voort, de honden blaffen en velen sterven op een afgrijselijke manier, het is bij de S.S. af. Weet u nog dat iedereen vond, dat dit niet meer zou mogen gebeuren?

Het is helaas zo, dat het mensdom nooit leert. Is het te verwonderen dat vele volken schouderophalend de gang van zaken gadeslaan?

U zult zich wellicht afvragen wat dit met onze militairen te maken heeft. Sinds jaar en dag is men doende met het oppoetsen van het imago van ons leger. Negatieve berichtgeving, bij voorkeur ergens inhakende op – uit het verband getrokken – rapporten, wordt gretig aangegrepen. Terwijl getracht wordt begrip te kweken voor dingen die gebeuren, vooral in oorlogstijd, wordt door roddel en achterklap, en vooral door "hearsay" het bereikte teniet gedaan.

Ik weet het wel, ook militairen zijn geen heiligen, maar door eenzijdige belichting ontstaat een valse belichting. Tot detrimente van het vele goede wat er óók geschiedt. Zij, die zich inzetten doen zulks omdat men hen daartoe opriep!

Het zou me deugd doen als alle rapporten, verslagen en commissies over Sebrenica in het ronde archief zouden verdwijnen. Het is makkelijk als men een hond wil slaan om een stok te vinden, afgezien van het betwijfelbare nut. Onze militairen verdienen beter! Ze verrichten hun taak óók voor ons ... Een smet is vaak onverdiend.

Hierbij komt dat alle pogingen om het imago op te vijzelen, ter verkrijging van een onderling begrip tussen burger en militair verknoeid wordt. Laten we zuinig zijn op hen, die dienen. Laten we zwijgen op de trap!

W.A. Klaver

UIT DE REGIO

REGIO ZUID

Herfstbijeenkomst

Ondanks het bar slechte herfstweer en record aantal files op de Nederlandse autowegen, waren er toch nog 34 gasten naar Gilze gekomen om hun vrienden te ontmoeten.

De doorzetters hebben er zeker geen spijt van gehad. Het was weer echt gezellig en bij het afscheid nemen werd alweer verlangend uitgezien naar de volgende bijeenkomst in het voorjaar.

In overleg met alle aanwezigen werd besloten zo vroeg mogelijk aan tafel te gaan, om degenen die van ver waren gekomen (Randstad, Brussel, Vlissingen, Limburg) de gelegenheid te geven vóór de spits de thuisbasis te bereiken. Een vervroegde lunch gaat natuurlijk wel ten koste van het borreluurtje. Om dit te compenseren is de aankomsttijd van de volgende bijeenkomst vervroegd naar **10.45 uur**. U bent dan al van harte welkom.

Voorjaarsreünie 1997

Vergeet niet de volgende belangrijke mededeling in uw agenda te noteren:

De voorjaarsreünie in het zuiden wordt gehouden op:

DONDERDAG 17 april 1997.

Plaats : Motel Gilze-Rijen (Van der Valk concern), te bereiken via de autosnelweg E312, A58 (Breda-Tilburg), afslag Gilze-Rijen, richting Gilze, borden met de bekende toekan volgen.

Aanvang : vanaf 10.45 uur
 Lunch : ca. 12.45 uur (keuzemenu)
 Einde : ca. 15.00 uur (thuis vóór de spits)
 Kosten : voor eigen rekening (redelijke prijzen)
 Engelandvaarders van buiten het zuiden, met of zonder partner, zijn natuurlijk van harte welkom.
 In verband met de tafelbespreking e.d. gaarne tijdig opgave van uw deelname aan één van hieronder genoemde contactpersonen:
 Bram Grisnigt (0164) 61 34 15
 Toine Lazeroms (0413) 26 48 84
 Cor van Remmen (0165) 53 64 88

Engelandvaarders-Golfdag 1997

De dertiende Engelandvaarders-golfdag zal plaats hebben op de golfbaan "Het Rijk van Nijmegen" op **maandag 26 mei 1997**.
 Nadere bijzonderheden zullen aan gegadigden worden toegezonden.
 Geïnteresseerden (Engelandvaarders, hun echtgenoten, weduwen en partners) kunnen zich opgeven, met vermelding van handicap, bij ondergetekende.

K. Bottema
 Reviuslaan 34
 2343 JR Oegstgeest
 Tel. (071) 515 52 95

Engelandvaarders eerste maandag van de maand borrel 1997

Op gezag van de Evenementencommissie wordt u verzocht uw nieuwe agenda (1997) te trekken om daarin te noteren op welke data de maand-borrels in de **Officiers Bar (gebouw 147) van de Frederikkazerne** aan de Van de Burchlaan in Den Haag zullen plaats vinden. De maand mei kent een uitzondering nl. de tweede maandag van de maand, 12 mei i.p.v. 5 mei. De maand-borrels zijn op:

6 januari	7 juli
3 februari	4 augustus
3 maart	1 september
7 april	6 oktober
12 mei	3 november
2 juni	1 december

FMB

Ook Engelandvaarders zijn nu weer een jaartje ouder geworden. Velen van ons grijpen als gevolg daarvan naar de pen om wat zij zich **nu** nog herinneren van **toen**, op papier te zetten om hun nageslacht en vrienden in staat te stellen van het verhaal van hun leven – de Engelandvaart maakt daar een belangrijk deel van uit – deelgenoot te maken.

Enkele van die verhalen komen bij uw redacteur terecht. En die heeft op zijn beurt de moeilijke taak om te selecteren om al dan niet het volledige verhaal over te nemen voor publikatie in de **Schakel**. De **Schakel** richt zich speciaal tot de Engelandvaarders. Herinneringen aan **toen** dienen de voorkeur te genieten maar ook herinneringen aan de directe gevolgen van hun Engelandvaart of de mislukte pogingen daartoe. En daar zit je dan als redacteur achter je bureau om te bepalen, wat wél en wat niet in de **Schakel** zal worden opgenomen. En daar krijg je dan reacties op, reacties van de schrijvers van die herinneringen, maar ook reacties van hen die, in de marge van de historische gebeurtenissen, zich tekort gedaan voelen. En binnen de mogelijkheden van de ruimte die in de **Schakel** ter beschikking staat ploetert uw redacteur met het welles en nietes probleem. Een hem toegezonden verhaal dat wat aan de lange kant is in te korten is een hell of a job en dikwijls nog tijdrovender dan een totaal verhaal maken. Uw redacteur vraagt dan ook het begrip van de verzenders wanneer details uit een verhaal niet geheel tot hun recht zijn gekomen. Voor het juist weergeven van details is óók inspiratie nodig en uw redacteur heeft helaas in zijn bureau geen laatje met het opschrift "Inspiratie" dus in vele gevallen wordt dat "Transpiratie".

En zo kan het gebeuren dat inzake één overleden Engelandvaarder de redacteur meerdere spontane "In Memoriae" bereiken, geschreven vanuit verschillende uitgangspunten en werelddelen. Dit nummer van de **Schakel** is daarvan een voorbeeld.

– Een aantal pagina's van deze **Schakel** zijn ditmaal gebruikt voor een belangrijke enquête op verzoek van Mevrouw Dra Agnes Dessing. Zoals u uit eerdere publikaties in de **Schakel** hebt kunnen lezen, is zij bezig aan een zeer grondig historisch onderzoek naar het fenomeen Engelandvaarder. De resultaten van dit onderzoek moeten uiteindelijk leiden tot een dissertatie die ons nageslacht een historisch verantwoorde weergave zal schenken over datgene wat wij met zijn allen in het verleden hebben meegemaakt. Uw redacteur roept u allen op aan deze enquête mee te doen en aan de beantwoording van de gestelde vragen enige tijd te besteden. Het is het dubbel en dwars waard.

Mevrouw Dessing is nu al enkele jaren bezig met research in boeken en dossiers in de vele archieven en heeft daaruit reeds een schat van gegevens

kunnen halen. Zij is bezeten van dit onderwerp. Laten wij met zijn allen haar helpen haar levenswerk tot een goede afsluiting te helpen.

- Alhoewel deze **Schakel** helaas niet vóór de Kerstdagen en de jaarwisseling kan worden voltooid en verzonden, spreekt uw redacteur de hoop uit dat u de Kerstdagen, tezamen met de uwen en in goede gezondheid hebt kunnen vieren. Dat het nieuwe jaar 1997 voor u en de uwen datgene brengt wat u ervan hoopt en verwacht, is de wens van het Bestuur van ons Genootschap en van uw redacteur.

*PS Tot onze grote spijt komt deze **Januari Schakel** wel héél erg laat bij onze trouwe lezers in de bus. Een ongelukkige samenloop van allerlei belemmerende omstandigheden waaronder óók nog lichamelijk ongerief bij uw redacteur en zijn medewerkers, zijn daarvan de oorzaak. Zelfs weersomstandigheden hebben daarbij een rol gespeeld. Wij bieden u dan ook voor deze vertraging onze welgemeende excuses aan. Laten wij hopen dat het geen gewoonte wordt!*

FMB

VAN DE PENNINGMEESTER

De jaarlijks bijdrage 1997

Nu zet ondergetekende weer eens even een andere pet op en wel die van penningenvergaarder van ons Genootschap.

Dat u bij de ontvangst van dit januari-nummer van de **Schakel** wederom een acceptgirobiljet vindt, moge u eraan herinneren dat nu de jaarlijkse bijdrage voor ons Genootschap aan de beurt is.

De acceptgiroformulieren zijn overigens alleen bijgesloten voor zij die in Nederland en België wonen. Voor de jaarlijkse vrijwillige bijdrage van **Engelandvaarders** geldt wederom een **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 de daarin opgenomen lectuur.

Onze inkomsten (en er is gelukkig een aantal Engelandvaarders dat met een hogere bijdrage de kas spekt) dienen in de eerste plaats om ons "communicatie-medium" te produceren en te verzenden. Daarnaast is er nog steeds een

groeidend aantal zieken, die wanneer ons dat bekend is van het Bestuur namens u allen een bloemetje ontvangen. De groei van het aantal loopt parallel met het ouder worden van de betrokkenen. En daar waar mogelijk worden attenties verzorgd bij het ook steeds groeiende aantal overledenen. Desondanks hebben wij het kunnen redden met uw bijdragen.

- Bij het invullen van de acceptgiroformulieren 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 voor (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 1997.

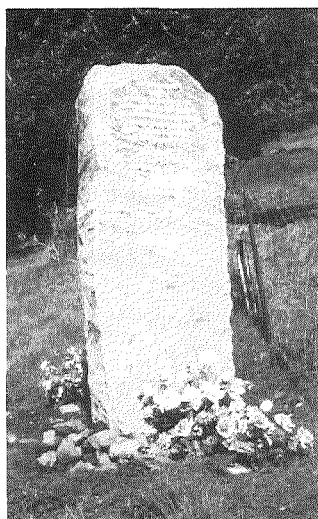
De penningmeester

TER NAGEDACHTENIS

In het oktobernummer 1995 van de 'Schakel' beschreef ik die noodlottige dag van 6 februari 1944, toen ons convooi van ca. 35 man door een Dp 15 15 uitse patrouille werd overvallen, nadat wij door een zware sneeuwstorm uren te laat aankwamen in een 'cabane' bij de Col du Portet d'Aspet midden in de Pyreneeën.

De 2 gidsen (passeurs) en ca. 8 Engelandvaarders wisten te ontsnappen, maar de anderen, nog in de cabane, werden gedeporteerd. Geen van de Nederlanders onder hen of van de andere nationaliteiten hebben de Duitse kampen overleefd.

Ik beschreef ook dat de huidige eigenaars (Fam. Béraza en Lonceint) – zeer begaan met het gebeurde toen in onze 'Cabane des Evadés' –, deze hebben gerestaureerd. Thans is deze oorspronkelijke schaapskooi of 'Bergerie' door bemiddeling van M. Béraza, officieel geregistreerd als een 'Site Classé'. Helaas overleed M. Jean-Louis Béraza op 17-1-1996 (51 jaar), maar zijn weduwe, gedachtig aan zijn laatste wens, liet bij de cabane op ca. 80 meter van de route nationale, daar een monument van Braziliaans marmer plaatsen. In gezamenlijk overleg met ons werd de volgende tekst in deze 'Stèle' gebeiteld:



LA CABANE DES EVADES

HOMMAGE

AUX PASSEURS FRANÇAIS QUI ONT GUIDE

DE NOMBREUX EVADES DE TOUTE NATIONALITE

PAR LES MONTAGNES VERS LA LIBERTE ULTIME

A CES EVADES DE GUERRE QUI FURENT

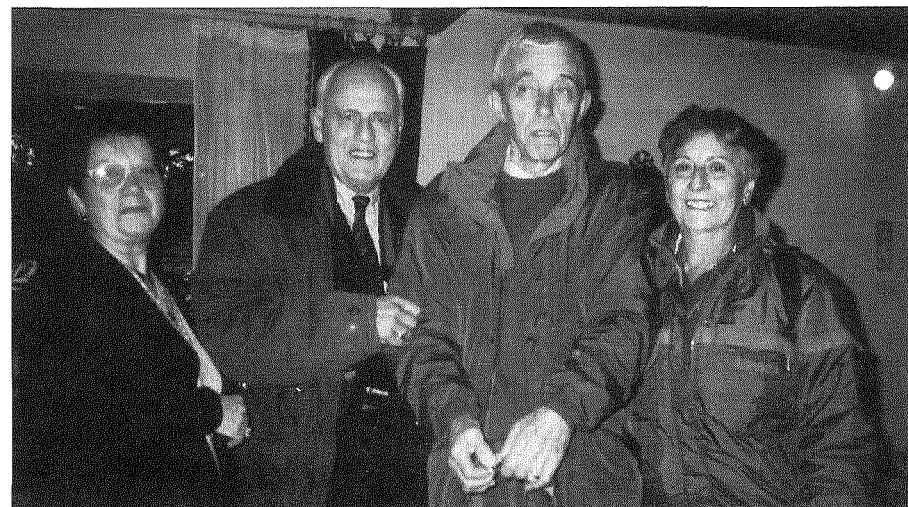
ARRETES ET DEPORTES LE 6 FEVRIER 1944

A CEUX QUI NE SONT JAMAIS REVENUS

A l'initiative de Jean-Louis Béraza 1945-1996

De 2 broers van Ajaan Hijmans (gedeporteerd), mijn echtgenote en ik waren voor de onthulling van deze 'Stèle' d.d. 5 oktober 1996 uitgenodigd.

Daags tevoren zagen we onze passeur van zo'n 52 jaar geleden weer terug, een geweldig weerzien. Vol trots toonde hij o.a. zijn Nederlandse decoratie. In feite waren hij, **Pierre Palau** (nu Treillet) en **Mireille**, de passeurs van de laatste Pyreneeën-etappe van de befaamde **Dutch-Paris** escape-route. Als zodanig werkten ze nauw samen met **Jean Weidner** en zijn adjudanten.



Aan mijn rechterkant, Madame Chr. Béraza, aan mijn linkerkant de passeur Pierre Palau (Treillet) en zijn vrouw Jeanette. – In de cabane Col du Portet d'Aspet, 5-10-1996.

Behalve de eigenaars van de cabane zagen wij ook de vrienden van weleer weer terug die ons 'à leur grand risque et péril' herbergden en voorthielpen. Tegen ca. 11.00 uur op zaterdag 5 oktober 1996 vond dus de onthulling plaats in bijzijn van ca. 30 genodigden-betrokkenen. De burgemeester van Portret d'Aspet nam als eerste het woord, waarna ik in een toespraak diegenen herdacht die nimmer terugkeerden. Daarbij onderstreepte ik onze grote erkentelijkheid jegens onze passeurs, alsook jegens die Franse families die ons in 1944 zo geweldig hadden geholpen.

Uiteraard bedankte ik in warme bewoordingen Madame Béraza voor al haar buitengewone bemoeienissen m.b.t. de plaatsing van het monument bij de route nationale op de Col, op enige afstand ook van de Cabane des Evadés. Een en ander deed ik namens onze betrokken Engelandvaarders, alsook mede namens ons Genootschap.

Ik meende er goed aan te doen om met de volgende zinsnede te eindigen:

"Ainsi soit l'hommage par cette stèle, sentinelle près de la Cabane des Evadés".

Na opnames en een interview door de Franse televisie TF-1, was er een ontvangst in de cabane, waar ik Monsieur le Maire een EV-schild presenteerde. Tevens overhandigde ik EV-schildjes aan onze passeur en aan Madame Béraza. Maar we boden haar ook een schilderij aan van haar cabane, dat ze nu

thuis in haar zitkamer aan de muur heeft hangen. Behalve enige geschenken hadden we gelukkig ook een dozijn kunststof-modellen van Amsterdamse huisjes meegenomen, zodat een zekere Holland Promotion niet werd vergeten. Uiteraard hadden wij als Nederlandse delegatie ons aandeel in de kosten waar gemaakt van dit marmeren monument van 1500 kilo's, ca. 2 meter hoog.



Tot slot moet het van mijn hart, dat wij door onze diverse Franse gast-families van 3 t/m 6 oktober 1996, op een geweldige manier werden ontvangen en verzorgd. En dat in een prachtige (gerestaureerde) stad als Toulouse – la ville rose –, waar zij ons de plekjes van 1944 toonden, waaronder het bekende knooppunt van de Dutch-Paris escape-line, **"CHEZ EMILE"**, een restaurant op de Place St. George.

Voor ons was het een afsluiting, niet alleen van een bepaalde episode, maar ook van de belevenis van een geweldig warm begrip van onze Franse gastvrienden in de bergen van Toulouse.

Maar, op de Col de Portet d'Aspet in département de l'Ariège, staat nu wel voortaan een marmeren nagedachtenis, ook aan die Nederlandse Engelandvaarders die na hun deportatie nimmer terugkeerden.

Zondag 6 oktober 1996 keerden wij terug naar Schiphol, heel erg onder de indruk, maar vooral met het gevoel dat er een gepaste eer was bewezen.

S.G. Timmers Verhoeven

Vlissingen, 9-10-1996

Naschrift van de redacteur

De bovenstaande foto van het **Restaurant Chez Emile**, Place St. George 13 in Toulouse roept bij mij aangename **herinneringen** op.

Op 25 juni 1944 begin ik aan het tweede deel van mijn reis, van Genève naar de Spaanse grens. Voorzien van ijzersterke valse papieren mij dank zij de bemiddeling van Job van Niftrik, door het deuxième bureau van de Zwitsers verstrekt, werd ik met fiets en al bij Croix de Rozon keurig over de grens geholpen door deze Zwitsers. "Par les routes de France, je m'envais aux hazard". Daar alle contactadressen op de route voordien waren opgerold werd aan mijn eigen fantasie overgelaten hoe ik zou reizen. Nu, een fiets in de Haute Savoie werd al snel verwisseld voor de trein. Het enige safe-house adres dat Van Niftrik, mij toevertrouwde was "Chez Emile" in Toulouse. Cluses, Lyon Rhône vallei en na enige toeristische onderbrekingen Toulouse. Met gefronste wenkbrauwen ontving Emile mij in zijn etablissement. Hij wist niet wat hij met mij moest doen, want ook de contacten tussen hem en de escape-line "Dutch-Paris" waren verstoord. Dus maar even onderdak in zijn boven het restaurant gelegen woonhuis. De volgende dag reeds kwamen de gezusters Billot langs. Zij waren eveneens betrokken bij Dutch-Paris, maar wanneer de koerier van die lijn zou komen opdragen, wisten zij niet. Bij Emile kon ik niet blijven en dank zij de betrouwbare indruk die ik op de meisjes maakte, nodigde de oudste van de twee, Ginette Billot, mij uit om met hen mee te gaan naar hun ouderlijk huis in het centrum van Carcassonne. Papa Billot, apotheker, was een sympathisant van Maarschalk Pétain (Vichy) en stond desondanks zijn drie dochters toe in de Resistance actief te zijn. Papa en Mamma Billot ontvingen mij met open armen. Ik moest hun gast zijn zolang er geen bericht kwam van de aankomst van de koerier in Toulouse.

Deze koerier was een zekere Moun en naar mij veel later bleek was dit de schuilnaam van Edmond Chaït, een van de medewerkers van Dutch-Paris, die ondanks zijn joodse afkomst vrolijk op en neer reisde van Parijs naar het zuiden.

Mijn verblijf in Carcassonne was hoogst plezierig en de gastvrijheid was onbegrensd. Toeristische uitstapjes in deze wondermooie historische stad werden mij niet onthouden. Zelfs een weekend op de fiets naar het buitenhuisje van de familie, in de Montagne Noire, ten noorden van Carcassonne zat in het programma. Een wonderlijke ervaring. Dit gebied was in handen van de Maquis. Een Duitse controlepost die mijn papieren in orde bevond; een paar kilometer verder een geüniformeerde post van de Maquis, waar na enige uitleg van Ginette Billot over mijn identiteit ik toegang kreeg tot een "bevrijd gebied", waar 's nachts op een bergplateau door de geallieerden wapens voor

de Maquis werden gedropt. De terugweg op maandag eveneens zonder problemen. Alles bij elkaar een zonderlinge gewaarwording. Na ca. 10 dagen moest ik afscheid nemen van de gastvrije familie om met Ginette in de trein naar Toulouse te gaan, waar in "Chez Emile" Moun mij opwachtte. Hij bracht mij per trein naar St. Girons, waar hij mij overdroeg aan enkele maquisards, die mij met een bestelauto verder naar de Pyreneeën brachten en mij afleverden in een kampement van de Maquis. Na een paar dagen maquisard te hebben gespeeld kwam een passeur die mij en een Belgische knaap tot aan een 3200 m hoge pas, waarover de Spaanse grens liep, bracht. Het laatste traject midden op de dag. De passeur die in dienst was van de Maquis de begeleiding gratis uitvoerde vertrok en de Belg en ik konden aan een steile zomerse afdaling beginnen. Dat was 25 juli 1944. En dat is weer een ander verhaal. Na de oorlog zijn de contacten met de familie Billot, tot op de dag van heden, gecontinueerd. Bezoeken over en weer waren het gevolg. Ginette Billot werd peettante van mijn oudste dochter. Een soort familieband als gevolg van "Chez Emile".

FMB

DE "VLUCHTELINGEN" IN ZWITSERLAND – DEEL 2

Het vertrek van Nederlandse vluchtelingen uit Zwitserland, 1941-1944

Het verloop van de oorlog bepaalde de mogelijkheden om vanuit Zwitserland verder te reizen. Globaal kunnen een viertal perioden worden onderscheiden:

- tot juli 1942 kon op min of meer legale wijze naar Engeland worden gereisd;
- na juli 1942 tot november 1943 was dit alleen op clandestiene wijze mogelijk;
- na november 1943 tot augustus 1944 was het vrijwel onmogelijk om deze reis te maken;
- het vrije verkeer van Zwitserland naar Geallieerde gebieden kwam pas eind 1944 langzaam op gang.

De grote problemen met de legale uitreismethoden, tot juli 1942, waren vooral het verkrijgen van visa en het regelen van het transport. Een visum voor

Frankrijk te verkrijgen was bijzonder moeilijk. Pas toen er met de konvoitreinen gereisd kon worden, werden er voor de doorreis groepsvisa gegeven. Een visum voor Spanje werd pas verstrekt als er een visum voor een ander land beschikbaar was om naar toe te reizen. Portugal gaf alleen een visum als er een passage was op een schip. De sleutel om het probleem van de visa op te lossen, bleek de welwillendheid van Brazilië, dat na mei 1942 enkele malen honderd visa ter beschikking stelde.

Toen er gebruik kon worden gemaakt van de 'konvoitreinen' was ook het transportprobleem deels opgelost. Omdat de Zwitsers graag zagen dat vluchtelingen het land verlieten, werkten zij aan het vertrek volledig mee. Het ging goed tot juli 1942. Voordien werd de bagage van de vertrekkende Nederlanders al stiekem onderzocht door de Nazi-Duitsers, met medeweten van de Zwitsers. Na juli 1942 kon niet langer van de konvoitreinen gebruik worden gemaakt. De Zwitserse autoriteiten verboden dit onder druk van de Nazi-Duitsers.

Omstreeks dezelfde tijd stopte Spanje met het verlenen van visa. Het lijkt dat daarvoor verschillende redenen waren. Allereerst als reactie op het aanknopen van diplomatieke betrekkingen tussen Nederland en de Sovjet-Unie. Een Spaanse divisie vocht destijds met Nazi-Duitsland tegen de Russen. Bovendien speelde de irritatie een rol die ontstond door het in Gibraltar van boord halen van Nederlandse vluchtelingen die zogenaamd op weg waren naar de Nederlandse koloniën. Ook de antipathie van Suñer, de Spaanse minister van Buitenlandse Zaken, was van belang. Hij koesterde wrok naar aanleiding van de behandeling bij zijn vlucht in vrouwenkleding naar het Nederlandse Gezantschap in 1936.

De tijd waarin clandestiene uitreismethoden gebruikt konden worden viel uiteen in de periode tot november 1943 en later. Maar in november 1942 werden de problemen al groter door de bezetting van het nog onbezette deel van Frankrijk. Het Italiaanse leger bezette toen het gebied oostelijk van de Rhône, in september 1943 bezette Nazi-Duitsland alsnog dit gebied. Na november 1943 vertrokken er slechts enkelen. Tientallen vluchtelingen konden niet meer worden weggeholpen. Van Tricht achtte de risico's niet langer aanvaardbaar. Het werd nog grimmiger. Wel werden de Spanjaarden wat soepeler, maar de verliezen in Frankrijk en in de Pyreneeën namen toe. Slechts in enkele gevallen werden daarna nog 'belangrijke' mensen weggeholpen. De clandestiene reizen werden mogelijk gemaakt door de organisaties van Jean Weidner en Van Niftrik. De samenwerking in Zwitserland was goed, maar niet altijd optimaal.

Wie kwamen er in aanmerking om naar Engeland verder te reizen?

In de lijsten van Generaal Van Tricht staan 348 namen geregistreerd van mensen die vertrokken om in 's lands dienst te treden. Wat waren de bepalende factoren voor de keuze van de mensen die weggeholpen werden? Pas in oktober 1942 ontving het Gezantschap richtlijnen uit Londen waarin de volgorde van vertrek en de keuze van de te volgen route van te evacueren personen in beginsel werden aangegeven.

In de eerste plaats kwamen mensen met belangrijke politieke of militaire opdrachten uit bezet Nederland in aanmerking. Politici werden uitdrukkelijk genoemd. Dan volgden mensen met relevante gegevens, die niet anders dan mondeling of persoonlijk konden worden overgebracht.

Piloten, Nederlanders of van andere nationaliteit en andere militairen die nuttig zijn voor de oorlogvoering volgden op de lijst. De rij werd besloten met burgers. Uitdrukkelijk werd vermeld dat voor Joden gelijke maatstaven golden.

Een onderzoek naar de motieven van de vlucht werd in de instructie van belang geacht. In de instructie werd onderscheiden tussen Vaderlandsliefde, levensbehoud, avonturierszin, politieke redenen, pecuniaire redenen en levensonderhoud. De waarde van dit onderzoek naar de beweegredenen werd niet hoog aangeslagen. Verondersteld werd dat er meestal een combinatie van redenen tot de vlucht leidde.

Hoe te kiezen tussen de legale of een clandestiene weg werd in de Londense instructie benaderd door een aantal factoren te noemen. Wanneer niet legaal vertrokken kon worden omdat er visa problemen waren kwam de clandestiene weg in aanmerking, maar alleen voor mensen die de moeilijkheden en de gevaren, die waren verbonden aan de clandestiene reis, onder ogen wilden zien en die aan zouden kunnen. Bovendien moesten deze mensen kunnen zwijgen. Er werd nog eens gewezen op de bestemming van de legale reis, alleen Suriname en Curaçao was mogelijk. Pas daarna kon eventueel naar Engeland verder worden gereisd.

Van Tricht trachtte in elke groep, die de clandestiene weg zou volgen, tenminste één officier in te delen. Bovendien probeerde Van Tricht om met iedere groep één of meer Joodse burgers te laten vertrekken.

Het uitreizen door bevrijd gebied

Het uitreizen door, inmiddels door de Geallieerden en de Forces Francaises Intérieures FFI, bevrijdde gebieden kwam pas laat op gang. Individuele vluchtelingen zagen kans om op eigen initiatief naar Engeland te reizen. Dit was overigens verboden door de Nederlandse Regering.

Ondertussen stonden honderden vluchtelingen te popelen om te vertrekken. Zowel Bosch, Van Tricht en Van Niftrik deden hun best om op verantwoorde wijze de bijna 500 mannen uit Zwitserland te laten vertrekken. De problemen werden gevormd door de zich snel wijzigende situatie van de oorlog en door de desorganisatie destijds in Italië en Frankrijk. Bosch stelde voor om te vertrekken vanuit een Italiaanse haven en later vanuit Marseille. Het lukte niet. Van Tricht reisde naar Londen, Van Niftrik naar Zuid-Nederland waar hij Prins Bernhard trof. Afsproken werd dat alle dienstplichtigen vanuit Genève per trein naar Parijs zullen reizen. De militair Attaché in Parijs moest dit regelen. Franse inreisvisa kwamen op 16 december 1944 ter beschikking. De Nederlandse geleidepassen waren al enige tijd gereed.

Op 20 december 1944 werd het Nederlandse Gezantschap in Parijs door Bosch ingelicht over de organisatie van het vertrek:

- 122 man op 21 december, aankomst in Parijs-Bercy op 23 december om 08.00 uur;
- 223 man op 22 december, aankomst in Parijs op 24 december om 23.30 uur op het station Parijs-Bercy;
- 160 man ongeveer op 18 januari 1945.

Enkele burgers maakten van deze transporten gebruik om naar huis te gaan in bevrijde gebieden.

Van de 491 mannen vertrokken er 180 naar Engeland om zich te voegen bij detachementen op weg naar Nederlands-Indië. Ruim driehonderd mannen begonnen hun veldtocht naar Nederland in Fournes, bij Lille. Daar werd het Eerste Bataljon Jagers geformeerd. Men had niet gerekend op de komst van de 'Zwitsers'. Mannen uit Eindhoven en Nijmegen kwamen later, maar werden eerder gekleed. Er waren slechts enkele officieren en onderofficieren beschikbaar. Met een grote dosis humor en veel goede wil lukte het om van 'dit zootje ongeregeld' snel een gedisciplineerde eenheid te maken. Dit lukte mede door de vele studenten onder de 'Zwitsers'. Een reizend Engels opleidings- en trainingscentrum werd razend enthousiast over de kwaliteit van de Jagers. Na een inspectie door een Engelse brigadier-generaal en generaal Doorman vertrok het Eerste Bataljon Jagers na een zeer intensieve training van twee maanden naar Zeeuws-Vlaanderen en Noord-België.

Op 15 maart 1945 kwam Koningin Wilhelmina in Eede in Zeeuws-Vlaanderen na bijna vijf jaren weer in Nederland terug. Er stond een erewacht van Jagers. De Koningin zei later: 'Het deed mij veel genoegen, dat de eerste militairen die ik ontmoette, van mijn eigen regiment waren'.

Enkele weken later nam het Eerste Bataljon Jagers posities in op Tholen, Philipsland en Noord-West Brabant met het hoofdkwartier in Steenberghe.

De Jagers vormden een brigade met het befaamde 4e Commando, dat bestond uit 2 compagnieën Engelsen en 2 compagnieën Fransen. Daar werd de bevrijding en de onvoorwaardelijke capitulatie van Nazi-Duitsland beleefd. De Jagers trokken als eersten Middelharnis binnen. Helaas sneuvelden er drie Jagers in 1945.

Globaal overzicht van aantallen en bestemmingen bij vertrek

Wat deden de vluchtelingen? Zijn zij rustig in Zwitserland gebleven, hebben zij getracht om op de één of andere manier in 's lands dienst te treden?

In de lijsten van Van Tricht is vermeld dat 348 Nederlandse vluchtelingen legaal en clandestien zijn vertrokken met als uiteindelijke bestemming Engeland of de Nederlandse koloniën. In december 1944 en januari 1945 vertrokken er 491. Ongeveer 180 mannen gaan naar Nederlands-Indië terwijl ruim 300 mannen in Noord-Frankrijk hun veldtocht naar Nederland begonnen. Dat zijn tezamen 839 mannen. Bekend is dat een aantal mensen op eigen houtje vertrokken is om in 's lands dienst te treden. Dit betekent dat er ongeveer 900 mannen met dat doel voor ogen vertrokken zijn.

Tussen 1 juni en 6 november 1945 vertrekken 1.312 mensen per trein naar Nederland. Dan blijven er nog 107 Nederlandse vluchtelingen in Zwitserland van wie er 24 door het Gezantschap worden ondersteund.

Omstreeks 2.700 Nederlanders zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog naar Zwitserland gevlucht. Van 900 en 1.312 mensen is bekend op welke wijze zij zijn vertrokken. Ruim 100 blijven in Zwitserland. Dan blijkt dat de wijze van vertrek van ongeveer 400 vluchtelingen niet bekend is. Er zijn vluchtelingen in Zwitserland overleden.

Conclusies

In vergelijking met diplomatieke vestigingen van andere landen komt het Nederlandse Gezantschap er niet slecht af. De Gezant van Polen bijvoorbeeld kon zich goed voorstellen dat Zwitserland Poolse vluchtelingen terugstuurde. Dat gebeurde dan ook vaak, met alle intens trieste gevolgen van dien. De Britse Gezant riep meerdere malen de hulp in van het Nederlandse Gezantschap om officieren naar Spanje te laten reizen. De Amerikanen waren tot de komst van Alan Dulles weinig actief.

Het is duidelijk dat het Nederlandse Gezantschap de vluchtelingen in vele opzichten goed is tegemoet getreden. In materieel opzicht werd goed gezorgd, de steun was vergelijkbaar met die in Nederland.

In psychologisch opzicht was het optreden minder gelukkig. Voor opgejaagde vluchtelingen was dat echter een zeer belangrijk aspect. De pogingen om

Nederlanders in staat te stellen door te reizen, waren van meet af aan energiek en vindingrijk. Dit heeft stellig bijgedragen aan een goede stemming onder de vluchtelingen.

De vreselijke verlegenheid van Gezant Bosch maakte voor hem een goede communicatie met vluchtelingen vrijwel onmogelijk. Achter de schermen was hij zeer actief. In plaats van beleidsuitvoerend te werken, bepaalde hij, in de langdurige afwezigheid van instructies uit Londen, deels zelf het beleid. Mensen als Visser 't Hooft, Van Tricht en Kerdel waren erg belangrijk voor de vluchtelingen. Een man als Kijzer daarentegen irriteerde velen.

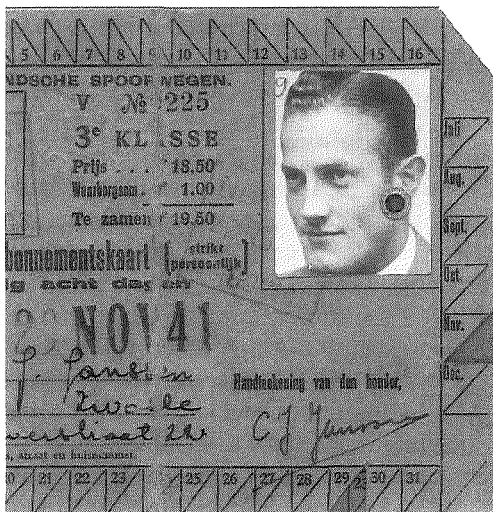
En de Zwitsers? Het heeft lang geduurd voordat de Zwitserse Regering ruiterslijk toegaf dat het gevoerde beleid onmenselijk was en volstrekt niet deugde. Tienduizenden waren er door ten dode gedoemd! De Zwitserse Bundespräsident Villinger zegt in zijn schuldbelijdende herdenkingsrede op 7 mei 1995 dat Zwitserland schuldig is met haar anti-joodse politiek. Het Zwitserse initiatief van de invoering van het J-stempel in de passen van Joden hielp de Nazi-Duitsers. Hij zegt dat Zwitserland een foute keus heeft gemaakt. De Bundesrat betreurt dat diep en verontschuldigt zich, wetende dat verontschuldigen voor dit optreden eigenlijk niet mogelijk zijn.

G.J. Staal

EEN MISLUKTE POGING VLAARDINGEN – ENGELAND

VERSLAG VAN DE MISLUKTE POGING OM VANUIT VLAARDINGEN NAAR ENGELAND TE VAREN OP 19 NOVEMBER 1941 (E.A. BARTEN IN SAMENWERKING MET J.G. BRUIN).

In 1941 was ondergronds verzet in het ontwikkelingsstadium en vaak amateuristisch opgezet; men was vaak veel te loslippig en had nog steeds een naïeve opvatting over de menselijkheid van de bezetters. In de omgeving van mijn onderduikadres waren vrij veel NSB'ers en andere verraders. Het was mij duidelijk dat ik een gevaar was voor mijn omgeving omdat ik in het ALGEMEEN POLITIEBLAD van 12 juni 1941 met foto gesignaleerd was als gezocht door de SD, waardoor ik in Nederland niet meer effectief aan het verzet zou kunnen deelnemen.



E.A. Barten, veilig reizen in 1941.

Op 18 november, juist toen ik een plan voorbereidde om vanuit Zandvoort naar Engeland te ontsnappen, kreeg ik een tip om mij, voor de oversteek, onmiddellijk te melden op de Mathe-nesserdijk in Rotterdam bij de fietsen- en motorstalling "Van der Pluijm".

De eigenaar, Henk van der Pluijm was in die tijd een heel bekende motorcoureur; een wat rauwe, moedige man die mij de centrale figuur van een vrij grote organisatie leek. Hij was uitgesproken anti-Duits en een vurig patriot; hij liet dat goed en mis-schien wat te luid merken ook!

Ik kreeg instructies om mij gereed te houden voor vertrek naar Engeland per boot op dezelfde avond. De mist zou naar verwachting dichter worden; over plaats van vertrek en bemanningsleden wilde hij niets zeggen. Ik moest zo weinig mogelijk weten, noch proberen te weten te komen, want dan kon ik ook weinig vertellen als het misliep!

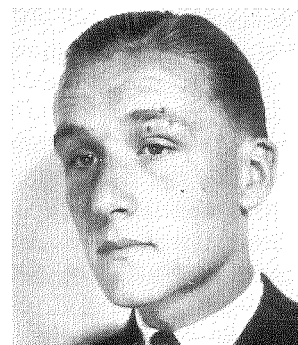
Die avond stapte ik in een busje volgestouwd met mannen, voorraden proviand w.o. een fles wijn voor de "land-in-zicht" toast, dekens, blikken brandstof, kompas, reddingsmateriaal en een paar roeispanen.

We reden naar een haven die later de Kon. Wilhelminahaven in Vlaardingen bleek te zijn.

Op beide havenhoofden stonden Duitse mitrailleurposten opgesteld. We moesten daar met onze boot tussendoor om via de Nieuwe Maas op de Nieuwe Waterweg te komen. We zouden ons door de stroom naar zee laten voeren. Bovendien zouden we van de ebstroming gebruik maken; de vertrek-tijd was daarop afgestemd.

De roeispanen zouden we gebruiken bij het manoeuvreren tussen de havenhoofden en bij het drijven naar zee. Pas buitengaats zou de motor gestart worden. De boot was de V.L. 38, de Zeemeeuw en was 8 meter lang. Deze zee-waardige motor- en zeilboot was voorzien van een kajuit en had een 20pk T-Ford benzinemotor. De Duitsers vonden boot en eigenaar betrouwbaar genoeg om op 21-04 1941 een vergunning te geven voor het vissen "op Oude

Maas en Waterweg tot in zee." We moesten deze boot nog wel even "lenen"! Helaas bleek de mist die avond niet dicht genoeg en werd het hele gezelschap, een man of tien inclusief de helpers, ondergebracht op een kamer in Schiedam.



Casper Jönsthövel, de Zweedse zeeman.

Het waren stoere mannen, die deels zeelui of havenwerkers konden zijn. Namen werden niet genoemd of gevraagd. Van één van hen wist ik zeker dat hij zeeman was; hij werd namelijk aangeduid als "de Zweedse zeeman" omdat hij op Zweden had gevaren. Ze woonden kennelijk in de omgeving want na kort samenzijn verdwenen de meesten. De bemanning zou, inclusief mijzelf, bestaan uit 5 koppen. Eén van hen bleef met mij achter, hij was wat ouder dan de rest; hij zei dat hij journalist was en Henk Eerdmans heette. In die tijd gebruikte je vaak een schuilnaam en dat nam ik in zijn geval ook aan.*

De volgende avond, op 19 november 1941, was er een bijzonder zware mist, zoals die in dat jaargetijde nogal eens voorkomt en die nabij water bovendien extra dicht is.

Het was pikkedonker toen we op de tast aan boord gingen; zak-lantarens mochten niet gebruikt worden en ik stootte me hevig aan iets dat later een forse kolenkachel bleek te zijn; de motor was midscheeps.

Nadat onze helpers de ketting *Uit het paspoort van Henk Eerdmans.*



* Zijn naam bleek later wel echt en heeft, samen met het gegeven van "de Zweedse zeeman", onderzoeker Jan Bruin op het juiste spoor gezet.

Ik kreeg de indruk dat de tocht zorgvuldig was voorbereid en dat ieder op zeevaartgebied ervaring had; zelf was ik maar een leek en een buitenbeentje. De mogelijkheid dat de boot tegen kaping beveiligd zou zijn, door een motoronderdeel onklaar te maken, leek hen vergezocht. Trouwens met zeilen en roeien kon je toch een heel eind komen!

hadden doorgeknipt of -gezaagd, roeiden we richting havenuitgang. We gleden wel angstig dicht langs de linker mitrailleurpost; die leek met zijn blauwe verlichting, op maar een paar meter afstand, schuin boven ons voorbij te schuiven.

We bleven onopgemerkt; het gevaarlijkste moment leek voorbij.

We waren nog steeds heel gelukkig met die zware mist; maar dat zou gauw veranderen!

Het begon toen we tweemaal, kort na elkaar, bijna verticaal opkeken naar de kolossale pikzwarte schimmen van zeeschepen, die we rakelings passeerden toen ze ineens uit de mist opdoken. Nadat we van de schrik bekomen waren, besloten we dicht langs de zuidelijke wal te gaan varen, voor zover we dat konden bekijken! Een lange tijd verstreek en we leken nu probleemloos met de stroming meegevoerd te worden.

Op het achterschip moest één van ons steeds scherp naar stuurboord uitkijken uit angst voor aanvaring. Vlak voordat ik de wacht ging aflossen tuurde ik een tijdje naar bakboord en riep dat ik dacht dat we vastgelopen waren. Als opstapper zag men mij misschien niet voor vol aan en ik werd dan ook aanvankelijk niet geloofd.

Ik had namelijk een vaag lichtpuntje gezien dat niet van plaats veranderde. Door dieptepeiling met een roeispaan werd mijn vrees echter bewaarheid.

We konden met de roeiriemen en de pikhaak de boot los duwen van de krib of ondiepte die ons vastgehouden had. We waren al minstens vier uur onderweg en de grote vraag was nu: Hoelang hadden we vastgezet? Het konden zelfs uren zijn geweest!

Het vaarplan, dat berustte op de getijstroming, kwam in groot gevaar want na zes uur zou het getij keren en dan moesten we volgens berekening ruimschoots buitengaats zijn.

Om te beginnen wisten we niet waar we waren; door het zicht van 20 tot 50 meter en de verduisteringsvoorschriften was er op de wal geen herkenningspunt te zien geweest.

We besloten desondanks door te gaan. We liepen nog enige malen vast, maar daar waren we nu op voorbereid en we konden dan steeds vrij snel los komen. We werden steeds ongeruster en ongeduldiger en gingen naar de andere kant van de vaargeul om de lichten bij Hoek van Holland te ontdekken als die zichtbaar zouden worden.

Inmiddels was het een uur of zeven in de morgen geworden en werd de mist langzaam grijszer door het aanbreken van de dag. We hadden al uren tevoren op zee moeten zijn!

Plotseling voelden we een zware dreun aan stuurboordzijde. Sterke stroming had ons kennelijk tegen een groot obstakel gestuwd; kort daarop smakte de boot tegen iets aan dat de achterplecht van een groot schip bleek te zijn. We keken omhoog en zagen, heel schimmig in het blauwige verduisteringslicht, een stuk geschut en Duitse militairen die zich over de reling van de achterplecht bogen en met zaklantaars naar beneden schenen om te zien wat er gebeurde.

We probeerden eerst nog ons snel af te duwen maar dat lukte niet omdat de stroming ons klem had gezet tussen achterschip en de balken van een grote aanlegsteiger.

Mijn maten leken verlamd; of misschien dachten ze wel dat ze uiteindelijk de boot alsnog konden losduwen en in de mist verdwijnen; of dat ze zich voor vis-sers konden uitgeven als ze gepakt werden; ze werden misschien ook niet door de SD gezocht zoals ik.

Ik woog onze kansen af en riep half fluisterend: "Weg wezen!" Ik sprong van boord en bereikte via half-onderwaterstaande dwarsbalken, al glibberend, de wal. Ik riep nog een paar maal, maar niemand volgde. Het bleef stil; toen rende ik door de ochtendgrijze mist de dijk op en kwam bij spoorrails terecht. Ik begreep dat die van de lijn Hoek van Holland naar Rotterdam moesten zijn.

Mijn eerste Engelandvaartpoging eindigde met een heel lange, eenzame voet-tocht in de Hollandse mist!

Naschrift 1

Henk van der Pluijm** was ontzet toen hij mijn verhaal na aankomst in Rotterdam hoorde en ging onmiddellijk op onderzoek uit.

Hij en loods Kruize hebben wekenlang via allerlei kanalen laten zoeken, maar hadden geen enkel spoor van boot noch bemanning gevonden! De logische conclusie was toen dat ze in de mist toch nog ontkomen waren naar zee en Engeland hadden bereikt.

We waren blij en opgelucht, al zat ik met een forse kater!

** Hendrikus van der Pluijm, geb. 02-10-1902, is op 15-04-1942 gearresteerd en via de Parkkade naar de Scheveningse gevangenis overgebracht. Het is niet duidelijk of de arrestatie verband hield met onze vluchtpoging. De SD heeft wel wapens bij hem ontdekt. Hij is volgens zijn schoonzuster, Mevr. C. Beniest, in Scheveningen gemarteld. Hij werd zwaar ziek en is eind 1943 vrijgelaten; volkomen uitgeleerd is hij op 18-01-1946 aan open TBC overleden.

Helaas bleek onze vreugde over hun aankomst in Engeland niet terecht! Het was mij namelijk gelukt om in juni 1943 Engeland te bereiken via Spanje na eerst nog een mislukte vaarpoging vanuit Zandvoort te hebben overleefd. Tijdens mijn ondervraging door overste Pinto in "Patriotic School" bleek dat er in de dossiers van alle Engelandvaarders niets te vinden was over deze tocht. Ook was de naam Eerdman(s) onbekend!

Hopelijk waren ze ergens langs de kust aan land gegaan en zijn ze daarna ondergedoken. De boot had toen toch ergens gevonden moeten zijn!

Had de motor geweigerd? Was door het vele vastlopen van de boot de schroef defect geraakt? Konden ze door het windstille weer het zeil niet gebruiken? Was de zwaarbeladen boot bij de botsingen tegen de steiger en het daar afge-meerde Duitse schip zo beschadigd dat deze later gezonken is? Zou ik ooit de antwoorden weten op die vragen?!

Doordat ik geen namen wist, behoudens de waarschijnlijk onjuiste naam Eerdman(s), zijn na de oorlog de opsporingen doodgelopen. Ook een publicatie door Jan Bruin geplaatst in "de SCHAKEL" (het blad van het Genootschap van Engelandvaarders), leverde niets op.

Mijn grote kans was om, via radio en TV, tijdens de Nationale Herdenking van de Bevrijding in mei 1995, een laatste oproep te doen. Ik kreeg hiertoe de gelegenheid tijdens twee radio- en twee TV-interviews via plaatselijke en landelijke zenders; maar alweer zonder resultaat!!

Voor mij was het nu definitief een "open einde" verhaal... Een goede afloop was immers theoretisch nog steeds denkbaar!

Naschrift 2

Het bovenstaande verslag is door mij geschreven op verzoek van Jan Bruin, een heel bijzondere speurneus, die een gedegen studie maakt van het Engelandvaarders-gebeuren vanaf de Nederlandse kust en die in 1997 een boek zal publiceren, geschreven door Jan van der Werff, met de lotgevallen van ruim 100 al dan niet gelukte afvaarten met alle personalia, althans voor zover bekend.

Was voor mij het verhaal over en uit, zo niet voor Jan Bruin!

Bij zijn naspeuringen stootte hij in het voorjaar van 1996 op een lijst van de oorlogsgravenstichting waarop vermeld stonden: C. van Blitterswijk, J. Brechmann, H. Eerdmans en C. Jönsthövel allen uit Rotterdam en met dezelfde overlijdensdatum en -plaats, namelijk 28-11-1941, Noordzee. Eindelijk leek er zekerheid over het tragische lot van mijn metgezellen.

De oorlogsgravenstichting had deze gegevens weliswaar verstrekt aan het Ereveld te Loenen waar de namen op het Vijfluik zijn vermeld, doch de families zijn van dat laatste onkundig gehouden.

Om de tragische afloop van de tocht absoluut zeker te stellen is Jan Bruin in allerlei archieven gaan zoeken en is op relevante, min of meer geheime, dossiers gestuit.

Zo bleek Casper Jönsthövel, (geb. 20-03-'22), inderdaad op Zweden gevaren te hebben en klonk zijn naam een beetje Zweeds. Hij leerde voor stuurman en was in dienst bij de fa. Erhardt & Dekkers, waar hij werd weggestuurd wegens zijn anti-Duitse houding. Hem werd door verzetsleider "Wim Pleysier" (schuilnaam voor W.C. van der Kooy), de kans geboden om samen met zijn verzetsvriend Chris van Blitterswijk op 19 november 1941 naar Engeland over te steken. Van der Kooy verklaarde dat Casper sinds de capitulatie in 1940 actief was geweest in de verzetsgroep rond prof. Wiersma (Delft) en prof. v. Meurs (Groningen). Op verzoek van prof. Wiersma zou één van de opvarenden later uit Engeland met belangrijke gegevens moeten terugkeren.

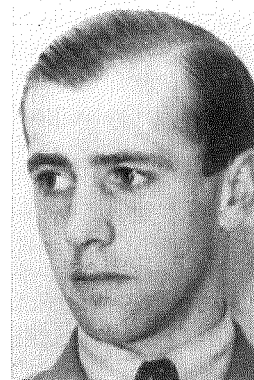
Van der Kooy gaf Casper op de vertrekavond een pakket mee met inlichtingen over het studentenverzet te Delft en Groningen, diverse plannen, verzoeken om advies, spionagemateriaal (betr. scheepswerven), alsmede een aantal uitvindingsplannen, o.a. van ir. v.d. Honert.

Van de oudste van ons, Henk Eerdmans (geb. 16-04-'12), is nu bekend dat hij journalist was bij de NRC. Tijdens de mobilisatie was hij matroos. Deze bezadigde, rustige figuur zou wel eens de man geweest kunnen zijn die opdracht had terug te keren met gegevens.

Onze metgezel Jacob Brechmann (geb. 20-07-'16), was matroos op de Rijnvaart en tevens een trouweling van Van der Pluijm, die hij ook in de fietsenstalling hielp.

Over Chris van Blitterswijk (geb. 02-05-'23), is van zijn verzetsdaden alleen bekend dat hij de zoeklicht-installaties onklaar gemaakt heeft in het Vroesepark en dat hij sabotagewerk gedaan heeft aan rails of wissels bij de Ceintuurbaan in Rotterdam. Hij is voor zijn vertrek in de Rijnhaven gaan werken, naar ik vermoed om gegevens te verzamelen.

De bemanning was dus duidelijk doelgericht, met een missie en zeer gemotiveerd; niet een stelletje onverantwoordelijke avonturiers die hun leven en dat van anderen in de waagschaal stelden om de held te spelen.



Chris van Blitterswijk.

Het verhaal had heel makkelijk met deze personalia kunnen eindigen en dan was nog steeds niet bekend geweest hoe de boottocht geëindigd is.

Jan Bruin heeft bij navraag bij de nabestaanden van Chris van Blitterswijk het tragische einde letterlijk beschreven gekregen in de vorm van een afscheidsbrief.

Op 9 januari 1942 maakte strandvoogd, tevens landheer, Paulsen met zijn pupillen een tocht naar een drooggevalen zandplaat gelegen op 8 km van zijn Duitse waddeneilandje Süderoog, dat 55 km N.O. van Helgoland ligt. Hij zag daar een sterk glinsterend lichtpuntje. Het voorwerp dat zijn aandacht op zo'n bijzondere wijze getrokken had bleek een zonlicht weerkaatsende zilveren rijksdaalder te zijn in een fles.

In die fles zat, behalve een brief, een sterk verbleekte foto van een meisje, een Nederlands persoonsbewijs, een bibliotheekkaart, een foto van een oudere en een jongere man alsmede nog wat kleingeld voor de vinder om de brief te versturen.

Het was de afscheidsbrief van Chris van Blitterswijk, geschreven op 27 november, dus 8 dagen na zijn vertrek uit Vlaardingen!

Paulsen, die in zijn hart de nazi's verfoeide, maakte, zo goed als dat kon, eerst een afschrift van de, deels door de elementen aangetaste brief. Hij was zeer begaan met het gebeuren en was voornemens zich later met de getroffen familie in verbinding te stellen. Als plichtsgetrouwe Duitser gaf hij het origineel met fles en al aan de autoriteiten, waarschijnlijk in de naïeve veronderstelling dat die voor de terpostbezorging zouden zorgen. De familie van Blitterswijk is inderdaad enige tijd later in kennis gesteld van het droeve lot van hun zoon maar... via een kruisverhoor door de SD die vader en broer hadden opgepakt. Ook de vriendin van Chris, Annie, werd verhoord. Zij hield vol geen Duits te verstaan en nergens van te weten. In een onbewaakt ogenblik wist ze een vluchtige blik op de achterkant van haar bijna geheel verbleekte foto te werpen en daar had Chris haar adres en een persoonlijke boodschap aan haar opgeschreven; die luidde ongeveer zo: "vergeef mij m'n plotseling verdwijnen, motor kapot, kompas verspeeld, bijna geen drinken meer; er komen wel vliegtuigen over maar die zien ons niet."

Hoewel Chris in zijn afscheidsbrief alleen de voornamen van zijn metgezellen noemt wist de SD toch hun identiteit te achterhalen en werden ouders en familie ondervraagd.

Mijn aanwezigheid aan boord (tot Hoek van Holland), heeft Chris kennelijk expres niet vermeld zodat, wat er ook met zijn brief gebeuren zou, er nooit jacht op mij gemaakt zou worden.

De eerder genoemde strandvoogd Paulsen (1898-1951), wiens Nederlandse moeder Nicole Sabine van Holdt heette, was reeds voor de oorlog een pedagoog van naam; een idealist, die net als Lord Baden Powell verbroedering nastreefde van de internationale jeugd en zijn eiland daarvoor beschikbaar stelde. In 1991 is een boek over zijn leven verschenen in een Duitse reeks over beroemde pedagogen. Anderen in die reeks zijn bijv. Adler, Bosco, Fröbel en Montessori.

Paulsen heeft na afloop van de oorlog inderdaad persoonlijk en schriftelijk contact opgenomen met de familie van Blitterswijk en heeft het door hem gemaakte afschrift overhandigd, zodat de preciese inhoud van de brief van Chris uiteindelijk toch bij zijn ouders bekend is geworden.

De kopie daarvan is op de volgende pagina afgedrukt.

Naschrift 3

25 november 1996

Ik meende dat ik nu zowat alles wist wat er te weten was over het tragische gebeuren van 55 jaar geleden en dat ik dit verslag voorgoed kon afsluiten!

De enige feiten die ik niet kon verklaren waren het falen van de motor en het kennelijk niet kunnen gebruiken van de zeilen; immers over zeilen wordt in de afscheidsbrief van Chris niet gerept!

Jan Bruin, de onvermoeibare speurder, zond mij heden een fax die alles verklaart.

Het is een kopie van pagina 40 van het Algemeen Politieblad van 04-12-1941.

Daarin stond een opsporingsbericht betreffende onze boot.

Het signalement vermeldde bijzonder veel details over het uiterlijk en de inventaris van de boot. Zelfs de aanwezigheid van "8 hl steenkolen voor een driepootkacheltje geplaatst in een ledig verfat", stond erin. De zwaarte daarvan en het gewicht van de 5-mans bemanning met veel extra bagage verklaart misschien waarom we zo vaak vastliepen op de kribben.

In de beschrijving worden ook de wijn glazen genoemd waarmee de mannen hun laatste druppels water hebben gedronken... en niet de "land-in-zicht" toast dus!

Belangrijk is de vermelding: "met mast, roer, helmstok en boegspriet, echter zonder zeilen".*** De zeilen, de redders in nood, waren dus niet aan boord!

*** Onderstreping door mij, E.B.

H.W. Paulsen

Süderoog, den 10.1.1942

Abschrift eines am 9. Januar 1942 arder Südwestecke der Süderooger Sandbank in einer Flasche angetriebenen Briefes

Lieve Ouders Broers Zusters

als ge deze brief ontvangt ben ik niet meer. Ik hoop dat ge mij vergeven hebt dat ik Woensdag 19 November verdween. Ik ging in de hoop om Engeland te bereiken, maar sindsdien zwerven wij steeds op zee. Wij zijn met z'n vieren Henk 30 jaar Koos 25 jaar Cas 19 jaar en ik 18. Wij leven van een klein stukje brood en 2 wijnglaasjes water per dag. Wij hebben al die tijd slechts 3 vliegtuigen gezien en voor de rest niets anders dan lucht water en meeuwen. Lieve Moeder, ik heb U dikwijls verdriet gedaan ook Vader en de jongens. Ik wilde dat ik vergoeding kon vragen voor alles wat ik U heb aangedaan. Lieve Moeder Vader Broers en zusters bid voor Uw ongelukkige zoon en broer Chris, die de laatste dagen als goed Katholiek doorbrengt en als zodanig hoopt te sterven.

Vaarwel lieve Ouders Broers en Zusters van harte gegroet van

U zoon Cris

afz. Chris van Blitterswijk wonende in de Snellinckstraat 55a
Rotterdam C.

Gelieve deze brief aan bovenstaand adres te sturen.

bedant

P.S. Moeder als U Annie soms ziet zeg dan tegen haar dat ik tot het laatste oogenblik aan haar gedacht heb. Vraag of ze veel voor me bid en vraag of ze dat fototje wil bewaren.

Veel liefs van Uw Zoon Chris

Dudoog

Van de grootste importantie zijn de volgende twee zinsneden: "Aan stuurboord van het achterschip bevindt zich aan de buitenzijde een zinken plaatje over de opening van een voorheen aangebrachte ontgassingspijp", en vervolgens: "ook bevinden zich de stuwschroef en de schroefas in de kajuit".

Met andere woorden de uitlaat was afgeblind en schroef en schroefas waren gedemonteerd! Vrij zeker lagen schroef en schroefas op de vloer onder de vele gereedschappen en scheepsartikelen zoals een zeilschoot van 14 m en zeilvallen, meertouwen en dergelijke. Dat schroef en as in de kajuit onopgemerkt bleven is te verklaren doordat bij het aan boord gaan, en ook later, nauwelijks licht gebruikt is.

Het is aannemelijk dat bij het organiseren van deze reis de meest geschikte boot was uitgezocht. Dus een zeewaardige motor-zeilboot met zware motor. Ongetwijfeld zullen onze waarnemers geconstateerd hebben dat de prestaties van de boot, voorafgaand aan de tocht, voldoende waren om de oversteek te wagen.

Het ongeluk wilde dat eigenaar C. van der Steen, kort voor ons vertrek, kennelijk een revisie, c.q. verbouwing was begonnen.

Navrante eindconclusie: We begonnen onze reis in een drijvende doodkist!

E.A. Barten, Aerdenhout

OPSPORING VERZOCHT

In het boek "Schakels naar de vrijheid" geeft auteur/historicus Bob de Graaff een uitvoerig overzicht van de pilotenhulp en ontsnappingslijnen in Nederland (en daarbuiten) tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Na de mislukte tweede Pegasus-operatie (georganiseerde ontsnapping van "Arnhemse" airbornes) waren er nog ongeveer zestig airbornes op de Veluwe verstoppt.

Om deze airbornes op te sporen en naar bevrijd gebied te brengen werden door MI-9 in samenwerking met de BI, in de periode december 1944 en maart 1945, zes agenten gedropt, t.w.: **I. de Groot – Van Westen – Boon – Witjes – Van der Tuin – Staring.**

De zes agenten waren bijzonder actief, ze verzonden vele militaire berichten en staken vele malen de Waal over om militairen te begeleiden.

Het is vreemd dat de namen van deze agenten niet voorkomen in de namenbestanden van ons Genootschap, BI of BBO.

Hoe is het deze mannen verder in en na de oorlog vergaan? Leven ze nog?

Misschien dat er lezers zijn die één of meerdere van deze agenten hebben gekend en over hun adres beschikken.

Ondergetekende zou hiervan dan graag op de hoogte worden gesteld.

R.A. Grisnigt

Canadalaan 25

4631 NT Hoogerheide

Tel. (0164) 61 34 15

BOEKEN (1)

OP TEGENGESTELDE KOERSEN

De kustvaart in oorlogstijd

De Zweedse weg vormt een belangrijk deel van de geschiedenis van de Engelandvaarders. Vele honderden vaderlandslievende Nederlanders, jong en oud ondernamen gedurende de oorlogsjaren al dan niet geslaagde pogingen om vanuit Delfzijl als bemanningsleden van kustvaarders die op Scandinavië voeren, aan de bezetter te ontkomen, door in het neutrale Zweden te drossen om van daar uit geallieerd gebied te bereiken en hun diensten aan de Nederlandse autoriteiten in Londen aan te bieden. Vele boeken, artikelen en andere geschriften zijn daarover in de loop van de laatste 50 jaar geschreven.

Een samenvatting over de Nederlandse kustvaart in oorlogstijd is in 1996 verschenen aan de hand van de auteur Dick Brongers, medewerker van het Algemeen Rijksarchief (ARA). Het boek is uitgegeven door Kluwer Maritiem.

In deze samenvatting wordt uitvoerig melding gemaakt van de activiteiten van met name de Groningse kustvaart ten behoeve van deze categorie Engelandvaarders.

De uitvoerige research van de auteur heeft geleid tot een werkelijk complete geschiedenis van het doen en laten van de Nederlandse kustvaarders vanaf de vooravond van de Tweede Wereldoorlog tot ná de capitulatie. Niet alleen de geschiedenis van de Nederlandse kustvaarders die voor de geallieerden

voeren maar ook en vooral van de vele schepen die door de Duitsers in beslag genomen waren en/of voor de Duitsers naar een van de Scandinavische landen en andere Oostzeehavens voeren.

Aan de auteur werden illustraties, interviews en verslagen uit het Archief van het Noorder Scheepvaart Museum ter beschikking gesteld en het boek is rijkelijk voorzien van fotomateriaal van de vele kustvaarders, die gedurende de oorlog hebben gevaren.

Alle archieven die maar enigszins te maken hebben gehad met de kustvaart (en dat zijn er $\pm$ 20) werden door de auteur onderzocht met het resultaat dat "Op tegengestelde koersen" een alleszins lezenswaardig boekwerk is geworden, dat voor vele Engelandvaarders en hun nabestaanden een "must" is om in bezit te hebben. De auteur Dick Brongers heeft hiermede een uiterst belangrijke bijdrage geleverd aan de geschiedschrijving van de Engelandvaarders. De talloze goede foto's van de even talloze schepen die historie hebben gemaakt zijn een nostalgisch genot voor hen die nog eens terug willen kijken naar wat toen gebeurde.

Op tegengestelde koersen, de kustvaart in oorlogstijd, auteur Dick Brongers is uitgegeven door Kluwers Maritiem onder nummer ISBN 90.557.7002.7; NUGI 645 en bij de boekhandel te verkrijgen.

FMB

BOEKEN (2)

SCHAKELS NAAR DE VRIJHEID

Pilotenhulp in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog

Een boek dat reeds in 1995 tot stand is gebracht en uitgegeven, kwam pas een aantal maanden geleden onder mijn ogen. Het vertoefde enige tijd op een stapel. Toen ik het ter hand nam om te lezen, bleef ik er in lezen tot en met de laatste bladzijde.

De auteur Bob de Graaff is een Rotterdamse Historicus (1955) en heeft vele publikaties over Nederland in de Tweede Wereldoorlog en over spionage geschiedenis op zijn naam staan. Op instigatie van enkele leden van The Escape, de Nederlandse Vereniging van Pilotenhelpers uit de Tweede Wereldoorlog, een verzoek dat hem in de zomer van 1994 bereikte, nam hij de

pen ter hand om dit boek samen te stellen voor publikatie in 1995, het jaar van de 50e herdenking van de Bevrijding.

"De pilotenhulp in Nederland is nooit als afzonderlijke verzetsvorm in een boek beschreven", zo schrijft de auteur in zijn inleiding. En hij gaat verder: "Er werden wel hoofdstukken aan deze vorm van verzet gewijd in overzichtswerken, er waren wel beschrijvingen over individuele groepen van pilotenhelpers en in geschiedenissen van de luchtstrijd boven Nederland werd gewag gemaakt van de hulp van bereidwillige Nederlanders. Een geheel eigen geschiedschrijving ontbrak echter. In dit overzicht over de pilotenhulp in Nederland wordt nader ingegaan op de specifieke eigenaardigheden van deze verzetsuiting, die sterk bepaald werd door de geografische ligging van Nederland en de plaats van Nederland in de geallieerde strategie. Niet alleen de feitelijke hulpverlening, maar ook de problemen waar geallieerde vliegers die levend de Nederlandse bodem bereikten, mee worstelden, de gemoedstoestand van de bevolking in bezettingstijd jegens de piloten en de strafmaatregelen van de Duitse autoriteiten komen aan bod. In het kader van dit overzicht wordt de plaats van elke afzonderlijke pilotenhulporganisatie duidelijk, alsmede van de daarin werkzame individuen. Zij vormden schakels naar de vrijheid, die zij hoopten door hun hulp zelf een beetje dichterbij te hebben gebracht."

Bij het lezen van dit boek wordt het duidelijk dat de pilotenhulp in Nederland het voorbeeld is van een ongestructureerde, welhaast chaotische vorm van verzet tegen de bezetter, maar daardoor tevens van een enorm pluspunt te weten een zéér laag percentage van slachtoffers als gevolg van de activiteiten als pilotenhelpers. Verraad speelde een zeer geringe rol. Een zeer ruime doorsnee van de bevolking, die gevolg gaf aan humanitaire inspiratie, met name aan het redden van zeer vele levens van in nood verkerende geallieerden vrienden, was betrokken bij deze vorm van verzet. Geen spraakmakende heldendaden maar gewoon doen wat op dat moment nodig was. In totaal zijn naar schatting honderdvijftig à hondervijfzeventig Nederlandse pilotenhelpers gestorven voor hun verzetsdaad. Vele duizenden Nederlanders waren op de een of andere wijze betrokken bij de pilotenhulp.

"Schakels naar de Vrijheid" zal alle Engelandvaarders interesseren. Een grote hoeveelheid noten bij de tekst en een namenregister biedt de lezer evenzovele herkenningen. Er worden zeer veel namen genoemd in de tekst en iedereen kent er wel een paar van. U zult het boek van 203 pagina's vanwege de daarin opgehaalde herinneringen van zeer vele pilotenhelpers, ook van de wel gestructureerde organisatie buiten onze grenzen in één adem uitlezen.

Bovendien wat voor verschil is er tussen "aircrews on the run" en de Engelandvaarders? Wij waren toch ook "on the run".

Schakels naar de Vrijheid – Auteur Bob de Graaff – Uitgeverij Sdu, Den Haag ISBN 90.12.08175.0 NUGI 641/648. Bij de boekhandel te koop.

FMB

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 4 op de adressenlijst van 15 februari 1996.

Overleden:

G. den Besten	New York, USA
R.L.G. Borgerhoff Mulder	Lyddington/Uppingham, GB
P. Bouman	Dordrecht, NL
C. Kiezenbrink	Zutphen, NL
J.P. Kleian	Thames-Ditton, GB
G. Meelissen	Oosterwolde, NL
K.G.P. Michiels	Aldgate, AUS

Toegetreden:

G.J. Staal	Oranje Nassaulaan 52	3708 GE Zeist, NL
J.G. Willemse	Slot Aldeborglaan 29	6432 JM Hoensbroek, NL

Verhuisd:

R.F.R. Beckman	Erasmusstraat 27	7316 HM Apeldoorn, NL
L.J. van den Bossche	Pleiadenlaan 132	4624 BT Bergen op Zoom, NL
E.A. Brandes	5000 Fawn Meadow Apt. 126	San Antonio TX 78240, USA
W.W. Kuijck	Jan van Ruusbroecklaan 17	2343 JM Oegstgeest, NL
R.L.M. Regout	Oranjeplein 46 D	6224 KL Maastricht, NL
N. van der Zwan	Vissershavenstraat 325	2583 DG Den Haag, NL

Wijzigingen:

Vermaas-Edelhauser moet zijn: Vermaas-Edelhausen

Volgens Chirac woont N. Buchsbaum niet meer in 06230 Saint Jean-Cap Ferrat maar in 06239 Ville Franche sur Mer, Cedex. (Il suffit de le savoir!)

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

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

Geachte Engelandvaarder(st)er,

Enige tijd geleden heb ik u in De Schakel geïnformeerd over mijn historisch onderzoek naar Engelandvaarders, dat moet uitmonden in een dissertatie. Belangrijkste bron voor dit onderzoek wordt gevormd door het verhoor, dat de Nederlandse veiligheidsdienst in Londen Engelandvaarders afnam, wanneer zij in Engeland waren angekommen.

Dit verhoor verschaft – vanzelfsprekend – informatie over de periode tot aan het moment dat Engeland bereikt werd. Ik zou echter ook graag het een en ander willen weten over de periode na aankomst in Engeland: bijvoorbeeld wat men vervolgens is gaan doen, bij welk legeronderdeel men terecht kwam, hoe men dit ervaren heeft en ook hoe het Engelandvaarders na de oorlog is vergaan.

Op deze vragen kan ik in het archiefmateriaal geen of slechts gebrekkig antwoord vinden. Los daarvan lijkt het mij zinvol om de mensen die het hebben meegemaakt – u dus – rechtstreeks naar hun ervaringen te vragen. Aangezien het onmogelijk is iedere Engelandvaarder te interviewen heb ik gekozen voor een enquête, die in dit nummer van de Schakel is opgenomen.

Ik verzoek u vriendelijk deze vragenlijst aandachtig te willen lezen, in te vullen, eruit te knippen of scheuren en aan mij te retourneren. Het zal u wellicht enige tijd (en een postzegel) kosten, maar u zult daarmee mijn onderzoek een grote dienst bewijzen. Uiteraard is uw privacy gewaarborgd en zal er met de resultaten van deze enquête zorgvuldig worden omgegaan.

Alvast hartelijk dank voor uw medewerking,

Agnes Dessing