

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
Oktober 2000 - 21e Jaargang, nr. 87

BESTUUR:

Ere-Voorzitter

F.Th. Dijkmeester	St. Andriesstraat 61	3811 HT Amersfoort	033 - 472 69 57
-------------------	----------------------	--------------------	-----------------

Voorzitter

R.W. Hemmes	Thorbeckelaan 74	2564 BS Den Haag	Telefoon en fax 070 - 368 35 66
-------------	------------------	------------------	------------------------------------

Secretaris

Mevr. M.E.F. Borel Rinkes	Cees Laseurlaan 279	2597 GG Den Haag	Telefoon en fax 070 - 324 04 47
---------------------------	---------------------	------------------	------------------------------------

Penningmeester

Ch.H. Bartelings	Thomas Jeffersonlaan 58	2285 BB Rijswijk	Telefoon en fax 070 - 394 14 67
------------------	-------------------------	------------------	------------------------------------

LEDEN:

R.A. Grisnigt	Canadalaan 25	4631 NT Hoogerheide	0164 - 61 34 15
---------------	---------------	---------------------	-----------------

R.M. ten Broek	Burg. de Villeneuve- singel 30	3055 AP Rotterdam	010 - 422 39 14
----------------	-----------------------------------	-------------------	-----------------

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

J.A. Bakker, Evenementencommissie	Zeekant 92g	2586 JB Den Haag	Telefoon en fax 070 - 354 02 45
-----------------------------------	-------------	------------------	------------------------------------

J. de Mos, Evenementencommissie	Marjorystraat 25	3151 SK Hoek v. Holland	0174 - 38 21 83
---------------------------------	------------------	-------------------------	-----------------

H.J.M. Brinkman	Jacob Mulderweg 26	2597 BS Den Haag	Telefoon en fax 070 - 354 31 73
-----------------	--------------------	------------------	------------------------------------

REDACTIE DE SCHAKEL

H.J.M. Brinkman	Jacob Mulderweg 26	2597 BS Den Haag	Telefoon en fax 070 - 354 31 73
-----------------	--------------------	------------------	------------------------------------

Redactiecommissie

H.J.M. Brinkman, Ch.H. Bartelings, Mevr. M.E.F. Borel Rinkes

Stichting Genootschap Engelandvaarders:

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

Het volgende nummer verschijnt in januari 2001.
Gaarne hiervoor bestemde copy inzenden vóór 1 december 2000.

ISSN 1382-8207

Helaas was het voor onze Beschermheer nog te vermoeiend aanwezig te zijn bij de reünie op de Vliegbasis Gilze-Rijen. Ondanks het feit dat de Prins had afgezegd, was hij tijdens de reünie duidelijk in ons midden. Allen waren het er over eens dat zijn gezondheid belangrijker was dan zijn aanwezigheid bij onze reünie en allen dronken op zijn gezondheid. Wij hopen dat het hem gegeven is in alle rust geheel op te knappen.

De sfeer op de reünie werd ook niet bedorven door het feit dat op het laatste moment door het messpersoneel moest worden meegedaan aan een oefening. De plateservice maakte weliswaar dat de maaltijd iets langer duurde, maar daardoor kon je weer wat langer met je tafelgenoten babbelen.

Al met al had de Vliegbasis weer voortreffelijk voor ons gezorgd en wij hebben dat de Commandant en zijn medewerkers nog eens schriftelijk laten weten.

De Kolonel Arns was duidelijk verguld met de prent uit 1930 van de helicopter van de in 1891 in Friesland geboren Ir. A.G. von Baumhauer. Al tijdens zijn studie aan de TH in Delft had von Baumhauer bedacht hoe de technische problemen bij de voortstuwing en de balans bij het vliegen van een helicopter met één rotor en een staartrotor moesten worden opgelost. In 1913 werd zijn theorie in een octrooi vastgelegd. Anderen, waaronder Sikorski, Bréguet en Focke werkten von Baumhauers idee net vóór de Tweede Wereldoorlog verder uit. Zij kregen meer bekendheid in de wereld dan de Nederlander von Baumhauer.

Han Peterie had de prent van de dochter van von Baumhauer gekregen en hij had ons er op attent gemaakt dat er een link was tussen Ir. von Baumhauer en ons genootschap omdat zoon Eetje von Baumhauer in 1941, bij zijn poging over zee Engeland te bereiken, was omgekomen. Wij vonden het een prima idee om die prent te schenken aan de Commandant van deze helicopter-basis en daarmee onze dank voor alle goede zorgen voor de Engelandvaarders te tonen.

Op 31 augustus was weer een twintigtal Engelandvaarders verzameld in de Nieuwe Kerk in Delft om daar, op haar geboortedag, de Moeder der Engelandvaarders te herdenken en er een bloemstuk te plaatsen.

De Stichting Samenwerkend Verzet organiseert op de geboortedag van Hare Majesteit Koningin Wilhelmina de Dag van het Verzet, maar om kazerne-technische redenen kon die dag pas op 2 september in Ermelo worden georganiseerd. Engelandvaarders konden dus op beide bijeenkomsten zijn. Als herinnering aan die dag werd een oranje handdoek uitgereikt met een erop geborduurde W. Wie (nog) zo'n handdoek zou willen hebben moet f 13,20 storten op rekening 516.68.70 t.n.v. Comité Dag van het Verzet te Doorn en dan zorgt dat comité dat u die handdoek krijgt.

Deze laatste zin had natuurlijk als advertentie moeten worden gepubliceerd. Aangezien wij principieel geen advertenties in de Schakel willen, heb ik het maar zo gedaan, maar ik maak er geen gewoonte van.

Op 28 november gedenken Engelandvaarders in Den Haag de sterfdag van Koningin Wilhelmina bij haar monument aan het Noordeinde. Hebt u zich al opgegeven bij Jacob de Mos? Bij de Raad van State wil men graag weten hoeveel koffie moet worden gezet!

Dus opgeven en komen. Ik kijk naar u uit.

Rudi Hemmes

Tjibele Jonkman

In de uitgave van de Schakel van juli j.l. las ik dat Tjibele Jonkman in zijn woonplaats Doorn was overleden. Tjibele was mijn compagnies commandant - Compagnie C van de Mariniers brigade - samengesteld en opgeleid in 1944 in Camp Lejeune en Camp David in de Verenigde Staten met de bedoeling te worden ingezet in Nederlands-Indië. Ik was de compagnies tweede officier in rang.

Toen de brigade uiteindelijk naar Indië vertrok kreeg alleen de C-compagnie toestemming om in Tandjong Priok aan land te gaan. Generaal de Bruyne koos Kapitein Jonkmans compagnie uit voor een uiterst moeilijke taak, n.l. het ontvangen en het veiligstellen van het nieuw gedrukte Nederlands-Indisch geld voor vervoer van de haven van Tandjong Priok naar de Javase Bank in Batavia.

Compagnie C was gelegerd in een opslagplaats (goedang) met betonnen vloer aan een havenkade waar de Australische torpedobootjager die het geld vervoerde, kon afmeren.

Het geld moest vervoerd worden in een kleine goederentrein, bestaande uit een locomotief en drie goederenwagens. In de middelste van de drie wagens zou het geld worden geplaatst en de gewapende bewaking zou plaatsnemen in de eerste en de derde wagen.

Deze zware bewaking was aanbevolen omdat de eerste kilometers de spoorlijn enigszins naar boven liep in heuvelachtig terrein tussen struikgewas (alang alang) van meer dan 2 meter hoogte.

Kapitein Jonkman had een vermoeden wat kon gebeuren en organiseerde de bescherming dan ook op deze wijze. Zoals verwacht kwamen er ongeveer 50 'peloppers' (z.g. vrijheidsstrijders in wezen door de Japanners bewapende roversbendes Red.) uit het struikgewas te voorschijn toen de trein de helling op naar boven ging met de bedoeling het geld te stelen. Wij zorgden dat dit niet gebeurde en de rest verdween weer na een vergeefse poging de trein te bestormen. Onze verliezen waren enige zakken met muntgeld en zonder verdere moeilijkheden werd het geld gedeponereerd in de kluizen van de Javase Bank in Batavia. Toen wij naar Surabaya werden overgeplaatst was ik nog een aantal maanden gestationneerd op een buitenpost onder het commando van Tjibele maar werd naderhand overgeplaatst naar het

hoofdkwartier van de Militaire Politie van de Brigade in Surabaya. Na mijn demobilisatie en mijn vertrek naar de Verenigde Staten bracht ik in de vijftiger jaren samen met mijn gezin een bezoek aan Doorn. Doorn was mijn laatste bezoek en wij hadden een appartement in de woning van Jhr. de Beaufort. Tot mijn verassing verbleef Tjibele Jonkman en zijn gezin in ons oude appartement. Dit was de laatste keer dat ik hem ontmoette.

Mijn herinneringen aan Tjibele zijn die van een eerste klas professionele mariniers officier, die een moeilijke taak had om zijn compagnie in Indië te leiden en uit de moeilijkheden te halen daarbij zwaar gehandicapt door de politieke beperkingen die aan de brigade waren opgelegd en daarom niet de taak kon verrichten waarvoor zij was opgeleid.

Moge hij ruste in vrede

Nicholas Vink
Washington DC U.S.
Augustus 2000

Paul Josso

Velen van u zullen zich afvragen wie Paul Josso was en dat is gedeeltelijk juist. Paul (bijna 83 jaar) en zijn vrouw Greta woonden in Durban in Zuid Afrika en vanaf mei tot oktober verbleven zij in Eindhoven.

Paul een gepassioneerd golfer van het Senioren Convent ging nadat hij een afspraak had gemaakt met zijn huisarts voor de volgende dag, op woensdag 14 juni j.l. golfen en wel om twee redenen: "Ik heb ingeschreven dus dien ik te gaan en mocht me iets overkomen dan maar liever op de golfbaan."

Zeer tevreden over zijn score over de eerste twee holes werd hij onwel. De onmiddellijk opgestarte reanimatieactiviteiten van college Senioren en de inmiddels aangekomen ambulances mochten niet baten.

Paul was tijdens zijn werkzame leven verbonden aan Werkspoor als bouwkundig ingenieur en bouwde overal in de wereld raffinaderijen. Paul zat vanaf 1942 tot over zijn oren in het verzet en behoorde tot de onafhankelijke sabotagegroep Willen Th. Pahud de Moirtanges. Deze uit 7 personen bestaande groep hield zich bezig met het plegen van sabotage op vijandelijke trein- en scheepstransporten. De groep werd verraden door de beruchte landverrader van der Waals, die als spion voor de Duitsers de sabotagegroep penetreerde. De groep werd ontmaskerd en Paul wist tijdens een vuurgevecht met de Sicherheitsdienst te ontsnappen. De zes lotgenoten werden gearresteerd en op 18 mei 1943 gefusilleerd.

In het boek "De geschiedenis van de Engelandvaarders" wordt in hoofdstuk 12, 8 pagina's aan Paul persoonlijk gewijd.

In de samenvatting stond onder het hoofd "Portugal" het volgende: "De kortste weg na in Nederland bij verstek te zijn veroordeeld tot de doodstraf, reisde Paul Josso in drie weken van 10 oktober tot 1 november 1943 van Amsterdam naar Brighton (GB) via Madrid en Lissabon en wel in zijn eentje, op en onder treinen."

Tot op heden wisten betrekkelijk weinigen iets over deze bijzonder innemende en charmante man die ondanks drie maal een heupoperatie te hebben ondergaan met gebruik van een handicart toch nog regelmatig kon spelen van Hcp 27.

In het mortuarium was ik getuige van het afscheid van Paul van zijn vrouw Greta na meer dan 50 jaar huwelijk. Met grote trots en liefdevol respect sprak ze tegen hem, strelend over zijn hoofd: "Ouwe reus, je wist het wel vanmorgen."

Jammer dat velen hem onvoldoende of niet gekend hebben, maar "De Reus Paul Josso" is hiermede ondanks zijn heengaan toch voor ons een levende legende geworden. Dat zal Greta en haar dochter, man en 2 kleinkinderen sterkte geven ook nu zonder Paul verder te gaan.

Piet van Reth / HJMB

Sybre van der Pol

9 december 1917 - 17 augustus 2000

Generaal-Majoor vlieger der Koninklijke Luchtmacht B.D.

Officier van Oranje-Nassau met de Zwaarden

Bronzen Kruis

en andere onderscheidingen

Sybre van der Pol kwam na zijn middelbare schoolopleiding op 8 september 1938 in militaire dienst. Op 17 oktober 1938 werd hij aangesteld als aspirant reserve officier-waarnemer bij het reservepersoneel der landmacht. Op 26 oktober 1938 werd hij bij het 3e Luchtvaartregiment verbonden als cadet-vaandrig voor de duur van zes jaar.

Op 26 oktober 1939 kwam hij bij de Koninklijke Militaire Academie als luchtmachtcadet. In de meidagen van 1940 was hij gelegerd in Rotterdam. Hij werd in 1942 als krijgsgevangene naar Duitsland weggevoerd. Op 10 januari 1944 wist hij te ontsnappen uit het kamp Stanislaw in Polen. Na vele ontberingen kwam hij via het ondergrondse verzet terecht in Boekarest, werd daar weer gevangen genomen maar wist weer te ontsnappen en kwam na vele omzwervingen op 8 januari 1945 in Engeland aan.

Op 12 februari 1945 volgde zijn benoeming tot Tweede Luitenant-Waarnemer bij de Militaire Luchtvaart. Daarna volgde een trainingperiode waarbij hij zijn vliegeropleiding afmaakte bij de R.A.F. Na zijn terugkeer in Nederland volgden plaatsingen bij het Commando Luchtmacht opleidingen als vlieginstructeur en Chef vlieginstructeur, daarna werd hij Commandant Jachtvliegschool en Chef Vliegdiens op de Vliegbasis Woensdrecht, hoofd onderwijs op de Luchtmacht Stafschool, hoofd Sectie Operaties van het Commando Luchtverdediging en Eerste Officier op de Vliegbasis Soesterberg. Hij was commandant van de vliegbasis Eindhoven en van de vliegbasis Gilze-Rijen. Hij verliet de dienst als generaal-majoor.

Een markante Engelandvaarder is heengegaan.

HJMB/Sectie Luchtmacht historie, drs. P.E. van Loo

Ida Laura Veldhuyzen-van Zanten

1911 - 2000

Vliegerkruis
Kruis van Verdienste
Verzetshedenkingskruis

Er zijn maar weinig mensen die uit handen van Koningin Wilhelmina het Vliegerkruis hebben ontvangen. Ida Veldhuyzen-van Zanten was er één van. Men kan wel zeggen dat Ida vanaf jeugdige leeftijd bezeten was van vliegtuigen en van het vliegen. Ze was met recht een avontuurlijke pilote. Haar ouders waren vroeg overleden. Zij was 11 jaar oud toen haar vader overleed en 17 toen haar moeder stierf. Na allerlei baantjes ging Ida naar Frankrijk om de taal te leren. Naderhand bezocht ze een school voor maatschappelijk werk. In 1937 kreeg ze haar diploma. Echter een baan als maatschappelijk werkster was er niet. Van het geld dat zij uit de erfenis van haar ouders kreeg is ze gaan reizen.

Eén van haar broers, ze kwam uit een gezin van bloembollenkwekers, woonde in Canada en vroeg haar of ze wilde komen. Met een vrachtboot vertrok ze en bleef een zomer in Canada, daarna vertrok ze met een boot naar Nederlands-Indië en keerde daarna weer terug naar Nederland.

In 1938 zag ze een advertentie voor stewardess bij de KLM. Ze solliciteerde maar werd afgewezen. Ze had niet voldoende opleiding. Ze zag een advertentie in de krant dat men in Engeland voor heel weinig geld kon leren vliegen. Naar Londen dus, en in 1938 in drie maanden tijd haalde ze haar brevet en zweefvliegbrevet. Ze dacht dat dit na nog een trainingperiode in Polen haar wel aan een baan bij de KLM zou helpen. Ze werd aangenomen als stewardess bij de KLM. Tot oktober 1939 vloog zij als stewardess. Na de Duitse inval in 1940 hoorde zij op de Engelse radio over de plannen om vrouwelijke piloten in te zetten ter ondersteuning van het Britse leger in de strijd tegen Duitsland. Vanaf dit moment probeerde ze weg te komen uit Nederland. Uiteindelijk vertrok ze met een groep naar Zwitserland. Vandaar naar Spanje en toen via de KLM naar Bristol in Engeland. Na een periode

van detentie ging ze solliciteren naar alle mogelijke baantjes en kwam uiteindelijk terecht bij het Nederlandse Ministerie van Binnenlandse Zaken om foto's te ontwikkelen en te klassificeren. Op een gegeven ogenblik kreeg ze een oproep voor de Air Transport Auxiliary. Echter ze had in drie jaar niet gevlogen en haar testvlucht liep uit op een grandioze mislukking. Daarna werd ze weer overgeplaatst naar een ander bureau. Ze zag het niet langer zitten en op een gegeven moment kwam ze in contact met Prins Bernhard en vertelde hem dat ze graag wilde vliegen. Die keer ging alles goed en kwam ze bij de ATA. In april 1943. In Luton kreeg ze de eerste opleiding. Als je slaagde werd je in de z.g. pool geplaatst en moest je rond Engeland vliegen in een Miles Magister.

Ida kwam terecht in een enorme organisatie die vliegtuigen, vaak nauwelijks vliegbaar, moest rondvliegen naar verschillende vliegvelden. Soms moesten ze voor 'overhaul' soms waren ze alleen maar vliegbaar naar het dichtsbijzijnde vliegveld. Na een tijdje dit werk te hebben gedaan vroeg Ida overplaatsing aan naar het midden van Engeland om Spitfires te mogen vliegen. Ze mocht echter geen Spitfires vliegen maar kreeg lichte tweemotorische vliegtuigen. Na de oorlog kreeg Ida het verzoek met enkele andere Nederlandse vliegers vliegtuigen, zogeheten 'Tiger-Moths' over te vliegen naar Nederland, naar Gilze Rijen. Na een aantal landingen en ook floodlandingen werd ze ontslagen uit de dienst. Ze kreeg een Certificat of Service mee en kon huiswaarts gaan. Na de oorlog probeerde ze een bestaan op te bouwen met het tegen betaling vervoeren van passagiers met z.g. chartervluchten o.a. naar Zuid-Afrika. Dit lukte nauwelijks maar ze hield er wel geweldige ervaringen aan over. In haar vrije tijd stortte ze zich op het zweefvliegen en maakte het aantal vereiste vliegreizen vol als sleepvliegster.

Tot vorig jaar zomer vloog ze nog een paar keer per week in een motor- of zweefvliegtuig. Deze maand is ze overleden, een vrouw die geloofde in de luchtvaart en veel heeft gedaan dit waar te maken. Ida Veldhuyzen-van Zanten, een pionier en een dappere vrouw. Er zijn er maar weinigen in Nederland geweest. Zij ruste in vrede.

HJMB/Sectie Luchtmacht historie drs P.E. van Loo



KONINKLIJKE LUCHTMACHT
THGKLu / Vliegbasis Gilze-Rijen
Staf Voorlichting
Postbus 49
5120 AA RIJEN
Tel.: 0161 - 296101
Fax: 0161 - 296105

E-mail: bic@thgr.af.disp.mindef.nl

Rijen, 26 september 2000

Nr.: BuVo 2000/003

Odw.: Foto ontvangst
Engelandvaarders d.d. 20
september jl.

Aan: De Leden van het
Genootschap
Engelandvaarders

Met groot genoegen heb ik de eer U de foto, gemaakt tijdens de ontvangst van de Stichting Genootschap Engelandvaarders op de Vliegbasis Gilze-Rijen aan te kunnen bieden.

Vele reacties Uwerzijds hebben mij de indruk gegeven dat deze dag als zeer geslaagd werd ervaren. Ik hoop dat deze herinnering, in de vorm van een foto, een passende afsluiting vormt van deze memorabele dag en hoop u volgend jaar opnieuw te kunnen begroeten.

Met vriendelijke groet.

Hoofd Staf Voorlichting van de
Vliegbasis Gilze-Rijen.

Frik Sikkens
Majoor

KONINKLIJKE LUCHTMACHT



VAN UW REDACTEUR

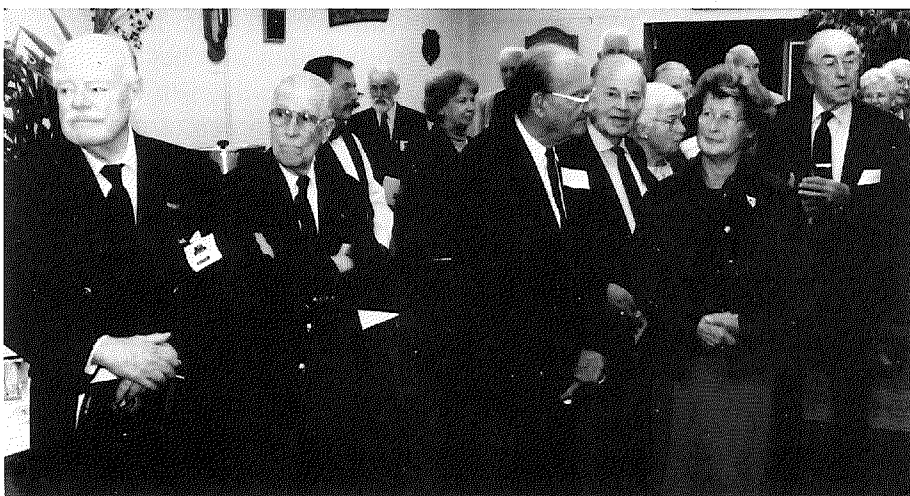
Allereerst mijn excuus voor een fout in het juli nummer van De Schakel. Door een samenloop van omstandigheden is in het "in memoriam" na het overlijden van Toine Lazeroms geschreven door onze secretaris Mees Borel Rinkes bij het overtypen een ernstige fout gemaakt. In de eerste regel van de tekst had moeten staan **aimabel** in plaats van **simpel**. Mijn verontschuldiging voor deze fout in de tekst die bij de correctie van de drukproef onopgemerkt is gebleven.

De tweede fout was het vermelden van Engelandvaarder Berg als een ervaren vlieger en als de oudste vliegbrevethouder van Nederland. Ik heb dit bericht ter goeder trouw van een derde overgenomen. Mijn excuus aan Engelandvaarder Berg. De informatie was onjuist.

Van verschillende kanten heb ik afschriften van brieven ontvangen en telefoontjes die protesteerden tegen de opheffing van het tijdschrift De Opmaat, de zes jaar geleden opgerichte periodiek ten behoeve van veteranen in oorlog en vrede. Inmiddels is er ter vervanging een nieuw tijdschrift uitgekomen onder de naam Checkpoint, dat beoogt dezelfde doelstellingen na te streven. Het ligt niet op de weg van ons Genootschap hier verder op te reageren.

DE REÛNIE

Onze reünie van 20 september was een groot succes. Helaas moest Z.K.H. Prins Bernhard zich verontschuldigen. Bij onze vrienden van de Luchtmachtbasis waren er ook enige complicaties waardoor afgeweken moest worden van het standaardprogramma zoals zelfbediening in plaats van geserveerd worden. In ieder geval heerste er een ontspannen en vrolijke sfeer. Misschien een reden om deze vorm van bediening te handhaven. Een aantal Engelandvaarders die Gilze-Rijen voor de eerste keer met eigen vervoer bezochten hadden enige moeite het gebouw te vinden. De volgende keer zal de rijroute op de basis duidelijk in De Schakel worden vermeld en/of worden de aanwijzers



borden weer geplaatst. Verder zullen er een paar parkeerplaatsen voor minder validen worden gereserveerd en zal er gezorgd worden voor een rolstoel. Zoals onze voorzitter reeds heeft vermeld was het aanbieden van een prent uit 1930 van de helicopter van Ir. A.G. van Baumhauer aan Kolonel Arns, Commandant van Helicopter-basis Gilze-Rijen een schot in de roos. Maar er stond Engelandvaarders nog iets te wachten. Behalve een aantal in het buitenland wonende Engelandvaarders die snel gebruik maakten van de uitzonderlijke prettige sfeer was er ook een nieuwe Engelandvaarder aanwezig. Bij vele die in 1942 in het Zwitserse werkkamp Cossonay verbleven geen onbekende. De kleurrijke en enthousiaste Frits Snapper wonende in Den Haag heeft sinds kort gehoord van het bestaan van ons Genootschap. Hij werd onmiddellijk erkend als Engelandvaarder door het bestuur en maakte zijn eerste reünie in Gilze-Rijen mee. Hij is inmiddels 88 jaar oud. Veel Engelandvaarders herinnerden zich zijn werk in het bijeen brengen van alle gegevens van de in Zwitserland wonende Engelandvaarders en door het laten tekenen van een vrijwilligersverklaring met het doel een overzicht te krijgen van het potentieel dat in de kampen en in andere plaatsen in Zwitserland aanwezig was en deze gegevens ter beschikking van de Nederlandse autoriteiten te stellen. Hij deed dit werk met veel doorzettingsvermo-

gen. De wederwaardigheden van Frits Snapper zijn verwerkt in een lang gedetailleerd verslag dat hij onze redactie overhandigde. De moeite waard om hieraan meer aandacht te besteden in de volgende nummers van De Schakel.



Foto's: Voorlichting Luchtmacht Gilze-Rijen

HERDENKING STERFDAG H.M. KONIGIN WILHELMINA

Op dinsdag 28 november gedenken wij wederom de sterfdag van wijlen Koningin Wilhelmina, bij haar standbeeld in Den Haag. Dit bevindt zich op het plein tussen Paleis Noordeinde en het gebouw van de Raad van State. De ontvangst bij de Raad van State is van 10.45 uur tot 11.00 uur. De plechtigheid begint om 11.45 uur.

Degenen die met eigen vervoer komen en zich hebben opgegeven, krijgen een kaart toegestuurd voor de parkeergarage en tevens een oranje herkenningskaart, die goed zichtbaar achter de voorruit geplaatst moet

worden. De parkeergarage van de Raad van State bevindt zich in de Parkstraat 2, tegenover de Kazernestraat.

Voor hen die met het openbaar vervoer komen:

Vanaf station Hollands Spoor: tramlijn 8 of 16
buslijn 5, halte Kneuterdijk
Vanaf Centraal station: tramlijn 7 of 16
buslijn 22 of 4, halte Kneuterdijk

Na afloop van de plechtigheid is er in één van de zalen van de Raad van State gelegenheid elkaar te spreken onder het genot van een kopje koffie.

Deelnemers worden verzocht hun **groot model onderscheidingen** mee te nemen.

Met vriendelijke groeten,

J. de Mos
Marjorystraat 23
3151 JK Hoek van Holland
Tel.: 0174 - 38 21 83

MAANDELIJKSE REÛNIE IN DEN HAAG _____

De volgende data voor 2001 zijn vastgesteld voor onze maandelijksse bijeenkomst in de Juliana Kazerne: 8 januari, 5 februari, 5 maart, 2 april, 7 mei, 11 juni, 2 juli, 6 augustus, 3 september, 1 oktober, 5 november en 3 december.

Bovenstaande data voor onze bijeenkomsten werden door de Juliana Kazerne verstrekt. Het verzoek van de keuken - in verband met de bevoorrading - blijft onveranderd: graag vrijdag opgeven indien men maandag wil blijven eten.

REGIO ZUID _____

Getracht wordt de geregelde reünie in het zuiden nieuw leven in te blazen en deze in kleinere vorm voort te zetten. Gedacht wordt aan een jaarlijkse bijeenkomst, b.v. aan een lange tafel in een hoek van een restaurant in plaats van een apart zaaltje.

OPROEP _____

Tijdens de besprekingen over de overdracht van het archief van het Genootschap Engelandvaarders nu nog rustend bij het Gemeente Archief Rotterdam, naar het Algemeen Rijksarchief in Den Haag, kwam ook een ander onderwerp ter sprake. Veel Engelandvaarders hebben zelf archiefstukken, documenten of andere memorabilia die voor het nageslacht van belang kunnen zijn. Daarom hierbij een oproep om deze archieven niet weg te gooien na het overlijden van een Engelandvaarder of bij het leven als men verhuist naar een verzorgingshuis of gewoon omdat men kleiner gaat wonen. Stuur deze documenten naar het Bestuur van de Stichting Genootschap Engelandvaarders. Daar wordt er voor doorzending naar het Algemeen Rijksarchief gezorgd. Indien men twijfelt of bepaalde stukken van waarde zijn om in het ARA te worden opgenomen kan men altijd even een briefje schrijven of opbellen naar onze Secretaris Mevr. M. Borel Rinkes of naar de redakteur van De Schakel, H.J.M. Brinkman. Indien er niet direct beslist kan worden over de waarde van de stukken krijgt u zo spoedig mogelijk antwoord.

TOEGEZONDEN ARTIKELEN _____

Van verscheidene Engelandvaarders heb ik reisverhalen toegestuurd gekregen. Sommige zijn zeer lang en gedetailleerd, duidelijk met de bedoeling niets achterwege te laten, wat van belang zou kunnen zijn.

Ik ben er zeer dankbaar voor ook al omdat een aantal van u gehoor heeft gegeven aan de oproep van de voorzitter van vorig jaar. Er is ook een schaduwzijde aan de ingezonden stukken. De meeste artikelen moeten bewerkt worden en tot leesbare proporties teruggebracht worden. Dit is een ondankbare taak omdat dat wat in de gedachten van de Engelandvaarder als belangrijk beschouwd wordt bij anderen als weinig terzake wordt beschouwd. En natuurlijk er is nog een ander probleem. Al deze soms aandoenlijke en gevoelvol geschreven stukken moeten overgetypt worden na 'editing' en verkorting om ze op een mooie manier te kunnen publiceren. Hoewel de tegenwoordige techniek voor niets staat, blijft het vermoeiende handwerk van het overtypen en de mogelijkheid fouten te maken, bestaan. Daarom nogmaals een verzoek dat ik reeds eerder heb gedaan. Als het enigszins kan, stuur dan uw bijdragen op een diskette geschreven in Word of in een andere gangbare computertaal. Het maakt het bewerken voor mij een stuk gemakkelijker. Uit andere landen heb ik verzoeken gekregen om te onderzoeken of er een markt is voor z.g. dagboeken uit de oorlog. In het algemeen gesproken is er een markt, maar die is zeer beperkt als dagboeken in het Nederlands zijn geschreven. Voor dagboeken in het Engels, als deze nog nooit gepubliceerde details over een bepaald aspect van de oorlog bevatten, is er eveneens een markt. Voordat ik nu wordt overstroomd met verzoeken dit uit te zoeken moet ik u teleurstellen. Met mijn beperkte middelen ben ik niet in staat dit voor u te doen. Ik zal wel in bepaalde gevallen namen van uitgevers en/of instanties kunnen geven waarmee u zich dan in verbinding kunt stellen om een antwoord op uw vragen te krijgen. Ook als u denkt een bepaalde visie te hebben over bepaalde voorvallen in de oorlog die u denkt anders waren dan beschreven in de door u gelezen publikaties, is het de moeite waard dit op papier te zetten. Deze artikelen moeten dan wel vergezeld gaan van bewijsstukken of voetnoten die het geheel aannemelijk maakt voor de mogelijke toekomstige lezers. Ik heb reeds aan een aantal belangstellenden geschreven, dat, indien men interesse heeft over bepaalde aspecten van b.v. het fenomeen Engelandvaarders iets te schrijven, men dan niet in algemeenheden moet blijven steken maar een bepaald aspect onderzoeken en daarover een gedegen artikel te schrijven. Dit vereist onderzoek en doorzettingsvermogen en is vaak

ondankbaar omdat men vaak tot de ontdekking komt dat er reeds publikaties over dit onderwerp bestaan. Daarom echter niet getreurd, het is misschien altijd nog een leuk artikel voor De Schakel. Veel Engelandvaarders zijn nu op leeftijd en scheppen er genoeg in, verhalen van anderen te lezen. Echter een waarschuwing. Waarheid en fantasie zijn vaak hinderpalen zoals we de afgelopen jaren in veel krantenartikels hebben kunnen lezen, hoewel dit ook niet altijd waar bleek te zijn. Ik moet dan denken aan een bepaald voorval vermeld in één van de dagbladen. Daarin werd vermeld dat een oorlogsvlieger nog voor de capitulatie van Japan, zijn vliegtuig landde in bezet gebied en daar zorg droeg voor de overgave van de Japanners voordat de oorlog was beëindigd. Er zijn natuurlijk meerdere gevallen. Er zijn ook gevallen die ogenschijnlijk op fantasie berusten maar in werkelijkheid gebeurd zijn. Veel van die feiten komen nog steeds boven water.

HJMB

BIJEENKOMST IN DE NIEUWE KERK OP 4 MEI 2001

Het Nationaal Comité 4 en 5 mei organiseert speciaal voor direct betrokkenen en nabestaanden jaarlijks op 4 mei - voorafgaand aan de officiële plichtigheid bij het Nationaal Monument op de Dam - een bijeenkomst in de Nieuwe Kerk te Amsterdam. Deze bijeenkomst begint om 19.00 uur en duurt tot 19.30 uur. Aansluitend vindt de Nationale Herdenking op de Dam plaats om ongeveer 20.00 uur. Op de Dam is een beperkt aantal zitplaatsen beschikbaar voor mensen die moeilijk ter been zijn. Zij kunnen de plichtigheid bij het monument eventueel ook op monitoren in de Nieuwe Kerk volgen.

Graag wil het Nationaal Comité degenen onder u (direct betrokkenen en nabestaanden) die tot nu toe geen uitnodiging voor de herdenking ontvingen in de gelegenheid stellen om in 2001 de herdenkingsbijeenkomst in de Nieuwe Kerk bij te wonen.

Zij, die belangstelling hebben deze plechtigheid bij te wonen worden gevraagd schriftelijk **voor 1 januari 2001** een aanvraag in te dienen onder vermelding van: **naam, adres, postcode, plaats, telefoonnummer en leeftijd**, bij het: Nationaal Comité 4 en 5 mei

Rapenburgerstraat 109
1011 VL Amsterdam.

Na ontvangst van uw aanvraag wordt u in het uitnodigingsbestand opgenomen en krijgt u begin februari de officiële uitnodiging toegestuurd. Bij die uitnodiging is een antwoordkaart gevoegd waarmee u maximaal twee kaarten kunt aanvragen. Na het versturen van deze antwoordkaart ontvangt u dan de persoonsgebonden toegangsbewijzen in april. De binnengekomen antwoordkaarten worden door het Nationaal Comité in volgorde van binnenkomst behandeld. Het aantal stoelen is weliswaar groot, maar niet onbeperkt.

Nogmaals: De schriftelijke aanvraag moet **voor 1 januari 2001** in het bezit van het Comité zijn. Aanvragen na die datum verstuurd kunnen niet worden gehonoreerd.

N.B. Als u al een uitnodiging ontvangt hoeft u geen aanvraag te sturen.

EEN IMPRESSIE UIT HET VERLEDEN

Gedachten uit een dagboek opgeschreven in januari 1945 tijdens de overtocht naar Australië door Engelandvaarder Wim Dalmeijer aan boord van de S.S. Lurline, troepentransportschip van de Matson Line gemeerd aan een kade van de haven van Hollandia - Nederlands Nieuw-Guinea.

De laatste vrachtwagens met post van het front worden van hun postzakken ontladen en de zakken dalen af in het ruim. De gewonden zijn aan boord genomen. Shell-shocked- jungle schurft - gewonden. Zij zien eruit als en troep magere en arme verschoppelingen. Hun huid is

diep geel van de Atebrine pillen die ze geslikt hebben tegen de malaria. Zij veroverden Hollandia, Biak, Numfoor, Morotai en vochten ook op Leyte in de Filipijnen. Zij hebben verdwaasde ogen, bevende handen en zijn onzeker met hun thuishaven in zicht. Hoe zal het weerzien zijn. Zullen ze nog in staat zijn zich aan te passen aan het veranderde thuis, het Amerika van hun dromen is niet meer, thuis in hun rustig dorp is er veel veranderd. Hun vrienden zijn verspreid over de aarde, in Europa, de Pacific of ergens in trainingskampen. In hun dorpen lopen vreemden door de straten, de meisjes van het dorp gaan met hen uit. Zij hebben vele liefdes. Daarna is het weer voorbij wat herinneringen aan hem, wat zoete dingen aan haar. Zij zullen schrijven, ja? Hij zal haar later trouwen, ja?

Hij vergeet, zij blijft achter met pijn. Dan is er weer een nieuwe ploeg in het trainingskamp. Hetzelfde liedje.

Zij gaan nu van het front huiswaarts - onzeker - maar gelukkig, maar zonder zekerheid, met vrees. Misschien was het beter geweest daar te zijn waar hun kameraden liggen, met rust gelaten voor eeuwig, tot rust gekomen, die rust waar zij allen zo naar hunkerden, verlost van deze oorlog.

Vandaag varen we uit naar Brisbane, terug naar de werkelijkheid van het bestaan. Ik zit hier aan een schrijftafeltje in de Library, langs de boekenrekken gaan benige vingers om iets te vinden om te lezen. In hoekjes tegen de wand zitten ze te lezen, zo nu en dan opkijkend naar hen die om de piano staan, luisterend naar de klanken.

Half over het midden van de vloer ligt een deken gespreid, grijsbruin, wat blote benen en vuile broeken erom heen. Zwetende handen met kaarten, kaarten op de deken, ze spelen bridge.

Op een andere deken meer benen, meer zweet en geld en kaarten, hier is het poker.

Aan een andere tafel zitten twee Hollanders, Eddie studeert differentiaal, Sytske, het meisje leest een boek. Hun benen kruisen elkaar, wat gezelligheid, misschien wel liefde, ze is lief, klein en zacht.

Buiten het tergende geluid van een boor in de rotsen, er staan zwetende negers, de zon in hun nek. Hun blote zwarte lichamen. De vrachtwagens, de jeeps, rode stof en zoutig water. De postzakken verdwijnen regelmatig in het ruim. In grijsgroen khaki gehulde blote

Jan-Vos van Marken en Annie Huisman-van Bergen

Inleiding

Op allerlei manieren probeerden Nederlanders tijdens de Tweede Wereldoorlog naar Engeland uit te wijken, om van daaruit de vijand beter te kunnen bestrijden dan in het door de Duitsers bezette Nederland mogelijk was. Zij gingen over de Noordzee, via Delfzijl, Zweden en zelfs via Moskou en Wladiwostok. De meesten verkozen de landroute via België, Frankrijk, eventueel Zwitserland, Spanje en Gibraltar of Portugal. Naar schatting hebben zo'n 1800 mensen Engeland bereikt.¹ Voor velen echter is hun poging op een catastrofe uitgelopen. Aan de vlucht uit Nederland lagen allerlei motieven ten grondslag: zij werden gezocht door de Sicherheitspolizei, zij vonden het als jood, hier te gevaarlijk worden, zij wilden de gegevens die zij via spionage hadden verzameld aan de geallieerden ter beschikking stellen, zij vertrokken in opdracht van hun verzetsorganisatie met boodschappen of waarschuwingen voor de Koningin of de Nederlandse regering in Londen, of zij gingen omdat het avontuur hen lokte. Dat laatste moet bij vrijwel allen als extra motivatie een grotere of kleinere rol hebben gespeeld. De meeste Engelandvaarders vertrokken over land. Zij probeerden onder de trein², fietsend, lopend of met boemeltreintjes via België, Frankrijk en Spanje naar Engeland te komen. Het was een gevaarlijke en moeizame reis, met valse papieren en voortdurend de kans om onderweg te worden gearresteerd. Telkens was er weer een weken- of maandenlang duren oponthoud in een Franse of Zwitserse gevangenis, in de Zuid-Franse opvangcentra die door de directeurs van de Offices Néerlandais, J.W. Kolkman en J.C.A.M. Testers, nabij Perpignan en in Toulouse voor de vluchtelingen waren ingericht³, of in een Spaans concentratiekamp. De reis duurde lang tot zeer lang. Sommigen bereikten Engeland binnen een halfjaar; het was echter normaal om één, anderhalfjaar onderweg te zijn en enkelen deden er vrijwel de gehele oorlogsperiode over, bijna vier jaar lang.⁴ Een veel kleiner aantal (in ieder geval 465) heeft de oversteek per boot gewaagd. Waarom gingen zij per boot? Deze Engelandvaarders voelden zich niet opgewassen tegen het soort

magere gele lichamen hangen over de railing en staren naar dat vervloekte land, sigaret, pijp in de mond. Zij lezen het nieuws. De invasie van Luzon drie dagen geleden. Zoveel schepen, nog meer vliegtuigen, nog meer Japanners en Duitsers vernietigd. Geringe verliezen aan onze kant. Het gaat goed, de vrede komt dichterbij, hoe meer bloed hoe vlugger vrede. Maar de duif moet nog een lange weg afleggen en er is voedsel nodig. Sneuvelen op het veld van eer. Wat is eer? Definitie, axioma of alleen een geloof.

Het eten is goed aan boord, het scheelt een stuk met de 'K-Rations'. Gedroogde roereieren, vruchten uit blik, pap, worstjes, brood, boter, suiker, blikmelk en hete koffie en een ijskoude appel na.

Doornat van het transpireren is het weer gebeurd, goed voedsel, wat water drinken, naar het dek tot vijf uur, dan weer eten, tweemaal per dag. Zoet water, wat een luxe, tweemaal per dag in de morgen en 's avonds een emmer vol, na een half uur in de rij te hebben gestaan.

Het was augustus 1939 dat ik mijn ouders en broer Rob voor het laatst zag, toen al weer zo lang geleden in Holland - oorlog - misschien, maar wij wellicht niet. Tot over vier jaar, dat moest zijn augustus 1943, maar toen zat ik in een Spaans gevangenkamp en zij waren ergens, ver weg in Indië, in Japanse gevangenkampen.

We gaan nu het zesde jaar in. Rob is nu 18 jaar - mijn ouders zoveel jaren ouder, grijs - en wat ben ik. Een doelloos wezen.

10 Mei 1943 uit Holland op stap gegaan door België en Frankrijk om Spanje te bereiken, weg uit de grijparmen van het Duitse nieuwe orde principe. Honger, gebroken liefde, wraak en terreur.

Nu op weg naar Indië, dat bevrijden, mijn ouders terugeisen, mijn broer die ik niet meer ken, een opgegroeide knaap. Misschien leven ze nog, misschien.

In ieder geval gaan we nu naar Australië, mijn kans afwachten, wat voor toekomst, maar eerst zelf overleven.

Hollandia, het is Indië, mooi, zo voor mij alleen, zonder mensen of met z'n twee, nog steeds die idealen, die romantiek, het hunkeren naar het mooie, het lieve, het goede, naar liefde.

Wat was komt niet weer, time waits for no one.

Toch eens misschien?

Het is dat eeuwige wezen, de mens.

gevaaren waarmee zij op de landroute zouden worden geconfronteerd, zij wilden binnen één of een paar dagen zekerheid hebben over het slagen of falen van hun onderneming, zij hadden zeer veel spionage-spullen bij zich die beter per boot(je) konden worden vervoerd, het waren echte waterratten, of zij waren door een vriend uitgenodigd om mee te gaan. Naar de lotgevalen van deze Noordzee Engelandvaarders heeft Jan Bruin uitvoerig onderzoek verricht en de verhalen van alle tot dusverre bekende pogingen - zowel de geslaagde als de mislukte te boek gesteld.⁵ De Engelandvaart in veel ruimer verband zal besproken worden in het in voorbereiding zijnde proefschrift van Agnes Dessing. Daarin komen onderwerpen aan de orde als opvang in Engeland, inzet voor de geallieerde oorlogvoering, de verwachtingen die Engelandvaarders hadden en wat daarvan terecht kwam, en de onderscheidingen die aan hen werden toegekend. Het onderzoek van J. Bruin was voor een van de auteurs van dit artikel aanleiding om zijn eigen geplande poging om in 1941 de Noordzee over te steken met een vouwkano, te bekijken. In dit artikel zal worden gepoogd om vanuit de resultaten uit het onderzoek van J. Bruin betreffende de vouwkano's een licht te werpen op zijn ervaringen met de Epica vouwkano.

Analyse van een aantal gegevens uit het onderzoek van Jan Bruin

Uit het onderzoek van J. Bruin is een groot aantal gegevens over de Engelandvaarders zelf over hun vlucht en over hun boten bekend geworden. Tijdens de Duitse bezetting zijn er blijkens dit onderzoek tussen 5 juli 1940 en 9 april 1945, 112 pogingen ondernomen om via de Noordzee Engeland te bereiken. Van de daarvoor gebruikte boten zijn er 29 in Engeland aangekomen (26%), de overige 83 pogingen zijn mislukt. De mislukkingen hadden verschillende oorzaken. Sommige boten werden reeds vóór zij de waterlijn hadden bereikt door de Duitsers gesignaleerd en geconfisqueerd, andere werden op zee door Duitse patrouilleboten onderschept (waarna de opvarenden gevangen werden genomen) en nog weer andere boten zijn spoorloos verdwenen met bemanning en al. Een speciale categorie vaartuigen werd gevormd door de tweepersoonskano's waarmee zestig jongemannen (in dertig kano's) tussen 4 februari 1941 en 30 juni 1943 de oversteek hebben gewaagd of wilden wagen. Het is bijzonder dat de helft van deze kano's

(zestien) door één of twee studenten van de Technische Hogeschool (TH) Delft of door pas afgestudeerde ingenieurs werd bemand (25 personen = 42%).⁶

Een tweede bijzonderheid is het feit dat de helft van hen bestond uit goed getrainde leden van de Delftsche Studenten Roei Vereniging Laga (13 personen), onder wie de bekende raceroeiers C.T. (Coen) de Jongh (winnaar (als slag) van de Varsity van 1938) en Jan van Blerkom (bekroond als beste skiffeur van het jaar 1940).⁷ Een deel van de overige kanovaarders was ook goed getraind. Onder hen bevonden zich onder anderen (race)roeiers van de roeiverenigingen Njord, Nautilus en DDS, ervaren zeilers en een enkele marineman. Desondanks was het aantal kano's dat veilig in Engeland is aangekomen schrikbarend laag; slechts vier van de dertig hebben het gehaald (13%). Deze kano's waren op één jongeman na geheel bemand door Delftse studenten. Waardoor lukte het de andere 26 tweepersoonskano's niet om Engeland te bereiken? Over het algemeen lag het niet aan een gebrek aan training of aan onbekendheid met water. Het meest voorkomende probleem was een onverwachte weersomslag, waardoor de kano soms volliep of zelfs omsloeg (elfmaal). Hierdoor zijn verschillende kano's teruggewaaid of teruggespoeld naar de Nederlandse kust, of men zwom of peddelde terug naar het strand (zesmaal). In de oorlog werden geen weerberichten verstrekt en bij een vertrek midden in de nacht bij nieuwe maan kon men ook zelf geen voorspellingen maken door naar de lucht te kijken.

Het is mogelijk dat de opvarenden van vijf kano's van wie niets meer is vernomen ook door een plotselinge storm in moeilijkheden zijn geraakt. Eén kano moest terugkeren wegens ijsafzetting op de voorplecht, waardoor de boot topzwaar was geworden en dreigde te zinken. De bemanning van een andere in nood verkerende kano is door een Katwijkse visser opgepakt en gered. Drie kano's zijn al voor het vertrek door de Duitsers in de Katwijkse duinen gevonden, toen die ervan op de hoogte waren gekomen dat van daaruit Engelandvaarders waren vertrokken, en ze dus extra surveilleerden. Van twee kano's is de bemanning al op het strand opgepakt. Arrestaties op zee door Duitse patrouilleboten vonden in zes gevallen plaats, éénmaal door verraad

van een arbeider aan de Atlantikwall, die de Kriegsmarine achter de kano aanstuurde. Van deze zes bootjes was er slechts één in 1941 het topjaar van de Engelandvaart vertrokken, de overige vijf in 1942 en 1943. Waarschijnlijk waren er in die latere jaren meer Duitse patrouille-schepen op zee in verband met een verwachte Britse invasie. Een aantal opvarenden heeft met meer dan één van de genoemde vormen van rampspoed te maken gehad. Twee studenten (van verschillende kano's) zijn na respectievelijk vier en zes maanden aangespoeld op Texel en in Noordwijk, en aldaar begraven.⁵

De kano's

Tijdens de bezetting waren er diverse merken vouwkano's in omloop, onder andere de Klepper, de Pirat en de Epica, allemaal van Duitse makelij. De Britten kenden vóór 1942 nog geen vouwkano's.⁹ Toen dan ook op 26 juni 1941, na een lange tocht op een windstille zee, de eerste vouwkano (Faltboot) Engeland bereikte met aan boord J.W. (Jaap) van Hamel en R.F. (Rudi) van Daalen Wetters, werden de jongemannen aanvankelijk niet vertrouwd. Het wantrouwen werd nog versterkt nadat zij hadden verteld vijf dagen en nachten onderweg te zijn geweest. Hun verhoren in Londen - die iedere Engelandvaarder moest ondergaan - duurden dan ook ongebruikelijk lang.¹⁰

Voor Jaap van Hamel moeten het wantrouwen en de herhaalde langdurige verhoren bijzonder frustrerend zijn geweest. Hij was maar net op tijd uit Nederland ontsnapt. Een paar dagen na zijn afvaart stond de Sicherheitspolizei op de stoep van zijn ouderlijk huis, om hem te arresteren. Het is vrijwel zeker dat hij was verraden door zijn verzetsmakker Hugo de Man, met wie hij samen de Delftse reserve kapitein J. Bouwer had neergeschoten, die van het aangeven van Engelandvaarders werd verdacht.¹¹

De scherpe Londense verhoren dienden er in de eerste plaats voor om vijandelijke spionnen te ontmaskeren. Verder vormden zij voor de Nederlandse en Engelse inlichtingendiensten een belangrijke bron van informatie over de situatie en recente gebeurtenissen in bezet gebied, over verzetsmensen en hun activiteiten, en over verraders en NSB-ers, wier namen werden genoteerd. Van de meeste Engelandvaarders is

niet bekend met welk type kano zij onderweg zijn geweest. Van enkelen weten wij dat wel. De twee bootjes die O.W. (Oscar) de Brey en zijn vrienden eind september 1941 in de Katwijkse duinen hadden verstopt en die daar ontijdig door de Duitsers zijn gevonden, zijn Klepper-vouwkano's geweest.¹² De vouwkano waarmee de gebroeders ir. W.H. (Willem) en H.B. (Han) Peteri op 21 september 1941 in Engeland aankwamen, was een Pirat. De boot is nog steeds in hun bezit.¹³ Er is ook een oversteekpoging met een Epica bekend, te weten die van P.H. (Paul) van Dantzig en H.P. (Henk) Verschuur, die op 13 januari 1942 's avonds laat Scheveningen verlieten. Door ijsafzetting op de voorplecht, waardoor de boot topzwaar werd, moesten zij hun poging staken en terugkeren naar het strand.¹⁴ Gezien de ervaringen van één van de auteurs van dit artikel met de Epica-vouwkano, zal deze kano nu verder worden bekeken.

Herkomst van de Epica

In het midden van de jaren dertig wilde een Duitse 'wetenschappelijke' expeditie de Jordaan per boot onderzoeken. Daartoe hadden de 'geleerden' een aantal tweepersoonsvouwkano's van het merk Epica, van een expeditie uitrusting voorzien en naar Rotterdam gezonden, van waaruit ze naar Haifa zouden moeten worden verscheept. De Britten, die in opdracht van de Volkenbond het beheer voerden over het mandaatgebied Palestina, vertrouwden de zaak echter niet en beschouwden de zogenaamde wetenschappelijke expeditie als een dekmantel voor spionageactiviteiten. Zij weigerden hiervoor toestemming te verlenen.

De bootjes, die inmiddels in Rotterdam waren aangekomen, bleven daar in entrepot liggen totdat ze zouden worden verkocht. De Duitsers hadden er geen belangstelling meer voor.

Het een jaar of langer in entrepot opgeslagen blijven liggen is niet bevorderlijk voor de kwaliteit van vouwkano's. Er werd onzorgvuldig met ze heen en weer gesjouwd, ze lagen te warm en er kwamen teervlekken op.

Toen deze opslag Carl Denig (van de bekende sportzaken) ter ore kwam, kocht hij het hele partijtje Epica's voor een habbekrats op en

bood ze als 'gelegenheidsaanbieding' per advertentie voor de schappelijke prijs van f 200,- per stuk aan. Dat zal naar schatting in 1935 of 1936 zijn geweest.¹⁵

Zeewaardig maken van de Epica

Om de zeewaardigheid van de kano's te vergroten moest er aan veel bootjes flink worden gesleuteld, zo ook aan de Epica. In vergelijking met de Klepper had de Epica ten opzichte van zijn breedte een relatief grote holte, dat wil zeggen de hoogte van de kuiprand tot de kiel. Hierdoor moesten de armen bij het peddelen hoog worden opgetild en naar buiten gebogen teneinde noch de ellebogen te stoten, noch met de peddels langs de rand van het canvasdek te schuren. Desondanks was de Epica door het grotere vrijboord waarschijnlijk zeewaardiger en als zeilkano beter te gebruiken dan de Klepper. De bestuurbaarheid was even beroerd en de kans om tijdens het zeilen af te drijven was, ondanks de zijzwaardjes, even groot als bij de Klepper. De boot had een groene huid van drie lagen rubber, met daartussen twee lagen textiel (vermoedelijk canvas) en over de kuip een groen drielidig canvas spatdek. De drie spatdekdelens werden met rubber canvas zijstroken over de kuiprand gestulpt en hierop met verchromde messing draaiwervels vastgezet. Om elk mangat sloten twee delen met een hoge rubber canvas rand om de kanoër. Het voorste deel van deze rand had aan weerszijden een lange lip die door een sleuf op het achterste gedeelte werd gestoken, zodat de rand werd afgesloten. Het geraamte bestond voornamelijk uit inlands Duits essenhout met messing schuifbussen. De kano was voorzien van twee losse luchtzakken die met de mond opgeblazen moesten worden. Eén bevond zich in de voor- en één in de achtersteven. Zij dienden om de boot drijvende te houden in geval van vollopen. Door deze luchtzakken was de boot ook uitstekend als smokkelvaartuigje te gebruiken, zoals Jan-Vos van Marken en zijn vader hebben ervaren.

Omstreeks 1937/1938 togen zij met de opgevouwen Epica per trein naar Emmerich, haalden daar bij een Duitse bankrelatie een pakje op, zetten de boot op de kade in elkaar en verstopten het pakje in de boeg tussen de uiterste punt en de luchtzak. Vervolgens zakten zij rustig

peddelend de Rijn af, meldten zich bij de douane in Lobith Tolkamer en kwamen probleemloos met het pakje in Velp (Gld.) aan. Om te kunnen zeilen was de boot voorzien van een tweedelig houten mastje en een eenvoudig wit emmerzeil. Teneinde minder risico te lopen om door de Duitsers te worden gesignaleerd, werd het zeil grijs geveerd. Op verschillende punten werd de kano versterkt. Ten eerste liet de bevestiging van het roer aan de achtersteven te wensen over. Aan een aluminium hoekprofiel, ge vulcaniseerd tussen de huid en de rubber achtersteven, waren de twee ogen voor de roerpen geklonken. Deze constructie was te zwak voor (zware) zeegang. De bevestiging werd vervangen door een soort tetraëder kooi van aan elkaar gelaste bronzen strippen. De kooi werd over de achtersteven geschoven en met banden aan de kuiprand vastgezet. Ten tweede werden het opklapbare roer, met name het draaipunt ervan, en het aluminium blad versterkt. Als derde waren de spatdekken met hoge opstaande rand, die om het middel van de kanovaarders moesten worden vastgemaakt, te zwak om overslaande golven te kunnen weerstaan. De bevestiging van de over de houten kuiprand te stulpen randen, die van hetzelfde materiaal als de huid van de kano waren gemaakt, moest dus worden versterkt. Ook de bevestiging van het balkje van de zijzwaarden aan de kuiprand moest worden versterkt. Deze bevond zich over of onder het voorste spatdek, op korte afstand van de voorpunt van de kuip. Als vijfde werd de boot voorzien van een echt vloeistofkompas in een messing helm met olielampje voor verlichting. Het kompas werd op de ladder bevestigd. De 'ladder' is de lengte-spaninrichting van de boot; de twee of drie grote U-vormige spanten onder de kuiprand worden erop bevestigd.

Sleutelen aan de Epica

In het najaar van 1941 vatte Jan-Vos van Marken het plan op om samen met zijn Laga-vriend Paul van Dantzig, die als jood Nederland moest verlaten, in zijn Epica naar Engeland over te steken. Hij had deze vouwkano al in 1935 of 1936 van zijn vader gekregen. Van Dantzig wierp zich daarop intensief op het sleutelen aan de kano. Het kan haast niet anders of Dik van Swaay diende hem hierbij van advies. Deze Delftse student electrotechniek had als één van zijn voornaamste

taken in de Haagse Ordedienst (OD) het weghelpen van Engelandvaarders, zowel door het verschaffen van materiaal (kano's) als door het op zee zetten van de bootjes en de bemanning.

Op 27 september 1941 ondernam hijzelf een oversteekpoging per kano, samen met zijn mede-Lagaaier P.T. (Paul) Eckenhausen.

Door een toeval was Jan-Vos van Marken hiervan op de hoogte. In de nazomer van 1941 fietste Van Marken vanuit Delft langs de Vliet naar Den Haag, toen hij werd ingehaald door Van Swaay die in een kleine vrachtauto met een open laadbakje reed. In het bakje lag een vrij groot voorwerp in een canvas zak, die door Van Marken onmiddellijk als de framezak van een vouwkano werd herkend. De grootte van de zak zal ongeveer 1,40 x 0,45 x 0,20 meter zijn geweest. Nieuwsgierig geworden bezocht Van Marken daags daarop Van Swaay op zijn kleine Delftse studentenkamer en informeerde wat hij eigenlijk deed met een vouwboot op een vrachtauto. Aanvankelijk ontkende deze in alle toonaarden iets van een vouwkano te weten. Na lang aandringen tilde hij echter plotseling de sprei van zijn bed op en daar lag het pak. Hij vertelde van plan te zijn naar Engeland over te steken.

Deze oversteekpoging is mislukt. Toen Van Swaay en Eckenhausen, die al bij het vertrek een van hun peddels hadden verloren, vlak onder de Engelse kust waren gekomen, draaide de wind zodat ze werden teruggeblazen naar Goeree. Na hun arrestatie heeft Van Swaay kans gezien om uit het bolwerk van de Sicherheitspolizei und SD aan de Heemraadsingel (hoek Mathenesserlaan) in Rotterdam te ontsnappen. Enige tijd daarna dook hij samen met Jan van Blerkom, die wegens de liquidatie van de verrader Hugo de Man door de Sicherheitspolizei werd gezocht, in Den Haag onder. Beiden bereidden een nieuwe gezamenlijke overtocht voor. Ook deze oversteekpoging is mislukt. Op 14 november 1941 zijn ze allebei op de Noordzee omgekomen.

In deze periode is er hoogstwaarschijnlijk contact met Paul van Dantzig geweest, die toen waardevolle adviezen van Dik van Swaay moet hebben gekregen zowel wat betreft de aanpassingen van de Epica als de mee te nemen bagage.¹⁶

Jan-Vos van Marken besloot uiteindelijk van de geplande oversteek af te zien. Hij schonk zijn kano aan Paul van Dantzig, die op 13 januari 1942 samen met de Lagaaier Henk Verschuur vertrok. Wegens ijsafzetting op de voorplecht moesten zij naar het Scheveningse strand terugkeren. Zij zijn daarbij niet opgepakt en hebben zelfs nog kans gezien om de Epica in veiligheid te brengen.¹⁷

Na de bevrijding hoorde Jan-Vos van Marken dat zijn versterkte groene Epica in een loods bij één van de plassen ten noord-oosten van Leiden was opgeslagen. Zijn oudste zuster haalde de kano daar op en bracht hem naar het ouderlijk huis in Velp. De kano werd in 1946 geschonken aan de Oosterbeekse Padvinders Vereniging, waarvan Van Marken nog steeds oud-lid is.

Noten

1. A. Dessing, 'De Grote Oversteek: Engelandvaart over de Noordzee', in: Zevende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (1996) 69
2. H. Zeelenberg, 'Brief', in: De Schakel (juli 1998) 28
3. S. Plantinga, 'Joseph Willem Kolkman (1896-1944) en de Engelandvaarders. De hulp aan Nederlandse vluchtelingen in Vichy-Frankrijk', in: Negende jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (1998) 17-21
4. Algemeen Rijksarchief, Londense verhoren in dossiers Ministerie van Justitie Londen
5. J. de Bruin en J. van der Werff, Vrijheid achter de horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945 (Houten 1998)
6. Ter vergelijking: van het totaal aantal van 112 boten werden er 36 geheel of gedeeltelijk door Delftenaren bemand (32%). Van de 465 opvarenden kwamen er 52 van de Technische Hogeschool (11%)
7. De Nederlandse Roeisport. Haar geschiedenis, haar steunpilaren, haar facetten en wetten, haar structuur en haar verrichtingen (Amsterdam 1967) 257-258; A. Huisman-van Bergen, De vervolgd. Jacht op twee Delftse studenten in 1941 (Amsterdam 1999) §6.2

8. E.M. (Eetje) von Baumhauwer (1920-1941) en D. (Dik) van Swaay (1921-1941)
9. C.E.L. Philips, Cockleshell Heroes (Londen 1956)
10. Van Daalen Wetters, 'Kano overtocht', in: De Schakel (juli 1989) 25-27
11. Huisman-van Bergen, De Vervolgden §4.4-§4.5
12. O.W. (Oscar) de Brey, G.W. (Govert) van den Bosch, jhr. C.F.E. (Frederik) Trip en J.W. de Bruyn. Mondelinge mededeling door J.W. de Bruyn Kops (zomer 1997)
13. P. van Beckum, Oranjestad. Dertien sluipwegen naar de vrijheid (Naarden 1992) 92-98
14. Bruin, Vrijheid achter de horizon 97; Gedenkboek van het verzet der Delftsche studenten en docenten gedurende de jaren 1940-1945 (Delft 1947) 70
15. Helaas staan de Epica's niet vermeld in de folders van 1935-1936 van Carl Denig. Mondelinge mededeling door de directeur H.R. Veldhuis (1 mei 1998)
16. Huisman-van Bergen, De vervolgden §17.3-§17.5
17. P.H. (Paul) van Dantzig (Rotterdam 1921-Auschwitz 1943 of 1944).

MEDEDELINGEN

Repertorium Geschiedenis Nederland online

Jaarlijks verschijnen binnen en buiten Nederland duizenden publicaties over de geschiedenis van ons land. Wie zich wil oriënteren op een bepaald onderwerp, een literatuurlijst wil samenstellen of wil nagaan wat er recent op zijn of haar interessegebied is verschenen, kan niet zonder een bibliografisch hulpmiddel. Het Repertorium Geschiedenis Nederland vormt hiervoor de vraagbaak bij uitstek. Het Repertorium van boeken en tijdschriftartikelen betreffende de geschiedenis van Nederland, dat sinds 1863 bestaat, is een bibliografie van Nederlandse en buitenlandse publicaties over de geschiedenis van Nederland, de voormalige koloniën en de huidige Rijksdelen overzee. Aan de hand

van een aantal selectiecriteria worden titels over uiteenlopende onderwerpen beschreven, van nationaal tot lokaal en van prehistorie tot heden. Om de bibliografische zoekmogelijkheden te vergroten en om aan te sluiten bij nationale en internationale ontwikkelingen, wordt het Repertorium nu online beschikbaar gesteld via Pica, centrum voor bibliotheekautomatisering. Het Repertorium is online te raadplegen in bibliotheken en instellingen die via Pica een abonnement op het Repertorium hebben. Via de Online-Publiekscatalogus (OPC) of het Open Bibliotheek Netwerk (OBN) is het bestand in te zien. Het Repertorium wordt uitgegeven door het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (ING), dat deel uitmaakt van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Het ING stimuleert via universitair en eigen onderzoek de bronontsluiting op het gebied van de Nederlandse geschiedenis.

Over de auteurs

Annie Huisman-van Bergen (1924) studeerde sociale psychologie aan de Universiteit van Amsterdam, waar zij in 1968 promoveerde op een experimenteel-theoretische studie over Kurt Lewins motivatieleer. Zij is werkzaam geweest aan de universiteiten van Amsterdam, Eindhoven en Leiden en bij particuliere onderzoeksinstituten. In 1995 startte zij met een onderzoek naar één van de eerste liquidaties van een verrader in bezet Nederland. Deze studie mondde uit in het boek De Vervolgden. Jacht op twee Delftse studenten in 1941.

Jan-Vos van Marken (1919) kwam tijdens de algemene mobilisatie van 29 augustus 1939 in militaire dienst. Zijn in 1940 aan de Technische Hogeschool te Delft begonnen studie voor werkbouwtuigkundig ingenieur sloot hij na verscheidende onderbrekingen - mede door de oorlog - in 1952 af op het technisch-economisch onderwerp 'De Spoorwegen van Mexico.' Hij is in diverse functies werkzaam geweest, o.a. bij de subafdeling Spoorwegtechniek van de TH, bij Petrogas, Werkspoor, Gero en bij Heineken.

Bovenstaand artikel is met welwillende toestemming overgenomen uit het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis, jaargang 18, 1999, nummer 1.

ADRESSENBESTAND _____

ADRESSENBESTAND Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 4 op de adressenlijst van 1 april 1999.

Overleden:

Bos, H.J.	Voorschoten
Harteveld, C.	Nederweert
Josso, P.	Natal, R.S.A.
Köhler, N.Th.M.	Bennebroek
Ligthelm, J.P.F.	Devon, UK
Pelder, F.	Den Haag
Pol, S. van der	Leiden
Schildmeyer, G.M.	Den Haag
Veldhuyzen-van Zanten, I.L.	Emmen

Verhuisd:

Dien, D.	Witte van Haemstedelaan 2	2012 EZ Haarlem
Uiling, B.K.	Finsponglaan 108	3707 BV Zeist
Wertheim, P.	12A Hatchland	Great Hilm
	Milton Keynes	MK8 9DN, UK

Nieuw toegetreden:

Snapper, F.	Burg. Patijnlaan 136	2585 BM Den Haag
-------------	----------------------	------------------

Zoek:

Enger-Waterman, Mevr. R.	PO Box 76, Lorne	Vic 3232, AUS
Kloots, J.J.	B.P. 48	B-1080 Brussel

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

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