

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 2003 - 24e Jaargang, nr. 99

BESTUUR:

Voorzitter

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

Secretaris

H.J.M. Brinkman Jacob Mulderweg 26 2597 BS Den Haag Telefoon en fax
070 - 354 31 73
E-mail: hjm.brinkman@wanadoo.nl

Penningmeester

Ch.H. Bartelings Thomas Jeffersonlaan 58 2285 BB Rijswijk Telefoon en fax
070 - 394 14 67
E-mail: ch.h.bartelings@planet.nl

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 Louise de Colignylaan 448 3062 HN 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

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

Stichting Genootschap Engelandvaarders:

Postbank: 35 95 00

Bank : 54.55.46.826

ABN-AMRO bank - Rijswijk

Het volgende nummer verschijnt in januari 2004.

Gaarne hiervoor bestemde copy inzenden vóór 1 december 2003.

ISSN 1382-8207

Tot onze grote spijt ontvangen wij te vaak de droeve mededeling dat er weer één van onze mede-Engelandvaarders is overleden. De één heb je wat beter gekend dan de ander, maar het grijpt je toch telkens weer aan. Je realiseert je dan ook weer dat onze generatie al aardig op jaren begint te geraken. Anderzijds is het goed te ervaren dat vele oudjes nog steeds geweldig kunnen genieten van wat het leven heeft te bieden.

Twee oud-bestuurders van ons Genootschap zijn heengegaan. Op 23 juli werd Sam Timmers Verhoeven gecremeerd. Sam was ruim 15 jaar lid van ons bestuur. Hij was voorzitter van onze Sociale Commissie en hij vertegenwoordigde ons in de Raad van Overleg en in het bestuur van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945. Sam heeft zich met name ingezet om Engelandvaarders, die in aanmerking kwamen voor een buitengewoon pensioen, met het verkrijgen ervan bij te staan. Ook nadat hij het bestuur had verlaten hield hij contact met de bestuurders om hen met zijn adviezen op het goede pad te houden.

Henk Wensink werd op 2 oktober gecremeerd. Henk loste Hilbo Borel Rinkes af als secretaris toen Hilbo overleed. De doofheid van Henk werd een steeds groter probleem om zijn functie te vervullen, zoals Henk dat graag wilde. Henk gaf zijn fakkel al na enkele jaren over aan Mees, die hem al zo veel zij kon had geassisteerd.

Ons bestuur heeft bij de afscheidsbijeenkomst van Sam en Henk namens u allen een woord van dank gesproken.

Op onze reünie bleek dat Sam en Henk lang niet de enigen waren die wij hadden verloren. Met het voorlezen van de lange lijst van overledenen, aan het begin van ons samenzijn, hebben wij hen op waardige wijze herdacht.

Onze reünie was een heel geslaagde bijeenkomst. Het personeel van de Vliegbasis Gilze-Rijen had kosten noch moeite gespaard om het ons naar de zin te maken. Het was natuurlijk jammer dat onze Beschermheer niet aanwezig kon zijn, maar wij hadden daar alle begrip voor. De Prins belde tijdens de reünie op om ons een geslaagde bijeenkomst toe te wensen en te zeggen dat hij uit de verte op onze gezondheid het glas zou heffen. Wij hebben uiteraard op de gezondheid van Zijne Koninklijke Hoogheid een heildronk uitgebracht.

Aangezien de kerk voor dit soort evenementen op zondag was gesloten, hielden wij een korte maar waardige herdenking van

Koningin Wilhelmina op de maandag na Haar verjaardag in de Nieuwe Kerk in Delft. Een twintigtal Engelandvaarders was daarbij aanwezig. Gelukkige bijkomstigheid was dat die maandag de maandelijkse borrel in de Julianakazerne in Den Haag was gepland en wij daar dus nog even rustig konden napraten. Natuurlijk hadden wij toen de gebruikelijke poffertjes op de Markt in Delft al genuttigd.

Op de sterfdag van Koningin Wilhelmina, 28 november, herdenken wij Haar bij het monument aan het Noordeinde in Den Haag. Samenkomst en napraten is, zoals elk jaar, in het gebouw van de Raad van State. Ik hoop dat velen de weg naar het Noordeinde kunnen vinden.

Ik kijk naar u uit.

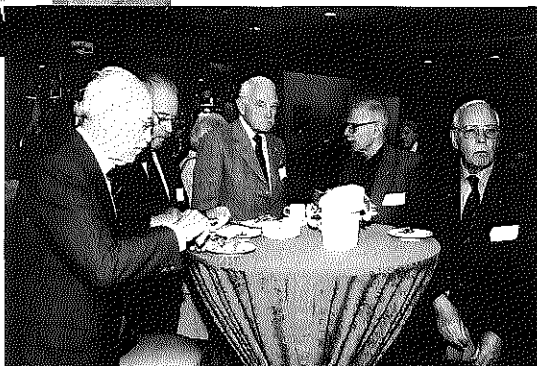
Rudi Hemmes



Bezoek Engelandvaarders vlb. GzR 24-09-03



Reünie 2003: Gezellig samen.



Reünisten bijeen.



Onze voorzitter Rudi Hemmes in gesprek met Generaal Majoor J.H. de Jong. Bestuurslid Jan Bakker kijkt toe.

Zoals ieder jaar, gedenken wij wederom op vrijdag 28 november 2003 de sterfdag van wijlen Koningin Wilhelmina, bij haar standbeeld in Den Haag. De ontvangst bij de Raad van State is van 10.45 uur tot 11.00 uur. De plechtigheid begint om 11.15 uur. Degenen die met eigen vervoer komen en zich hebben opgegeven, krijgen een kaart toegestuurd voor de parkeergarage en tevens een oranje herkenningkaart, die u goed zichtbaar achter de voorruit moet plaatsen. De parkeergarage van de Raad van State bevindt zich in de Parkstraat 2, tegenover de Kazernestraat.

VOOR HEN DIE MET OPENBAAR VERVOER KOMEN:

Vanaf Station Hollands Spoor : Tramlijn 8 of 16:

Buslijn 5, halte Kneuterdijk.

Vanaf het Centraal Station : Tramlijn 7 of 16

Buslijn 22 of 14, halte Kneuterdijk.

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

**VERGEET NIET UW GROOT MODEL ONDERSCHIEDINGEN
MEE TE NEMEN, S.V.P.**

Opgeven aan :

Jacob de Mos

Marjorystraat 25

3151 JK Hoek van Holland

Tel. : 0174-382183

In de jaren 1994 - 1996 heb ik mijn overzicht geschreven "De Nederlandse vluchtelingen in Zwitserland tijdens de Tweede Wereldoorlog". In eerste instantie betrof dit een doctoraal scriptie. In 1995 gingen de Zwitserse archieven over de oorlogsperiode open. Daarmee was mijn, inmiddels gereedgekomen scriptie niet meer recent. Deze scriptie was in kleine kring verspreid en ook in de Schakel vermeld, wat tot veel aanvullende informatie leidde. Het fameuze nummer 22 van het "Zeitschrift des Schweizerische Bundesarchives" is geheel gewijd aan dit onderwerp. Het 400 pagina's dikke boek is het resultaat van een gedegen studie. Op hoog wetenschappelijk niveau.

Ik heb daarna gebruik makend van nieuwe informatie de scriptie herschreven.

Het Bundesarchief heeft mijn vragen verschillende keren beantwoord. Niet lang daarna kon ik er een bezoek brengen. Hierover het volgende. Mijn bezoek was aangekondigd, de rode loper lag uit. De ontvangst was hartelijk. Mijn dossier lag klaar. Daar begon mijn emotie, die foto! Een betere aanwijzing van mijn toenmalige conditie is nauwelijks kenbaar.

Het dossier bestond uit de volgende papieren:

- Het proces-verbaal van het Grenzwachtkorps dat diende om de Grenswachtorganisatie en de Politie op de hoogte te stellen van mijn vlucht. Mijn persoonsgegevens, daarna een aantal vragen. O.a. de exacte plaats van binnenkomst in Zwitserland, datum en uur (derde poging op zaterdag 26 augustus 1944 in Saethingen am Hochrhein). De naam van de eventuele 'Schlepper' en de voorwaarden waaronder hij zijn diensten had aangenomen. Was de vluchteling alleen behoorde hij tot een groep. Wat was de reden van de vlucht, de bestaansmogelijkheden in Zwitserland, gezondheid? Familie in Zwitserland? Een exemplaar van dit protocol ging naar de grenswacht en een andere naar de politie.
- Het 'Einvernahmeprotokoll' drie dagen na mijn vlucht is opgemaakt door de politie. De persoonsgegevens, paspoort en persoonsbewijs? Waarom was ik gevlucht, meegebracht geld in Reichsmarken en gulden was nauwkeurig genoteerd.

- Het Signalementsblatt gedateerd 1 september met twee foto's, vroeg naar gegevens als lengte, kleur van de ogen en bijzondere kenkens.
- De beschikking van de Vreemdelingenpolitie van 9 september ongeveer 14 dagen na mijn vlucht is eveneens te vinden. De vreemdelingenpolitie besloot mij te interneren. Op eigen kosten voor zover ik dat zou kunnen betalen. Dit formulier werd verstuurd aan de 'Zentraleitung der Arbeitslager' in Zürich.
- De lijst die de Zentraleitung stuurde op 15 september aan het Auffanglager in Basel stuurde om de genoemde vluchtelingen naar de aangegeven werkkampen te zenden. Treinkaartjes en dergelijke werden meegezonden en ik werd samen met twee gevluchte matrozen van de Nederlandse binnenvaart, naar het werkkamp Aarau gestuurd.
- Een andere lijst van de 'Zentraleitung' gedateerd 20 december 1944 is verstuurd aan de leiding van de Arbeitslager waar zich Nederlandse vluchtelingen bevonden. De op deze lijst vermelde vluchtelingen dienden in staat gesteld worden om zich op tijd op 21 december 1944 op het station Geneve - Cornavin te melden, dan bij de trein. Met name werd gevraagd de blauwe vluchtelingenpas mee te nemen.
- De Zwitserse vluchtelingenpas is eveneens aanwezig in het dossier.
- Het is onwettelijk om in de ambtelijke taal het relaas van een bijzonder spannende periode in mijn jeugd door te kunnen lezen. Ik was daardoor wel enkele dagen wat aangeslagen.
- Het dossier is compleet. Veel dossiers zijn selectief vernietigd, waarschijnlijk niet zo vaak van Nederlandse vluchtelingen. In het voordien genoemde Zwitserse dossier wordt op verschillende plaatsen geklaagd over vernietiging van gegevens, door de vreemdelingenpolitie zelf in de jaren na 1955.

-
- Ik kon ook fotokopieën maken van alle gegevens en kreeg de originelen in het dossier, ook van de foto, zij hielden de kopieën.
 - Voor hen die zich in verbinding willen stellen met het Bundesarchiv hierbij het adres : Schweizerische Bundesarchiv
Archivstrasse 24
CH -3003 Bern
Tel: +41.33.322.89.89
Fax: +41.33.322.78.23
Website: www.bar.admin.ch/
E-mail: [Bundesarchiv@bar admin.ch](mailto:Bundesarchiv@bar.admin.ch)
 - Op de website is een (in het Frans, Duits, Italiaans en Engels) voorbewerkt formulier beschikbaar waarmee informatie gevraagd kan worden (zie onder : research en klik daarin op inquiry).

D.J. Staal

IN MEMORIAM

Sam G. Timmers Verhoeven

6 februari 1919 - 18 juli 2003

Kruis van Verdienste
Verzets-herdenkingskruis
Ereteken van Orde en Vrede
Officier in de Orde van Leopold II (België)
Officier de l'Ordre de Merite du
Grand-Duché de Luxembourg
Chevalier de l'Ordre National du Merite (Rep.Fr.)

Sam G. Timmers Verhoeven and I did not meet until 1977, and thereafter we saw each other only periodically but always when I visited Holland. We became good friends from our first meeting and corresponded regularly.

However, Timmers Verhoeven and I knew about each other as early as the middle of January 1944 when we were both in Paris on our way to Spain and ultimately England. We both stayed for a few days at the Hotel du Medici on the Rue Monsieur le Prince and we both frequented the 'safe' Chinese restaurant 'of beyond praise' of Mr. Wong.

Timmers Verhoeven wrote about this in his autobiography

"Zelfs zag ik in het Chinees restaurant van Monsieur Wong om de hoek, dat een blonde kuif – duidelijk uit Nederland – daar een Franse krant probeerde te spellen. Een blik van herkenning zo van 'zijn jullie ook onderweg' maar daar bleef het bij. Uiteindelijk was het geen groepsreis van een Nederlandse Reisvereniging."

Sam would also, like myself, have had "Palo" and "Mireille" as his 'passeurs' to cross the Pyrenées, but he was part of the unlucky large group after us which ran into the ambush of a German dog patrol – at the place which is now called the "Cabane des Evadés" – on the Col de Portet d'Aspet on 6 February. It was a birthday he would always remember. After escaping and after many privations, Timmers Verhoeven reached Vielha in de Val d'Aran on 28 March. Mireille was

murdered by the communist Maquis in 1945, but Sam became great friends with Palo – his real name Pierre P. Treillet – and his wife Jeanette. I managed to locate her in Toulouse in 1994. Sam and Palo were also present at the unveiling of the marble monument dedicated to the Evadés de Guerre on the Col de Portet d’Aspet in 1998. This ceremony was also reported in ‘De Schakel’. Thanks to Sam and the aid of the Carte Topographique No. 71, which he gave me, I could retrace the route Robert van Exter and I were guided over by Palo and Mireille from Toulouse to Canejan in the Aran Valley.

“Grootvorst” was the nickname I gave him and with which he would sign his messages. He invariably started his letter – or phone calls – typical of his sense of humour, with “Tuan Djenderal”. I shall never forget the little chortle when he was telling a funny or ironic story.

My wife and I shall forever miss him and our hearts go out to Marina and the children.

I have lost a soulmate.

Rudy Zeeman

IN MEMORIAM

Jan Buysier

8 juli 1920 - 17 september 2003

Kruis van Verdienste

Jan werd in februari 1943 met meerdere jongelui gearresteerd als gijzelaar in verband met de moord op generaal Seyffart. Via het “Oranje Hotel” in Scheveningen, concentratiekamp Vught belandde hij als dwangarbeider in een kamp bij Straatsburg. Hier wist Jan, samen met een vriend, te ontsnappen. Door zich in een goederentrein te verstoppen wisten zij Zwitserland te bereiken.

Omdat er van snelle doorzending via de Nederlandse Ambassade geen sprake was: “Er zijn nog zoveel wachtenden voor u”. Besloot Jan samen met twee vrienden, zonder hulp illegaal de grens te overschrijden en naar de Spaanse grens te trekken. Daar zagen zij kans passeurs te vinden met wie zij over de Pyreneeën trokken waarna zij binnen enkele dagen Barcelona bereikten. Van hieruit reisden zij legaal via Madrid en Gibraltar naar Engeland, waar Jan in maart 1944 aankwam.

Na het volgen van een officiersopleiding bij de Mariniersbrigade in Amerika, bereikte Jan eindelijk zijn eindbestemming : Surabaya.

Na de oorlog trad Jan als civiel ingenieur in dienst van een aardolie-maatschappij. Thuis, op zijn kantoor, hangen prachtige foto’s van booreilanden, die onder zijn leiding tot stand kwamen.

De afgelopen tijd heeft Jan met groot enthousiasme leiding gegeven aan de Vereniging Nederlandse Oud-Strijders in België. Jan en zijn medestrijders waren altijd aanwezig bij de herdenkingen in Antwerpen en Brussel. Hij zal hier erg worden gemist.

Jan voelde zich altijd nauw betrokken bij alles wat Veteranen en Engelandvaarders betrof. Hij stond altijd klaar om te helpen. Je kon op Jan bouwen. Hij was een pracht kerel.

Wij wensen Anneke, de kinderen, familie en vrienden, die hem zullen missen, heel veel sterkte toe.

Jan, dat je in vrede moge rusten.

Bram Grisnigt

HERDENKING VAN EEN BEZOEK VAN NEDERLANDSE OORLOGSVLIEGERS

Op 11 september 1983 vond in Soesterberg een herdenkingsbijeenkomst plaats, onder de aanwezigen bevond zich W.H. Thorbecke (Buddy) uit de Verenigde Staten 'Buddy' verbleef met zijn familie komende uit China in 1942 - 1943 in Zuid-Afrika en besloot naar Engeland te varen aan boord van een vrachtschip om zich in te zetten voor 'de goede zaak'.

Ontvangen door de toenmalige Minister van Oorlog Jonkheer Lidth de Jeude, een vriend van zijn vader kreeg hij de gelegenheid een vliegersopleiding te volgen en werd na zijn opleiding geplaatst bij 'Bomber-Command'.

Hij werd daar opgeleid om Lancasters te vliegen.

Voor het eerst ingezet in 1942 boven de Duitse industriesteden vlogen hij en zijn kameraden 30 operationele vluchten tot 1944.

Hij klom op tot Flight Lieutenant en Captain en ontving het Distinguished Flying Cross met Bar en het Nederlandse Vliegerkruis. Op zijn laatste 'Ops' nachtvlucht boven Essen werd zijn vliegtuig zwaar getroffen en vielen er drie van zijn 4 motoren uit. De flight engineer zei dat een noodlanding onvermijdelijk zou zijn. De navigator zei dat ze boven bevrijd Zuid-Nederland waren. Een RAF Spitfire loodste het vliegtuig naar Gilze-Rijen waar de noodlanding gelukkig nog op tijd kon worden ingezet. Bekomen van de zware vlucht verleende de RAF Commander van Gilze-Rijen aan Buddy en zijn bemanning een drie-daagse release in Brussel en daarna gingen ze weer terug naar Engeland.

Bij zijn laatste bezoek aan Nederland in 2000 vergezelde Buddy mij, samen met zijn in Amsterdam woonachtige zuster Evelyn Thorbecke naar de Engelandvaarders Reünie in Gilze-Rijen en werd hij door onze voorzitter toegesproken.

De bijeenkomst op 11 september werd ook bijgewoond door Jan van Arkel van het Nederlandse (RAF) Spitfire squadron en bestond verder uit een groep militairen van de de vliegafdeling van het voormalige K.N.I.L in Nederlands-Indië.

Robert van Exter

ANTON SCHRADER EN DE WERF VAN VAN RAVESTEIJN IN 1943¹

Erf Goed Nieuws van februari 2003 bevat een lezenswaardig artikel over Lo en Marianne van Ravesteijn, naamgevers van het "A.L.H.J. van Ravesteijn-fonds". Daarin wordt ook enige aandacht gewijd aan de illegale activiteiten op de werf van Van Ravesteijn tijdens de Tweede Wereldoorlog.² Onder meer wordt er geciteerd uit een interview met Hagenaar Anton Schrader; hij vertelde dat er op de werf diverse bootjes omgebouwd en zeewaardig gemaakt waren, zodat een groot aantal Engelandvaarders daarvan gebruik heeft kunnen maken om over te steken.³ In het artikel werd vervolgens de vraag opgeworpen of deze activiteiten ook werkelijk hadden plaatsgevonden, of Van Ravesteijn er daadwerkelijk van heeft geweten en of hij er zijn goedkeuring aan had gegeven.

Anton Bernhard Schrader werd op 9 november 1917 te Soerabaja geboren en groeide op in Nederlands-Indië. Hij behaalde in 1938 aan de Technische Hogeschool te Bandoeng zijn civiel-ingenieursdiploma en kwam eind januari 1939 naar Nederland om in Utrecht aan de befaamde "oliefaculteit" Indologie te studeren. Eind mei 1940 staakte hij zijn studie en verhuisde hij naar Den Haag waar hij enige tijd later benoemd werd tot assistent van het hoofd van het Bureau Grondstoffen van het Rijksbureau voor de Voedselvoorziening. Hij raakte eind 1940 betrokken bij illegaal werk door het stencilen en verspreiden van verzetsblaadjes. Nadat hij ambtelijk de bevoegdheid had gekregen om te beslissen over verzoeken om toewijzing van benzine, besloot hij om een organisatie in het leven te roepen om mensen te helpen die

¹ Ik ben A.J.M. Zandbergen en F.F.J.M. Geraedts van het Gemeentearchief Leidschendam-Voorburg erkentelijk voor hun assistentie bij het onderzoek en hun opmerkingen bij een eerdere versie van dit artikel.

² J. Teunissen, Een witte raaf met een groot hart. De passie van Lo en Marianne van Ravesteijn, in: *Erf Goed Nieuws* (Vereniging Erfgoed Leidschendam) 11e jrg, nr 1, februari 2003, pp. 14-20.

³ Interview Jan van den Akker met Anton Schrader, in: *Het Bevrijdingskrantje*, Leidschendam 1995.

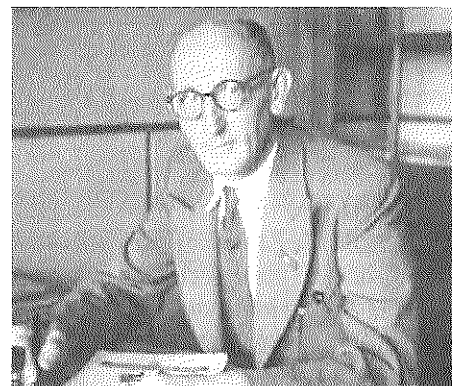
over de Noordzee naar Engeland wilden ontkomen. Schrader was op dit idee gekomen nadat hij in 1941 bij toeval betrokken was geraakt bij de illegale levering van benzine aan een paar personen uit Schipluiden die naar Engeland wilden ontkomen. Zijn eerste contacten lagen daarom in Schipluiden. Hij breidde vervolgens zijn club assistenten uit met mensen die konden helpen bij het laten onderduiken en verbergen van personen, zoals Dirk Boonstoppel, een boer in de Biesbosch, en met mensen die konden zorgen voor voedsel en voor onderdelen voor de boten. Van groot belang werd zijn kennismaking met beurtschipper Cornelis (Kees) Koole van de "Nooit Volmaakt" uit Schipluiden.⁴

Nadat met hulp van Schrader in 1943 zeven bootjes naar Engeland waren vertrokken, ging hij met de achtste zelf mee omdat hij door de SD gezocht werd. Hij vertrok op 8 oktober 1943 en kwam de volgende dag in Engeland aan. Hij vervulde in Londen enige tijd bureaufuncties, maar wist uiteindelijk in oktober 1944 zijn vurigste wens vervuld te zien: hij werd in de nacht van 9 op 10 november 1944 boven Ulrum in Groningen per parachute gedropt als geheim agent in dienst van de Amerikaanse inlichtingendienst OSS. In de regio Groningen, Drenthe en de kop van Overijssel verrichtte hij spionagewerkzaamheden en rapporteerde hij door middel van zijn telefoniezender, een zogenaamde "S-phone", aan zijn opdrachtgevers. Op 10 februari 1945 werd hij gearresteerd. De bekende Kriminaldirektor van de Sicherheitspolizei Schreieder die ook het Englandspiel had geleid, verzocht Schrader om voor de Duitsers te gaan werken. Deze stemde toe maar wist in de door Schreieder opgegeven berichten aan de Amerikanen zijn arrestatie-teken duidelijk mee te zenden. Schrader wist Schreieder op de mouw te spelden dat zijn dropping te maken had met een te verwachten invasie in de Duitse Bocht. Hierop werden enkele pantserdivisies die aan de Rijn gelegd waren naar het noorden van Duitsland gedirigeerd. Dit nu had tot gevolg dat de Duitse weerstand bij de Rijn geringer was dan voorheen op het moment dat Amerikaanse strijdkrachten bij Remagen de Rijn overstaken.

⁴ Cornelis Koole, * Schipluiden 21-4-1912, † Alkmaar 13-4-1977.

Eisenhower heeft later, na de oorlog, Schrader gecompimenteerd met de mededeling dat deze in gevangenschap nog beter werk had gedaan dan in zijn actieve tijd als agent. President Truman verleende in 1947 aan Schrader de Silver Star Medal voor diens moedige en intelligente gedrag.⁵

Hoe Schrader in contact is gekomen met de werf van Van Ravesteijn is mij niet bekend. Wellicht gebeurde dat door bemiddeling van Kees Koole die als beurtschipper ongetwijfeld veel mensen en bedrijven langs het water kende. Kees Koole had de "Nooit Volmaakt", een 40-tons Westlander, overgenomen van Sytse Rienksma uit Schipluiden; Rienksma behoorde tot de groep die in 1941 naar Engeland was uitgeweken met behulp van de illegale benzinelevering door Schrader.⁶ Vast staat in ieder geval dat Schrader bootjes opkocht; deze werden vervolgens geheel omgebouwd, zeewaardig en geschikt gemaakt voor de overtocht bij de broers Pier en Jo Meijer, "scheepsbouwers te Leidschendam".⁷ Dit



Pier Meijer

⁵ Alle geraadpleegde archieven zijn aanwezig in het Nationaal Archief te Den Haag. Archief Bureau Nationale Veiligheid (BNV), inv. nrs. 3804 en 3252; archief Ministerie van Oorlog Londen (MvOL) 2525; Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging (CABR) 104109 (PRA Den Haag 1611/VII/47).

⁶ BNV 3804, Politie Buitendienst (PBD)-verhoor A.B. Schrader; archief Ministerie van Justitie Londen (MvJL) 12923, PBD-verhoor J.T.L. Bartlema. Schrader was in contact gekomen met Koole via de Schipluidense tuinder Maarten van Dorp aan wie hij in 1941 illegaal 100 liter benzine had geleverd ten behoeve van de groep rond S.P. Rienksma, een neef van Van Dorp.

⁷ Pier Meijer, * Woubrugge 6-11-1899, † Aalsmeer 29-9-1994; Johannes Antonius Meijer, * Leiden 15-9-1909, † Den Haag 10-9-1980.

staat te lezen in het proces-verbaal van het uitgebreide verhoor dat Schrader zelf na aankomst in Engeland op 9 oktober 1943 moest ondergaan. Hij werd daar in Londen door de bekende Oreste Pinto van de Politie-Buitendienst (PBD) uitgebreid aan de tand gevoeld; de Politie-Buitendienst was een veiligheidsdienst van het Nederlandse Ministerie van Justitie in Londen, die iedere overgekomen Nederlander moest beoordelen op zijn of haar politieke betrouwbaarheid. In die verhoren komen ook de wijze waarop men naar Engeland gereisd had en overige verzetsactiviteiten aan de orde. Bovendien worden ook veel namen van derden in de verhoren vermeld. Zo laten de verhoren de oorlog op micro-niveau zien; in combinatie met andere verhoren zijn zelfs kleine netwerken en organisaties enigszins te reconstrueren. In de verhoren van de Engelandvaarders die op de hoogte waren van wat er op de Van Ravesteijn werf gebeurde, komen steeds de namen van Pier en Jo Meijer naar voren. De broers Meijer werkten bij de werf: Pier als bedrijfsleider en Jo als monteur.⁸



Jo Meijer

In zijn verhoor in Londen vertelde Schrader verder dat hij meegewerkt had aan het weghelpen van acht bootjes, inclusief het bootje waarmee

hij zelf in Engeland aankwam. Van die acht bootjes hebben er vier Engeland bereikt. Het mislukken van de overtocht van de vier andere bootjes werd veroorzaakt door motorpech al dan niet in combinatie met storm op zee. De bemanning van het zesde bootje met in totaal 15 personen werd door de Duitsers gearresteerd.

Alle afvaarten vonden plaats in 1943. De namen van de bemanningen zijn bekend.⁹ In totaal gaat het daarbij om 63 personen. Na een eerdere mislukte afvaart poogden sommigen het nog een keer; wanneer men die personen er bij telt -dus het totaal aantal bemanningsleden van alle acht bootjes-, dan komt men op 72 personen. Van die 63 personen op de acht afvaarten hebben er toen 38 Engeland bereikt; twee zijn na eerst een mislukking te hebben meegemaakt alsnog in februari 1944 per bootje gearriveerd in Engeland. Van deze 38 mensen behoorden er drie tot het personeel van de Royal Air Force: hun toestellen waren boven Nederland neergeschoten. Een ander werd gezocht door de Duitsers omdat hij had weten te ontsnappen uit het Oranje Hotel.

Schrader zocht met hulp van zijn kompanen naar bootjes. Wanneer hij een geschikt exemplaar gevonden had, kocht hij het scheepje. Vaak was dat een vlet, maar ook motorbootjes waren geschikt. De lengte van de bootjes varieerde van zeven tot tien meter. Hij vroeg aan de bemanningsleden een bijdrage voor het aankoopbedrag. Zo betaalde de latere politicus Jaap Burger aan Schrader f 2500,-, de helft van het aankoopbedrag.¹⁰ Soms werd ook een deel van het bedrag geschonken door vermogende relaties van Schrader. Na de oorlog verklaarde Schrader dat zijn financiën waren gecontroleerd door de Stichting Nationaal Steunfonds en dat iedere contribuant zijn geld had terug gekregen.¹¹

⁸ BNV 3804, PBD-verhoor A.B. Schrader; MvJL 12993, PBD-verhoor H. Elfrink; MvJL 12975, PBD-verhoor A. Le Comte; MvJL 13120, PBD-verhoor J.F. Osten.

⁹ BNV 3804, PBD-verhoor A.B. Schrader; Jan Bruin en Jan van der Werff, *Vrijheid achter de horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945*, Houten 1998.

¹⁰ MvJL 12967, PBD-verhoor J.A.W. Burger.

¹¹ CABR 104109 (PRA DH 1611/VII/47), verhoor A.B. Schrader 14-12-1949 door Politie Groningen.

Het aangekochte bootje werd vervolgens naar de werf van Van Ravesteijn gebracht en daar zo goed als mogelijk zeewaardig gemaakt. Het bootje stond officieel op naam van een overheidsorganisatie, bijvoorbeeld de Noord-Oostpolder Werken¹² of de Distributiedienst van Rotterdam¹³, zodat er bij een eventuele controle van de Duitsers geen argwaan zou ontstaan.

Bij het zeewaardig maken waren met name de beide broers Meijer daadwerkelijk betrokken. Zij hebben het werk gedaan. Eén van de Engelandvaarders vertelde tijdens zijn verhoor in Londen dat de dag vóór zijn vertrek Jo Meijer nog de gehele dag aan het bootje had gesleuteld.¹⁴ En een ander verklaarde aan Pinto in Londen: “Ik was bezig met een boot klaar te maken om over te steken naar Engeland. Mijn boot lag in Leidschendam op de werf van Ravesteijn. Daar werd ook de boot voor ir. Schrader klaar gemaakt en zij brachten mij in contact met Schrader. In April 1943 heb ik den heer Schrader voor het eerst ontmoet. (–) Op de werf van Ravesteijn waren zij op de hoogte van het werk van ir. Schrader, nl. Meyer, twee broers; één is chef van het werf personeel en de ander is draaijer in het fabriekje; ook hun vrouwen. Zij hadden reeds 3-4 booten klaar gemaakt”.¹⁵ Zelfs nadat Schrader zelf al naar Engeland was vertrokken hielpen de broers Meijer nog een paar achtergeblevenen aan een boot en konden deze Engelandvaarders bij hen de te kleine motor inruilen voor een 60 pk Chevrolet-motor uit 1925.¹⁶

Dit alles wordt bevestigd door een dochter van Pier Meijer. Zij herinnert zich nu nog uit de verhalen van thuis dat Schrader bij haar vader om hulp aanklopte. Hoe Schrader bij haar vader terecht gekomen is, weet zij niet. Zij acht het heel goed mogelijk dat beurtschipper Kees

¹² MvJL 13022, PBD- en MI-6 (Engelse inlichtingendienst) verhoor C. Gutteling.

¹³ MvJL 10128, PBD-verhoor J. van Grondelle.

¹⁴ MvJL 12975, PBD-verhoor A. Le Comte.

¹⁵ MvJL 12993, PBD-verhoor H. Elfrink.

¹⁶ MvJL 13120, PBD-verhoor J.F. Osten.

Koole de naam van haar vader heeft genoemd. In een loods voor de winterberging van jachten werden vervolgens de door Schrader aan-geleverde bootjes omgebouwd door haar vader en haar oom Jo. Dat gebeurde vaak 's-avonds en in het weekend, zodat het overige personeel er niets van merkte. Haar vader was in die tijd bezig met de bouw van een bootje voor zich zelf; dat deed hij op een zolder in die loods. Er ontstond zo geen argwaan bij anderen. Het personeel van de werf heeft het volgens haar nooit geweten; naar alle waarschijnlijkheid ook Lo van Ravesteijn niet, “die was er de man niet naar, hij was bovendien vaak afwezig. En verder, als er naar gevraagd werd, waren het bootjes voor de Voedselvoorziening”. Wanneer een bootje klaar was, kwamen de Duitsers met een vrachtwagen langs om benzine te brengen: “het was immers voor de Voedselvoorziening”. Aan Ton Schrader bewaart zij warme herinneringen, ook uit de tijd ná de oorlog. Hij was aardig en kon mooie verhalen vertellen; “bij ons thuis zeiden wij altijd dat hij iets geheimzinnigs om zich heen had”. Schrader bezocht jaren na de oorlog haar vader nog, ook toen die reeds lang gepensioneerd was, aldus mevrouw G. Elstrodt-Meijer.¹⁷

Schrader maakte zelf de keuze van de bemanningsleden; hij sprak met de kandidaten, maar deed dat om veiligheidsredenen natuurlijk niet op de werf van Van Ravesteijn maar gewoon bij hem thuis in Den Haag. Namen van potentiële bemanningsleden kreeg hij van zijn kleine groep medewerkers, maar vooral ook van reeds geselecteerde bemanningsleden: vrienden van vrienden van vrienden. Schrader probeerde in ieder bootje iemand te plaatsen die ervaring op zee had en ook een technicus met verstand van motoren. Nadat hij zijn keuze had gemaakt en de datum en plaats van afvaart bepaald was, kregen de bemanningsleden opdracht om op de afgesproken dag naar een opgegeven plaats te reizen. Vaak werden zij daar opgehaald met een auto van de

¹⁷ Mededeling van mevr. G. Elstrodt-Meijer te Eindhoven aan de auteur op 7-4-2003.

Voedselvoorziening en naar de ligplaats van de “Nooit Volmaakt” gebracht. De meeste bemanningsleden wisten zodoende niets van het bestaan van de Van Ravesteijn werf. Dat blijkt uit de afgenomen verhoren van de Engelandvaarders. Het bootje was ondertussen verzegeld met loodjes van het Rijksbureau voor de Voedselvoorziening evenals de aanwezige voorraad benzine¹⁸, eveneens vanwege een eventuele Duitse controle, en werd dan bij de werf opgehaald door beurtschipper Kees Koole uit Schipluiden met de “Nooit Volmaakt” en naar de sluis van Vlaardingen, Rotterdam of Schiedam gebracht. Vandaar voer men meestal via het Spui richting Haringvliet. Daar werd het bootje vanaf de “Nooit Volmaakt” te water gelaten of losgemaakt en vertrokken de Engelandvaarders met een kort “Goede reis” van Kees Koole naar zee, richting het vrije westen.

Kees Koole vervulde met zijn “Nooit Volmaakt” een essentiële rol. De Duitsers hadden een verbod uitgevaardigd om binnen 50 kilometer uit de kust een pleziervaartuigje in bezit te hebben. Omdat het vertrekpunt van de Engelandvaarders binnen die 50 kilometer lag, was het bijna onmogelijk voor hen om dat punt met een bootje ongezien te bereiken. Kees Koole had met zijn vrachtschip waarmee hij onder meer aardappelen vervoerde vanuit Zeeland, geen last van die maatregel. Hij kon dat vertrekpunt zonder problemen wél bereiken.¹⁹ Koole was volgens Schrader het toonbeeld van ijzige rust en grote moed.²⁰ Willem Koole, een neef van Kees, kwam met het vijfde bootje mee naar Engeland. Daar verklaarde hij dat Kees hem bij zijn vertrek gezegd had: “Als er een terug wil, gooi je hem maar overboord; je leus is: in Engeland aankomen of verzuipen”.²¹ Kees Koole verrichtte zijn

diensten gratis, hij wenste geen geld te ontvangen van de Engelandvaarders. Aan één van hen antwoordde hij op een vraag over de betaling dat ze hem na de oorlog maar moesten helpen bij het op poten zetten van een transportbedrijf.²² Dat is dan ook gebeurd: het huidige bedrijf Koole Tanktransport met vestigingen te Zaandam, Rotterdam en Nijmegen is daar het bewijs van.²³ Koole behoort tot de vele verzetsmensen die na de oorlog nooit zijn onderscheiden door de Nederlandse regering.

Uit het hier bovenstaande blijkt dat de broers Pier en Jo Meijer degenen waren die de bootjes gereed maakten voor de oversteek. Schrader zelf noemde in een in 1992 gepubliceerd interview alleen de broers Meijer.²⁴ Lo van Ravesteijn wordt nergens vermeld. Ook de dochter van Pier Meijer betwijfelt zeer of Van Ravesteijn wist wat er gebeurde, evenals Jaap van der Hulst, medewerker bij de werf in die tijd. Dat alles is nog geen sluitend bewijs dat hij er helemaal niets van af wist. De werf was ook weer niet zó groot. En het is verder ook mogelijk dat hij er niet te veel van af wilde weten: onder bepaalde omstandigheden kan dat heel verstandig zijn.

Pier en Jo Meijer begonnen in 1947 met een eigen werf: Jachtwerf Gebroeders Meijer, aan de Veursestraatweg in Leidschendam. Daarmee werd een traditie in ere hersteld. Hun vader Johannes Meijer had immers in 1919 aan de Klein Plaspoelpolder 1 in het toenmalige Veur zijn “J. Meijer’s Scheepsbouwwerf” gevestigd; midden in de crisisjaren, in 1933, had hij deze moeten verkopen aan Van Ravesteijn.²⁵

²² MvJL 12923, MI-6 verhoor J.T.L. Bartlema.

²³ Albert Boes, Engelandvaarders deel 3: Na-oorlogse dankbaarheid basis voor Koole Tanktransport, in: *Weekblad Schuttevaer*, 22 april 2002; zie ook: www.koole.com.

²⁴ Paul van Beckum, *Oranjarahaven*, p. 59.

²⁵ Mededeling van mevr. G. Elstrodt-Meijer aan de auteur op 8-4-2003; zie ook archief Kamer van Koophandel Den Haag, Handelsregister, 188 dossier 3467 (J. Meijer’s Scheepsbouwwerf), 187 dossier 3442 (Machinefabriek Leidschendam NV, sedert 1927 Machinefabriek en Scheepswerf Leidschendam NV) en 1294 dossier 28552

¹⁸ MvJL 13022, PBD-verhoor C. Gutteling; Paul van Beckum, *Oranjarahaven: dertien sluipwegen naar de vrijheid*, Strengholt Naarden 1992, p. 59.

¹⁹ MvJL 3969, CID-verhoor D.J. ter Beek.

²⁰ Paul van Beckum, *Oranjarahaven*, p. 61.

²¹ MvJL 13071, PBD-verhoor W. Koole.

Anton Schrader kreeg het na aankomst in Londen eerst nog erg moeilijk. Hij werd niet vertrouwd. Dat had te maken met zijn verleden. In Bandoeng, Nederlands-Indië, was hij een der leiders geweest van de Nationale Jeugd Storm. Toen hij in 1935 lid werd, meende hij dat hij met een vaderlandslievende club te maken had, maar toen hij in de loop van 1936 merkte dat deze beweging een Nationaal-Socialistisch karakter droeg, had hij zich er van gedistancieerd. Hij had zijn lidmaatschap echter nooit opgezegd en ook in Nederland gedurende de periode 1940-1942 keurig zijn contributie voldaan. Dat paste in zijn strategie: hij bleef op deze manier goed op de hoogte van wat er in het kamp van de vijand omging en het versterkte zijn positie tegenover de Duitsers. Zowel dit lidmaatschap als de voorspraak van zijn superieuren op zijn werk hebben er voor gezorgd dat hij na zijn arrestatie in januari 1941 wegens de verspreiding van illegale krantjes slechts kort in het Oranje Hotel hoefde te verblijven en dat hij er met een boete bij het Landesgericht vanaf kwam. Door zich bij de Duitsers als zeer loyaal voor te doen verschaft hij zich een dekmantel voor zijn verdere illegale activiteiten. Hij was daar tegenover een aantal bemanningsleden heel open over geweest.²⁶ Maar dit alles maakte hem in Londen zeer verdacht. Pinto onderwierp hem vijf dagen lang aan een kruisverhoor. "Of Schrader verdient voor voortdurend, uitnemend en gevaarlijk werk voor de goede zaak iedere erkenning en onderscheiding, die wij hem te deele kunnen laten vallen of hij verdient de doodstraf. Een tusschenweg is niet mogelijk", schreef Pinto in zijn rapport van 12 november 1943. Hij was aan het eind van zijn verhoren de mening toegedaan dat Schrader "waarschijnlijk" wel politiek betrouwbaar was. Pas ná de oorlog zou Pinto volmondig toegeven dat Schrader had behoord tot een kleine groep van onvolprezen dapperen die een belangrijke rol in de oorlog hadden gespeeld.²⁷ Zijn conclusie

²⁶ Vier bemanningsleden vermeldden Schraders lidmaatschap van de Jeugd Storm in hun Londense verhoren.

²⁷ Bruin en Van der Werff, *Vrijheid achter de horizon*, p. 133.

in november 1943 luidde dat, wilde iemand Schrader geloven, men overtuigd diende te zijn van de juistheid van het Engelse spreekwoord: "Truth is stranger than Fiction".²⁸

Sierk Plantinga

S.F.M. Plantinga is als archivaris werkzaam bij het Nationaal Archief te Den Haag.

²⁸ BNV 3804, PBD-verhoor A.B. Schrader. Bij Koninklijk Besluit van 9-3-1944 nr 9 werd aan Schrader het Bronzen Kruis verleend vanwege zijn (eigen) ontsnapping uit bezet Nederland met het doel zich ter beschikking van de regering in Engeland te stellen. Zijn bemoeienis met de overige zeven bootjes werd niet vermeld. Anton Schrader overleed in Den Haag op 8 november 2000.

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 15 op de adressenlijst van 1 april 1999.

Overleden:

Buyser, J.		België
Coenman, I.	(Cohen, I.)	Bedum
Dewindt, M.B.		USA
De Jonge Oudraad, R.		Den Haag
De Moulin, P.L.		Doorwerth
Siliacus, J.C.A.		Naarden
Wensink, H.F.L.		Den Haag

Toegetreden

Jurriaans, E.	Cottage 990 Helderberg Village Somerset West 7129	Private Bag X19 Republic of South Africa
---------------	--	---

Verhuizingen

Bartelings, W.	104-5000 Somervale Court SW	Calgary AB, T2Y 4M1, Canada
Meijer, B.H.	Veldzicht 33	4356 NH Oostkapelle
Tjeenk Willink, A.J.	Leidsestraatweg 15, Flat 02	2594 BS 's-Gravenhage
Vogelaar, Mw T.M.	Randeroden afdeling Gortel, kamer 2 Zuster Meyboomlaan 10	7334 DV Apeldoorn

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

H.J.M. Brinkman
Jacob Mulderweg 26
2597 BS Den Haag
Tel./Fax (070) 354 31 73
E-mail: hjm.brinkman@wanadoo.nl