

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders



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

KONINGIN WILHELMINA

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
APRIL 2009 - 30e Jaargang, nr. 120

BESTUUR:

Voorzitter

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

Secretaris

G.J. Staal	Oranje Nassaulaan 52	3708 GE Zeist	Telefoon 030 - 692 27 92
E-mail: jan.staal@planet.nl			

Penningmeester

Ch.H. Bartelings	Thomas Jeffersonlaan 437	2285 AP 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

J.A. Bakker, Evenementencommissie	Zeebant 92g	2586 JB Den Haag	070 - 354 02 45
J. de Mos, Evenementencommissie	Marjorystraat 25	3151 SK Hoek v. Holland	0174 - 38 21 83

Schakel redactie

Thomas Jeffersonlaan 437	2285 AP Rijswijk	Telefoon en fax 070 - 394 14 67
E-mail: ch.h.bartelings@planet.nl		

Bankrekeningen:

Postbank : 35 95 00
ABN-AMRO Rijswijk: 54.55.46.826

Website: www.engelandvaarders1940-1945.nl

Het volgende nummer verschijnt in juli 2009.

Gaarne hiervoor bestemde kopij inzenden vóór 1 juni 2009.

APRIL 2009

Gelukkig begint het weer wat op lente te lijken en kunnen wij aan dingen denken die zich buiten afspelen. De voorbereidingen voor de herdenkingen op 4 mei, de vieringen op 5 mei en de veteranendag op 27 juni zijn in volle gang. U leest daarover elders in deze Schakel.

Over de onthulling van het monument in Leiston, ter nagedachtenis aan de omgekomen Engelandvaarders die met een kano naar Engeland op weg gingen, waarover in de vorige Schakel uitvoerig is bericht, is nog geen nieuws te melden. Behalve de bestuursleden hebben zich drie mannen gemeld die graag bij de onthulling aanwezig willen zijn. Zij krijgen bericht zodra wij weten wanneer de onthulling plaatsvindt.

In de vorige Schakel hebben wij via een enquête uw mening gevraagd over de plaats van de volgende reünie: Den Haag of Gilze Rijen. Er hebben 22 Engelandvaarders gereageerd. Er spraken zich 16 uit voor Den Haag en 6 voor Gilze Rijen. Onze jaarlijkse reünie vindt derhalve plaats in Den Haag en wel op 18 september. Daarover leest u in de volgende Schakel bijzonderheden. Er wordt gezorgd voor transport van het Centraal Station naar de Kazerne en terug en wellicht dat dan ook de zuiderlingen geen bezwaar hebben tegen de reis naar het Haagje.

Ik hoop dat velen in de gelegenheid zijn bij de diverse bijeenkomsten aanwezig te zijn.

Ik kijk naar u uit.

Rudi Hemmes

NATIONALE 4 MEI HERDENKING 2009

Op 4 mei vindt de Nationale Herdenking plaats in Amsterdam en bestaat uit een herdenkingsbijeenkomst in de Nieuwe Kerk en een plechtigheid op de Dam. Beiden worden rechtstreeks door de televisie

uitgezonden. Herdacht worden militairen en burgers die sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zijn omgekomen in oorlogssituaties en bij vredesoperaties. Het Nationaal Comité 4 en 5 mei is verantwoordelijk voor de herdenking, die wordt uitgevoerd in aanwezigheid van H.M. de Koningin, vertegenwoordiging van de Ministerraad, voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer, vertegenwoordigers van vele betrokken organisaties en nabestaanden. Het programma in de Nieuwe Kerk begint om 18.55 uur met naar verwachting meer dan 1500 aanwezigen waaronder vele nabestaanden. Hoogtepunten zijn de 4 mei lezing door Wim de Bie en de uitvoering van twee composities die speciaal voor de Nationale Herdenking zijn geschreven en worden uitgevoerd door het Nationaal Jeugdkoor. Na de bijeenkomst in de kerk voegen de aanwezigen zich bij de belangstellenden op de Dam waar om even vóór 20.00 uur H.M. de Koningin en Z.K.H. de Prins van Oranje namens de bevolking van Nederland de eerste krans bij het Nationaal Monument leggen. Om 20.00 uur is er 2 minuten stilte gevolgd door het Wilhelmus, toespraak, gedicht en het leggen van kransen en bloemen o.a. door autoriteiten, vertegenwoordigers van betrokken organisaties, nabestaanden en Amsterdamse kinderen. Als laatste volgt een defilé waaraan iedere aanwezige kan deelnemen met een door scouts uitgereikte bloem.

CHB

HERDENKING BIJ HET ENGLANDSPIEL MONUMENT

Op 4 mei a.s. worden in Den Haag de geheime agenten herdacht die na hun dropping boven bezet Nederland zijn omgekomen. De herdenkingsplechtigheid vindt plaats bij het Englandspiel monument aan de Hogeweg nabij het Crown Plaza hotel (voorheen Promenade hotel) en vangt aan om 15.00 uur. Verzamelen vóór 14.50 uur. Tijdens de plechtigheid worden bij het monument, voorstellende de mythologische Icarus die op zijn vlucht neerstortte, kranten en bloemen gelegd door

betrokken organisaties en nabestaanden gevolgd door een defilé van de aanwezigen. Medewerking wordt verleend door het Trompetterkorps van de Koninklijke Marechaussee. De plechtigheid duurt ongeveer een uur, waarna het hotel Crown Plaza de gelegenheid biedt om na te praten.

CHB

DODENHERDENKING LOENEN

Het bestuur van de Oorlogsgravenstichting nodigt u uit tot het bijwonen van de jaarlijkse dodenherdenking op het Ereveld Loenen. De herdenking zal plaatsvinden voor de kapel op **maandag 4 mei**, aanvang 14.00 uur.

Programma

1. Klokgelui.
2. Openingstoespraak door Noortje van Oostveen, dochter van de gefusilleerde verzetsstrijder G. van Oostveen.
3. Muziek door de Regionale Politiekapel Noord- en Oost-Gelderland o.l.v. de heer F. de Wever.
4. Toespraak door de weleerwaarde heer M. van der Bend, Krijgsmachtpredikant.
5. Muziek.
6. Declamaties door leerlingen van de Koninklijke Scholengemeenschap Apeldoorn.
7. Kranslegging bij 'de vallende man', het monument van de Oorlogsgravenstichting.

8. Taptoe.

9. Een minuut stilte.

10. Wilhelmus (1^e en 6^e couplet).

Wij verzoeken u om uiterlijk 13.45 uur aanwezig te zijn.

In de kapel wordt om 11.30 uur een oecumenische dienst gehouden, verzorgd door de zeereerwaarde heer H.W.J.M. Rekvelde, pastoor en de weleerwaarde heer J.W.C. van Driel, Nederlands hervormd predikant te Loenen.

NATIONALE HERDENKING MILL HILL 2009

Van de Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Londen ontvangen wij het volgende bericht:

'Opdat Wij Niet Vergeten'

De Nationale Herdenking van alle burgers en militairen die, sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, in oorlogssituaties, terreurdaden en bij vredesmissies - in het Koninkrijk der Nederlanden of waar ook ter wereld - zijn omgekomen, vindt plaats op maandag 4 mei 2009 op het Nederlandse Ereveld van '**Mill Hill Cemetery**' **Wise lane, Mill Hill, te Londen NW7**.

Hr. Ms. Ambassadeur Z.E. mr. P.W. Waldeck zal een krans leggen namens de Nederlandse Regering. Tevens zullen kransen worden gelegd namens de Nederlandse Strijdkrachten, de Engelandvaarders, de Dutch Associations en het Nederlandse verzet. Een bloemstuk zal worden gelegd namens de Nederlandse Kerk.

Door kinderen van de Prins Willem-Alexander School zal er een gedicht of voordracht worden voorgedragen. Tevens zullen kinderen van de school helpen bij het leggen van de kransen.

Uw aanwezigheid wordt ten zeerste op prijs gesteld.

U wordt verzocht vanaf 19.00 uur te verzamelen in de kapel op de begraafplaats. In de kapel is er gelegenheid om het bezoekersregister van het 'Nederlandse Ereveld' te tekenen. Tevens is er gelegenheid koffie/thee/limonade met cake te gebruiken.

BEVRIJDINGSDEFILÉ WAGENINGEN, DINSDAG 5 MEI 2009 —

Door de gemeente Wageningen werd het volgende schriftelijk medegedeeld: Door een strikte scheiding van de viering van de capitulaties van Duitsland en Japan in Wageningen en de Veteranendag in Den Haag, krijgt het defilé in Wageningen vanaf 5 mei 2009 een ander karakter en heet "Bevrijdingsdefilé". De nadruk ligt op het vieren van de capitulaties van Duitsland en Japan: de herdenkingsdienst en de herdenking van de capitulaties op het 5 Meiplein blijven een belangrijke rol vervullen.

De nadruk ligt de komende jaren op:

WO II veteranen (nationaal, internationaal en het Verzet)

Een ruime delegatie van **Indiëveteranen**, zoals onlangs door staatssecretaris Jack de Vries van Defensie is geaccordeerd, plus een deelname van actief dienende militaire eenheden van onze bevrijders.

Erfopvolgers

Van Nederlandse eenheden, die hebben deelgenomen aan de Tweede Wereldoorlog (worden door Defensie aangewezen). Op basis van een jaarlijks te kiezen thema zullen een bepaald aantal veteranen van andere (jongere) categorieën deelnemen aan het defilé. In 2009 zijn dat

veteranen die aan NAVO missies hebben deelgenomen. Vanzelfsprekend lopen er muziekkapellen mee om het geheel muzikaal te omlijsten. De overige veteranen zijn in 2009 net als alle andere inwoners van Nederland als gast en bezoeker welkom in Wageningen. Militair historische voertuigen zullen meerijden voor het vervoeren van hen die niet, of minder goed, kunnen lopen.

De deelnemers aan het defilé worden op 5 mei aan het eind van de ochtend weer ontvangen op de startlocatie van het Bevrijdingsdefilé (complex "De Dreijen" van de Wageningen Universiteit). Voor deelnemers en hun partner/begeleid(st)er zijn er, voor hen die per trein reizen, dit jaar weer **NS vervoersbewijzen** beschikbaar.

Door de Coördinator Bevrijdingsdefilé werd de toezegging gedaan dat het Detachement Stichting Samenwerkend Verzet (w.o. het Genootschap Engelandvaarders) in 2009, evenals op 5 mei 2007 en 2008, weer in een open militair voertuig zal meedefileren met twee vaandels hoog uitstekend, zodat de deelnemers zich dit jaar weer kunnen opgeven per telefoon of fax bij Jan Bakker (070 - 354 02 45), de Detachementscommandant. Deelnemers worden verzocht op te geven op zij een partner/begeleid(st)er (niet-defilant) willen meenemen. Zij ontvangen dan een routebeschrijving, een parkeerkaart voor de parkeerterreinen Costerweg (waarop aan de achterkant aanwijzingen voor de gereed staande bussen naar het complex "De Dreijen", de startlocatie). Aldaar moeten zij zich tussen 12.00 en 13.00 uur melden bij de Detachementscommandant, die te vinden is in de deelnemerstent, bij het vaandel van het Genootschap Engelandvaarders.

Als tenue wordt men verzocht het bekende Veteranenuniform te dragen, t.w. een donkeblauwe of zwarte blazer met grootmodel onderscheidingen, E.V.-das en zwarte lage schoenen. Tijdens de defileerroute wordt in de houding gemarcheerd en rijdend gestaan (dus **niet** zwaaien). Bij het bereiken van het bekende defileerpunt wordt **geen** hoofd rechts gecommandeerd, maar brengt **alleen de Detachementscommandant** de eregroet. Het defilé eindigt aan de Costerweg, alwaar bussen gereed staan voor het station. Tenslotte, ter afsluiting van een

feestelijke bevrijdingsdag, de traditionele Chinese maaltijd voor de aanwezige Engelandvaarders en hun partners in een voortreffelijk restaurant.

Herdenking in de Johannes de Doperkerk, Wageningen 5 mei

Naast het Bevrijdingsdefilé wordt door het Nationaal Comité Herdenking Capitulatie 1945 Wageningen een herdenkingsbijeenkomst in de Johannes de Doperkerk georganiseerd gevolgd door een plechtigheid op het 5 Meiplein en een afsluitende receptie in de aula van de Universiteit of in Hotel de Wereld. Deputaties van de veteranen, verzets- en overige organisaties worden hiertoe uitgenodigd en kunnen het defilé gadeslaan vanaf een tweetal tribunes. Het Bevrijdingsdefilé vangt aan direct na afloop van de plechtigheid op het 5 Meiplein en eindigt voor de receptie. Vertegenwoordigers van veteranen- en verzetsorganisaties kunnen na ontvangst in de aula gebruikmaken van een eenvoudig lunchbuffet. Om 14.00 uur moeten zij hun plaatsen in de kerk hebben ingenomen, waarna de herdenkingsbijeenkomst (o.m. Capitulatieconcert met medewerking van het Trompetterkorps Bereden Wapens tot 15.40 uur plaatsvindt, gevolgd door de plechtigheid op het 5 Meiplein en het defilé. Om 17.20 uur is de receptie, die tot 18.30 uur duurt.

Engelandvaarders, die niet aan het defilé deelnemen en hiervoor in aanmerking wensen te komen, kunnen zich telefonisch bij Jan Bakker melden (070 - 354 02 450), die voor NS-vervoersbewijzen, toegangskaarten voor de kerk en parkeerkaarten zorgdraagt. Vanaf het parkeerterrein zal pendelvervoer worden ingezet naar de aula.

DEFILÉ NEDERLANDSE VETERANENDAG IN DEN HAAG —

Op zaterdag 27 juni 2009 wordt in Den Haag voor de vijfde keer (lustrum) de Nederlandse Veteranendag gehouden. Naast een plechtigheid in de Ridderzaal, een medailleparade op het Binnenhof en een fly-past,

zal het hoogtepunt van deze dag het defilé van Nederlandse veteranen in de binnenstad van Den Haag gaan worden. Deze vijfde Veteranendag zal aansluitend feestelijk worden afgesloten op het Malieveld, alwaar een uitstekende warme rijstmaaltijd de deelnemers en hun begeleiders wacht.

De route is evenals de voorgaande jaren en loopt langs het stadhuis weer terug naar het Malieveld. Aan de Kneuterdijk neemt Z.K.H. Prins Willem Alexander het defilé af. Zoals in Wageningen zal het Genootschap Engelandvaarders als onderdeel van de Stichting Samenwerkend Verzet weer meedefileren. Ditmaal echter, bij monde van de projectleider Kolonel der Mariniers bd. Drs. J. Rijken MC, als hoge uitzondering en blijk van respect en waardering voor hun rol in het verleden aan kop van het defilé, gemotoriseerd in een **open militair voertuig** (grote Ford) met twee vaandels hoog uitstekend. Dit voertuig staat helemaal vooraan bij het paviljoen op het Malieveld.

Omdat het op 27 juni vrijwel onmogelijk zal zijn om met eigen vervoer richting Den Haag te komen, ontvangt men per deelnemer een NS-vervoersbewijs. Bij aankomst op het Centraal Station in Den Haag staan gidsen klaar om minder valide veteranen en hun begeleiders naar de busjes te wijzen die hen naar het Malieveld brengen. Aankomst veteranen vanaf 09.00 tot 11.00 uur op het Malieveld. Tijdens een bijeenkomst voor de Detachementscommandanten op 13 mei a.s. worden de instructies voor het defilé, vervoersbewijzen, tribunekaarten, consumptie- en maaltijdbonnen uitgereikt, die deze aan de deelnemers zullen doen toekomen. Engelandvaarders die niet aan dit defilé rijdend willen deelnemen, moeten zich derhalve zo spoedig mogelijk per telefoon of fax opgeven aan Jan Bakker (070 - 354 02 45), die weer als Detachementscommandant zal optreden voor de Stichting Samenwerkend Verzet. Tevens worden zij verzocht op te geven of zij een meereizende partner/begeleid(st)er (niet-defilant) willen meenemen.

Hopende op een grote opkomst van Engelandvaarders voor deze unieke evenementen in Wageningen en Den Haag.

Jan Bakker

In de lijst, gepubliceerd op blz. 5 van de vorige Schakel, is de volgende datum gewijzigd: **5/8 wordt maandag 3/8.**

CHB

IN MEMORIAM

Jan Linzel

18 augustus 1918 - 6 februari 2009

Op 6 februari 2009 overleed op 90-jarige leeftijd Engelandvaarder Jan Linzel. Hij moet niet verwisseld worden met zijn gelijknamige neef de vliegenier die ook Engelandvaarder zou worden.

De Engelandvaart van Jan Linzel is een mooi voorbeeld van wat een netwerk vermag, zoals dat tegenwoordig zou heten. Hij was in de meidagen van 1940 als vaandrig en pelotonscommandant bij een regiment infanterie gelegerd geweest bij Spakenburg. Na de capitulatie volgde de Opbouwdienst. In maart 1941 nam Jan Linzel daar ontslag en ging hij werken bij een accountantskantoor in Den Haag. Tezamen met zijn vriend Cees Waardenburg uit Schipluiden zocht hij al snel naar mogelijkheden om naar Engeland te gaan om van daaruit mee te helpen aan de bevrijding van Nederland.

Cees Waardenburg had na de capitulatie eveneens bij de Opbouwdienst gewerkt en was sinds maart 1941 werkzaam bij de Crisis Controle Dienst in Den Haag. Via de Opbouwdienst was Waardenburg in contact gekomen met het L.O.F., het Legioen Oud-Frontstrijders. Deze verzetsgroep zou later samengaan met de Orde Dienst. Waardenburg kende verder Sietse Pieter Rienksma uit Schipluiden. Rienksma was binnenschipper en eigenaar van het 40-tons motorschip



'Nooit Volmaakt'; daarmee vervoerde hij aardappelen, groente en bouwmaterialen. De Schipluidense connectie zou verder nog de student mijnbouwkunde en reserve luitenant-waarnemer Theo Vrins als deelnemer aan de poging tot overtocht opleveren. Bram van der Stok, student medicijnen en reserve luitenant-vlieger, en Rudy F. Burgwal, vaandrig bij de Motordienst, completeerden het gezelschap. De bedoeling was dat zij allen met de 'Nooit Volmaakt' de oversteek vanuit Zeeland naar Engeland zouden maken. Van Anton Schrader die bij het Rijksbureau voor Voedselvoorziening in Den Haag werkte, kregen zij genoeg brandstof voor de boot. Kaarten en getijdentabellen werden geleverd door de student en latere Engelandvaarder John Osten, wiens vader vice-admiraal was. En de Delftse hoogleraar Mekel had via Burgwal valse identiteitspapieren als schipper voor de groep verschaft. In mei 1941 werd vanuit Wissekerke op Noord-Beveland een poging ondernomen. Helaas liep het schip 's nachts bij de monding van de Oosterschelde op een zandbank. Pogingen om het schip vlot te trekken mislukten zodat hoog water afgewacht moest worden. In die tussentijd werd het schip overdag ontdekt door een Duits patrouillevaartuig. Met een paar goede smoezen voeren de Duitsers verder, maar van een oversteek naar Engeland kon helaas niets meer komen. De 'Nooit Volmaakt' werd naar Bergen op Zoom gevaren nadat het losgekomen was en ieder ging per trein weer huiswaarts. Deze mislukking betekende echter niet het einde van de pogingen om naar Engeland te gaan. Waardenburg ontdekte dat er in de buurt van Amsterdam een motorboot te koop was, veel geschikter voor de overtocht dan de logge en grote 'Nooit Volmaakt'. Met vereende krachten werden de benodigde fl 2000,- opgebracht en betaald. Verder werd er nog een bok met takels en touwwerk gekocht. De motorboot werd in de 'Nooit Volmaakt' gehesen en daarna startte poging nummer twee, nu niet vanuit Zeeland maar vanuit de zuidwestkant van het eiland Rozenburg tegenover Brielle. In de samenstelling van de groep was enige verandering gekomen: Vrins en Van der Stok waren afgefallen, en in hun plaats gingen nu mee de vaandrig Frederik Stumpff, de tweede luitenant Dick J. ter Beek, de reserve eerste luitenant E.E. Daniels en Herman Pieter Witkamp die veel van de werking van motoren afwist. Stumpff was bij de Opbouwdienst werkzaam geweest en aangesloten

bij het L.O.F. en had zo Burgwal leren kennen; Dick ter Beek had al een mislukte poging via Zuid-Frankrijk op zijn naam staan en kende Stumpff. Ook Daniëls kwam van de Opbouwdienst waar hij Stumpff had leren kennen. En motor-technicus Witkamp was op het laatst in de plaats gekomen van de beoogde Hans de Beaufort die had afgezegd; Ter Beek was min of meer toevallig met hem in contact gekomen.

In de nacht van 2 op 3 september 1941 mislukte de poging om de motorboot vanuit de 'Nooit Volmaakt' te water te laten bij Rozenburg omdat de bok niet hoog genoeg was. De volgende nacht gelukte dat wel met de nodige inspanning. De motorboot werd met riet gecamoufleerd en al peddelend vertrokken zij allen richting Noordzee. Een ten anker liggend Duits patrouillevaartuig merkte hen niet op maar later werden zij wel door een Duitse patrouille op de wal aangeropen. Hoewel de motor toen in eerste instantie weigerde aan te slaan, wist Witkamp deze vervolgens toch aan de praat te krijgen; met volle kracht vooruit voeren zij om 04.00 uur in de morgen van de vierde september de Noordzee op: "met koers west op een sloepskompasje zijn wij overgestoken en om 5 uur Engelse tijd aangekomen te Orford", verklaarde Ter Beek later in Londen. De achtergelaten 'Nooit Volmaakt' werd volgens afspraak opgehaald door een neef van Rienksma, die ook in Schipluiden woonde. Vervolgens werd het schip verhuurd aan Kees Koole, ook al een in-woner van Schipluiden. De gelukte poging van Rienksma en de wijze waarop die was uitgevoerd zou de toon zetten voor nog diverse vervolgpogingen: Kees Koole zou tezamen met Anton Schrader faam verwerven in het op dezelfde wijze op weg helpen van vele Engelandvaarders (zie hiervoor de Schakel nr. 99 van oktober 2003). Jan Linzel kwam terecht bij de Prinses Irene Brigade. Al in 1940 was door de Engelsen besloten om zogenaamde Commandogroepen op te richten, zelfstandige eenheden die in het door de vijand bezette gebied aanvallen moesten uitvoeren. Een commandogroep bestond weer uit 10 kleinere zelfstandige eenheden ('Troop') van ieder 50 man. Troop nr. 2 van nr. 10 Commando zou gaan bestaan uit Nederlanders. In maart 1942 begonnen deze Nederlandse vrijwilligers met hun zware training. De inmiddels tot reserve tweede luitenant bevorderde Jan Linzel behoorde hier ook toe. Na het voltooien van de basistraining in de tweede helft van 1943 werd nr. 10

Commando met ook de Nederlanders gestationeerd te Eastbourne. Daar werd Linzel benoemd tot commandant van nr. 2 'Dutch Troop' en bevorderd tot kapitein. Dat was niet erg naar de zin van de overige Nederlanders. Rudy Blatt, Engelandvaarder en ook commando, schrijft in zijn memoires dat men Linzel beschouwde als een playboy, nog geen dertig jaar oud, die wellicht ooit nog eens een goed soldaat zou kunnen worden, als hij tenminste zijn best zou doen. Maar ze moesten al snel erkennen dat ze zich behoorlijk hadden vergist. Linzel wist met Prins Bernhard bij Mountbatten te bewerkstelligen dat de groep Nederlanders ingezet zou worden in het Verre Oosten in plaats van maar in Eastbourne te blijven zitten. Blatt in zijn boek: "Hij (Linzel) was precies wat wij nodig hadden: een man met initiatief en lef". Daadwerkelijk vertrok de hele groep eind december 1943 naar Bombay. Daar werd zij niet als geheel ingezet, maar slechts enkele Nederlandse commando's kwamen in actie, gedetacheerd bij andere Engelse onderdelen. Blatt was daar een van. In augustus 1944 waren zij weer terug in Engeland, vast van plan om mee te helpen bij de bevrijding van Nederland en enigszins jaloers op de Prinses Irene Brigade die kort na de landingen in Normandië al in actie was gekomen op het vaste land. Dutch Troop werd ingezet bij de operatie Market Garden, verspreid gedetacheerd bij Engelse en Amerikaanse onderdelen. Linzel die voorbestemd was om naar Arnhem te gaan, werd door het bekende verloop van de gevechten om de Rijnbrug daar uiteindelijk ingezet bij Nijmegen. In november 1944 was hij met een aantal commando's betrokken bij de amfibische landing bij Westkapelle. Na de bevrijding bleef Jan Linzel in het leger. Hij was eerst in Londen liaison-officier en later werd hij belast met het ontwerpen en operationeel maken van opleidingen voor de Nederlandse troepen in Nederlands-Indië. Toen de Korea-crisis uitbrak en er ook een Nederlands detachement gevormd werd onder de vlag van de Verenigde Naties was Jan Linzel daar weer bij. Hij werd op 12 februari 1951 zo zwaar gewond bij Hoeng-song dat hij daar de rest van zijn leven de fysieke ongemakken van met zich mee zou dragen. Een rouwadvertentie met het bericht van zijn overlijden was al in Nederland gepubliceerd. Als een talisman zou hij die advertentie de rest van zijn leven bij zich dragen. Vanaf 1968 tot aan zijn pensionering in 1984 op 66-jarige leeftijd was hij als

militair attaché verbonden aan de Nederlandse ambassade in Jakarta. Hij beëindigde zijn militaire carrière in de rang van brigade-generaal. Jan Linzel was drager van vele onderscheidingen. Vermeld worden hier het Bronzen Kruis dat hem in 1941 werd toegekend voor zijn ontsnapping uit Nederland en de Bronzen Leeuw voor zijn moedig gedrag tijdens Operatie Market Garden en bij de strijd om Walcheren begin november 1944. Door Koning George VI van Engeland werd hij in 1946 benoemd tot Honorary Member of the Military Division of the Order of the British Empire.

Sierk Plantinga

VROUWELIJKE ENGELANDVAARDER TRIX TERWINDT _____

In de serie over vrouwelijke Engelandvaarders richten wij ditmaal de schijnwerper op:

Trix Terwindt (1911-1987)

Beatrice (Trix) Wilhelmina Marie Albertina Terwindt was net als Ida Veldhuysen van Zanten, die in de Schakel van oktober 2008 aan bod kwam, stewardess bij de KLM. Van 1937 tot 1940 vloog zij op verschillende vluchten, voornamelijk binnen Europa. Na de Duitse invasie werd de burgerluchtvaart onmogelijk en dus verloor Trix haar baan. Toen Terwindt in maart 1942 door het verzet werd gevraagd of zij een KMA-cadet naar Zwitserland wilde begeleiden, greep ze die kans met beide handen aan. In Zwitserland werd zij als ongewenste vreemdelinge opgesloten, maar door bemiddeling van het Nederlandse consulaat kwam ze vrij. Ze had in Zwitserland kunnen blijven, maar wilde "iets doen" voor de bevrijding. In augustus 1942 wist zij via Spanje en Portugal Engeland te bereiken, waar ze uit handen van Koningin Wilhelmina het Kruis van Verdienste kreeg uitgereikt.



De Britse geheime dienst MI-9 recruteerde de pas aangekomen Engelandvaarder Terwindt om in bezet Nederland een ontsnappingsroute voor Britse piloten op te zetten. Daardoor raakte Trix betrokken bij het Engelandspiel. Op 13 februari 1943 werd zij boven bezet Nederland gedropt, ergens tussen Kampen en Zwolle. Er stond een ontvangstcomité klaar, dat tot haar ontzetting niet bestond uit de verwachte verzetsmensen, maar uit Duitse SD-ers. Na urenlang verhoor werd zij overgebracht naar het seminarium van Haaren, waar ook de andere agenten van het Engelandspiel waren geïnterneerd. Ruim een jaar later, in mei 1944, werd Terwindt via het Oranjehotel in Scheveningen op transport gesteld naar het concentratiekamp Ravensbrück. In januari 1945 werd zij overgeplaatst naar het kamp Mauthausen. In dit zelfde kamp was enkele maanden eerder (september 1944) een groot aantal Engelandspiel-arrestanten ter dood gebracht. Terwindt was aan dit lot ontkomen en haalde (ternauwermond) de bevrijding.

De oorlogservaringen zouden grote invloed hebben op het verdere leven van Trix Terwindt. Aanvankelijk leek er niets aan de hand. Na de oorlog werkte Trix 5 jaar lang in een leidinggevende functie bij de KLM en zette - op verzoek van directeur Plesman - een nieuw korps stewardessen op. Vervolgens trouwde ze en emigreerde naar Canada.

Begin jaren zestig stortte zij echter in en keerde - ernstig ziek en volledig afgekeurd - noodgedwongen terug naar Nederland. Over wat daarna gebeurde zijn we sinds vorig jaar augustus vrij gedetailleerd op de hoogte. Toen dook nl. op de boekenmarkt van Deventer in een daar te koop aangeboden boek een brief op van Trix Terwindt gericht aan de Stichting 40-45. In deze brief uit 1984 zet Terwindt uiteen hoe zij er na een tocht langs talloze specialisten pas in 1969, 1 jaar na de dood van haar man, achterkwam dat zij leed aan het concentratiekampsyndroom. Zij wilde zich graag laten behandelen door de bekende psychiater prof. Bastiaans, die destijds werkte met de hallucinaties opwekkende drug LSD, maar kon die behandeling niet betalen.

De Stichting 40-45 was niet bereid of in staat om haar tegemoet te komen, zodat zij zich uiteindelijk gedwongen zag haar huis te verkopen. Het is een brief, kortom, die laat zien hoe weinig begrip er aanvankelijk in Nederland was voor de problemen van teruggekeerde

oorlogs- en vervolgingsslachtoffers. Terwindt heeft dan ook tot aan haar dood toe gestreden voor een betere behandeling van mensen met het KZ-syndroom. Trix Terwindt overleed op 7 april 1987, 76 jaar oud. Behalve met het al genoemde Kruis van Verdienste was zij onderscheiden met het Bronzen Kruis en de Medal of Freedom. In diverse plaatsen in Nederland (waaronder Rotterdam, Spijkenisse, Sassenheim, Leiden en Middelburg) zijn straten naar haar vernoemd.

Bronnen:

- artikel G. Groeneveld in Volkskrant d.d. 2/11/1998
- artikel Deventer Dagblad, d.d. 5/8/2008 "NIOD geïnteresseerd in brief Trix Terwindt"

Agnes Dessing

MUSEUM EN PYRENEEËNTOCHT

In St. Girons, Zuid Frankrijk, is een museum geopend in het oude stationsgebouw. Men toont er veel foto's, brieven enz. die met "Le chemin de la Liberté" via St. Girons te maken hebben. Helaas vindt men (nog) niets over Nederlanders, die ook deze route hebben genomen om gedurende de oorlog in vrij gebied te komen. Het moet mogelijk zijn een kleine vitrine te vullen met gegevens over Nederlandse Engelandvaarders, die de route via St. Girons hebben gemaakt.

Het museum en museumbezoekers zullen dankbaar zijn voor foto's, documenten of andere bijzonderheden van de tocht over de Pyreneeën, die Engelandvaarders beschikbaar zouden willen stellen voor een vitrine van dit museum. Gaarne opsturen naar Mw. L. van der Harst, La Hount de St. André, F - 31230 La Pouche Salherm, Frankrijk.

De route wordt ieder jaar afgelegd door meer dan 100 deelnemers uit diverse landen. Zo ook dit jaar. Men komt op 6 juli a.s. bijeen in St. Girons en in de volgende dagen hebben enkele kransleggingen, een

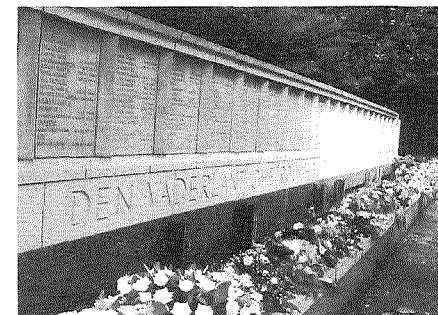
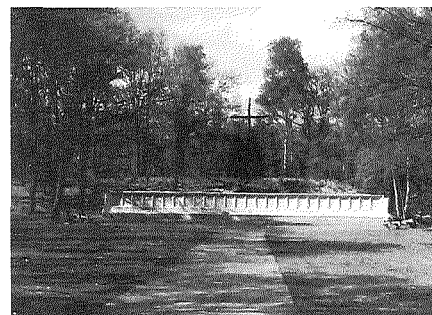
ontvangst op het Gemeentehuis of in het Museum plaats en gezamenlijke maaltijden. Op 9 juli om 07.00 uur 's morgens vertrekt men voor de Pyreneeëntocht vanaf een brug in St. Girons, na een korte toespraak en een kranslegging.

LvdH/CHB

HET MONUMENT OP DE FUSILLADEPLAATS IN VUGHT

Het monument maakt deel uit van het Nationaal Monument Kamp Vught (gelegen aan de Lunettenlaan) te Vught, maar bevindt zich net buiten het terrein op de Vughtse heide. De ontwerper van het monument is Johannes F. van Herwerden. De onthulling vond plaats op 20 december 1947 door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Juliana. De herdachte groep is het Verzet Nederland. Het monument is een uit Franse kalksteen gehouwen wand met 26 stenen panelen, waarop de namen van 329 mannen zijn aangebracht die hier zijn doodgeschoten. Op de heuvel achter de wand is een eenvoudig houten kruis geplaatst. Onder de geëxecuteerden zijn drie Engelandvaarders, geheim agenten van het Bureau Inlichtingen: Harm Steen, Jan Diesfeldt en Jef Adriaansen.

Bron: Nationaal Monument Kamp Vught.



Naschrift:

Begin september 1944 zaten er vier geheimagenten, de Engelandvaarders Harm Steen, Henk Letteboer, Harry Syben en Bram Grisnigt opgesloten in een kleine cel in de gevangenisbunker van het concentratiekamp Vught. Zij deelden lief en leed, wetend dat zij elk moment uit de cel gehaald konden worden om voor het vuurpeloton te treden. In de vroege ochtend van 5 september werd de deur van hun cel met veel lawaai en geschreeuw opengemaakt en werd Harm Steen afgevoerd. Samen met andere verzetsstrijders werd hij op de fusilladeplaats van kamp Vught gefusilleerd.

Toen de geallieerden in aantocht waren, werden van juli tot september 1944 op deze fusilladeplaats 329 verzetsmensen doodgeschoten.

Op 6 september werden vrijwel alle nog overgebleven Vughtse gevangenen in goederenwagons gepropt en naar concentratiekampen in Duitsland weggevoerd. Henk Letteboer, Harry Syben en Bram Grisnigt kwamen in verschillende concentratiekampen terecht, maar hadden het geluk, na het einde van de oorlog, levend naar Nederland terug te keren.

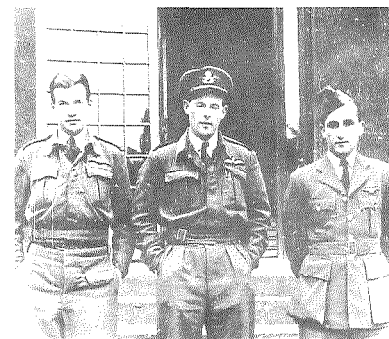
Bram Grisnigt

ENGELANDVAARDER R. VAN DALEN WETTERS

Een kleine overlijdensadvertentie in één van de landelijke dagbladen meldde begin oktober 1999 het heengaan van Rudi van Daalen Wetters. Op 3 oktober overleed de Engelandvaarder en oorlogsvlieger op 84-jarige leeftijd in Burbank, Californië. Met Van Daalen Wetters, drager van het Bronzen Kruis en het Vliegerkruis¹, verloor de Nederlandse Militaire Luchtvaart één van zijn prominente gezichten uit de periode rond de Tweede Wereldoorlog.

Drs. P.E. van Loo, Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Rudolph Frederik, roepnaam Rudi, van Daalen Wetters werd op 25 januari 1915 geboren in Geneng op Java. Zijn vader, met wie hij een moeizaam contact had, werkte op dat moment als chemicus en administrateur in Nederlands-Indië. Het gezin Van Daalen Wetters bestond naast Rudi en zijn ouders uit nog twee jongens en een meisje. Omstreeks 1932 verhuisde Rudi tegen zijn zin met zijn vader, broers en zuster naar Nederland en vestigde zich in Den Haag. Zijn moeder bleef achter in Indië.



Van links naar rechts: Rudi van Daalen Wetters, Bob van der Stok en ...? (Indien bekend graag naam opgeven aan de redactie. CHB).

Rudi van Daalen Wetters doorliep in de hofstad de HBS aan de Stadhouderslaan². Gedurende de oorlogsjaren woonde Van Daalen Wetters senior in de Bentinckstraat nummer 58, eveneens te 's-Gravenhage. Vóór het uitbreken van de oorlog in Nederland woonde het gezin ook nog een periode in Driebergen. Toen in mei 1940 Nederland door Duitsland werd binnengevallen, diende Rudi van Daalen Wetters als vaandrig in het 2e Autobataljon van het Korps Motordienst en was hij gestationeerd in de omgeving van de Grebbeberg. Tijdens de gevechten rond de Nederlandse verdedigingslinie aldaar verloren enkele soldaten onder zijn commando het leven. In dezelfde oorlogsdagen raakte Rudi's zuster Sonja zwaar gewond tijdens het bombardement van Rotterdam op 14 mei 1940. Blijvende invaliditeit was het gevolg. Ook de broers van Rudi van Daalen Wetters zagen zich met oorlogsellende geconfronteerd. Vooral zijn oudste broer Robert kreeg het zwaar te verduren. Hij verbleef in 1941 als KNIL-militair in Nederlands-Indië, kwam in een krijgsgevangenenkamp terecht en werd uiteindelijk tewerkgesteld aan de Birma-spoorweg. Hoewel hij de ontberingen wist te overleven, werd hij nooit meer de oude en zou kort na de Tweede Wereldoorlog op jonge leeftijd overlijden. Rudi's jongere broer Max raakte als student in Duitse gevangenschap maar wist te ontsnappen en vervolgens onder te duiken.³

Na de Nederlandse capitulatie smeedde de Hagenaar spoedig plannen om naar Groot-Brittannië te ontkomen. In zijn goede vriend Jacob Willem van Hamel, een Delfts student, vond hij een geestverwant. Van Daalen Wetters kwam al voor de oorlog zeer frequent over de vloer bij de Van Hamels waar hij door Jaaps moeder steeds gastvrij werd ontvangen. Jaap van Hamel was enkele jaren jonger dan Rudi. Hij was op 4 november 1920 in Den Haag geboren. Nadat hij de HBS aan het Nederlands Lyceum had doorlopen, ging hij in 1937 civiele techniek studeren aan de Technische Hogeschool in Delft. Tijdens de meidagen van 1940 diende hij als korporaal in het 6e Regiment Bereden Veldartillerie. Spoedig na de Duitse bezetting van Nederland raakte de student betrokken bij illegale activiteiten van de verzetsgroep die zich rondom de Delftse hoogleraar J.A.A. Mekel had geformeerd. Zo speelde hij onder meer een belangrijke rol bij de liquidatie van de reservekapitein J. Bouwer op 11 december 1940. Nadien kwam een langer verblijf in Nederland hem steeds minder gewenst voor. Dit temeer omdat zijn compagnon bij deze verzetsactie, H. de Man, inmiddels gevangen was genomen en tijdens de Duitse verhoren door zou kunnen slaan.⁴ Voor de oorlog had Van Daalen Wetters waarschijnlijk op Ypenburg enige vliegervaring opgedaan. Een vlucht per vliegtuig leek daarom realiseerbaar. Een vergevorderd plan om met een sportvliegtuigje de Noordzee over te steken kon echter niet worden uitgevoerd.

Na de twee succesvolle ontvluchtingen vanaf Schiphol en het IJ met respectievelijk een Fokker G-1 en een Fokker T-8W begin mei 1941, verwijderde de bezetter alle propellers van civiele vliegtuigen. En dus moest Van Daalen Wetters een andere weg bewandelen. Hij koos daarop voor de kortste route: per vaartuig over de Noordzee. Een eerste poging met een reddingsboot vanuit Den Helder ketste af op het uitblijven van hulp. In 1997 vertelde hij de auteur hoe hij vervolgens te werk ging: "(...) tenslotte heb ik met een vriend van mij, Jaap van Hamel, een plan gemaakt. We zijn naar Warmond gegaan en hebben daar een kano gekocht die opvouwbaar was.⁵ Je moest het houtwerk in elkaar zetten, dan ging er vervolgens een rubber ding omheen dat je kon afsluiten. We hebben er ook nog een zeiltje op gemaakt. Jaap van

Hamel en ik hadden samen aan watersport gedaan en wisten een beetje van zeilen af. Om een lange historie kort te maken: wij moesten een donkere nacht hebben, oostenwind en een kalme zee."⁶

In de avond van donderdag 19 juni 1941 brachten Van Daalen Wetters en Van Hamel, bijgestaan door Rudi's broer Max en medicijnenstudent Paul der Kinderen, de kano en de buitenboordmotor per bakfiets naar het Zeehospitium in Katwijk aan Zee. Onder dit herstellingsoord voor TBC-patiëntjes liep een tunnel die reikte tot op het strand. Dit bood de mogelijkheid om ongezien, onder de boulevard door, op het strand te komen. De bewuste donderdagavond brachten zij het vaartuig naar de onderaardse vluchtweg en keerden vervolgens naar huis terug. De volgende avond fietste het viertal weer naar Katwijk. Midden in de nacht zetten zij de vouwkano in elkaar.⁷ "Toen was het wachten tot de Duitse patrouille op de weg boven ons voorbij was. Dit hadden we van tevoren vele malen geoefend zodat we precies wisten hoe lang we de tijd hadden" aldus Van Daalen Wetters. Nadat de Duitse patrouille was gepasseerd, openden zij de deur en slopen voorzichtig het strand op. Door het lage tij moesten ze een behoorlijk eind sjouwen met het zwaarbeladen bootje. Na haastig en fluisterend afscheid te hebben genomen van hun helpers vertrokken Rudi van Daalen Wetters en Jaap van Hamel omstreeks half drie in de nacht van 20 op 21 juni 1941 op weg naar de vrijheid. Door het lage tij en het fluorescerende schijnsel dat het peddelen door het water opleverde ("elke voetstap in het water leek op een vuurwerk op de Scheveningse boulevard") konden ze aanvankelijk alleen het zeiltje opzetten. Toen de twee eenmaal buiten gehooraafstand van de kust waren, trachtten ze de buitenboordmotor te starten. Wat ze echter ook probeerden, met geen mogelijkheid gelukte het deze aan de praat te krijgen. Uiteindelijk besloten ze toen maar het apparaat, inclusief de benzineblikken overboord te zetten.

Toen het in de vroege ochtend licht begon te worden, was de Nederlandse kust nog maar nauwelijks zichtbaar. Op dat moment profiteerden de twee nog van de oostenwind. De tweede dag op de Noordzee stak evenwel een westenwind op. Gevolg was dat ze een hele dag moesten laveren met hun zwaarbeladen bootje, dat door de flinke

deining leek te kunnen omslaan. Op de derde, vierde en ook de vijfde dag van hun ontvluchting kregen de inmiddels danig vermoeide Engelandvaarders te kampen met vrijwel windstil weer.⁸

Het zeiltje, dat in de eerste dagen zeer goede diensten had bewezen, werd daardoor min of meer nutteloos. Het duo was nu geheel aangevoerd op het gebruik van de peddels. De uitzichtloze situatie, een gebrek aan drinkwater en de dodelijke vermoeidheid leidden tot hallucinaties bij Jaap van Hamel. Van Daalen Wetters daarover: "Steeds beweerde hij de Engelse kust te zien wat helaas niet waar was. Persoonlijk dacht ik dat we Engeland voorbij waren en nu naar de State of Liberty van New York moesten uitzien." Van deze verontrustende gedachte had Rudi zijn reisgenoot Jaap vanzelfsprekend geen deelgenoot gemaakt. In de ochtend van de vijfde dag, op 25 juni 1941, gloorde evenwel enige hoop aan de horizon, toen in de verte gedonder werd opgemerkt. In voorgaande dagen was dit weliswaar ook al hoorbaar geweest, maar nu werd het steeds luider en duidelijker. Het even later neerstrijken van een doodgewone 'huis, tuin en keuken' vlieg op de mast van de boot en de waarneming van rondvliegende meeuwen, wettigde de verwachting dat een goede afloop toch nog mogelijk zou zijn: "We zagen toen ook links voor ons kleine zwarte stipjes in de lucht. Na verloop van tijd bleek dat de stipjes van links naar rechts voortbewogen en groter werden. Tot onze grote verbazing zagen we tenslotte dat het luchtballonnen waren." Het bleken barrageballonnen van een geallieerd konvooi te zijn. Na enige tijd werd ook het konvooi aan de horizon zichtbaar. De twee Nederlanders werden uiteindelijk opgemerkt waarna een vaartuig zich losmaakte van het konvooi en op de kano afkoerste. Toen het schip, de Australische torpedobootjager HMS Eglinton langsij kwam, sloeg de kano bijna om door de deining. De vraag van Van Daalen Wetters of zij met geallieerden van doen hadden, werd met een "Yes!" en het neerlaten van een touw ladder beantwoord. De beide mannen waren echter zo uitgeput dat ze aan boord gehesen moesten worden, waarna een beker voor de helft met rum en voor de helft met thee gevuld hen na een half uurtje weer op de been bracht. De uiteindelijke redding vond plaats op zo'n 30 kilometer uit de kust in de buurt van Lowestoft.

De volgende dag, op 26 juni 1941, werd het duo in genoemde kustplaats aan land gezet en overgebracht naar Londen. Daar volgde een lang verhoor. Het bizarre relaas van de beide Nederlanders werd aanvankelijk niet geloofd. Het verhaal dat zij met een kano van Duitse makelij de reis hadden volbracht en dat ze vijf dagen en nachten op de Noordzee hadden rondgedobberd wekte veel wantrouwen bij de Britten. "Soms werden we midden in de nacht verhoord", aldus Van Daalen Wetters in 1997, "gewoon om druk, om pressie op je te zetten, zodat je fouten maakte in je verhaal (...) Wat ze ook deden bij ons, ze kregen altijd hetzelfde verhaal te horen, want er was (uiteraard) maar één verhaal". Na hun vrijlating werden Rudi van Daalen Wetters en Jaap van Hamel per 21 juli 1941 onder de wapenen geroepen en ingedeeld bij de Prinses Irene Brigade.⁹ Aanvankelijk was het de bedoeling dat beiden zouden worden opgeleid tot geheimagent. Het vooruitzicht dat ze snel met hun opleiding konden beginnen, werd echter steeds onzekerder. Spoedig waren beiden het wachten meer dan beu en gingen zij naar andere wegen zoeken om actief aan de oorlog te kunnen gaan deelnemen: "Op een zekere dag kwamen we voorbij het Air Ministry. We zijn naar binnen gewandeld en vertelden ons verhaal. Binnen een week werden we opgeroepen en kwamen wij voor een Aircrew Selection Board."¹⁰

In de tweede helft van augustus 1941 werden Van Daalen Wetters en Van Hamel samen met ruim twintig anderen als tweede grote groep Nederlanders tot de vliegopleiding van de RAF toegelaten. In tegenstelling tot de meesten van zijn lotgenoten doorliep Van Daalen Wetters zijn gehele vliegopleiding in Groot-Brittannië. Het volgen van vlieglessen boven de uitgestrekte vlakten van Canada ging aan hem voorbij. Waarom hij een ander traject volgde dan de meeste andere Nederlanders is niet bekend. Zijn officiersstatus (hoewel in de groep waarmee hij tot de RAF toetrad meerdere officieren waren ingedeeld) en ook het feit dat hij enige vliegervaring bezat, kunnen hiervoor aanleiding zijn geweest. Zijn feitelijke opleiding begon overigens pas in oktober 1941. Op de 25ste van die maand arriveerde hij voor de grondopleiding bij No. 2 Initial Training Wing (No. 2 ITW). Dit onderdeel was ondergebracht in de universiteitsgebouwen van Cambridge. Op

21 maart 1942 werd deze cursus afgerond en ging Van Daalen Wetters, die door zijn instructeurs op Cambridge als "Keen, most conscientious and reliable" werd omschreven, door naar No. 1 Elementary Flying Training School (No. 1 EFTS) voor de eerste vlieglessen. Tot halverwege juni trainde hij hier op de De Havilland DH-82A Tiger Moth. Hoewel hij met goede resultaten deze fase doorliep, ging er toch enige tijd heen alvorens hij werd 'losgelaten'. Pas na ruim zestien uur lessen mocht hij het zelf proberen. Daarop werd hij voor ruim een maand overgeplaatst naar No. 22 EFTS opnieuw te Cambridge. Na afronding van de elementaire vliegopleiding had hij ruim 80 uur op de Tiger Moth in de lucht doorgebracht. Pilot Officer Van Daalen Wetters werd voor de gevorderde vliegopleiding vervolgens overgeplaatst naar de Flying Training School van het RAF College te Cranwell. Tussen juni en oktober 1942 trainde hij hier op de tweemotorige Airspeed Oxford, waarna hij aan het eind van zijn stationering op Cranwell de RAF Wings in ontvangst mocht nemen.

Ondanks het feit dat hij de voortgezette vliegopleiding volgde op meermotorige vliegtuigen, wat duidde op een toekomstige carrière bij RAF Bomber of Coastal Command, achtten zijn instructeurs hem aan het eind van deze cursus alsnog meer geschikt voor een loopbaan als jachtvlieger. Daarop werd hij in de loop van november 1942 overgeplaatst naar No. 5 Advanced Flying Unit (No. 5 AFU) waar hij aanvullende training kreeg in onder andere instrumentvliegen, nachtvliegen, formatievliegen en navigeren. Bij deze eenheid vloog Van Daalen Wetters opnieuw met een ander vliegtuigtype: de Miles Master Mk-I en Mk-III. De laatste fase van zijn vliegopleiding onderging Van Daalen Wetters bij No. 57 Operational Training Unit (No. 57 OTU). Hier werd hij klaargestoomd voor operationeel jachtvlieger. Toen hij op 6 april 1943 zijn vliegopleiding definitief had afgerond had hij bijna 203 vliegreuren in zijn logboek staan.

Het was inmiddels halverwege mei 1943 toen Pilot Officer Van Daalen Wetters zich op het Schotse vliegveld Castletown bij Squadron Leader J.J. O'Meara meldde. O'Meara was op dat moment commandant van het No. 131 Squadron. Op 30 juni 1941 was deze eenheid heropgericht

te Ouston. Aanvankelijk waren verschillende Belgische vliegers bij 'het 131ste' ingedeeld. In november 1941 waren zij echter allen overgeheveld naar het nieuw gevormde No. 350 (Belgian) Squadron. Toen Van Daalen Wetters zich in mei 1943 bij het squadron voegde, bestond de eenheid uit een allegaartje aan nationaliteiten. Er diende nog één andere Nederlander: de luitenant-vlieger mr. G.F.J. Jongbloed. In het relatief rustige Schotland hield de met de Spitfire Mk-Vb en Vc uitgeruste eenheid zich vooral bezig met het vliegen van konvooivluchten en het afwerken van trainingssorties. Van Daalen Wetters vloog op 21 juni 1943 zijn enige operationele vlucht bij het No. 131 Squadron. Enkele dagen later werd hij overgeplaatst naar het pas gevormde No. 322 (Dutch) Squadron op vliegveld Woodvale. Hij zou uitgroeien tot één van de steunpilaren van het Nederlandse squadron. De aparte sfeer in het Nederlandse squadron, voornamelijk bestaande uit Nederlands personeel maar deel uitmakend van de Britse luchtmacht, werd door hem als aangenaam ervaren: "(...) Je kwam allemaal uit Holland. Jij uit Den Haag, jij uit Utrecht, noem maar op. Naast de 'Fighter Pilot Spirit' had je dus ook de 'Dutch Spirit', omdat je allemaal uit hetzelfde land kwam."

In totaal zou hij ongeveer 170 operationele vluchten volbrengen. De nadruk lag daarbij op de escorteringstaak, het aanvallen van gronddoelen en het vliegen van diver-patrols (defensieve missies tegen V-1's). Hij wist daarbij één vliegende bom uit te schakelen. Het operatiegebied strekte zich uit van Groot-Brittannië, Frankrijk, België en Nederland tot diep in Duitsland. Voor zijn aandeel in de bevrijding van het Belgisch grondgebied werd hij bij de ondertekening van een Belgisch-Nederlands luchtvaartaccord op 13 december 1947 benoemd tot Chevalier de l'Ordre de Leopold avec Palme en ontving hij l'Attribution de la Croix de Guerre 1940 avec Palme.¹¹ Ook in het Nederlands luchtruim vloog Van Daalen Wetters oorlogsmissies. Zo was hij onder meer actief tijdens operatie Market Garden in september 1944. Verder was hij met het No. 322 Squadron in de laatste oorlogsmaanden op onder andere Woensdrecht, Schijndel en Twenthe gestationeerd.

Bijna een jaar lang maakte ook Jaap van Hamel deel uit van het Nederlandse Spitfire-squadron. Op 11 april 1944 kwam er echter een abrupt einde aan zijn leven toen hij met zijn Spitfire Mk-XIV tijdens een hoogtetest neerstortte ten zuidwesten van Rothbury in Northumberland. Voortaan moest Van Daalen Wetters het zonder zijn boezemvriend stellen.¹² Pas halverwege april 1945, toen het No. 322 Squadron op Twenthe was gestationeerd, werd de Engelandvaarder op rust geplaatst. Er kwam daarmee een einde aan een risicovolle periode van operaties waarbij keer op keer het leven in de waagschaal moest worden gesteld. Over de gevaren die de oorlogsvliegerij met zich meebracht zei Rudi van Daalen Wetters in 1997 het volgende: "Ze hebben me wel eens gevraagd: 'Ben je nou niet bang?' Daarop heb ik altijd gezegd: 'We knepen 'm wel, maar we waren niet bang.' Het is natuurlijk een feit dat als je naar beneden gaat en je ziet al dat vuur op je afkomen en een ander vliegtuig de grond induiken, je hem knijpt als een bezetene, maar ja, je doet wat je doen moet en als je dat overleeft: good luck de volgende keer!"¹³

Er volgde overplaatsing naar Groot-Brittannië waar hij als vlieg-instructeur bij een Operational Training Unit (OTU) werd geplaatst. In deze periode maakte hij ook voor het eerst kennis met de Gloster Meteor. Hij was daarmee meteen ook één van de eerste Nederlandse jetvliegers. Van Daalen Wetters werd nog in de zomer van 1945 naar het No. 322 Squadron teruggeplaatst, waar hij eerst als Operations Officer en tenslotte (per 26 september 1945)¹⁴ als Flight Commander van A-Flight diende totdat de roemruchte eenheid in oktober 1945 (tijdelijk) werd opgeheven.¹⁵

De inmiddels tot kapitein-vlieger bevorderde Van Daalen Wetters zou, nadat hij in mei 1946 werd ontheven van zijn detachering bij de RAF, nog enkele jaren aan de Nederlandse Legerluchtmacht verbonden blijven. In de tweede helft van de jaren '40 vloog hij voornamelijk straaljagers.¹⁶ Op 24 mei 1950 vertrok hij als detachementscommandant met 44 Nederlandse leerling-vliegers per KLM-lijnvlucht naar Randolph Air Force Base in Texas. Via de AT-6 Harvard vervolgden de toekomstige jetvliegers hun opleiding op onder meer Williams Air

Force Base in Arizona, waar de vliegopleiding op de T-28, T-33 en F-80 werd voltooid.¹⁷ Van Daalen Wetters werd als vlieginstructeur en liaison-officier op Willams AFB geplaatst.

Na het eerste contingent volgden er nog enkele klassen. In 1956 kwam aan de jachtvliegopleiding in de Verenigde Staten (voorlopig) een einde. Op 12 maart van dat jaar ontvingen op Bryan Air Force Base in de staat Texas de laatste tien Nederlandse jachtvliegers hun brevet.¹⁸ Majoor-vlieger Van Daalen Wetters werkte op dat moment al niet meer bij de Koninklijke Luchtmacht. Na zijn dienstverlating emigreerde hij in 1953 - hij was kort tevoren getrouwd - naar de Verenigde Staten. In het 'beloofde land' bleef hij werkzaam in de luchtvaart. Hij verdiende zijn brood als testvlieger bij Lear Siegler, McDonnell Douglas en Lockheed Aircraft. In opdracht van deze laatste werkgever was hij onder meer betrokken bij de introductie van de F-104 Starfighter waarvoor hij tussen 1962 en 1967 door de Amerikaanse vliegtuigfabriek in Europa werd gedetacheerd.¹⁹

Ten aanzien van de waardering van regeringszijde over zijn inzet in oorlogstijd was de Engelandvaarder en oorlogsvlieger zeer teleurgesteld. "(...) Eigenlijk ben ik geweldig bitter", zo vertelde hij in 1997, "als je zoveel riskeert in je leven, het overleeft en dan ook nog met de nek wordt aangekeken." Zijn teleurstelling werd vooral ingegeven doordat hij, ondanks zijn staat van dienst, niet in aanmerking kwam voor een militair pensioen maar slechts voor een éénmalige uitkering van enkele duizenden guldens.²⁰ Desondanks bezocht hij een enkele maal, soms in het gezelschap van zijn vriend Bob van der Stok, reünies van het No. 322 Squadron in Nederland. Zijn sterke gevoel van verbondenheid met omgekomen oud-collega's van de RAF gaf hij invulling door stevast terugkerende bezoeken aan de graven van RAF-vliegers die in Nederland een laatste rustplaats hadden gevonden.

Naast vliegen had Van Daalen Wetters ook een voorliefde voor auto's en de beroemde Italiaanse Bugatti in het bijzonder. Diverse malen nam hij met zijn eigen sportwagen in Europa deel aan Bugatti-rally's. Rudi van Daalen Wetters beleefde aan het stuur of in de cockpit 'his finest

hours' want, zoals zijn vrouw eind oktober 1999 schreef: "Als hij met een Spitfire kon vliegen of met zijn Bugatti kon rijden, was hij volkomen gelukkig."²¹

Notenapparaat

- ¹ 'Uitreiking onderscheidingen aan Nederlandse en buitenlandse vliegers' in: *De Vliegende Hollander II* (1947) nr. 10, 10. Rudi van Daalen Wetters ontving, samen met elf Britse, zeven Poolse en drie Nederlandse vliegers op 29 januari 1947 op Paleis Soestdijk uit handen van ZKH Prins Bernhard het Vliegerkruis.
- ² Brief A. Huisman-van Bergen aan P.E. van Loo, d.d. 14-11-1999.
- ³ E-mail mevr. R. van Daalen Wetters aan Sectie Luchtmachthistorie, d.d. 05-10-1999.
- ⁴ A. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden. Jacht op twee Delftse studenten in 1941* (Amsterdam 1999), 56-61 en J-V. van Marken & A. Huisman-van Bergen, 'Zeewaardig maken van de Epica-vouwkanon door Engelandvaarders tijdens de Tweede Wereldoorlog' in: *Tijdschrift voor zeegechiedenis XVIII* (1999) nr. 1, 47-52.
- ⁵ Deze kano kocht hij van de LVA-vlieger Bob van der Stok die in 1941 eveneens naar Groot-Brittannië wist te ontkomen.
- ⁶ Interview P.E. van Loo met R.F. van Daalen Wetters, 's-Hertogenbosch, d.d. 02-05-1997 en R.F. van Daalen Wetters, 'Kano Overtocht' in: *De Schakel*, juli 1989, 25-27.
- ⁷ J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de Horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945* (Houten 1998), 50-52.
- ⁸ Algemeen Rijksarchief, 'Archief Engelandvaarders', doos 144, p1258, 'verhoor van J.W.van Hamel, juli 1941'. Van Hamel gaf in zijn verhoor aan dat de reis vijf dagen duurde omdat het 'behalve een klein stormpje, vrijwel windstil was geweest'.
- ⁹ Ministerie van Defensie, Centraal Archieven Depot, Archief Ministerie van Oorlog, inv. nr. 110, 'mutatiestaat Prinses Irene Brigade, juli 1941'.
- ¹⁰ Interview P.E. van Loo met R.F. van Daalen Wetters, 's-Hertogenbosch, d.d. 02-05-1997.
- ¹¹ 'Belgisch-Nederlands Luchtvaartaccord' in: *De Vliegende Hollander IV* (1948) nr. 1, 5.

- ¹² A. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden*, 56-61.
- ¹³ Interview P.E. van Loo met R.F. van Daalen Wetters, 's-Hertogenbosch, d.d. 02-05-1997.
- ¹⁴ Sectie Luchtmachthistorie (Den Haag), *Operations Record Book No. 322 Squadron*, d.d. 26-09-1945.
- ¹⁵ A.A. van Wijk, *Het paard van Phaëthon. Herinneringen aan de Gloster Meteor in Nederland 1948-1959* (Bergen 1999), 58-59.
- ¹⁶ J. Flinterman, 'Meteor-Mijmeringen' in: *Onze Luchtmacht XV* (1963) nr. 3, 114-117. Onder meer tussen april en juni 1947 verbleef Van Daalen Wetters, samen met Jan Flinterman, op de vliegvelden Sawbridgeworth en Norwich om Vampires en Meteors te vliegen en (nog meer) straaljager-ervaring op te doen.
- ¹⁷ G.J. Schlusser, *Naar Eer en Geweten. Kroniek van een bewogen militair leven* (Diemen 1998), 116-117.
- ¹⁸ *Beknopte geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht* (Den Haag 1982), 57-66.
- ¹⁹ Brief R.F. van Daalen Wetters aan H.I. Borel Rinkes, d.d. 21-06-1984.
- ²⁰ Interview P.E. van Loo met R.F. van Daalen Wetters, 's-Hertogenbosch, d.d. 02-05-1997.
- ²¹ Brief Mevr. R. van Daalen Wetters aan T. Vink, d.d. 25-10-1999.

REISERVARINGEN VAN ENGELANDVAARDERS

Twee jonge Engelandvaarders, Johannes Wulffraat (18 jaar oud) en Bastiaan van der Rest (17 jaar oud) wisten alleen, geheel op eigen initiatief, uit Nederland te ontsnappen en de overkant, Engeland te bereiken. Zij volgden totaal verschillende routes. De één koos de noordelijke route, de ander de zuidelijke route. Wat zij wel gemeen hadden is dat zij beiden ongeveer 20 maanden over hun tocht hebben gedaan. In de serie 'Reiservaringen van Engelandvaarders' volgen hieronder hun reisverhalen zoals die bij aankomst in Engeland werden opgenomen.

WULFFRAAT, Hendrik Johannes, geboren 09/02/1923 te Rotterdam. Hij verliet Nederland op 30 mei 1941, na aangemonsterd te hebben op een kolenschip. Van dit schip deserteerde hij op 10 juli 1941 in Noord-Noorwegen. Hij werd daar door een paar Lappen opgenomen, die hem een maand in een tent verborgen hielden. Daarna kwam hij bij een visser, die hem 10 maanden verborgen hield. Op 27 juni 1942 zag hij kans over de grens naar Zweden te komen, alwaar hij werd gearresteerd en overgebracht naar Stockholm. Daar kwam hij vrij door bemiddeling van de Nederlandse autoriteiten. Hij werkte in Zweden tot 20 december 1942 en arriveerde in Engeland op 1 februari 1943 vanuit Zweden. Na aankomst nam hij dienst bij de luchtmacht (RAF).

REST, Bastiaan van der, geboren 06/07/1924 te Zwijndrecht. Deze jongen, die 17 jaar oud was toen hij Nederland verliet en kantoorbediende van beroep was, wist geheel door eigen initiatief papieren te verkrijgen om aan te monsteren als matroos op een Rijnschip met de bedoeling om via Zwitserland naar Engeland te komen. Op 08/09/1941 verliet hij Nederland en via verschillende Rijnschepen kwam hij tot Straatsburg. Daar, op 19/05/1942, verborg hij zich onder industriekolen in een open wagen, bestemd voor Italië, in de hoop dat de reis via Zwitserland zou gaan. De reis ging echter via Frankrijk en door zeer flink en doortastend optreden zag hij kans door de grenscontrole te komen, hoewel hij reeds ontdekt was. Hij heeft zeer veel ontberingen geleden gedurende zijn reis tot de demarcatielijn, die hij met behulp van Fransen is overgekomen, door te gaan zitten onder de locomotief met zijn rug tegen de vuurplaat en zijn voeten en handen tegen de vuren. Op 24 mei 1942 was hij in Lyon en werd daar gearresteerd. Via een gevangenis en een concentratiekamp kwam hij op 10 juli 1942 vrij, ook weer door eigen optreden. In Frankrijk heeft hij daarna zeer hard gewerkt in een Nederlands tehuis. Hij vertrok op 30 september 1942 naar Curacao. Via Amerika en Canada arriveerde hij op 17 maart 1943 in Engeland. Na aankomst diende hij bij de Prinses Irene Brigade.

Bram Grisnigt



DAG VAN HET VERZET

DAG VAN HET VERZET

ZATERDAG 29 augustus 2009

☞ **OOK DIT JAAR WEER IN HET RESTAURANT** ☞

VAN DE GENERAAL SPOORKAZERNE TE ERMELO

LEUVENUMSEWEG 88

(VOORLOPIG) PROGRAMMA

Opening: door de voorzitter van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 de heer R.W. Hemmes

Inclusief: Koffie met gebak
Apéritief
Broodjeslunch met soep met 1 consumptie
Herinneringsgeschenk

Veel informatiestands

Veel gelegenheid voor begroeting en ontmoeting

Aanvang: 11.00 uur precies

Aanmelding: Zo spoedig mogelijk door overmaking van € 15,00 per persoon op postgiro 5166870 t.n.v. "Stg. Samenwerkend Verzet 1940-1945" te Doorn.
Toegangskaarten met routebeschrijving worden half augustus toegezonden.

Attentie: Ook dit jaar zullen de parkeerterreinen van een letter worden voorzien, zodat u gemakkelijk kunt onthouden waar u uw auto hebt geparkeerd.
Tevens zal er gezorgd worden voor meer parkeerplaatsen voor mindervaliden.

Vanaf 10.00 uur zal tussen station ERMELO en de kazerne een bus pendelen.





**Kort verslag van de bestuursvergadering van de Stichting Samenwerkend Verzet
1940-1945, d.d. 16 december 2008, gehouden te Doorn**

1. De voorzitter heet iedereen welkom op deze vergadering. Vanwege de dichte mist is nog niet iedereen gearriveerd.
2. Tijdens de herdenking Capitulatie Wageningen is besloten dat de veteranendag voor de jonge veteranen is en dat in Wageningen de capitulatie wordt herdacht. Bij de herdenking in Wageningen zal er voortaan met thema's worden gewerkt. Voor 2009 is het thema *60 jaar NAVO*.
3. Besloten wordt dat de continuïteit van de zorg voor de leden van de bij de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 aangesloten organisaties, de Dag van het Verzet en het uitgeven van een nieuwsbulletin moet zijn gewaarborgd voordat het besluit tot opheffen wordt genomen. Enkele van de aangesloten organisaties maken hier zelf al afspraken over.
4. Dag van het Verzet 2008 was een geslaagde dag. De nieuwe opzet met de muziek is uitstekend befallen. Ook was de glasblazer een succes. Puntje van kritiek was het laat serveren van de kroketten. Ook zijn er enkele opmerkingen geweest over het feit dat er geen nasimaaltijd was. Het bestuur bedankt de dames Tesselhoff en Radder voor de uitstekende organisatie. De Dag van het Verzet is volgend jaar op *zaterdag 29 augustus 2009*.
5. Het ministerie van VWS heeft besloten om de PUR over te hevelen naar de Sociale Verzekeringsbank. De politieke verantwoording blijft bij het ministerie van VWS en de raadmeters blijven bestaan. Om het implementatieproces goed te laten verlopen is er een klankbordgroep ingesteld. De heer De Boef heeft namens de COVVS zitting in de klankbordgroep.

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND
Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 36 op de adressenlijst van 1 april 1999.

Overleden:

Beckman, R.F.R.
Beek, W.L. van
Linzel, J.
Rosier, H.M.M.
Waard, W. de

Apeldoorn
Amsterdam
Voorburg
Australië
Voorburg

Toegetreden:

Putten, J.W.F. van

Herman Gorterlaan 395 5644 ST Eindhoven

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

G.J. Staal

Oranje Nassaulaan 52
3708 GE Zeist
Telefoon 030 - 692 27 92
E-mail: jan.staal@planet.nl

www.engelandvaarders1940-1945.nl