

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders



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

KONINGIN WILHELMINA

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
OKTOBER 2010 - 31e Jaargang, nr. 126

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: staalgj@gmail.com			

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

Schakel redactie

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

Bankrekeningen:

ING Bank : 35 95 00
ABN-AMRO Bank: 54.55.46.826

Website: www.engelandvaarders1940-1945.nl

Het volgende nummer verschijnt in januari 2011.
Gaarne hiervoor bestemde kopij inzenden vóór 1 december 2010.

OKTOBER 2010

Onze reünie op 15 september was een groot succes. Er waren 35 deelnemers die met veel genoegen de aangeboden drankjes consumeerden en voldaan na een prima uitgeserveerde maaltijd weer huiswaarts gingen. Elders in deze Schakel kunt u daar meer over lezen. Ook de Veteranendag op 26 juni was weer een groot succes. Het detachement van Samenwerkend Verzet, dat bijna geheel uit Engelandvaarders bestond, was als nummer 6 langs Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins van Oranje gedefileerd. Helaas is de inmiddels bereikte leeftijd een bezwaar om lopend aan het défilé mee te doen, maar het transport op voertuigen uit de Tweede Wereld Oorlog gaf ons weer een voortreffelijke uitkomst.

De dag van het Verzet op 28 augustus was zeer gezellig. Er waren wel minder Engelandvaarders dan andere jaren.

Op 31 Augustus heeft het bestuur, vergezeld door één enthousiaste Engelandvaarder uit Delft, een bloemstuk gelegd bij de Plaque van de Moeder der Engelandvaarders in de Nieuwe Kerk. De Burgemeester was als altijd zeer geïnteresseerd en ontving ons op het stadhuis met koffie en gebak. Er zijn dan altijd ook toeristen in de kerk die geïnteresseerd zijn en eindelijk horen wat de erenaam Engelandvaarder eigenlijk betekent.

Op 28 november herdenken wij Hare Majesteit Koningin Wilhelmina weer op haar sterfdag bij het monument tegenover het Paleis Noordeinde en op 1 december herdenken wij in de Nieuwe Kerk in Delft de sterfdag van onze beschermheer Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard. De maandelijkse bijeenkomst in Den Haag in de Prinses Juliana Kazerne, elke eerste maandag van de maand om 11.30 uur, wordt vrijwel elke keer door dezelfde mensen bijgewoond en is dan erg gezellig. Wellicht dat wij elkaar daar in de komende maanden nog kunnen ontmoeten.

Ik kijk naar u uit.

Rudi Hemmes

De Nederlandse Veteranendag in Den Haag 2010 startte evenals de vijf vorige met een plechtige bijeenkomst in de Ridderzaal. In aanwezigheid van Z.K.H. de Prins van Oranje, hoogwaardigheidsbekleders, een paar honderd veteranen, schoolkinderen etc. sprak o.m. vice-premier mr A. Rouvoet, die stilstond bij de groeiende belangstelling voor de inzet tijdens de oorlog en missies en voor de erkenning van veteranen. Andere sprekers waren o.m. veteraan Lt. b.d. Hans Hellendoorn van de Koninklijke Luchtmacht en een paar schoolkinderen. Daarna vond op het Binnenhof een toespraak plaats van de minister van Defensie, de heer E. van Middelkoop en de uitreiking van Herinneringsmedailles aan een kleine honderd actieve militairen voor hun inzet bij recente missies. Het hele programma kon worden gevolgd op televisie schermen op het Malieveld.

Het défilé, dat vanaf ongeveer 13.30 uur werd afgenomen op de Kneuterdijk door Z.K.H. de Prins van Oranje, was samengesteld op het Malieveld en bestond o.m. uit ongeveer 3000 veteranen en militairen van verschillende krijgsmacht onderdelen, muziekkorpsen en militaire voertuigen, waarvan een aantal de minder valide veteranen vervoerden. Er was ook een fly-past georganiseerd met historische en



Nederlandse Veteranendag 2010.

moderne vliegtuigen. Parachute sprongen in het kader van de veteranendag, hadden een dag tevoren plaatsgevonden. Een handvol deelnemers van organisaties aangesloten bij de Stichting Samenwerkend Verzet bevonden zich, met het startnummer 06, in de voorste gelederen van het defilé op een Canadees militair voertuig met het vaandel van het Genootschap Engelandvaarders.

Op het Malieveld was de belangstelling van jong en oud weer buitengewoon groot. De actuele missie gebieden waren in vakken op het veld aangegeven en in een aantal opgestelde tenten kon men informatie krijgen en foto's bezichtigen. Omdat in de middag veel veteranen aanwezig waren konden belangstellenden zogewenst gemakkelijk contact maken en ervaringen vernemen. Ook was er veel belangstelling voor het opgestelde militair equipement dat kon worden bezichtigd.

Het muziek programma werd verzorgd door verschillende aanwezige muziekkorpsen en bovendien was er in de namiddag een duidelijk hoorbaar gevarieerd programma met o.m. tante Lien, Karin Bloemen, Dominique Vos en andere bekende talenten, waarmee de zeer geslaagde 6de Nederlandse Veteranendag feestelijk werd afgesloten op het Malieveld.

CHB

REÛNIE

15 september 2010 was de dag van onze jaarlijkse reünie in de Prinses Julianakazerne te Den Haag. Er hadden zich 44 Engelandvaarders, partners en uitgenodigden opgegeven. Enkele waren niet gekomen en sommigen kwamen wat te laat door ernstige verkeersmoeilijkheden. Tenslotte waren 16 Engelandvaarders en 19 gasten aanwezig. Daardoor kon onze voorzitter Rudi Hemmes iets later dan gepland met het welkomst woord beginnen. Hij heette natuurlijk eerst de verte-

genwoordiger van de mess-president, Luitenant-kolonel H. Ras en Generaal-majoor L. Oostendorp van harte welkom, tevens speciaal Agnes Dessing, die vaak voor ons in de Schakel schrijft, en de heer J.T. van Rossem, beheerder van onze website. Dat ook mevrouw

Winckel en haar zoon aanwezig waren werd door de voorzitter zeer gewaardeerd terwijl hij ook nog vermeldde, dat de familie Winckel het hele gezelschap een borrel aanbood.

Daarna werden de overledenen van het afgelopen jaar herdacht, ditmaal waren dat 14 personen; de aanwezigen hoorden dat natuurlijk staande en met emotie aan. Wij werden nog opgeroepen door de voorzitter ook eens mee te doen aan de jaarlijkse herdenking van Koningin Wilhelmina in Augustus in Delft op haar verjaardag. Daar zijn tegenwoordig niet velen aanwezig en toch heeft het veel betekenis, ook omdat veel toeristen willen weten, wat er zich afspeelt.

De voorzitter noemde ook nog 1 december, de sterfdag van prins Bernard en 28 November die van Koningin Wilhelmina. Jan Bakker en Jacob de Mos werden nog speciaal genoemd als organisatoren van de reünie, en vooral Sarah de kleindochter van Jacob, die altijd een helpende hand biedt. Natuurlijk werd ook ditmaal een boodschap aan Koningin Beatrix gestuurd met onze aanhankelijkheidsbetuiging aan haar. Later in de middag ontvingen wij een antwoord met de tekst: Hare Majesteit de Koningin heeft mij verzocht het bestuur van de Stichting Engelandvaarders, heden bijeen ter gelegenheid van uw reünie, haar hartelijke dank over te brengen voor uw vriendelijke bericht en de gevoelens van verbondenheid met haar zoals daarin tot uitdrukking gebracht (Was getekend: de Chef van het Militaire Huis van Hare



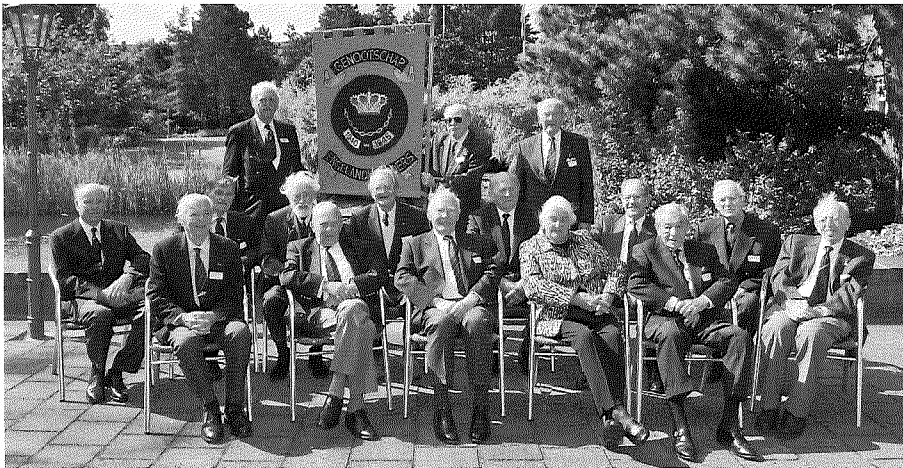
Deelnemers reünie 2010

Foto: Peter Wiezoreck

Majesteit de Koningin, H. Morsink, Generaal-majoor). En toen was het natuurlijk tijd voor de foto van het hele gezelschap, en nog een tweede van de aanwezige Engelandvaarders, op het terras want het was prachtig weer, ondanks de sombere weersverwachting van de dag ervoor.

Vóór wij aan tafel werden geroepen voor de traditionele rijsttafel, die overigens weer voortreffelijk smaakte, vertelde Jan Bakker nog, dat in de komende televisieuitzending *Andere Tijden*, aandacht wordt geschonken aan de musical 'Soldaat van Oranje' En ook dat op 24 september, ter herdenking van de sterfdag van Erik Hazelhoff Roelfsema op de boulevard te Scheveningen bij de plaquette ter herinnering aan de landingen van de soldaat van Oranje, een bijeenkomst zou worden gehouden, waar Willem Post, van het Instituut Clingendael, het woord zou voeren. Natuurlijk bleven we na de heerlijke maaltijd, nog geruime tijd bijeen om na te praten en herinneringen op te halen. Het was een gezellige en geslaagde bijeenkomst!

M.W.-K



Genootschap Engelandvaarders - Reünie 2010

Foto: Peter Wizeoreck

Harm Roelf (Harry) Weelinck

23 januari 1925 – 17 juli 2010

Kapitein-luitenant ter zee b.d
Doctorandus in de economie

Officier in de Orde van Oranje -Nassau
Engelandvaarder en Drager van:

Het Bronzen Kruis
Het Oorlogsherinneringskruis
Het Verzetsherdenkingskruis
Het ereteken voor eervolle langdurige
dienst als officier der zeemacht met
XXXV dienstjaren
The King's Medal for Courage in the
Cause Of Freedom
Het Veteraneninsigne

Geboren te Wijhe, Overijssel op 23 januari 1925 en daarna verhuisd naar den Haag werd Harry in 1943 op 16 jarige leeftijd leerling aan de Zeevaartschool te Scheveningen. Zijn opleiding tot stuurman op de grote vaart werd echter onderbroken. In januari 1943 krijgt hij een oproep van de Nederlandse Duitsgezinde Arbeidsdienst om achter het Duitse Oostfront in de Ukraine te werk te worden gesteld. Om hieraan te ontkomen en als leerling van de Zeevaartschool in bezit van een monsterboekje, monstert de 18-jarige Harry op 11 februari 1943 aan als lichtmatroos onder de gage op de oude vrachtvaarder van ca. 2000 ton, de Eem van de Houtvaart/Rederij Vinke, die gelegen in de Waalhaven met een lading kolen op het punt staat zee te kiezen via de Noordzee en het Kieler Kanaal naar de Oostzee. Reeds toen al had Harry besloten de weg naar de Vrijheid via het neutrale



Zweden te verkennen. Zijn eerste reis naar de Oostzee waarbij Harry als een soort jongste 'ketelbinkie' onder de 26 leden van de bemanning met 6 Duitse flakmatrozen aan boord vaak werd uitgevloekt, is Harry echter niet bevallen. Bovendien was de bestemming van de Eem op die reis niet Zweden maar Stettin a/d Oder in het toenmalige Duitsland. Thuisgevaaren monstert Harry af in Rotterdam, gooit het roer om en monstert aan op 28 april 1943 te Delfzijl als lichtmatroos/kok op de kustvaarder de Meeuw van ca. 200 ton onder kapitein Pilon, die geregeld met een kleine bemanning van 5 op Zweden vaart. Na aankomst in het Zweedse haventje Oskarshamn in mei, krijgt Harry zijn eerste kans om het Nederlandse Consulaat te Stockholm te bereiken, maar als Kapitein Pilon hem in vertrouwen meedeelt dat Pilon via de Meeuw verbindingen onderhoudt tussen de Nederlandse Geheime Dienst te Stockholm en de verzetsgroep Zwaantje van Dr. Oosterhuis in Delfzijl, besluit Harry uit loyaliteit voor Pilon zijn ontvluchting uit te stellen.

Als echter in de zomer blijkt dat de Duitse SD op het punt staat het verzet in Delfzijl op te rollen, besluiten Pilon en Harry hun heil in Zweden te zoeken. Op Harry's derde reis met de Meeuw ontvlucht hij op 25 augustus 1943, in de Zweedse haven van Kalmar aan de ZO-kust van Zweden en bereikt de volgende dag Stockholm en het Consulaat-Generaal van onze regering in Londen waar hij op 18 jarige leeftijd tekent als vrijwilliger voor de Nederlandse strijdkrachten om Nederland en Nederlandsch-Indië te bevrijden.

Kapitein Pilon en de Meeuw lopen op hun volgende reis de haven van Trelleborg op de Zuidpunt van Zweden binnen, waar de Meeuw door het Nederlandsche Consulaat te Stockholm op last van de Regering in Londen in beslag wordt genomen en aldus de oorlog overleeft.

Het toeval wilde dat omstreeks 10 juli 1943 Harry op zijn tweede reis als lichtmatroos op de Meeuw en op hun zuidelijke route terug naar Delfzijl in de Botnische Golf voor de kust van Stockholm, hij zijn eerste schip de ss Eem met ondergetekende als koksmat aan boord op weg naar Holmsund, 800 km verder naar het noorden, rakelings heeft gepasseerd.

Wij leerden elkaar een maand later kennen als vluchtelingen en vrijwilligers voor onze strijdkrachten op het Consulaat in Stockholm. Een jaar later liep de Eem bij Borkum op een mijn en is vergaan in de Noordzee. Gelukkig kon de bemanning gered worden.

Van de 528 Engelandvaarders om de Noord waarvan de meesten via de luchtbrug van de RAF of the US Army Air Force Schotland hebben bereikt, is Harry een van de jongsten geweest.

Na een harde tijd als houthakker in de eeuwige zingende Zweedse bossen en werk op een wachtschip van de Shell, werd Harry met 24 andere kandidaten voor de geheime dienst, waaronder een aantal stuurmansleerlingen, in de tweede lichting geselecteerd om opgeleid te worden tot wireless transmitters aan de Zeevaartschool te Gothenburg. Het bericht dat het Bureau Inlichtingen te Stockholm bereikte over de massale verliezen onder de geheime agenten van het Englandspiel, waaronder de adelborst Hans van der Stok die reeds in 1942 Zweden bereikte en in februari '43 in Schotland is geland, verklaart deze rekrutering van het grote aantal Zwedengangers voor onze geheime diensten. De geslagen gaten moesten worden aangevuld.

Van Harry's klas werden 13 kandidaat agenten geselecteerd en verkregen top prioriteit voor verdere opleiding in Engeland: 6 voor Bureau Inlichtingen en 7 voor het nieuwe Bureau Bijzondere Opdrachten, de opvolger van het Bureau Militaire Voorbereiding Terugkeer, dat volledig werd gereorganiseerd. Voorgedragen door Cor Knulst, Hoofd BI Stockholm wordt Harry BI-agent.

Gedurende de vrij lange wireless operator opleiding in Gothenburg leert Harry zijn toekomstige vrouw, de 'skona Maj' Bagenholm kennen met wie hij na zijn behouden terugkeer nog 57 jaar zeer gelukkig getrouwd is geweest, waardoor Harry's banden met Zweden onverbreekelijk zijn gebleven. Tijdens zijn verblijf van 14 maanden in Zweden ontmoette hij ook een aantal lotgenoten voor wie hij later altijd klaar heeft gestaan. Met Coen Kleiverda organiseerde hij later onze Zwedengangers-reünies in Delfzijl of in Zweden. Onder de BI agenten werden o.a Fred Hoogewoning en Gerard Ensink zijn beste vrienden.

Na hun BI opleiding in Engeland werden Zwedengangers Gerard Ensink, Gerard Kouwenhoven en Bud Koopmans op 6 en 7 oktober, 1944 gedropt in bezet Nederland. De beide Gerards blijven een maand actief, maar verliezen door ingrijpen van de SD in Leeuwarden hun verbindingsmiddelen en moeten onderduiken. Beiden overleven de oorlog. Bud Koopmans wordt gearresteerd en op 8 maart 1945 en na de aanslag op SS-Generaal Rauter, te Apeldoorn gefusilleerd.

Op 31 december 1944 worden de BI-agenten Fred Hoogewoning en Zwedenganger Robbie Mooiweer gedropt in bezet Nederland. Fred wordt na twee maanden te Utrecht uitgepeild en gearresteerd. Ook hij wordt op 8 maart 1945 gefusilleerd. Mooiweer keert na de oorlog terug.

Op 24 februari, daalde Zwedenganger en BI-agent Piet Bouman neer bij Vriezenveen.

Op 7 maart wordt Zwedenganger Bobbie ten Broek als BBO-marconist bij Benthuisen gedropt. Zowel Piet als Bobbie overleven de oorlog.

Harry's grote vriend in opleiding bij de BI in Engeland, Menco R. Mulder werd gedropt op 27 maart, is binnen drie weken gearresteerd en op 23 april omgekomen in de gevangenis te Utrecht.

Op 12 februari 1945 zal Harry als BI-wireless transmitter bij Vriezenveen gedropt worden. Op het moment dat zijn RAF-vliegtuig van Tempsford Airfield zal vertrekken, wordt Harry's mission geannuleerd. Harry's opdracht om als wireless-transmitter contact op te nemen met BI-agent G.B. Buunk, schuilnaam 'Fopkonijn', die sinds 6 juli 1944 in het oosten van Nederland met succes had geopereerd, kan niet plaats vinden. Agent Buunk werd op 10 februari 1945 gearresteerd te Zwolle en is op 4 april 1945 gefusilleerd.

Juist op dat tijdstip worden in de nacht van 3 tot 4 april, Harry bij zijn tweede poging, samen met BI-agent Willem de Vries bij Nieuwe

Schans boven Groningen gedropt. Gedurende deze laatste maand van de oorlog in Nederland verzendt Harry een aantal code-telegrammen over Duitse troepen verplaatsingen aan Kapitein Leen Pot en Overste Somer in het Hoofdwartier van BI, sinds september 1944 verplaatst naar het Abbe Museum in het bevrijde Eindhoven.

Op 12 april 1945 sneuvelt de laatste BI-agent E.W.Janzen, die Harry nog ontmoet had in Huize Anna, Dulwich, het BI-doorgangshuis in Engeland, en gekend heeft als 'Blondie'. Samen met BBO-agent Johan Greidanus belanden zij in de Loosdrechtse Plassen en zijn daar verdronken. De derde man van deze dropping, BBO-agent en Zwedenganger Frans Dekker kwam in een sloot terecht en heeft zich kunnen redden.

Op 5 mei 1945 melden Harry en Willem de Vries zich terug in Eindhoven. Zij hadden de oorlog in Europa overleefd.

De bovengenoemde agenten maken slechts een deel uit van de BI- en BBO agenten die zich hebben ingezet voor de bevrijding van Nederland. Zij die hier genoemd zijn waren, zover bekend en wellicht onvolledig, nauw bevriend met Harry. Hij beschouwde hen als een 'Band of brothers'

Na de Duitse overgave vertrekt Harry met andere parachutisten naar Ceylon (Sri Lanka) om vandaar ingezet te worden tegen de Japanners voor de bevrijding van Nederlandsch-Indie. Wanneer die opdracht niet door gaat vraagt Harry overplaatsing aan naar de Koninklijke Marine.

Op de top van de zeevering bij de haven van Scheveningen staat een monument gewijd aan onze dappere zeelieden met de woorden van Koningin Wilhelmina: 'De Marine heeft het weer goed gedaan'.

Van 1945-1980 heeft Harry met zijn 35 dienstjaren een belangrijke bijdrage aan deze koninklijke lofbetuiging toegevoegd. Opgeklommen tot Kapitein-luitenant ter Zee stond hij aan het hoofd als Commandeur van een flottielje mijnenvegers, die talloze mijnen rondom onze Noordzee kust hebben schoongeveegd. Daartussendoor behaalde hij zijn Doctorandus in de Economie titel aan de Vrije Universiteit van Amsterdam en gaf les aan de stafschool van de Marine te Den Haag.

Na zijn afscheid van de Koninklijke Marine, blijft Harry van 1980-1990 de belangen van ons land dienen als Consul-Generaal van het Koninkrijk der Nederlanden te Gothenburg.

Na zijn terugkeer vestigde Harry zich met Maj en zoons Elov en Floris te Amsterdam, waar hij o.a. als Secretaris met Gijs de Jong, Addy Ensink en Jaap Hinderink de administratie en jaarlijkse reünies van de leden van de BI en BBO voortreffelijk heeft bijgehouden. Hij was altijd op 4 mei in Den Haag voor de herdenking aan de gevallen van de Inlichtingen Diensten en de volgende dag in Wageningen voor ons Genootschap Engelandvaarders en Gezamenlijk Verzet onder leiding van Jan Bakker defilerend langs Hotel De Wereld, waarbij Harry zolang hij het nog kon, het Vaandel van ons Genootschap heeft hoog gehouden.

De heer Wim Elgers, Kapitein der Mariniers, b.d., Bronzen Kruis, en Secretaris van de Vereniging Dapperheidsonderscheidingen waar Harry lid van was drukte het aldus uit: 'De heer Harm Roelf Weelinck is voor ons land in de strijd tegenover de vijand in de Tweede Wereldoorlog van zeer grote betekenis geweest en genoot binnen de Koninklijke Marine en het Genootschap Engelandvaarders zeer veel achting en waardering', Zijn goede vrienden kunnen hieraan toevoegen: 'Onze waardering voor Harry berustte niet alleen op zijn daden van dapperheid en beleid. Daarnaast stond hij altijd voor iedereen klaar waarbij hij dan nauwkeurig en welgeordend en altijd goed voorbereid de taak aanpakte die hem gevraagd werd'.

Ter herinnering en als voorbeelden noem ik o.a. zijn bijdrage samen met BI-agent Bram Grisnigt om Dr. Agnes Dessing te helpen bij haar onderzoek en schrijven van haar schitterend boek: 'Tulpen voor Wilhelmina - De Geschiedenis van de Engelandvaarders' dat uitkwam in 2004. En in januari 2008 vlogen Harry en zijn zoon Elov op mijn verzoek naar het onder een dikke sneeuwlaag bedolven Zweedse dorpje Wilhelmina om mij te helpen bij de mogelijke exploitatie van een waterbron niet ver ten Zuiden van de Pool Cirkel. Het werd een prachtige reis die zakelijk niets opleverde, maar waar ons driemanschap de mooiste herinneringen aan heeft gehouden.

De laatste twee jaren heeft Harry zijn uitputtende ziekte geduldig en moedig gedragen, daarbij gesteund door zijn zoons Floris en Elov, schoondochters Marie El en Joke, kleinkinderen en last but not least, liefderijk en al die tijd verzorgd door Addy Ensink, wiens man Gerard en beste vriend van Harry in 1996 was gestorven, voor wie Harry zijn In Memoriam nog voor de Schakel heeft geschreven. Naast de familie en Addy hebben enkele vrienden, waaronder speciaal Eddy Jonker, tot het laatst geregeld contact met Harry gehouden.

Ten afscheid: Behouden vaart en rust in vrede Harry...

Pieter Hans Hoets

Bronnen:

Ongepubliceerd 4-delig dagboek van drs. R.H. Weelinck, 1997/2000 - Vrijgevaaren! - PHH, 1976

Zij sprongen in de nacht - dr. J.M. Somer, 1950 - Zij sprongen bij maanlicht - Eddy de Roever, 1985

Tulpen voor Wilhelmina - De geschiedenis van de Engelandvaarders - dr. Agnes Dessing, 2004.

ENGELANDVAARSTER GRETA LEVI-MENDEL

Greta Cato Mendels werd op 30-12-1910 geboren in Almelo. Halverwege de jaren dertig werkte zij als verpleegster in Amsterdam. In 1937 trouwde zij met Abraham Levi en verhuisde naar Assen.

Nadat de Duitsers Nederland hadden bezet was het Bram en Greta al snel duidelijk dat zij als joden gevaar liepen. Toen de Utrechtse verzetsman en stoffenhandelaar Johannes Jansen, een zakenrelatie van Brams vader, hen een plek aanbood in een bootje dat binnenkort clandestien naar Engeland zou varen, aarzelden ze dan ook geen moment. Op 19 november 1941 verliet Greta samen met echtgenoot Bram hun

woning aan de Kloosterstraat in Assen. Ze droegen geen bagage bij zich (alleen wat extra kleren over elkaar aan getrokken) en hadden hun familie niet over hun vertrek ingelicht.

Bij Jansen in Utrecht ontmoetten ze hun reisgenoten: behalve Jansen waren dat: Adriaan van der Craats en Jan Bastiaan, beide lichtmatroos Koninklijke Marine, Theo M. Daalhuizen en Walrave van Krimpen, beide oud-militairen van de Koninklijke Landmacht, Gerard van Asch, die nog aan de zeevaartschool studeerde en tenslotte Ton Loontjens, marinier 3e klasse.



Op 20 november 1941 wist deze groep in een, van een Duits schip, gestolen reddingsvlet al peddelend uit de haven van Hoek van Holland te ontsnappen. Het was het begin van een ellendige tocht, waarvan Greta vele jaren na de oorlog in een interview verklaarde dat ze die dagen en nachten op zee 'verdrongen had'en alleen nog wist dat ze het heel erg koud had. De snijdende kou was inderdaad een groot probleem, temeer daar er niet genoeg brandstof aan boord was. Verder werd de groep geteisterd door motorpech en waren flink wat opvarenden door zeeziekte uitgeschakeld. Na drie dagen zagen ze eindelijk land. Ze waren echter totaal gedesoriënteerd. Was dit Engeland of waren zij naar de kust van Frankrijk teruggedreven? Tot grote blijdschap van de negen Engelandvaarders bleek het Engeland te zijn.

Op 22 november 1941 landden ze op het strand van Hern Bay in Zuid-Oost Engeland bij het plaatsje Reculver. Na een korte ondervraging werden de Nederlanders door de plaatselijke politieman onthaald op thee en brood, dat na alle ontberingen als een godenmaal smaakte. De volgende dag volgde de verplichte reis naar Londen, waar de Engelandvaarders in de Patriotic School verhoord werden. Dat wil zeggen, de acht mannen. Aan Greta werd niets gevraagd, hetgeen haar zeer verbaasde.

Hierna viel de groep uiteen. De meeste mannen meldden zich voor de marine of de Prinses Irene Brigade. Dat laatste deed ook Bram Levi. Greta bleef in Londen, waar zij eerst in de linnenkamer van een tehuis voor 'gevallen meisjes' werkte. Later was zij werkzaam bij het Nederlandse Rode Kruis. In 1942 ontving Greta het Bronzen Kruis uit handen van koningin Wilhelmina.

Helaas zou Greta's echtgenoot, Bram Levi, de oorlog niet overleven. Op 26 oktober 1944 raakte hij als soldaat van de Prinses Irene brigade zwaar gewond in de strijd om de bevrijding van Tilburg en overleed enkele dagen later in het militaire hospitaal in Brussel.

Na de oorlog keerde Greta samen met haar tweejarige zoontje terug naar Nederland. Daar moest zij ervaren dat vrijwel de hele familie van haar man was uitgemoord. Ook haar eigen ouders en een van haar zussen keerden niet terug. Ondanks dat de oorlog zijn tol heeft geëist, waren er voor Greta ook een paar positieve punten, zoals haar in januari 1943 geboren zoon en het feit dat haar andere zus wel aan deportatie had weten te ontkomen.

Jarenlang heeft Greta nog vriendschapsbanden onderhouden met de politieman uit Sevenoaks in Kent, die de Engelandvaarders na aankomst mee naar huis nam en op thee tracteerde. De herinnering daaraan heeft Greta nooit verlaten. Greta Cato Levi/Mendels is in 2005 overleden.

Agnes Dessing

Bronnen:

Nieuwsblad van het Noorden d.d. 26/11/1994

J. Bruin en J. van der Werff, Vrijheid achter de horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940/1945. Houten, 1998, p.89/91

REISERVARINGEN VAN ENGELANDVAARDERS LEENDERT HELLENBERG EN LEENDERT DEN HOLLANDER

In de serie 'Reiservaringen van Engelandvaarders' volgt hieronder het reisverhaal van deze twee neefjes, zoals dat in juni 1943 in Londen werd opgenomen.

Leendert Hellenberg werd geboren op 6 mei 1920 te Noordwijk en sneuvelde op 1 september 1946 in Borneo.

Leendert den Hollander werd geboren op 2 januari 1922 te Noordwijk en sneuvelde op 20 juni 1944 boven Normandië. Deze twee neefjes hadden beide in mei 1943 een oproep gekregen om in Duitsland te gaan werken. Zij vonden een klein vletje, 3 meter lang en 1,5 meter breed, geen dak, een zeiltje met fok en twee riemen. Omdat zij dit bootje niet konden kopen, hebben zij dit op de avond voor hun vertrek uit een schuur gestolen.

Zij hebben twee nachten een pad gegraven door het mijnenveld op het strand van Noordwijk aan Zee en vonden één mijn, die Hellenberg uitgraven heeft en een eindje verder weer begraven. In de morgen van 10 juni 1943 om 1 uur hebben ze het bootje m.b.v. twee vrienden over de verdedigingsmuur op de boulevard gezet en daarna trokken de twee neefjes het vletje over hun pad naar de zee. Zij konden daarna het bootje niet over de prikkeldraadversperring krijgen, waarbij hun vrienden even kwamen helpen.

Toen het bootje in het water lag, bleek de zee zeer sterk te lichten en door de angst om ontdekt te worden verloren zij even het hoofd en raakten roer en zeekaart kwijt. Ze zetten echter door en roeiden een uur, waarna het zeiltje werd opgezet.

Op de eerste dag zagen zij een Duits patrouillevaartuig, maar werden niet ontdekt omdat zij direct het zeiltje streken. De volgende morgen was er om 4 uur geen wind meer en zij roeiden toen tot 7 uur 's avonds. Daarna konden zij weer zeilen en om 10 uur 's avonds werden zij opgepikt door een Engelse M.T.B., die ook het vletje aan boord nam. In de morgen van 12 juni 1943 werden zij in Engeland aan wal gebracht. Deze jongelui hebben getoond over moed, kalm overleg en doorzettingsvermogen te beschikken.

NASCHRIFT:

Leendert den Hollander werd na aankomst in Engeland ingelijfd bij de Koninklijke Marine, waar hij werd opgeleid tot boordschutter. Tijdens een aanval op 20 juni 1944 op een lanceerbasis van V-1 in Normandië werd zijn vliegtuig (320ste Squadron/Mitchell 151) neergeschoten. De hele bemanning bestaande uit C.J. den Tex Bondt (vlieger), H. Luschen (waarnemer), L. den Hollander (boordschutter) en J.H. Velleman (boordschutter) kwam hierbij om het leven.

Leendert Helleman trad na aankomst in Engeland in dienst bij het KNIL en sneuvelde op 16 september 1946 bij Sampit (Borneo).

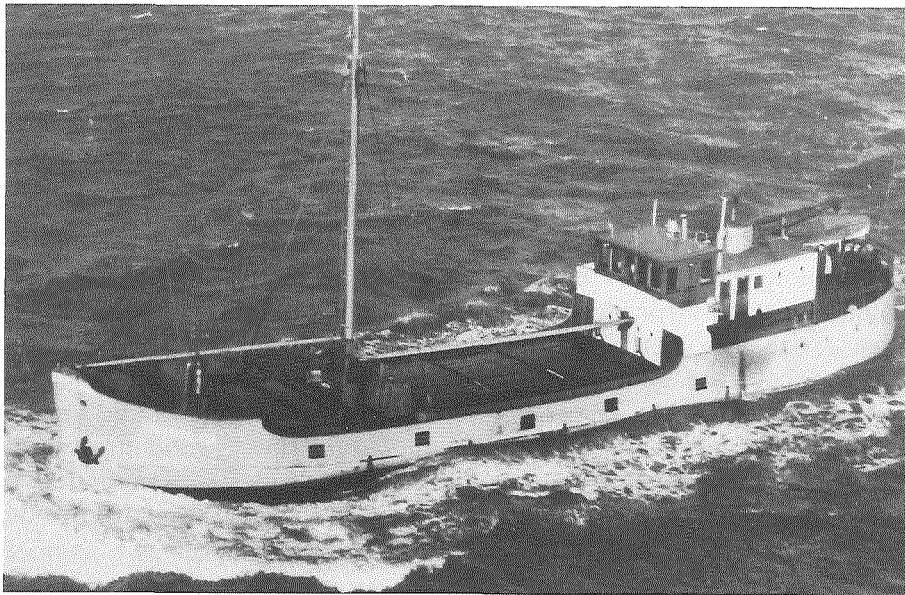
Bram Grisnigt

ENGELANDVAART VAN DE COASTER NAUTILUS

De Groninger coaster 'Nautilus' ontkwam in mei 1942 aan de bezetter en voer, met een lading zaaghout van Norrköping voor Delfzijl, op een riskante tocht regelrecht naar Engeland waar het op 10 mei 1942 aankwam.

De in 1933 bij Scheepswerf 'Gideon' J. Koster te Groningen gebouwde 'Nautilus' (33,20 x 6,59 x 2,48 meter, 250 TDW) was eigendom van Anne Kunst uit Groningen. Op 12 april van dat jaar maakte het schip haar eerste reis met blikjes gecondenseerde melk van Delfzijl naar Liverpool. Reder Kunst heeft aanvankelijk zelf een aantal jaren als kapitein op zijn schip gevaren. Vlak voor het uitbreken van de oorlog woonde de familie Kunst in Rotterdam. De in 1907 te Emden geboren Max Ellerbrock, zoon van een Duitse vader en Nederlandse moeder en daarom van Duitse nationaliteit, was toen reeds kapitein op de 'Nautilus'. De verhouding tussen Kunst en Ellerbrock was bijzonder goed, ze kenden elkaar al jaren. Als resp. stuurman en matroos hadden ze in het verleden op het schip van de vader van Kunst gevaren. Ook

de vriendschap met de in Farmsum bij Delfzijl woonachtige motordrijver/machinist Jannes van Sloten was zeer hecht. In het begin van de oorlog verhuisde reder Kunst naar Groningen. De 'Nautilus' maakte vanuit de stad Groningen en Delfzijl, onder Duitse bewaking, regelmatig reizen naar en van Zweden. In mei 1942 was de negen jaar oude 'Nautilus' uit het Zweedse Norrköping vertrokken met een lading zaaghout voor Delfzijl. De vrijgezelle kapitein Max Ellerbrock had toen al het plan om naar Engeland te ontsnappen. Hij was al jaren sterk anti-nazi gezind. Eerder al, in december 1941, had hij met opzet zijn schip in Norrköping laten invriezen om zo een gelegenheid te vinden om te ontvluchten. Hiertoe had hij afspraken gemaakt met de Engelse marine-attaché in Stockholm. Met zijn stuurman La Hei en de stuurmansleerling Griffioen had hij zijn plan besproken. Beide mannen stemden er volledig mee in. Machinist Jannes van Sloten en matrooskok Pilon werden later -ter hoogte van Helgoland- eveneens in het complot betrokken. Men had verschillende, voor de ontsnapping beno-



Groninger coaster 'Nautilus'.

digde artikelen aan boord verstopt. Op 2 mei 1942 werd uit Norrköping vertrokken. Gedurende de vaart door het Kielerkanaal was behalve de Duitse loods ook een gewapende militair aan boord, die in Cuxhaven vervangen werd door een Duitse marinematroos. Deze werd vanaf dat moment tot aan Delfzijl belast met de bewaking van het schip. De reis van Norrköping tot Holtenau -aan de oostkant van het Kielerkanaal- werd gemaakt in konvooi, samen met de coaster 'Wim' en 'Eemshorn'. Op Holtenau lagen er inmiddels orders voor de 'Nautilus' om de coaster 'Geziena', die daar met een defecte motor lag, op sleeptouw te nemen naar Delfzijl. Dit strookte evenwel niet met de plannen van kapitein Ellerbrock. Hij deed voorkomen alsof hij zelf motorschade had en bleef in Brunsbüttel liggen. Daarop nam een andere Nederlandse kustvaarder de 'Geziena' op sleeptouw. Na zogenaamde reparatie vertrok de 'Nautilus' op 8 mei van Brunsbüttel met aan boord de gebruikelijke Duitse bewaking. Deze stond, zoals te doen gebruikelijk, in voortdurend contact met Duitse bewakers aan boord van andere schepen die eveneens in konvooi naar Delfzijl voeren.

Door langzamer te varen en onmerkbaar de koers te wijzigen, geraakte de 'Nautilus' het konvooi kwijt, hetgeen zodanig aangepakt moest worden dat geen achterdocht bij de Duitse bewaking kon ontstaan. Geheel volgens afspraak en plan kwam machinist Van Sloten op de brug met de mededeling dat er 'wat aan de motor haperde' en dat deze enige tijd slechts langzaam zou kunnen draaien. Kapitein Ellerbrock deed alsof hij door deze gang van zaken verrast was en mopperde op de machinist dat hij, toen ze stil lagen, de reparatie niet goed genoeg had gedaan. Hoe dan ook, er werd snelheid verminderd en intussen enigszins van koers veranderd. Zo raakte de 'Nautilus' buiten konvooiverband. Tegen de avond kwam de machinist opnieuw op de brug. Hij meldde dat het euvel aan de motor niet verholpen kon worden zonder dat enige tijd gestopt werd. Hierop deed de kapitein voorkomen alsof hij ontzettend boos was en ging persoonlijk mee naar de machinekamer, waar - de waan van hevige woede bij de Duitse bewaker opwekkend - hevig gesmeten werd met sleutels en hamers. De bewaker kwam af en toe ook eens kijken. De kapitein nodigde hem uit in zijn hut, bood hem koffie en een paar borrels aan, mopperde zogenaamd over de machi-

nist en vertelde dat het wel de hele nacht zou duren. Hij adviseerde de Duitser maar te gaan slapen...

Nadat de duisternis was ingevallen, kon vrij snel de juiste koers worden gevolgd en werd de route naar het vrije Engeland uitgestippeld. Terwijl de bewaker in diepe rust was, werd zijn wapen onklaar gemaakt.

De volgende ochtend kwam de bewaker aan dek en zag tot zijn schrik niet de bekende toren van Farmsum, maar dat het schip in volle zee was. Toen hij op de bekende Duitse toon om opheldering vroeg wat er gebeurd was, werd hem aan het verstand gebracht dat hij maar beter in zijn lot kon berusten. 'Wij varen naar Engeland...' werd hem onder daverend gelach toegevoegd, zinspelend op de brallende liederen die de Duitsers in de oorlogsjaren zongen over 'nach England fahren'. Hij werd in het vooronder veilig opgeborgen.

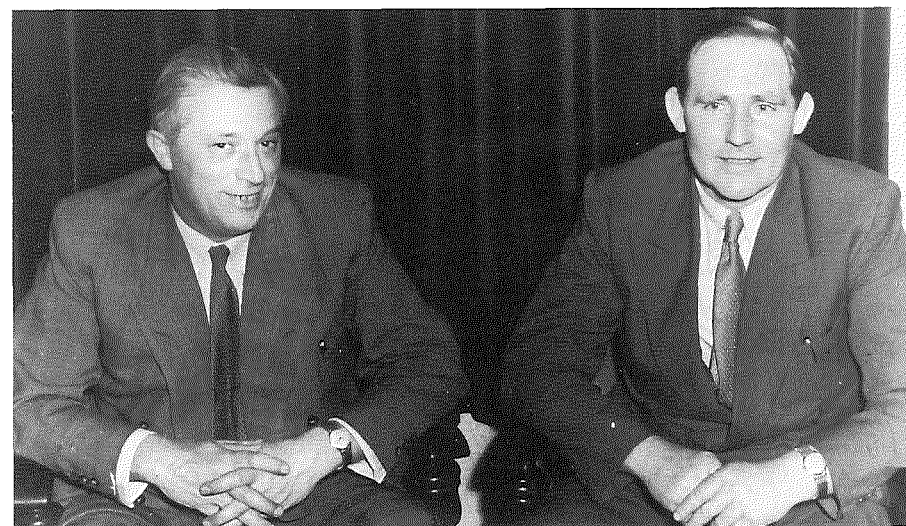
De reis verliep niet zonder spanning; alles wat werd waargenomen kon gevaarlijk zijn of worden. In de verte werd een rookpluim waargenomen, later heel vaag een schip, doch dit verdween ook weer; de 'Nautilus' zelf had de mast gestreken om zo weinig mogelijk tegen de horizon af te steken. Men verkeerde aan boord in een opgewonden en nerveuze stemming. Het was erop of eronder, want als de vlucht werd ontdekt of het schip werd aangehouden door een patrouillevaartuig, dan wachtte de kapitein, en wellicht de gehele bemanning, de kogel. Gedurende de reis kwamen verschillende vliegtuigen over, doch deze lieten het schip ongemoeid.

Eindelijk kwam de Engelse kust in zicht en dit gaf algemene vreugde onder de bemanning. Een vliegtuig cirkelde enkele keren om het schip - de bemanning van de 'Nautilus' had een grote Nederlandse vlag over de luiken gelegd - en wees het schip de juiste route naar de versperde ingang van de rivier de Humber. Zoals ook reeds vóór de oorlog gebruikelijk, werd het schip gepraaid door een motorbarkas en door de scheepsröeper werd gevraagd waar ze vandaan kwamen. Het laconieke antwoord luidde: 'From Sweden with timber' en dit diende enkele keren worden herhaald... Aan boord van de barkas begreep men er niets van en er werd besloten aan boord van de 'Nautilus' te gaan; hier

kreeg men dan het verslag van de kapitein te horen, dat het schip inderdaad uit Norrköping kwam met zaaghout, de eerste en waarschijnlijk ook de enige lading hout die gedurende de oorlogsjaren van Zweden in Engeland werd aangevoerd.

Vanuit Delfzijl werden prompt na de ontsnapping allerlei nasporingen gedaan, maar reder Kunst wist officieel van niets. Later kreeg hij via het Rode Kruis een merkwaardige telegram: 'Zeg aan Rein zijn broer hier alles wel'. De familie Kunst begreep toen dat het schip in Engeland was. Na lossing van de houtlading, die een waarde vertegenwoordigde van Hfl. 45.000, werd de 'Nautilus' samen met zo'n tweehonderd andere Nederlandse kustvaarders in Engeland in emplooi genomen. Aan kapitein Ellerbrock werd in november 1942 het Kruis van Verdienste met Gesp toegekend en aan zijn bemanning, stuurman G. La Hei, stuurmansleerling M. Griffioen, machinist J.T. van Sloten en matroos-kok J.Pilon, het Kruis van Verdienste.

In de bevrijdingsdagen en kort na de bevrijding heeft de 'Nautilus' nog een tijdlang gevaren voor de Nederlandse marine; zij heeft mede een



Van l naar r kapitein M.Ellenbrock en machinist J.T.van Sloten.

belangrijke bijdrage geleverd in het intensieve vervoer van ammunitie, oorlogsmateriaal, belangrijke grondstoffen, kolen en levensmiddelen, bestemd zowel voor de troepen als voor de bevolking. Na de oorlog is de 'Nautilus' een paar keer in andere handen overgegaan. Op 29 april 1959 is ze na een aanvaring met de Duitse 'Urundi' op vijf mijl noordwestelijk van het lichtschip Texel vergaan.

Henk Zuur

PS: Dit artikel werd gepubliceerd in het tijdschrift 'De Blauwe Wimpel' van 19 mei 2010. Het is met toestemming van auteur Henk Zuur voor plaatsing in De Schakel door mij enigszins bekort en een enkel detail heb ik verbeterd na raadpleging van de desbetreffende archiefdossiers in het Nationaal Archief. De Duitse kapitein Max Ellerbrock had al begin 1940 naturalisatie tot Nederlander aangevraagd. In Londen verkreeg hij geen naturalisatie maar wel een Nederlands gunstpaspoort. Hij mocht daarmee gedurende de rest van de oorlog als kapitein op zijn eigen schip blijven varen. Zijn naturalisatie tot Nederlander volgde in 1948 (Staatsblad I-44). Zijn Kruis van Verdienste met Gesp werd in 1944 omgezet in het Bronzen Kruis.

Sierk Plantinga

ERVARINGEN VAN ENGELANDVAARDER W. KUIJPERS _____

Het recent uitgekomen boek 'Als ik ooit thuis kom', is het aangrijpende verhaal van een getalenteerde jonge man die zijn leven gaf voor de vrijheid. De aanvullende informatie over de oorlog en de verzetsmensen die Wim Kuijpers onderweg ontmoette, geven dit boek een belangrijke meerwaarde.

Als Wim Kuijpers op 18 mei 1942 uit Heer (Maastricht) vertrekt, wil hij maar één ding: vechten tegen de Duitse bezetter. Via Zwitserland,

Frankrijk, Spanje, Curaçao en Canada bereikt hij uiteindelijk zijn einddoel Engeland waar hij boordschutter wordt op een bommenwerper. Zijn dagboeken gunnen de lezer een scherpe, schrijnende maar soms ook hilarische blik op het harde leven in oorlogstijd.

Zo gaat hij in Canada bij de jonge prinses Juliana op bezoek en in Engeland ontmoet hij Koningin Wilhelmina want 'het is deze tijd heel gemakkelijk om hooggeplaatste personen te ontmoeten.' Wim ontmoet Audrey in Londen en ze worden verliefd in het besef dat ze misschien niet veel tijd krijgen. Cor Smit, 'beste man' tijdens hun nuwelijk, brengt Audrey de brief als de fatale dag daar is.

Wim kwam uit een warm, katholiek arbeidersgezin in Heer. Audrey, zoon 'kleine Wim' en haar nieuwe gezin, bouwden na de oorlog een hechte band op met de familie Kuijpers. En ook tussen Audrey en Cor Smit groeide een blijvende vriendschap. Wat ze bindt is de herinnering aan een uitzonderlijke jonge man. Een herinnering die ze tot op de dag van vandaag levend houden. Het boek is verkrijgbaar voor € 19,95 via www.limburger.nl (webshop), telefonisch 088 - 776 65 50 of de boekhandel.

Bron: Persbericht Mooi Limburgs Boekenfonds.

MONUMENT VOOR DE GEVALLENEN VAN DE ONDERZEE-DIENST, DEN HELDER _____

Het monument is een uit rode baksteen opgetrokken muur met zeven ingemetselde zwarte plaquettes. Aan de achterzijde van de muur zijn twee bronzen plaquettes aangebracht.

Hierop zijn een tekst en een afbeelding van een zinkende onderzeeër te zien. Enige jaren geleden zijn aan het monument twee bronzen plaquettes toegevoegd met daarop onder andere de namen van de mensen die op de ss. Abosso om het leven kwamen.

De tekst op de muur luidt: 'AAN ONZE GEVALLENEN'

De tekst op de plaquette aan de achterzijde van de muur luidt: 'JA HET MOEST'. Op de plaquettes aan de voorzijde van het gedenkteken staan alle namen van de militairen van de Nederlandse Onderzee-dienst, die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn omgekomen. Op 20 juni 1947 ont-hulde Koningin Wilhelmina het Monument voor de Gevallenen van de Onderzeedienst in Rotterdam. In 1961 verhuisde de Onderzeedienst vanuit Rotterdam naar Den Helder, waarna het monument in 1962 naar de huidige plek op de marinehaven in Den Helder werd overge-plaatst.

NASCHRIFT:

In december 1941 werd in de Golf van Siam (nu Golf van Thailand) de Nederlandse onderzeeboot O 20 door Japanse jagers en vliegtuigen tot zinken gebracht. Onder de overlevende bemanningsleden bevonden zich twee toekomstige Engelandvaarders, de marine officieren A.M. (Piet) Idema en R.J. (Roel) Hordijk. Zij slaagden erin om via een 2 km lange rioolbuis (in doorsnee variërend van 2 meter tot 60 cm) uit het Japanse krijgsgevangenkamp North Point in Hong Kong te ontsnap-pen. Na een spannende tocht bereikten zij 12 dagen later het Vrije China van Tsjang Kai Tsjek. In april 1942 - precies twee maanden na de ondergang van de O 20 - meldden Idema en Hordijk zich 'present na oponthoud' op het Marine Hoofdkwartier in Colombo.

De ondergang van ss Abosso

In 1942 kon de Koninklijke Marine de beschikking krijgen over twee Britse onderzeeboten. Om ze te bemannen werd besloten om in



Australië een bemanning samen te stellen met marinemannen van de daar aanwezige onderzeeboten. Met het ss Westerland vertrok de groep van Sydney naar Zuid-Afrika. Vandaar ging de groep verder met de ss Abosso. Op 29 oktober 1942 werd het schip in de Noord-Atlantische Oceaan door een Duitse onderzeeboot (U 575) tot zinken gebracht. 28 marinemannen verdwenen met de ss Abosso in de diepte.

Bram Grisnigt

Bronnen: de websites '100 jaar onderzeeboten' en 'oorlogsmonumen-ten'.

RECENSIE WEBSITE KLIM NAAR DE VRIJHEID

MET EEN BOSATLAS

'We scheurden twee bladzijden uit een oude Bosatlas: Frankrijk en België', vertelt een van de geïnterviewden op de in mei j.l. gepresen-terde website 'Klim naar de vrijheid'. Met die blaadjes als routekaart ging hij op pad, naar het zuiden, op weg naar de Pyreneeën. Bergen kenden de meeste Engelandvaarders die deze route namen niet, en van het soort materiaal, schoenen en kleding waarmee de hedendaagse toe-rist uit bergwandelen gaat was al helemaal geen sprake. Een schoon hemd in een actentas. Dat was het wel ongeveer. En na elke klim weer dacht men: dit moet wel Spanje zijn, maar dan kwam de volgende berg. Het is dit soort details dat persoonlijke herinneringen aan de Tweede Wereldoorlog zo onweerstaanbaar maakt, en het is ook dit soort details waarom het van historisch belang is dat die verhalen zijn vastgelegd. Door de details dringt ten volle tot de kijker/luisteraar door welke enorme beslissing de mannen (en een enkele vrouw) namen die tijdens de Duitse bezetting besloten om via de zogenaamde 'zuidelijke route' naar Engeland te gaan om zich aldaar aan te sluiten bij de geallieerde strijd tegen het nazisme. De tocht naar de vrijheid duurde vaak meer

dan een jaar, en al die tijd 'loerde', zoals een van de ondervraagden zegt, 'overal de dood'. Hoe recenseert men een website? Voor mij tellen behalve de vormgeving en het informatief gehalte vooral ook de toegankelijkheid en het gebruikersgemak. Het informatief gehalte van deze website is hoog. Je krijgt om te beginnen een kaartje voor je waarop in stippellijnen de verschillende routes staan aangegeven die deze Engelandvaarders zoal namen. Op die beginpagina kan men een introductiefilmpje aanklikken, of een literatuurlijst, of doorklikken naar relevante andere websites, of men kan meteen de hoofdmoot van de site bezoeken: de tien vraaggesprekken met voormalige Engelandvaarders, onder wie één vrouw, Ellis Brandon, van wie ik de uitspraak optekende: 'Niet bang zijn, leer je'. De vormgeving is bijzonder fraai. Er zijn veel authentieke documenten en oude foto's te zien en door de geïnterviewde hoogbejaarde Engelandvaarders is van dezelfde persoon zijn jeugdige versie gemonteerd. Maar kan een leek of een ongeïnteresseerde kijker als ik, zijn weg vinden op de website? Ook in dat opzicht verdient Klim naar de vrijheid beslist een compliment. De website is overzichtelijk opgebouwd. Wie de beginpagina voor zich heeft kan meteen kiezen tussen 'persoon' of 'thema', want behalve integraal zijn de gesprekken ook opgeknippt weergegeven, geordend naar thema's als 'aanleiding', 'hindernissen', 'vertrouwen', 'gevangenschap', 'aankomst'. Daar is veel werk in gestoken. Wie een van de tien personen aanklikt, krijgt een biografietje en het complete gesprek. Hier wordt ons een ware schatkamer voorgeschoteld. Een website heeft iets weg van een toverdoos. Ik heb vast en zeker nog heel veel schatten niet ontdekt, maar het grootste wonder dat ik vond is wel het dagboek van Daniël du Moulin, de Engelandvaarder aan wie de Stichting DdM (initiatiefnemer tot deze website) haar naam dankt. Dat dagboek werd door de stichting in 2006 in een sympathiek, zeer verzorgd boekje gedrukt uitgegeven onder de veelzeggende titel: 'Wij zijn niet bang, tenminste, niet erg'. Op de website kunnen we nu het dagboek in facsimile aanklikken en niet alleen zien maar zelfs doorbladeren. Een ongelooflijke ervaring, die op zich al genoeg zou zijn om het bestaan van deze website toe te juichen.

Jolande Withuis, als sociologe verbonden aan het NIOD.



Kort verslag van de bestuursvergadering van de Stichting Samenwerkend Verzet
1940-1945, d.d. 15 juni 2010, gehouden te Doorn

1. De voorzitter heet iedereen van harte welkom op deze vergadering.
2. Financiering van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945.
Verschillende verzetsorganisaties die lid zijn van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 hebben besloten zich op te heffen, waardoor het niet meer mogelijk is om de jaarlijkse contributie af te dragen aan de Stichting.
De penningmeester doet een schriftelijk verzoek aan het Ministerie van VWS om de kosten van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 te subsidiëren.
3. Op 20 november 2010 organiseert C.O.V.V.S. in de Eenhoorn in Amersfoort een conferentie.
4. Toekomst Nationale Herdenking / kranslegging.
Het bestuur van de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 geeft namen door van organisaties die lid zijn en/of waren aan het Nationaal Comité 4 en 5 mei voor de jaarlijkse kranslegging op 4 mei in Amsterdam.
5. Dag van het Verzet is op zaterdag 28 augustus in de Generaal Spoorkeizer in Ermelo.
Aanmelden is mogelijk door € 15,00 per persoon over te maken op postgiro 5166870 t.n.v. Stg. Samenwerkend Verzet 1940-1945 te Doorn. De aanmelding moet 14 dagen vóór aanvang op onze rekening staan i.v.m. toegenomen veiligheidsmaatregelen bij de kazerne.
6. Verwante organisaties
 - o Prijsvraag Herman Maas
De uitslag van de prijsvraag was op woensdag 9 juni jl. in Vught. De wethouder Wilbert Seuren uit de gemeente Vught heeft de prijzen uitgereikt. Er waren 31 inzendingen. Voor de geïnteresseerden kunt u informatie nalezen op:
<http://www.omroepbrabant.nl/?news/137914932/Scholieren+winnen+wedstrijd+Kamp+Vught.aspx>.
 - o Stichting Centrum '45
In het overlegorgaan blijft mevrouw Caspers de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 vertegenwoordigen.

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 42 op de adressenlijst van 1 april 1999.

Overleden:

Nouhuis, H. van	Amerika
Snelleman, H.	Australië
Weelinck, H.R.	Amsterdam

Verhuisd:

Roon, H. van	Vissershaven 277	
	Kamer 523	2583 DG Den Haag

Wie weet het adres van:

Bamberger, H.	Amerika
Fennema, J.	Amerika
Gutteling, M.	Amerika

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

G.J. Staal	Oranje Nassaulaan 52
	3708 GE Zeist
	Telefoon 030 - 692 27 92
	E-mail: staalgj@gmail.com

www.engelandvaarders1940-1945.nl