

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders



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

KONINGIN WILHELMINA

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
Januari 2012 - 33e Jaargang, nr. 131

BESTUUR:

Voorzitter

R.W. Hemmes	Thorbeckelaan 74	2564 BS Den Haag	Telefoon 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
---------------	---------------	---------------------	-----------------

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 april 2012.
Gaarne hiervoor bestemde kopij inzenden vóór 1 maart 2012.**

JANUARI 2012

VAN DE VOORZITTER

Een laatste wens.

Op de reünie vorig jaar zaten Engelandvaarder Batenburg en Luitenant Generaal Oostendorp, de Inspecteur der Strijdkrachten, tevens Inspecteur der Veteranen bij de lunch bij elkaar aan tafel. Toen ter sprake kwam hoe de oorlog ons aller leven had beïnvloed zei Batenburg dat hij ooit zo graag een kanon had willen afschieten en dat het daar nooit van was gekomen. De volgende dag belde Generaal Oostendorp mij op en vroeg het telefoonnummer van Batenburg. Hij zei: "Dinsdag is het Prinsjesdag en ik kan zijn wens in vervulling laten gaan: ik heb geregeld dat hij op het Malieveld het eerste saluutschot kan lossen".

Het contact werd gelegd en Prinsjesdag was heel bijzonder. De Gouverneur der Residentie ontving Batenburg die daarna het eerste saluutschot afvuurde. Hij kreeg als herinnering een Gele Rijders muts en een fles jenever van de Commandant van de Saluut Batterij. De Generaal Oostendorp ontving pas onlangs een aantal foto's van het afvuren van dit schot en stuurde die mij door.



Ik vertel u dit verhaal omdat een week na Prinsjesdag Batenburg is overleden. Het bleek dus dat op die Prinsjesdag de allerlaatste wens van Batenburg in vervulling was gegaan. Rest mij nog te melden dat alle betrokkenen dankbaar en ontroerd waren dat zij op deze wijze hadden kunnen meewerken aan het in vervulling gaan van een laatste wens.

Op 28 november was het 49 jaar na het overlijden van Koningin Wilhelmina. Bij haar monument tegenover het Paleis Noordeinde hebben wij haar herdacht. Jacob en ik werden begeleid door June de Mos en Ted van Meurs. Na afloop genoten wij wederom van de gastvrijheid van het personeel van de Raad van State.

Op 1 december was het 7 jaar na het overlijden van onze Beschermheer. In de Kerk in Delft hebben wij bij het graf van Prins Bernhard een bloemstuk gelegd en Hem met de aanwezigen herdacht. Een aantal veteranen uit Delft, die van de herdenking in de kerk hadden gehoord, hield ons gezelschap. Zij bleken zeer onder de indruk en het zou ons niet verbazen als wij hen meer zien bij één van onze herdenkingen.

Wij hopen dat meer veteranen hun voorbeeld zullen volgen. Daartoe zullen wij de data van de herdenkingen van Koningin Wilhelmina (31 augustus en 28 november) en van Prins Bernhard (1 december) publiceren in Checkpoint.

En dan loopt 2011 weer teneinde en kijken wij uit naar wat het nieuwe jaar ons zal brengen. Ik wens U, en allen die u dierbaar zijn, een gelukkig en gezond 2012. En ik hoop dat dit een jaar wordt waarin wij elkaar weer vele malen mogen ontmoeten.

Ik kijk naar u uit.

Rudi Hemmes

VAN DE PENNINGMEESTER

Alle ontvangers van de Schakel en hun dierbaren wens ik allereerst een Voorspoedig en Gezond 2012 toe.

Het richtbedrag voor een jaarlijkse bijdrage is € 30,- gebleven, maar een hoger bedrag is natuurlijk van harte welkom. Voor ontvangers van de Schakel die geen Engelandvaarders zijn is het bedrag een bijdrage voor de kosten van het abonnement.

Voor Engelandvaarders en belangstellenden die in Nederland wonen is ter vereenvoudiging van betaling een acceptgirobiljet ingesloten.

Voor de in het buitenland wonende ontvangers van de Schakel die óók rekeningen bij Nederlandse bankinstellingen hebben, is de meest eenvoudige wijze van betalen, zowel voor de betalende als voor de ontvangende partij om bijdragen over te schrijven op één van de twee bankrekeningnummers van ons Genootschap, t.w.: ING bank 359500 of ABN-AMRO bank 545546826, allebei ten name van Penningmeester Stichting Genootschap Engelandvaarders te Rijswijk.

Andere mogelijkheden voor ontvangers van de Schakel die in het buitenland wonen zijn om bijdragen in contanten (zo mogelijk euro's of anders valuta van het land van vestiging) of per cheque te zenden naar het adres van de penningmeester vermeld op de eerste pagina van de Schakel. Het tarief van banken voor het op onze rekening bijschrijven van ontvangen cheques is echter relatief hoog maar een enveloppe met contant geld kost slechts porto!

De door ons ontvangen bijdragen dienen zoals bekend in de eerste plaats om ons kwartaalblad de Schakel te produceren en te verzenden. Daarnaast is er ook nog een steeds groeiend aantal zieken die, wanneer ons dat bekend is, van het bestuur namens u allen een bloemetje ontvangen. Bovendien worden indien wij bericht ontvangen waar mogelijk attenties verzorgd bij de uitvaart van het steeds groeiend aantal overledenen.

Helaas ontvangen wij niet van alle Engelandvaarders en belangstellenden een jaarlijkse bijdrage, terwijl ondanks een aantal hogere bedragen dan het richtbedrag, waarvoor wij erg dankbaar zijn, onze kosten niet worden gedekt. Daarom verzoeken wij ontvangers van de Schakel vriendelijk om de jaarlijkse bijdrage van € 30,- over te maken op onze bankrekening of anderszins te betalen.

Uw penningmeester

Redactie en de medewerkers van wie regelmatig bijdragen in de Schakel verschijnen wensen de ontvangers van de Schakel en hun dierbaren een Voorspoedig en Gezond 2012.

CHB

BIJEENKOMSTEN IN DEN HAAG

In 2012 zijn Engelandvaarders welkom in de Prinses Juliana kazerne in Den Haag, Thérèse Schwartzestraat 15, telefoon 070-3167629 / 3167014 en voor gezamenlijke lunches zoals aangegeven op onderstaand schema:

Datum	Bijeenkomst Engelandvaarders	Naam zaal	Bestuurs- vergadering	Naam zaal	Lunch
05-03-2012	11.30 - 15.00	Stratford	11.30 - 15.00	Alexia	12.15 - 13.00
04-06-2012	11.30 - 15.00	Stratford	11.30 - 15.00	Alexia	12.15 - 13.00
03-09-2012	11.30 - 15.00	Stratford	11.30 - 15.00	Alexia	12.15 - 13.00
03-12-2012	11.30 - 15.00	Stratford	11.30 - 15.00	Alexia	12.15 - 13.00

Jacob de Mos

KANOVAARDERS J.M. KERKHOFF EN A. OOSTERS

In onze serie over Nederlanders die per kano hebben geprobeerd Engeland te bereiken gaat het dit keer om een poging, waarover heel weinig details bekend zijn.

Hoofrolspelers waren twee jongemannen uit Rotterdam: Johannes Marinus Kerkhoff (geb. 31-10-1919) en Adrianus Oosters (geb.

24-6-1917). Beiden waren student aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam. Al in het najaar van 1940 hadden zij vergevorderde plannen om naar Engeland te ontsnappen, om daar dienst te nemen als oorlogsvlieger. Plannen die ook tot een uitvoering kwamen: ergens in de herfst van 1940 deden zij een eerste poging, die echter mislukte. Hoe ze die poging deden en waarom deze mislukte is onbekend. Hun tweede poging, met een kano, vond plaats in de nacht van 4 op 5 februari 1941 vanuit Katwijk aan Zee. Ze zijn echter nooit in Engeland aangekomen. Aangenomen moet worden dat ze zijn verdronken. In het Slachtofferregister van de Oorlogsgravenstichting dat via internet is te raadplegen, komen beiden voor met als overlijdensplaats: Noordzee. Ook worden hun namen genoemd op het zogenaamde Vijfluik, het gedenkteken voor omgekomen Engelandvaarders in de kapel van de Erebegraafplaats in Loenen. De naam van Kerkhoff staat op het middenpaneel, die van Oosters op het vierde paneel, in de lange rij namen van Engelandvaarders die "Op weg naar de vrijheid" het leven lieten.

Bronnen:

J. Bruin & J. van der Werff, Vrijheid achter de horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945. Houten, 1998, p. 25

Site Oorlogsgravenstichting: <http://www.ogs.nl>

Agnes Dessing

REISERVARINGEN VAN ENGELANDVAARDER FRITS GOLDSTEIN

Frits Goldstein werd geboren op 22 oktober 1921 in Essen (D) en overleed in 1999 in Amsterdam. In de serie "Reiservaringen van Engelandvaarders" volgt hieronder zijn reisverhaal zoals dit bij aankomst in Engeland werd opgenomen.

GOLDSTEIN, Frits

Op 26 augustus 1942 werd hij per aangetekende brief opgeroepen om

de volgende dag om 2 uur 's middags op het station te zijn met drie dagen proviand. Dit betekende deportatie naar Polen en hij besloot diezelfde dag nog te vluchten. Hij dook onder en via kennissen kwam hij in contact met een organisatie. Op 3 september 1942 kreeg hij een vals Belgisch persoonsbewijs voor Fl. 600,- en twee passeurs, die hij Fl. 500,- betaalde. Deze passeurs brachten hem over de Belgische grens en hij reisde door naar Brussel, waar hij bij kennissen verbleef tot 4 februari 1943. Dit omdat hij ziek was (geelzucht).

Op 4 februari 1943 verliet hij Brussel en in drie dagen lukte het hem om alleen Parijs te bereiken, waar hij zich begaf naar een aan hem opgegeven adres. Hier kreeg hij een passeur en na veel reizen en verwisselen van passeurs bereikte hij eindelijk op 14 februari 1943 via de Pyreneeën Spaans grondgebied en werd gearresteerd.

Op 15 februari werd hij overgebracht naar de gevangenis in Pamplona en op 5 maart naar een kamp in Sobrun. Op 19 april 1943 ontsnapte hij uit dit kamp samen met A. van der Padt. Hij verkocht zijn regenjas en horloge, zij kregen of kochten voedsel van boeren en reisden te voet door Spanje over de Portugese grens. Hier werden zij aangehouden op 1 mei 1943 en naar Oporto vervoerd, waar hij tot 6 mei gevangen bleef. Hij werd toen naar Lissabon gebracht, waar hij op 25 mei 1943 vrij kwam door bemiddeling van de Nederlandse legatie. Op 27 mei 1943 arriveerde hij per vliegtuig in Engeland.

Naschrift:

Na de oorlog schreef Frits Goldstein dat de keus om naar Engeland te vluchten niet moeilijk was geweest. Hij was al in Nederland voor militaire dienst gekeurd en wilde zo spoedig mogelijk aan de strijd tegen de Duitsers deelnemen. Na aankomst in Engeland wilde hij bij de RAF, maar na goed door alle tests te zijn gekomen bleek tijdens een gesprek met de Luchtmachtleiding dat zijn geboorteplaats in Duitsland geen opleiding bij de Luchtmacht mogelijk maakte.

Hij verzocht toen bij de marine te worden geplaatst, werd eerst op de Hr. Ms. Oranje Nassau te Holyhead opgeleid, daarna in Dundee. Hij bleef tot 15 februari 1946 in dienst.

REMMERT, ATEN

In de vorige Schakel publiceerden wij in deze serie het reisverhaal van Remmert Aten, maar wisten niet wat deze na aankomst in Engeland had gedaan.

Drs. Erwin van Loo (wetenschappelijk medewerker Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Ministerie van Defensie) deelde ons mede dat Remmert Aten is opgeleid tot waarnemer bij de MLD.

Bram Grisnigt
Agnes Dessing

ENGELANDVAART VAN H.L.J. HACK EN 45 ANDEREN MET DE M.R.B. ZEEMANSHOOP

Dinsdag, 14 mei 1940 16.00 uur.

Zojuist terug van een fietstocht naar Voorburg bij Den Haag om te zien hoe een vriendje tot dusver de oorlogsdagen is doorgekomen. Meteen op wacht bij de Luchtbeschermingsdienst. Wateringse Vest 40, Delft.

Richting Den Haag is alles rustig, in het zuiden een lange muur van rook: Rotterdam brandt. Plm. 18.45 uur. Met instemming van mijn wachtgenoot ga ik even eten op mijn kamer, Noordeinde 32, Delft. Even vóór 19.00 uur. Mijn hospita, mevr. Spaans, stormt de kamer binnen: "We hebben het overgegeven!"

Mijn reactie is: "Dat zullen wel weer geruchten zijn!" Ik leg de lepel neer bij mijn bordje tomatensoep en beloof te gaan kijken bij het Garnizoenscommando, dat gevestigd is in Hotel Wilhelmina, een paar huizen verder langs de gracht. "Ik ben zo terug!"

Op de stoep bevestigt de benedenbuurman het gerucht. Ik sta een ogenblik perplex. Dan zie ik dat het op de torenklok van de Oude Kerk precies zeven uur is. En dan flitst het door mijn brein: "Ga naar Engeland. Je hebt nog twee uur vóór het donker is om de kust te bereiken en te maken dat je wegkomt!"

Met deze als het ware meteen ingebrande gedachte, waar geen overweging of besluit aan te pas gekomen is - op dat moment niet, daarvóór niet en ook daarna niet - spring ik op de (geleende!) fiets waarmee ik 's middags naar Voorburg ben geweest en ben op weg naar Engeland. In het voorbijrijden werp ik nog een blik op het verwarde hoopje soldaten en burgers bij het Garnizoenscommando, meld me af bij de Lbpost met een "Ik ben naar Engeland" en zet koers naar Den Haag - Scheveningen.

Bij de Hoornbrug in Rijswijk word ik ingehaald door een auto waarin ik mijn mede-student aan de T.H.-Delft, Houtappel uit Maastricht, herken. Op de Hoornbrug moet de auto tussen de versperringen door laveren. Dat geeft mij de gelegenheid tot inhalen. Nog juist op tijd krijg ik de kruk van een portier te pakken: "Kun je me naar Scheveningen brengen?"

"Waarom? Naar Engeland??? Ben je gek geworden? Maar allá, stap in!" maar de fiets blijft op de Hoornbrug achter, tien minuten later sta ik op het Gevers-Deynootplein. 'Als een haan in de sneeuw, geen kip te bekennen!' Ik loop de Boulevard op richting vissershaven. Gelukkig krijg ik een lift, van een fietser, de enige die er te zien is. Bij de haven ontmoet ik twee medestudenten uit Delft, Bongaerts en Dahmen. "Kom mee", zeggen ze, "daarginds zijn Joden bezig vissers over te halen hen naar Engeland te brengen!"

Ik ga mee: je kunt nooit weten; zie echter alleen maar verwarring. Aan te bieden heb ik niks (4 dubbeltjes op zak). Mijn indruk is: de vissers varen niet uit! Langer blijven is tijd verknoeien. Mijn beurt om te zeggen "Kom mee!" en: "Aan de overkant liggen twee reddingsboten, laten we proberen daarmee weg te komen!" Dat zien ze niet zitten, dus ga ik alleen. Ik spring aan boord van de kleinste reddingsboot, de 'Prins Bernhard'. Motorkamer met hangslot op slot. Kijken of er op de achterliggende vissersboot een metaalzaag te bemachtigen is. Man steekt zijn hoofd aan dek: "Nee, ik vaar niet uit; geen enkele visser trouwens, tenzij gevorderd." Geen tijd te verliezen! Probeer de andere! Dat is de m.r.b. 'Zeemanshoop'.

Méér geluk! De motorkamer is open! Er zit zelfs al iemand in! "Verstand van motoren?" "Nee, 1e jaars medisch student uit Groningen, Meyers is de naam!" "Nou, wil jij dan aan dek de zaak kla-

ren, dat we kunnen loskomen van de wal? Ik zal proberen de motor te starten!" Dat betekende in mei '40 méér dan 'een druk op de knop'. De motor moest voorverwarmd worden. Terwijl ik druk doende ben uit te zoeken hoe dat allemaal moet, komt er assistentie, kennelijk een visser-motordrijver: "Ik wil wèl helpen, maar ik ga niet mee!"

Hij steekt de vóórverwarming aan en start na enige tijd de motor. Slechts één cilinder blijkt in werking te zijn gekomen, de andere loopt 'loos' mee. "Die zet je zelf wel bij", zegt-ie en gaat naar boven; ik volg hem. Het dek is vol mensen. Bongaerts en Dahmen zijn er ook. Meyers laat een soldaat aan boord een schot in de lucht lossen. De menigte op de wal deinst achteruit. Een man springt nog, maar valt in het water. Hij wordt aan boord getrokken. De familie blijft achter. We tjoeke-tjoecken 'op één poot' de haven uit. Bij het havenhoofd springt de motordrijver op de wal.

"Welke koers?" "Noord-West!" - de laatste woorden uit het vaderland. Plm. 21.00 uur. We zijn op zee! Maar hoe! Er moet snel orde op zaken worden gesteld. Aan dek is geen vrij plekje meer te bekennen, alles mensen en bagage. Motor, roer en koers vergen onmiddellijk alle aandacht. Gelukkig geven mijn vuile handen en oliegeven op mijn gezicht me enig gezag.

Meyers, Bongaerts en Dahmen fungeren als roerganger. Koers: zo snel mogelijk uit zicht van de kust zien te komen; dus haaks erop, dat wil zeggen Noord-West, dit is volgens het advies. Meyers zal tussen de bedrijven door orde scheppen aan dek en kijken wat voor uitrusting er aan boord is. Ik terug naar de motor, fabrikaat 'Kromhout', Amsterdam, een kind van goeden huize, maar nu een met een stiefvader. De loos meelopende cilinder laat ik voor wat ze is, alle aandacht voor de werkende. Deze mag onder géén voorwaarde afslaan! Kan leiden tot wanhoop bij de passagiers. Bovendien: gebruik van de aanzetinrichting, waarvan alleen het principe mij bekend is, betekent een extra risico. Vermijden!

De motortemperatuur wordt het zorgenkind, wordt die te hoog, dan moet de schroef ontkoppeld worden; de boot komt dan stil te liggen, luistert niet meer naar het roer en dobbert wat rond; 'drijven' heet dat. De temperatuur wèrd me te hoog, en het werd dus drijven. Ik ga naar boven om dit te regelen.

De boot loopt langzaam uit; de motor draait rustig door; gelukkig! De zee is kalm. Maar zal dat zo blijven? Eigenlijk moesten we iemand hebben met ervaring van woelige zee en die weet hoe hij moet reageren op een plotseling aanstormende golf. Iemand meldt zich. Een zorg minder. We hebben nu een soort crew: een 'schipper-motordrijver', een 'stuurman' en drie 'matrozen-roergangers'. De motor kan weer ingeschakeld worden en de koelwaterkraan iets verder open. Het zou nog vele malen drijven worden.

Ondertussen is het donker geworden. Heldere hemel, géén maan. Op zee, noch aan de horizon is een vaartuig te bekennen. We zijn alleen. 'n Melding: het kompas is stuk! Er is iemand op gaan zitten?

Kort beraad aan dek: navigeren op de Poolster; sturen op een ster die laag boven de horizon in de gewenste richting staat (45° links van de Poolster). Aldus geschiedt. Castor en Pollux o.a. zijn zo onze koerssterren. Ik kijk ze er nog altijd dankbaar op aan.

De nacht verglijdt. Aan dek blijft alles rustig. De motor loopt regelmatig. De temperatuur is tegen de morgen praktisch constant. Het drijven is voorbij.

Woensdag, 15 mei 1940

Plm. 04.30 uur. De dageraad breekt aan; de sterren verbleken. Het kompas, dat vannacht onbruikbaar werd omdat de verlichting uitviel, schijnt het nog te doen; dan maar weer gebruiken. Ik hou wel een oogje in 't zeil met de zon-en-horloge-methode.

Een rondje maken over het dek gaat niet; er is geen vrij plekje waar je je voet kunt neerzetten. Er zit niets anders op dan buitenboord over de stootrand om het dek heen te lopen.

De boot steekt diep, te diep eigenlijk. Er spat water over het vrijboord. Meyers reikt oliejasen uit aan wie dreigt nat te worden. De zon klimt hoger en begint ons te verwarmen. We mogen niet mopperen. Het belooft weliswaar een ongewisse maar in ieder geval een stralende dag te worden. Zie de zon zij!

Terug bij mijn uitgangspunt (stuurstand/toegang motorkamer) lucht 'de stuurman' zijn gemoed: "We maken geen schijn van kans de overkant te halen. We kunnen beter terugkeren!" Ons antwoord is kort en bondig: "We varen door!" En met een blik op de passagiers: "We zijn

gisteren niet weggegaan om vandaag terug te keren!" Dan kan hij niet langer verantwoordelijkheid dragen, voor wat zijns inziens, zal uitdraaien op gezamenlijke zelfmoord. Hij voegt zich weer bij de passagiers. Dit voorval zette me aan het denken. Ten eerste moesten we er rekening mee gaan houden dat ook onder de passagiers de zenuwen het zouden begeven. Er bleek een dokter aan boord te zijn. Hij begreep de bedoeling en zou een wakend oog op de menigte houden. Ik verzocht bij eerste dreiging van dat er iets mis kon gaan het me te melden. We konden de zaak niet uit de hand laten lopen en het geheel opofferen voor het deel. We zorgden voor wat afleiding: uitkijken naar drijvende mijnen en zo. Evenwel: op je plaats blijven! De dokter rapporteerde dat de toestand althans voor het ogenblik geen zorgen baarde. Ten tweede, er moest een naamlijst van opvarenden worden gemaakt. Aldus geschiedde.

In de motorkamer, waar nu - naar omstandigheden wel te verstaan - de zaak letterlijk en figuurlijk gesmeerd liep, zat ik wat te rusten toen het me inviel dat het gekkenwerk was nog langer Noord-West te varen. We zouden zo nooit onder de Engelse kust komen, laat staan in de buurt van de monding van de Thames waar we de meeste kans hadden opgepikt te worden. Naar dek voor scheepsraad.

Plm. 08.00 uur. Besloten wordt meteen de koers te verleggen naar West. Maar ik had nog een voorstel: nu de dokter tevreden bleek over de passagiers en ik niet ontevreden was over de motor, konden we best eens proberen de tweede cilinder in werking te stellen. Het probleem was dat het noodzakelijke vóórverwarmen met vlammen, geblaas en geraas van de blaaslamp gepaard zou gaan, wat misschien de passagiers de stuipen op het lijf zou jagen! ... "Tja, we moesten dat toch maar riskeren!" Waakzaamheid blijft natuurlijk geboden.

De blaaslamp werd aangestoken, de gloeiplaat terdege verwarmd, de brandstof-inspuitpomp ingeschakeld en het "tjoek, tjoek, tjoek" ging over in "ketjoe, ketjoe, ketjoe", de motor liep op twee cilinders! Kromhout zij geprezen! De boot versnelde haar vaart! De zaak bijregelen, een tijd in de gaten houden en dan aan dek even in het koesterende zonnetje. Heerlijk! Een alert oor blijft luisteren naar het ritme van de motor.

Volgende verrassing! Twee werkende cilinders betekende dubbel

brandstofverbruik. In Scheveningen had ik mijn keuze laten vallen op een reddingsboot omdat die behalve zeewaardig en handelbaar ook altijd paraat is voor onmiddellijk vertrek en maximale inzet, dat wil zeggen o.a. met volle brandstoftanks. De motor draaide nu al meer dan een half etmaal; weliswaar met geringe belasting, maar leeg is leeg! Stel je voor dat je de gelegenheid voorbij laat gaan om tijdig over te schakelen op een volle tank! Als de bliksem erop af! Helaas, de brandstofleiding dook ergens een ontoegankelijke plaats in en wat ik zocht kon ik niet vinden. 'Boven' nam men de boodschap "voorraad brandstof onbekend, misschien nog voor een kwartier, hopelijk langer" lakoniek op. En het werd langer. De motor is zonder haperen rustig door blijven draaien tot we werden opgepikt.

Plm. 11.00 uur? De koers wordt gewijzigd in Zuid. Dit zou de kans om spoedig te worden opgepikt vergroten, was het algemeen gevoelen.

Plm. 14.00 uur. We ontwaren vier schepen aan de horizon. Er op af: wat dichterbij gekomen zou je zeggen dat het vrachtschepen zijn en een torpedojager. Wat ze doen is minder duidelijk. Zo te zien liggen ze stil. Contrabande onderzoek?

Uit de opbrengst van Meyers speurtocht door de boot trek ik een oliejas aan, een knalgele, goed zichtbaar. Ik stel me zo zichtbaar mogelijk op. Achteruit wordt de Nederlandse driekleur gehesen, aan de mast de wimpel van de Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij (N.Z.H.R.M.) met een knoop erin, 'in sjouw' dus, dat wil zeggen dat we hulp op prijs stellen. Er wordt naar ons geseind, met de seinlamp. Niks bijzonders voor een ordentelijk schip, maar voor ons boven kennen en kunnen. Ik kan niet beter doen dan met mijn armen een gebaar van hulpeloosheid maken.

Een tijdlang gebeurt er niets. Het lijkt wel of ze ons niet vertrouwen. Ik laat stoppen. We zien een Nederlandse sleepboot op ons afkomen, zo te zien uit de richting van de Nederlandse kust. Haar naam blijkt 'Atjeh' te zijn. Ze heeft Engelse militairen aan boord. Een 'demolition party', die in IJmuiden aan het werk is geweest; zo horen we later. Blijkbaar is voor de jager de toestand nu duidelijk. Er wordt een boot uitgezet. Gepraat en gedoe! Ik kan er geen touw aan vastknopen. Eén zekerheid evenwel: We hadden het gehaald! Ik voelde de spanning wegvallen. Gek, de spanning voel je niet, de ontspanning wel. Het

dagenlange slaapttekort plus de hoge graad van waakzaamheid gedurende de overtocht eisten hun tol. Ik klapte dicht. Van wat er nu allemaal nog kwam, herinner ik mij slechts flarden:

- dat we aan boord zijn van de torpedojager H.M.S. Venomous (de 'venijnige'),
- de eerste grote mok thee: 'fluidized mahogany', delicious!,
- een rommelige tafel in het matrozenverblijf. Blijkbaar hadden de 'jannen' juist hun 'tea' beëindigd. Voor ons kwam er ook 'bread en butter' and corned beef and more tea!,
- dat ons viertal aan dek moest komen bij de commandant.

Wat hij zei drong niet meer tot me door; maar het schijnt een compliment voor de navigatie, asjeblief!, en het gebruikelijke "Well done, boys!"

- een bemoedigende spreuk ergens tegen een wand: 'There is an eternity of rest to follow' of was het 'The price of safety is eternal vigilance'?,
- het machtige gevoel dat een zeeschip je geeft wanneer het met grote kracht aanzet tot hoge vaart. Na een korte tijd ging het met naarschatting een 25 mijls-vaart de zee over!

19.00 uur. Dat we zijn ontscheept en op het perron van het boottreinstation van Dover lopen. In de verte, onder de overkapping staat een trein, een groene, kleur van de hoop. Ik kijk eens om. Heeft dat allemaal op dat kleine bootje gezeten??? De processie trekt langs een Engelse 'Bobby'. Hij bekijkt de stoet: 'War refugees'. Zwijgend lopen die - meest Joden - verder met letterlijk de rug gekeerd naar het vasteland van Europa, weg van hun verleden, een toekomst tegemoet: Shalom, vrede zij verder met u!

H.L.J. Hack (overleden in 1984)

Buitenlanders die tijdens de oorlog in Engeland arriveerden werden eerst opgevangen in de Patriotic School, de RVPS, het onderzoekscentrum van de Engelse veiligheids- en inlichtingendiensten die moesten uitvinden of de persoon in kwestie wel politiek betrouwbaar was en niet toevallig een Abwehr-spion was. Het verhaal van de reis naar Engeland moest verteld worden, in detail, en alle gegevens werden gecontroleerd met andere reeds aanwezige gegevens (er was nog geen computer, geen Ctrl-F functie), dus alles stond op verwijkskaartjes, een enorme cartotheek. Wanneer de persoon goed bevonden werd, en dat kon soms wel een paar weken duren, werd hij vrijgelaten; voor de Nederlanders begon dat circus dan weer opnieuw, nu bij de pendant van MI5, bij de Politie Buitendienst (PBD) van het Londense Ministerie van Justitie waar ook Oreste Pinto bij werkte.

Van al die verhoren van de Politie Buitendienst zijn verslagen gemaakt, nu bewaard in het Nationaal Archief hier in Den Haag. Deze verslagen geven dus goed weer hoe de betreffende persoon in Engeland terecht was gekomen. Een prachtige bron, ook voor de reconstructie van dit verhaal over Anton Schrader, Kees Koole en de broers Meijer.

Door de twee vorige gearriveerde bemanningen wist men bij de PBD dus al het nodige over Anton Schrader, ook dat hij in Nederlands-Indië leider was geweest bij de Nationale Jeugd Storm, een ondervereniging van de NSB, en dat hij volgens de verhalen het uniform daarvan nog steeds thuis in de kast had hangen, dat hij nog steeds zijn NSB-lidmaatschap niet had opgezegd en dat hij ook in Nederland zijn contributie tot aan zijn vertrek betaald had.

Dat alles maakte hem in Londen zeer verdacht en vanuit een security oogpunt niet ten onrechte denk ik. Toen Schrader dan uiteindelijk zelf was gearriveerd, werd hij stevig onder handen genomen. Nadat de Engelsen hem uit de RVPS hadden ontslagen verhoorde Pinto van de PBD hem nog eens 5 dagen achtereen, en die kwam tot de voorzichtige conclusie dat Schrader vermoedelijk wel goed was; honderd procent zekerheid wilde hij niet geven. Anton Schrader gaf volmondig toe dat

hij in Indië in 1936 leider bij de Jeugd Storm was geweest, doch dat hij gestopt was met zijn activiteiten toen hij merkte dat de NJS een Nationaal-Socialistisch karakter droeg (De Nationale Jeugd Storm had toen in Indië meer iets weg van de padvinderij in Nederland, en trouwens ook de NSB in Indië had toch een wat ander karakter dan de moederclub in Nederland). Hij had ook in Nederland zijn contributie tot aan zijn vertrek betaald en was af en toe naar vergaderingen geweest om op de hoogte te blijven van wat er in het vijandelijke kamp omging. Bovendien versterkte het zijn positie tegenover de Duitsers. Dat was wel gebleken toen hij in 1941 gearresteerd was wegens de verspreiding van illegale blaadjes en er maar met drie weken gevangenisstraf vanaf was gekomen. Een verhaal overigens dat hem in de ogen van ondervrager Pinto nog verdachter maakte. Uiteindelijk kreeg hij van Pinto the benefit of the doubt met de aantekening dat Schraders grote wens om als geheim agent teruggestuurd te worden naar Nederland absoluut niet in vervulling mocht gaan. Hij diende gedurende de oorlog in Engeland te blijven omdat het risico te groot was dat Schrader toch een Duitse infiltrant zou blijken te zijn.

Na de invasie kwam Schrader in contact met de OSS, de Amerikaanse inlichtingendienst en voorganger van de CIA. Als techneut hielp hij mee met de ontwikkeling van de zogenaamde S-phone, een nieuw soort radiotelefoniezender waarmee je rechtstreeks kon praten met een persoon aan de andere kant, bijvoorbeeld met iemand in een vliegtuig een paar kilometer verder in de lucht. Geen gepruts meer met morse-leren en -zenden. Nadat proeven met dit nieuwe apparaat tot een goed einde waren gebracht liet hij zich door de Amerikanen in november 1944 boven Oost-Groningen droppen. Pinto was immers in die tijd al op het Europese continent werkzaam en kon geen controle meer op Schrader uitoefenen. Door een wat ongelukkige samenloop van omstandigheden werd hij een paar maanden later gearresteerd. Zijn S-phone trok de aandacht van de Duitsers en hun grote Englandspielman, Schreieder kwam vanuit het westen over naar de gevangenis te Zwolle om hem te ondervragen. Schreieder poogde in feite een nieuw Spiel te beginnen, nu met Schrader en de Amerikanen. Schrader ging op zijn verzoeken om informatie in, maar Schreieder had

niet in de gaten dat Schrader het Spiel speelde en niet Schreieder. Schrader maakte er een mooi mengsel van 'Wahrheit und Dichtung' van, hij vertelde hem bekende ware verhalen en verzoon onbekende verhalen. Als voorbeeld van het laatste: de reden bijvoorbeeld waarom hij was gedropt lag in het feit dat de geallieerden in de Duitse bocht en in Denemarken nog een invasie hadden gepland. Cruciale informatie voor Schreieder die deze onmiddellijk doorgaf aan zijn superieuren in Berlijn. We weten dit omdat een Duitse ordonnans met de 'bekentenissen' van Schrader aan Schreieder door de geallieerden werd onderschept en gearresteerd. De Amerikanen konden zo precies lezen wat Schrader de Duitsers had verteld. Volgens het verhaal daarna zouden de Duitsers drie divisies van de Rijn naar het noorden van Duitsland hebben gedirigeerd, hetgeen voor de geallieerde legers weer een snellere doortocht over de Rijn en verder Duitsland in mogelijk maakte. Een anekdote zegt dat generaal Eisenhower Schrader belangrijker vond tijdens zijn gevangenschap dan in de periode er vóór toen hij nog op vrije voeten als geheim agent functioneerde.

Anton Schrader verdiende er na het einde van de oorlog een zeer hoge Amerikaanse onderscheiding mee, de Silver Star Medal.

In Nederland bleef het stil wat onderscheidingen betreft. Anton Schrader had in Engeland het Bronzen Kruis gekregen voor zijn eigen geslaagde poging om naar Engeland te ontkomen. Bij de motivering werd niets vermeld over zijn organisatie van nog minstens 6 andere overtochten en de assistentie aan nog drie andere tochten.

Integendeel. Hij stond in Nederland nog steeds gesignaleerd vanwege zijn NSB-lidmaatschap. Dat merkte hij toen hij zich op 30 november 1949 in Rotterdam wilde inschepen op de 'Veendam' om naar de USA te gaan. Bij de passencontrole werd hij aangehouden en overgebracht naar het politiebureau. Een uitgebreid onderzoek volgde in Groningen bij de Politieke Recherche Afdeling aldaar. Pas in de loop van december werd hij weer vrijgelaten, nadat hij ondermeer met afschriften van zijn twee onderscheidingen zijn ondervragers had kunnen overtuigen van zijn goede gedrag tijdens de oorlog.

Kees Koole, de onverstoorbare schipper tijdens de oorlog, kreeg het na de bevrijding te kwaad door alle vroegere spanningen. Pas na een jaar of tien was hij weer de oude. Dankzij de hulp van één van zijn Engelandvaarders, Kaars Sypestein, kon hij een mooi transportbedrijf opbouwen. Een zoon van Koole werd naar Schrader genoemd en toen deze Anton Koole trouwde was Anton Schrader diens 'best man'. Verder ontving Kees Koole veel waardering van de Engelandvaarders die hij geholpen had, maar geen speciale onderscheidingen van staatswege. Hij was er ook de man niet naar om met zijn verhalen te koop te lopen. Hij ontving veel later, in de tachtiger jaren, wel het Verzetsherdenkingskruis.

Na-oorlogse foto's van de broers Jo en Pier Meijer laten zien dat zij beiden in hun knoopsgat van hun jasje de kenmerken van een onderscheiding dragen. Het zijn geen onderscheidingen die zij voor hun hulp aan Anton Schrader hebben gekregen, want die hebben ze nooit gekregen. Maar wel konden zij na de oorlog weer een eigen werf in Leidschendam beginnen. De werf van hun vader, die deze door de omstandigheden van de crisis in de dertiger jaren aan Van Ravesteijn had moeten verkopen, leefde hierdoor weer een tijdje voort.

Uit eigen onderzoekservaring weet ik dat het onderscheidingenbeleid na de oorlog nogal grillig is verlopen. Met name degenen die buiten de mainstream hadden geopereerd vielen nog wel eens tussen de wal en het schip. Dat is voor latere generaties misschien teleurstellend, maar ik houd me maar vast aan de troost die een oud-Engelandvaarder mij eens bood: het belangrijkste is dat hetgeen er door iemand gedaan is, vast ligt, bijvoorbeeld in een artikel of in een boek. En wat is er mooier dan dat vanmiddag hier in het plaatselijke museum een permanente herinnering aan deze vier mensen, Anton Schrader, Kees Koole, Jo en Pier Meijer ten doop wordt gehouden.

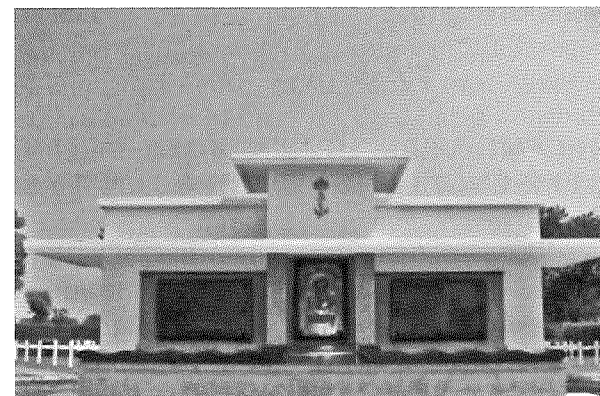
Sierk Plantinga (sierk.plantinga@xs4all.nl)

Surabaya - Java - Indonesië

Op het ereveld Kembang Kuning zijn burgerslachtoffers van de kampen op Oost-Java begraven, alsmede militairen van de Koninklijke Landmacht, het Koninklijk Nederlands Indisch Leger (KNIL) en de Koninklijke Marine. In totaal liggen hier 5000 slachtoffers begraven. Kembang Kuning wordt ook wel het marine-ereveld genoemd. De centrale plaats op dit ereveld wordt ingenomen door het Karel Doormanmonument. Dit monument werd opgedragen aan het marinepersoneel dat sneuvelde tijdens de Slag in de Javazee, 70 jaar geleden, op 27 februari 1942. 915 Marinemannen vonden een zeemansgraf. Het betreft opvarenden van Hr. Ms. De Ruyter, Hr. Ms. Java en Hr. Ms. Kortenaer. Bij het treffen met de Japanse vloot werden deze drie Nederlandse schepen tot zinken gebracht. Het Karel Doormanmonument werd ontworpen door architect W.J.G. Zeedijk, de onthulling vond plaats op 7 mei 1954. De middelste plaquette op het monument toont de beeltenis van schout-bij-nacht K.W.F. Doorman en zijn legendarische tekst: "Ik val aan volgt mij."

Op de linkerplaquette is het admiraalschip De Zeven Provinciën (uit de Tweede Engelse Zeeoorlog) afgebeeld en op de rechterplaquette zijn de kruisers Hr. Ms. De Ruyter, HMAS Perth, USS Houston en Hr. Ms. Java te zien. De tekst op deze plaquette luidt: "In eerbied opgedragen aan alle mannen der Koninklijke Marine die niet uit de strijd terugkeerden". Slag in de Javazee, 27 februari 1942.

Op de achterzijde van dit monument staan op vijftien bronzen platen de namen van 915 marinemannen die vielen tijdens de Slag in de Javazee. Voor het Karel



Doormanmonument bevindt zich de graftombe voor de onbekende zeeman. De zeven Nederlandse erevelden in Indonesië, waaronder Ereveld Kembang Kuning, worden beschreven in een overzichtsfolder en in aparte informatiefolders van de Oorlogsgravenstichting, Postbus 85981, 2508 CR, Den Haag.

Naschrift:

Onder de slachtoffers van de Slag in de Javazee was ook een Engelandvaarder. Jhr. Jan Jacob Storm van 's Gravensande ltz. III, sneuvelde als torencommandant a/b Hr. Ms. De Ruyter. Op 28 april 1941 was hij samen met Abraham de Jong met een twaalfvoets jol vanaf de Hondsbossche Zeewering naar Engeland gevlucht. Het werd een barre tocht. De wind nam toe en een dwarszee sloeg over de boot, waardoor de boot omsloeg en de mannen te water raakten. Gelukkig konden zij zich aan de nog drijvende boot vastklampen. Volledig uitgeput en met de dood voor ogen werden zij opgemerkt en gered door een Britse torpedoboot. Na aankomst in Engeland werden Jhr. Jan Jacob Storm van 's Gravensande en Abraham de Jong weer in actieve dienst gesteld en vertrokken naar Nederlands Oost-Indië.

Bronnen:

Oorlogsgravenstichting

'Vrijheid achter de horizon' auteurs Jan Bruin en Jan van der Werff.

Bram Grisnigt

RECENT VERSCHENEN BOEK "OFFICIER VAN ORANJE" OVER ENGELANDVAARDER JAN WYNEKES

Jan Wynekes is een bijzondere man. Dat kun je toch wel zeggen van iemand die als kolonel van de Artillerie op 47-jarige leeftijd zijn ontslag neemt terwijl hij op het punt staat bevorderd te worden tot generaal en die vervolgens als een gewoon eerstejaars student medicijnen de collegebanken opzoekt. Veel van zijn collega's bij de Landmacht

verklaarden hem voor gek; toch een tik van de oorlog meegekregen, moeten ze gedacht hebben. Toen ik het boek gelezen had moest ik dat laatste - van die tik van de oorlog - beamen.

Jan Anton Alfred Wynekes werd in 1918 geboren in Nederlands-Indië waar zijn vader arts was. Het gezin verhuisde naar Den Haag omdat tijdens een verlof in Nederland gebleken was dat Jan in de Hollandse kou beter gedijde. Zijn vader begon in Den Haag een praktijk, volgens Wynekes in 1942 'om wat te doen te hebben'.

Jan Wynekes slaagde in 1937 voor zijn eindexamen HBS en besloot om beroepsofficier te worden, tot groot verdriet van zijn vader die hem heel graag als arts had gezien. Via de verplichte vooropleiding bij de SROBA in Ede belandde hij in de zomer van 1938 op de K.M.A. in Breda. Tijdens de mobilisatie werd hij geplaatst bij de 3e Afdeling van het 8e Regiment Artillerie, dat op 10 mei 1940 bij Rhenen in stelling lag. Na de nodige gevechten te hebben meegemaakt trok zijn onderdeel op 14 mei terug naar Benschop waar vernomen werd dat Nederland had gecapituleerd. Wynekes wist zich te onttrekken aan krijgsgevangenschap, werd benoemd tot 2e luitenant en gedemobiliseerd en ging via een korte periode bij de Opbouwdienst naar Leiden waar hij zich tot zijn vaders grote tevredenheid als student in de medicijnen inschreef bij de universiteit.

Jan Wynekes was evenals op de K.M.A. ook in Leiden een serieuze, hard werkende student. In Breda eindigde hij als tweede van zijn jaar en in Leiden haalde hij met welwillende medewerking van zijn hoogleeraren na vier maanden al zijn propedeuse. Maar na het protest tegen het ontslag van de joodse hoogleraar Meijers en de daarop volgende studentenstaking werd de universiteit gesloten en daarmee leek zijn tweede beroepskeuze ook de nek omgedraaid. Na een bijna gelukte sollicitatie bij de Marechaussee belandde hij nog even bij de Pensioenraad en vervolgens hervatte hij zijn medicijnenstudie in Amsterdam. De groeiende Duitse invloed in het dagelijkse leven, het gerucht over de dreigende terugvoering in krijgsgevangenschap van de officieren, zijn ervaringen over sluimerend verraad, de discriminatie van de joden, het waren allemaal redenen voor hem om via

Zwitserland naar Engeland te vertrekken. Hij deed dat in januari 1942 met Hans Stam, een oude school- en zwemvriend die na de mobilisatie bij de Haagse politie terecht was gekomen en op dat moment daar adjunct-inspecteur van politie was. Dankzij relaties (jaargenoot Treffers van de K.M.A., Melse via cadet Deibel) hadden ze routes en adressen gekregen. Via Zundert en Brussel belandden ze in Heer-Agimont waar ze een aantal andere Nederlanders aantroffen met gelijksoortige plannen. Wynekes en Stam besloten om met deze groep (waarbij K.M.A.-jaargenoot luitenant Jansen, beroeps-wachtmeester van de cavalerie J. Wieringa en ook Ida Veldhuyzen van Zanten) verder te reizen naar Zwitserland. Via het bekende café Remy van Alphonse Boonaert te Givet, Nancy, Vesoul en Belfort bereikten zij met af en toe veel geluk op 14 januari 1942 Zwitserland en werden in de buurt van Chevenez in de Jura gearresteerd.

Er volgde het gebruikelijke verhoor door de Zwitserse grenspolitie, van Ida Veldhuyzen in een nonnenklooster van de zusters Ursulinen in Porrentruy en van de mannen in de districtsgevangenis van die plaats. Van Porrentruy reisden ze later via Bern naar Genève. Daar probeerden Wynekes en Stam aan visa voor Spanje te komen. Stam kreeg daar te horen dat zijn broer door de Duitsers was gearresteerd en gefusilleerd; dat bericht zorgde bij hem voor een tijdelijke totale inertie. Wynekes wist vervolgens via een reisbureau in Zürich en met wat smeergeld aan een visum voor Spanje en Brazilië te komen en in april 1942 kon hij met de trein naar Barcelona vertrekken. Bij een Spaanse razzia in een van de straten van het zwaar door de burgeroorlog gehavende Barcelona werd Wynekes gearresteerd en belandde hij onverwacht in het kamp Miranda de Ebro, maar daar werd hij na een interventie van de Nederlandse consul Kriens in Barcelona na een week weer ontslagen. Vervolgens vertrok hij op 1 juni 1942 aan boord van de Cabo de Buena Esperanza met ongeveer dertig andere Nederlanders, waaronder Ida Veldhuyzen van Zanten en de wachtmeester Wieringa, richting Gibraltar en Latijns-Amerika. Wynekes behoorde tot de groep Engelandvaarders die bij Gibraltar van boord werd gehaald door de Engelsen, zogenaamd omdat hij (en de overigen) onbetrouwbare pro-Duitse Nederlanders zouden zijn. Per troepenschip bereikte hij op 12 juli 1942 Schotland.

Na de gebruikelijke screening in de Patriotic School belandde hij in wat hij het 'luizenhuis' noemde, het ministerie van Oorlog in Londen, waar nogal wat officieren zich bezig hielden met de bureaucratie in plaats van met de strijd tegen de Nazi's. Na het nodige getouwtrek en gedoe werd er uiteindelijk een nieuwe batterij artillerie opgericht waarbij ook Wynekes werd geplaatst. Veel trainingen en oefeningen volgden onder leiding van de Engelsen. In de tussentijd, zwaar verliefd op zijn Sheila, trouwde hij in Engeland met haar (een huwelijk dat in 2008 zijn 65-jarig bestaan beleefde). Na al die oefeningen kwam het echte werk, de invasie. Al schietend vocht zijn batterij zich een weg richting Nederland. De batterij werd ingezet bij de Prinses Irene Brigade en ook bij Engelse eenheden. Grave, Tilburg, Gilze-Rijen, Walcheren. Bij de bevrijding van Den Haag kon hij eindelijk zijn ouders opzoeken. Toen kreeg hij van zijn vader te horen dat zijn moeder afgelopen januari op straat was doodgeschoten door de Duitsers. Wynekes in zijn boek: "Ik besef dat de dood van mijn moeder deze oorlog levenslang markeert".

Het boek over het leven van Jan Wynekes is niet chronologisch van opzet. Het begint na een korte voorgeschiedenis over zijn jeugd in Indië met de beschrijving van zijn na-oorlogse militaire carrière, met ondermeer anekdotes over zijn ontmoetingen met prins Bernhard en nachtelijke alarmoefeningen met hem. Daarna komt zijn medische carrière, die eigenlijk even indrukwekkend is als zijn militaire: wanneer je als co-assistent gynaecologie in één nacht in je eentje 10 bevallingen zonder grote problemen weet te begeleiden, verdien je het eigenlijk ook wel om cum laude als arts af te studeren. Ik schreef al eerder: Wynekes was een hard werkende student. Als een soort apotheose volgt het verhaal over de oorlog, zijn Engelandvaart, de artillerie-opleiding in Engeland en de gevechten om de bevrijding van Europa en speciaal van Nederland.

Het boek is geschreven als een vertelling met een woordkeus die recht-toe rechtaan is: "Door het leger en de oorlog is mijn taal naar de verdommenis gegaan". Die stijlkeuze, met natuurlijk ook zijn belevenissen zelf, zorgde er voor dat ik zijn verhaal achter elkaar heb uitgelezen

als was het een spannend jongensboek. Maar dit laatste doet aan Wynekes geen recht. Wynekes motiveert zijn carrière switch van artillerie officier tot arts eigenlijk het hele boek door. Oorlog wekt haat op, het doden van de vijand is noodzakelijk omdat je er anders zelf aan gaat, maar het is ook misselijk makend, je raakt vertrouwen in de medemens kwijt: "Het enige dat ik zeker weet is dat mijn vrouw, kinderen en kleinkinderen me nooit zullen belazeren". Oorlog is een gekkenhuis. Oorlog kent geen mededogen. Oorlog geeft je geen ruimte voor keuze. Het zijn zinnen en begrippen die je het hele boek door kunt vinden. Tik van de oorlog? Ja, in die zin dat ik denk dat iedereen die dergelijke existentiële ervaringen heeft opgedaan, deze in meer of mindere mate zijn gehele verdere leven met zich mee zal dragen.

En zo bezien is zijn keuze om op latere leeftijd alsnog arts te worden een poging om zijn leven in balans te brengen. Zijn patiënten in Zwolle zullen er wel bij hebben gevaren.

Sierk Plantinga

Rik Sentrop, "Officier van Oranje". Het bewogen leven van Jan Wynekes, Walburg Pers Zutphen 2011, 192 pagina's, ISBN 978.90.5730.755.3, € 19,95.



Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945

Beschermheer Z.K.H Prins Bernhard der Nederlanden

Kort verslag van de bestuursvergadering van de Stichting Samenwerkend Verzet
1940-1945, d.d. 11 oktober 2011, gehouden te Doorn

1. De voorzitter heet iedereen van harte welkom op deze vergadering.
2. Voor het eerst werd de Dag van het Verzet gehouden in een kleinere zaal (de Party-zaal) van de Generaal Spoorakazerne in Ermelo. Het was een zeer geslaagde dag. De reünie wordt georganiseerd voor oud-verzetsmensen, partner en eventuele begeleider. Naast de oud-verzetsmensen zijn ook de weduwen/weduwnaars van oud-verzetsmensen van harte welkom. Dit jaar hebben ruim 200 bezoekers de Dag van het Verzet bezocht. De organisatie heeft dit jaar besloten om de begeleider(s) géén herinneringsgeschenk meer te geven. Hiervoor was veel begrip.
3. Financiën. Nationaal Comité 4 en 5 mei subsidieert activiteiten die betrekking hebben op het organiseren van reünies en lotgenotencontacten voor de eerste generatie oorlogsgetroffenen van de Tweede Wereldoorlog. De penningmeester (de heer Pereboom) wil met mevrouw Nooter een afspraak maken over het te voeren beleid. Voorts moet er een subsidie aangevraagd worden bij het Nationaal Fonds voor Vrijheid en Veteranenzorg (vfonds) voor onze exploitatie kosten.
4. Nationaal Comité Herdenking Capitulatie 1945 Wageningen op 5 mei Sinds de Veteranendag in Den Haag loopt de herdenking Bevrijdingsdefilé in Wageningen niet meer zoals voorheen. Vanuit het hoofdbestuur gaan naar de voorbesprekingen in Wageningen de dames Caspers en Tesselhoff en de detachementscommandant.
5. Het Nederlands Auschwitz Comité wil erkenning voor de meest gruwelijke misdaad tegen de menselijkheid en wil de herinnering daaraan verankeren in de samenleving. Het Comité is van mening dat het toekennen van een nationale status aan de Auschwitz Herdenking op grond van de uitspraken van overheidsfunctionarissen en politici meer dan rechtvaardig is.
De staatssecretaris wil ook graag de meningen horen vanuit andere organisaties. Het hoofdbestuur van Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945 is het niet eens met het Auschwitz Comité. De Staatssecretaris zal hierover geïnformeerd worden.

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND
Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 47 op de adressenlijst van 1 april 1999.

Overleden:

Batenburg, I.E.

Oegstgeest

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

G.J. Staal

Oranje Nassaulaan 52

3708 GE Zeist

Telefoon 030 - 692 27 92

E-mail: staalgj@gmail.com



V-FONDS

Onze activiteiten worden mede mogelijk gemaakt door het V-fonds met middelen uit de BankGiro Loterij en Lotto. Deelname aan deze loterijen wordt daarom van harte aanbevolen.

www.engelandvaarders1940-1945.nl