

DE SCHAKEL

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders



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

KONINGIN WILHELMINA

STICHTING GENOOTSCHAP ENGELANDVAARDERS

Kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
april 2018 – 39^e jaargang, nr. 156

BESTUUR

Voorzitter telefoon
R.W. Hemmes Thorbeckelaan 74 2564 BS Den Haag 070 - 368 35 66

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

Penningmeester telefoon en fax
Ch.H. Bartelings Thomas Jeffersonlaan 437 2 285 AP Rijswijk 070 - 394 14 67
e-mail: ch.h.bartelings@planet.nl

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

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

BANKREKENINGEN

ING Bank: NL54 INGB 0000 3595 00 BIC: INGBNL 2A
ABN-AMRO Bank: NL63 ABNA 0545 5468 26 BIC: ABNANL 2A

Website: www.engelandvaarders1940-1945.nl

Het volgende nummer zal verschijnen in juli 2018.
Gaarne hiervoor bestemde kopij inzenden vóór 1 juni 2018.

APRIL 2018

Het jaar 2018 is alweer een aantal maanden oud en ik hoop dat u allen 2018 op een gelukkige en gezonde manier 2018 bent begonnen. De weersomstandigheden zijn nu alweer langzaam wat beter aan het worden en de lente wordt ongetwijfeld heerlijk om te genieten. Ik wens u in ieder geval al het moois dat u kunt beleven in het komend jaar.

De herdenkingen van het einde van de oorlog in Europa op 4 mei en op 15 augustus in Indië, zijn elk jaar heel aangrijpend. Ik hoop dat u allen, zeker in dit Jaar Van Het Verzet, de gelegenheid hebt om deze herdenkingen bij te wonen. Ook de viering van de bevrijding op 5 mei zal ook dit jaar weer op zeer goede wijze worden gevierd.

Natuurlijk herinner ik u aan de Veteranendag die op zaterdag 30 juni wordt georganiseerd; u weet wel: de zaterdag het dichtst bij de verjaardag van Prins Bernhard.

De verjaardag van Koningin Wilhelmina herdenken wij in de kerk in Delft. Deze herdenking is op vrijdag 31 augustus en zal beginnen om 11.00 uur.

De jaarlijkse ontvangst door de Inspecteur van de Krijgsmacht op zijn werkterrein op de Zwaluwenberg zal zijn op 29 augustus van 1100 uur tot 1500 uur.

Ik hoop dat u allen hierbij aanwezig zult kunnen zijn.

Ik kijk naar u uit.



Op 14 februari 2018 is in Amsterdam-Buitenveldert overleden Engelandvaarder Nico van Hasselt. Met zijn 93 jaren genoot hij landelijke bekendheid als oudste nog werkzame Nederlandse huisarts.

Toen hij 65 werd en dus volgens de regels met pensioen moest, weigerde hij te stoppen met werken, omdat hij – zo vond hij - nog prima in staat was zijn vak uit te oefenen. Er ontspoon zich een langdurig conflict met het Amsterdamse ziekenfonds, dat bepaalde dat Van Hasselt geen patiënten meer mocht behandelen en geen recepten

meer mocht uitschrijven. De huisarts ging hiertegen in beroep. Na een 16 jaar durende juridische strijd werd hij in 2005 door de Commissie Gelijke Behandeling in het gelijk gesteld en werd de leeftijdsgrens voor huisartsen afgeschaft.

Spreekt hieruit al duidelijk een bepaalde onverzettelijkheid van de kant van Van Hasselt, in de Tweede Wereldoorlog was het niet anders. Nicolaas Johannes Hendrikus van Hasselt (geboren te Deventer 19-2-1924) was afkomstig uit een rijke bankiersfamilie. Tegen de zin van zijn familie sloot hij zich aan bij het verzet. Na het stelen van de revolver van een Duitse soldaat belandde hij in april 1943 in kamp Vught. Dat was een leerzame ervaring. In een interview vele jaren later vertelde hij, dat hij daar ontdekte dat afkomst, rangen en standen geen betekenis hebben en dat hij dus zichzelf kon zijn.

In juli 1943 slaagde hij er samen met een medegevangene in om uit kamp Vught te ontsnappen door zich achter de laadklep van een Philips vrachtauto te verstoppen.

In augustus 1943 zien we Van Hasselt als een van de 15 deelnemers aan een door Anton Schrader en Kees Koole* georganiseerde ontsnappingspoging per boot naar Engeland. Helaas mislukte de poging. De Engelandvaarders kregen onderweg motorpech en dreven terug naar de Nederlandse kust. Uiteindelijk werden ze door een Duits schip opgepikt, naar Den Helder gebracht en in de Wehrmachtgevangnis in Utrecht opgesloten. In die cel besloot Van Hasselt, dat als hij de oorlog zou overleven, dat hij dan huisarts zou worden:

“Met een medegevangene besprak [ik] de zin van het leven. We concludeerden dat we op aarde zijn om elkaar te steunen. Ik bad dat ik mocht meewerken aan een betere wereld.”

Vanuit Utrecht belandde Van Hasselt in Kamp Amersfoort. De meeste Engelandvaarders die gelijk met Van Hasselt waren gearresteerd werden tot zware tuchthuisstraffen veroordeeld en naar Duitsland afgevoerd. Ook voor Van Hasselt dreigde in oktober 1944 deportatie naar Duitsland, maar hij werd gered door Loes van Overeem, hoofd van de Speciale Dienstverlening van het Rode Kruis, die hem ziek verklaarde en overbracht naar de ziekenboeg. Daar werd Van Hasselt ingeschakeld in de zorg voor de daar aanwezig patiënten en gaf hij zijn 1e injectie.

Naast zijn meer dan 60 jarige carrière als huisarts was Van Hasselt oprichter van de Comeniuschool voor slechtziende kinderen in Amsterdam en 14 jaar VVD-raadslid in de deelgemeente Zuider-Amstel.

Hij was ruim 65 jaar getrouwd met Ineke en had een zoon en een dochter.

Zoals gezegd gaf zijn strijd om als huisarts te mogen blijven werken hem nationale bekendheid.

Het wordt ook steeds meer een actueel thema, nu Nederlanders tot 67 jaar en misschien nog wel langer moeten doorwerken. Zo werd er in 2016 een NOS-documentaire over Van Hasselt gemaakt (60 jaar huisarts: Nico van Hasselt(92) denkt nog niet aan stoppen)

Agnes Dessing

**Anton Schrader, zelf ook Engelandvaarder, was hoofd van het Bureau grondstoffen van het Rijksbureau van de Voedselvoorziening. Als zodanig kon hij in het geheim bootjes "regelen" voor mensen die naar Engeland wilden ontsnappen via de Noordzee. Hij werd daarbij geholpen door schipper Kees Koole, die de Engelandvaarders met bootje en al buitengaats bracht, waarna de tocht naar Engeland kon beginnen.*

Bronnen:

*Interview met Van Hasselt door Danielle Pinedo in de NRC d.d. 26-6-2017
"Ik was te jong om bang te zijn".*

J. Bruin & J. van der Werff, Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945. Houten, 1998, p.128-130

Verklaring Nationaal Monument Kamp Amersfoort "Pennestreek redde Nico van Hasselt van de dood".

Op 31 december 2017 overleed te Dordrecht Louis Napoleon Hartlooper in de leeftijd van bijna 97 jaar. Alhoewel hij formeel niet voldeed aan één van de onderdelen van de definitie van een Engelandvaarder, doet zijn weg naar Engeland en zijn verblijf daar tijdens de oorlog niet onder voor die van menig 'echte' Engelandvaarder; een korte herdenking in De Schakel is daarom te rechtvaardigen.

Hartlooper werd op 21 maart 1921 te Utrecht geboren. Zijn vader, een bekend filmexplicateur in de tijd van de stomme films, overleed in 1922 toen zijn zoon bijna twee jaar oud was. Het Louis Hartlooper Complex te Utrecht, een bioscoop, is naar hem genoemd.



Zijn moeder hertrouwde met een Belg; daarom verhuisde het gezin in 1936 naar Antwerpen en vervolgens naar Brussel. De jonge Hartlooper ontving daar onderwijs en ging er vervolgens werken.

Toen de oorlog uitbrak op 10 mei 1940 ging Hartlooper naar zijn ouders die weer in Antwerpen woonden, maar daar kreeg hij het bericht dat alle jonge mannen tussen 18 en 35 jaar moesten vertrekken en zo is hij diezelfde avond weer naar Brussel vertrokken. Na een paar dagen verliet hij Brussel met een achttal vrienden op de fiets richting Frankrijk. Via Duinkerken reden zij langs de kust naar het zuiden en bereikten zij eind mei de stad Rouen. Met nog drie jongens fietste hij vervolgens via Tours en Poitiers naar Bordeaux; daar meldde hij zich bij het Nederlandse Consulaat en vroeg om een weg naar Engeland. Hem werd gezegd te wachten en daarom verbleef hij gedurende een week 's-nachts in een stadion; nadat Parijs was gevallen en vervolgens de wapenstilstand was getekend stuurde het Consulaat hem door naar Bayonne, maar daar waren geen schepen meer die naar Engeland voeren. Hij fietste door naar Biarritz maar ook daar bestond geen mogelijkheid om met een schip Engeland te bereiken; hij keerde daarom terug naar Bayonne, niet wetend wat hij verder moest doen. Samen met een Nederlands echtpaar uit een Nijmegen bereikte hij Limoges; de demarcatieline werd zonder problemen gepasseerd. Samen met het Nederlandse echtpaar verbleef hij een week of zes bij Franse vrienden van het echtpaar.

In Limoges ontmoette hij jhr Van Lennep die in Marseille werkte voor het Londense Regeringscommissariaat voor de vluchtelingen. Van Lennep adviseerde hem om consul-generaal Sevenster te schrijven en hij beloofde hem ook om hem op een 'convooilijst' voor Nederlands-Indië te plaatsen. Hartlooper werd in augustus 1940 geplaatst in het Nederlandse opvangkamp in het kasteel Partoucie te Lessac in de Charente. Veel Nederlanders die daar verbleven keerden weer terug naar Nederland, maar Hartlooper bleef in Lessac en werkte daar voor de voedselvoorziening in het chateau Partoucie. Louis Hartlooper zag geen kansen om met een convooi mee te gaan en zocht daarom naar een eigen weg. Omdat Hartlooper het bericht kreeg dat alle mannen naar Franse werkkampen moesten, vertrok hij naar zijn kennis te Limoges waar hij al eerder had verbleven. Deze verleende hem onderdak in een pension maar kon hem ook geen uitweg uit Frankrijk bieden. Daarom ging Louis Hartlooper op diens advies naar een werkkamp te Oradour sur Glane. Nadat hij daar twee maanden had verbleven werd hij overgeplaatst naar een ander kamp; hij hoorde toen dat er weer een Nederlands convooi was vertrokken zonder dat hij daar in opgenomen was. Hij schreef toen weer naar Van Lennep en ook naar de directeur van het Office Néerlandais te Toulouse Testers. Het gevolg hiervan was dat hij in het voor Nederlanders bekende opvangcentrum Chateauf-neuf-les-Bains werd opgenomen. Nadat Van Lennep hem drie keer beloofd had met een convooi te zullen laten meegaan, juli, augustus en september, kreeg hij eindelijk op 1 oktober 1942 zijn visa en paspoort en kon hij via Barcelona naar Madrid vertrekken. Op 5 december 1942 vertrok hij vanuit Cadiz met de Cabo de Hornos naar Curaçao. Vandaar reisde hij via New York naar Guelph . Op 17 april 1943 arriveerde hij eindelijk in Engeland.

Daar wilde hij graag bij de RAF en piloot worden, doch hij werd vanwege een slecht linkeroog afgekeurd. Daarom kwam hij in aanmerking voor een opleiding tot 'flight mechanic'. Hij slaagde voor de examens, vaak als de beste, en werd vervolgens bij een operationeel squadron geplaatst. Vanaf september 1944 werd hij voor een tijdje geplaatst op Handon Airport waar hij de vliegtuigen van prins Bernhard moest verzorgen (volgens Louis Hartlooper had prins Bernhard een stuk of vijf toestellen ter beschikking). Pas toen zijn 322 squadron naar het drukke Schijndel werd overgeplaatst keerde Hartlooper weer terug bij zijn eigen onderdeel.

Na de capitulatie van Duitsland werd hij in Engeland gedemobiliseerd bij de RAF en ging hij bij de KLM in Engeland werken als 'groundcrew', gedetacheerd vanuit de Nederlandse strijdkrachten. Na een tijdje verruilde hij de KLM in Londen weer voor de luchtmacht in Twente. Daar bleef hij tot zijn vertrek naar Nederlands-Indië, nog steeds als dienstplichtig militair. Pas ná de politionele acties mocht hij weer terug naar Nederland en werd hij gedemobiliseerd.

Met zijn echtgenote vertrok hij naar Canada waar hij carrière maakte bij het bedrijf Aviation Electric Ltd waar hij uiteindelijk chef inkoper werd. Na een verblijf van acht jaar in Canada verhuisde hij weer naar Nederland en zette hij te Dordrecht zijn eigen bedrijf op in het bevoorraden van vliegtuigonderdelen. Hij werkte daarbij voor het bedrijf American Aviation maar ook voor Fokker en reisde hiervoor door heel Europa. Hij bevoorraade naar eigen zeggen Caravelles, Concordes en vele andere types vliegtuigen. Hij stopte pas met werken toen hij 75 jaar was, toen Fokker failliet ging. Zijn werk was een passie.

Sierk Plantinga

De jaarlijkse nationale herdenking bestaat uit de herdenkingsbijeenkomst in de Nieuwe Kerk en de plechtigheid bij het Nationaal Monument op de Dam. Organisator van de Nationale Herdenking is het Nationaal Comité 4 en 5 mei.

Tijdens de Nationale Herdenking gedenken wij alle burgers en militairen die in het Koninkrijk der Nederlanden of waar ook ter wereld zijn omgekomen sinds het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in oorlogssituaties en bij vredesoperaties.

De herdenkingsbijeenkomst in de Nieuwe Kerk is op uitnodiging en wordt door 1700 personen bijgewoond: op de website van het Comité 4 en 5 mei bevindt zich een aanmeldingsformulier waarmee men zich op een lijst kan laten zetten voor een uitnodiging om deze herdenkingsdienst bij te wonen (https://www.4en5mei.nl/herdenken-en-vieren/herdenken/nationale-herdenking/aanmelden_herdenkingsbijeenkomst_nieuwe_kerk). Wanneer iemand de afgelopen jaren al een uitnodiging heeft ontvangen hoeft deze zich niet opnieuw op te geven: hij of zij is al in het bestand opgenomen en krijgt automatisch een uitnodiging.

De bijeenkomst in de Nieuwe Kerk begint om 18.50 uur en duurt tot ongeveer 19.25 uur.

De schrijver Daan Heerma van Voss zal in de Nieuwe Kerk de gebruikelijke voordracht houden.

Daarna volgt de plechtigheid op de Dam. Aan de voet van het Nationaal Monument zijn zitplaatsen beschikbaar voor alle genodigden. Bij de herdenkingsplechtigheid op de Dam is iedereen welkom. Vlak voor 20.00 uur leggen Z.M. de Koning en H.M. de Koningin een krans bij het Nationaal Monument. Hierna volgen twee minuten stilte.

Na het Wilhelmus en het voordragen van het winnende gedicht door een scholier, dit jaar uit de provincie Noord-Holland, zal de heer Kim Putters, directeur van het Sociaal en Cultureel Planbureau een voordracht houden.

Daarna volgen de overige kransleggingen. Alle aanwezigen kunnen daarna aansluiten in het defilé.

De plechtigheid duurt tot ongeveer 20.50 uur.

DODENHERDENKING OP NATIONAAL EREVELD LOENEN

U bent van harte uitgenodigd om op vrijdag 4 mei 2018 om 13.00 uur de Dodenherdenking bij te wonen op het Nationaal Ereveld Loenen. In de kapel van dit Ereveld hangt ook het vijfluk met de namen van omgekomen Engelandvaarders. Reserveren is niet nodig. Wel wordt men verzocht om uiterlijk 12.45 uur aanwezig te zijn.

Op 4 mei 2018 is 'Ereveld Vol Leven' voor het eerst onderdeel van de Dodenherdenking. Na afloop van de traditionele herdenking symboliseert Ereveld vol Leven op unieke wijze de slachtoffers die begraven liggen op Nationaal Ereveld Loenen. Bij een deel van de graven komt een representant te staan van ongeveer dezelfde leeftijd als het oorlogsslachtoffer. Om daarmee, met name voor jongeren, zichtbaar te maken dat daadwerkelijk bij iedere grafsteen levens horen van mensen zoals zij.

HERDENKING BIJ HET ENGLANDSPIEL MONUMENT

Op vrijdag 4 mei 2018 vindt om 15.00 uur de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid plaats bij het Englandspielmonument aan de Hogeweg in Den Haag aan de rand van de Scheveningse Bosjes bij de waterpartij in het Van Stolkpark achter het Crown Plaza hotel, voorheen het Promenade hotel. Herdacht worden de slachtoffers die tijdens de bezetting van Nederland werden gedropt en in handen van de bezetter vielen.

De plechtigheid begint om 15.00 uur (verzamelen vóór 14.45 uur). Tijdens de plechtigheid worden bij het monument kransen en bloemen gelegd door betrokken organisaties, nabestaanden en belangstellenden.

AGENDA

Op zaterdag 30 juni 2018 wordt weer de *Nederlandse Veteranendag* gehouden in Den Haag. Meer gegevens hierover zijn te vinden in het Veteranenblad Checkpoint en op de website www.veteraneninstituut.nl.

De *reünie van het Genootschap Engelandvaarders* dit jaar plaatsvinden op woensdag 29 augustus 2018. De Engelandvaarders zijn dan weer de gast van de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, Inspecteur der Veteranen, op de Zwaluwenberg bij Hilversum.

Op vrijdag 31 augustus 2018 zal de *verjaardag van koningin Wilhelmina* om 11.00 uur herdacht worden in de Nieuwe Kerk te Delft.

DRAAGINSSIGNE GEWONDEN VOOR ENGELANDVAARDER LEO HENDRIKX

Op 30 april aanstaande zal generaal-majoor Mario Verbeek, plaatsvervangend commandant der luchtsrijdkrachten, het Draaginsigne Gewonden uitreiken aan Engelandvaarder Leo Hendriks. De uitreiking vindt plaats 73 jaar nadat hij met zijn toestel werd neergeschoten boven het oosten van Nederland. Dit Draaginsigne Gewonden bestond nog niet in de Tweede Wereldoorlog en is pas in 1990 ingesteld.

Leo (L.W.M.) Hendriks vertrok op 14 mei 1941 uit zijn woonplaats Horn richting Engeland met nog drie plaatsgenoten, Paul Barten, Jan Oyen en Harry Feijen. Paul Barten was werkzaam op het Distributiekantoor, Harry Feijen was elektricien en de overige twee, Leo Hendriks en Jan Oyen waren nog middelbare scholier en zaten op het gymnasium van het Bisschoppelijk College in Roermond. De vier dorpsgenoten waren lid van dezelfde atletiekclub in Horn en hadden genoeg van de Duitsers.

Het is in dit bestek niet de plaats om uitgebreid op de Engelandvaart van hen in te gaan. Na veel avonturen in Frankrijk, arrestaties en een maand gevangenis na de illegale overschrijding van de demarcatielijn, wisten Leo Hendriks en Paul Barten uiteindelijk Spanje te bereiken. Met de Cabo de Hornos reisden zij naar Curaçao, vandaar naar New York en Canada alwaar de eerste militaire training werd ondergaan. Uiteindelijk mochten zij naar Engeland toe. Daar werd Leo Hendriks medisch goedgekeurd voor een vliegende functie bij de RAF. Zijn vliegeropleiding kreeg hij weer grotendeels in Canada. Hij werd jachtvlieger, zijn toestel was een Spitfire. Nadat Zuid-Nederland al was bevrijd en de gevechten in het nog bezette gedeelte van Nederland in volle hevigheid bezig waren, werd Leo Hendriks in 1945 geplaatst bij 322 squadron met als standplaats het plaatsje Schijndel dat een enkele startbaan had, bestaande uit PSP-platen (Pierced Steel Plate). Zijn squadron werd geleid door Bob van der Stok.

Op 1 april 1945 werd zijn toestel boven het Twentekanaal niet ver van Zutphen geraakt door een regen van lichtspoorammunitie, een 'bizarre 1 aprilgrap'. Leo Hendriks werd gedwongen tot een noodlanding. Een citaat uit zijn memoires: "Ik begon aan een noodlanding, maar probeerde eerst mijn extra benzinetank onder de romp af te gooien. Ik maakte mijn riemen wat losser en rukte uit alle macht aan de handle, maar dat lukte niet. Dan maar landen met de tank en ik trok mijn riemen zo strak mogelijk aan. Links van mij lag een open vrije ruimte en ik maakte een bocht met mijn voetenstuur, omdat de aileron-besturing niet meer werkte. Het uitkomen van de bocht met voetenstuur ging natuurlijk erg traag en lukte ook niet helemaal vóórdat ik met een geweldige klap tegen de grond vloog.

Half versuft hoorde ik het lawaai van de motor van mijn no. 1 die vlak over mij heen vloog. Ik realiseerde mij dat ik nog leefde, wist dat het vliegtuig in brand stond, maar voelde absoluut geen pijn. Wel en alles overheersend gevoel van mislukking: al die jaren van training en ik was nauwelijks begonnen of het was al afgelopen. Toen ik uit het brandende vliegtuig klom, met mijn parachute nog om, zag ik in de verte een boerderij en enkele mensen, die naar mij toe kwamen. Ik zei: 'Niet te dicht bij het vliegtuig blijven, want de ammunitie kan ontploffen'. Zij waren stomverbaasd dat ik nederlands sprak".

Leo Hendrikx kwam niet ongeschonden uit deze noodlanding. Hij had brandwonden, "het gezicht leek één grote blaas, alsof daar de vlam was langs geslagen", aldus een ooggetuige. Leo Hendrikx belandde vervolgens in diverse ziekenhuizen, te Zutphen, het Kriegslazarett in Apeldoorn, en ná de bevrijding in het Canadian Hospital te Nijmegen en vervolgens in Engeland onder andere te Cosford Wolverhampton.

Nadat Leo Hendrikx redelijk was hersteld en een verlof had genoten, werd hij eerst geplaatst bij Lasham waar hij weer Spitfire mocht vliegen. In september 1945 werd hij overgeplaatst naar Mongewell Park in Wallingford, waar een revalidatie-oord voor gewonde geraakte militairen gevestigd was. Leo Hendrikx kon zijn rechterarm nog steeds niet goed bewegen. In die 'medical rehabilitation unit' verbleef hij tot eind januari 1946; daar werd hij nog eenmaal medisch gekeurd voor de vliegdienst: "non operational, singles only". Met ingang van 18 februari 1946 werd hij ontslagen uit de RAF-dienst. Daarna volgde nog een succesvolle carrière in het burgerleven.

Sierk Plantinga

ENGELANDVAARDER BERT BRINK (95): 'BIJ WILHELMINA WAS JE IN BETERE HANDEN'*

Met zijn 95 jaar is ir Lubertus (Bert) Brink een van de weinige nog levende Engelandvaarders. Het was in 1942 dat hij via Zweden ontsnapte aan de Duitse bezetting. Eenmaal in Londen had Brink een ontmoeting met koningin Wilhelmina, waarna hij zich aanmeldde bij de koopvaardij. Als leerling-stuurman maakte hij meerdere konvoireizen naar de Verenigde Staten en het Middellandse zeegebied. Levensgevaarlijk want een vloot van Duitse U-boten lag op de loer om geallieerde schepen te torpederen.



Na de oorlog zette Bert Brink zijn loopbaan voort op de grote vaart. In dienst van Shell doorliep hij de rangen, zwaaide af als gezagvoerder van een mammoettanker om zijn loopbaan als scheepsbouwkundig ingenieur voort te zetten, nog altijd in dienst van Shell. Inmiddels geniet ir Brink alweer geruime tijd van zijn pensioen. In zijn comfortabele appartement met uitzicht op de Helderse duinen vertelt hij over zijn Engelandvaart.

Bert Brink is van 1922 en zijn wieg stond in Amersfoort. Niet echt aan zee dus, maar het ruime sop zou wel zijn bestemming worden; daar was hij zich als jongen al van bewust. "Want", zo vertelt de nu 95-jarige oud-gezagvoerder op de grote vaart, "ik had een kano, wij woonden aan een gracht. En met die kano ging ik naar school, de binnenwateren door, daarna van school naar het zwembad en dan terug naar huis". En er was ook een neef van moeders kant, die was zeeman, wat de jonge Bert tot de verbeelding sprak. De neef logeerde een keer bij het gezin Brink en liet een film zien van een schip waarop hij stuurman was, in Indonesië. Bert Brink vond het geweldig en zijn besluit stond vast; hij wilde ook naar zee. Het was een droom die zou uitkomen, maar aanvankelijk wel even anders dan gedacht, want het was oorlog.

Na in Amersfoort geslaagd te zijn voor het examen Mulo-B meldde Brink zich aan bij de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam, waar de vermaarde Piet Haverkamp¹ de scepter zwaaide. Brink volgde de tweejarige opleiding tot stuurman en rondde deze medio 1941-42 af en wel als een van tien beste studenten. Dit puike resultaat bleef natuurlijk niet onopgemerkt. Brink: "Ik werd eruit gepikt door de Maatschappij Nederland² en bij die rederij kon ik gaan varen. Omdat ik het hoogste diploma van de kweekschool van de zeevaart had, kreeg ik automatisch de rang van derde stuurman".

Zoals gezegd, het was oorlog en dat beperkte de mogelijkheden. Van een vrije en onbelemmerde scheepvaart was geen sprake meer. Maar de Groninger kustvaart bood nog een gaatje en daarheen dirigeerde 'de Nederland' hem dan ook, naar de coaster 'Nisi Deo' in Delfzijl. Op 3 september 1942 stapte de toen 19-jarige Brink aan boord, echter niet als leerling-stuurman maar als kok-lichtmatroos!

Ruim driekwart eeuw na dato moet de oud-gezagvoerder er nog altijd hartelijk lachen. De verbazingwekkende plaatsing had trouwens wel een reden; op de kustvaart in Groningen kenden ze namelijk ze geen leerlingen. "Je voer daar in een vak. Maar ja, koken kon ik helemaal niet. Dat heb ik toen maar snel geleerd. En van de opleiding tot lichtmatroos heb ik nog veel profijt gehad toen ik later als kapitein voer".

De 'Nisi Deo' behoorde overigens tot dat deel van de coastervloot dat niet in beslag genomen was door de Duitse bezetter. Deze niet-gevorderde schepen voeren voornamelijk vanuit Delfzijl op Zweden en Finland.³

Drijfveren

Zweden was neutraal in de Tweede Wereldoorlog, wat een uitgelezen mogelijkheid bood om aan de Duitsers te ontkomen. Bert Brink greep zijn kans en daar had hij meerdere redenen voor, zo legt hij uit. Allereerst was er de bezetting en de wil zich daartegen te verzetten. Maar, er was nóg een motief en dat ging terug op gebeurtenissen van vlak voor de oorlog. Aan de vooravond ervan was Brink vanuit een jeugdherberg in Luxemburg naar huis gestuurd vanwege de acute militaire dreiging die van nazi-Duitsland uitging. Maar, eenmaal terug in eigen land vertelde men hem dat het allemaal niet zo'n vaart zou lopen. Nederland was immers neutraal. Het pakte dus anders uit; de Duitse invasie van 9 op 10 mei 1940 overviel en verbijsterde het land. Hierop terugkijkend is Brinks oordeel kristalhelder: het toen zittende kabinet De Geer was zwak en weifelmoedig, terwijl Nederland met koningin Wilhelmina juist een sterk, koersvast en vastberaden staatshoofd had. Wilhelmina, die was uitgeweken naar Engeland, gaf hoop en vertrouwen. Zij verdiende navolging, wat menig Engelandvaarder letterlijk in praktijk bracht door uit te wijken. Zo ook de jonge stuurman Bert Brink. Of, zoals hij het verwoordt: "Als je Wilhelmina hoorde, en ik heb haar ook ontmoet, dan wist je dat je bij haar in betere handen was".

Bosbouw

Het was in 1942 dat Brink in Zweden van zijn schip ‘deserteerde’, zoals het met groene inkt in zijn altijd bewaarde monsterboekje staat genoteerd. Tevoren had een attaché in Stockholm hem uitgelegd hoe het allemaal in zijn werk ging en hoe in Engeland te komen. “Ik werd vervolgens geïnterneerd. Ze zeiden ook van ‘het is best dat je hier bent, maar je moet je wel nuttig maken.’ Ik kon kiezen uit de bosbouw, werken op een boerderij of aan de weg gaan werken. Ik koos het bos, wat een logische keus voor mij was omdat mijn grootvader boswachter was. Ik begon als houthakker en mijn eerste taak was het omzagen en stukzagen van bomen die door de opzichter waren uitgekozen. Dit hout werd door de Zweden als brandstof gebruikt, want kolen waren schaars. Met dat houthakken verdiende ik mijn geld. Na verloop van tijd leerde ik twee mannen kennen die de bomen met behulp van paarden uit het bos naar de weg sleepten. Bij hen mocht ik komen werken, het verdiende wat beter en was minder zwaar. Het lag me ook beter. In die dagen woonde ik trouwens in een groot kamp met jongens die hetzelfde traject doorliepen als ik. Noorse jongelui ook. Over het algemeen boerenjongens die gewend waren op het land of in het bos te werken”.

Maar uw doel was en bleef Engeland.

“Zeker, en ik had maar een beperkte verblijfsvergunning voor Zweden. Op een dag ben ik met een paar andere jongens overgevlogen van Stockholm naar noord Engeland. Dat ging ’s nachts, maar hoe dit in elkaar gezeten heeft weet ik niet meer. Ook het type vliegtuig weet ik niet meer en of het een Engels of Zweeds toestel was. Wel weet ik dat ons werd voorgedaan hoe we uit het toestel moesten springen als dat nodig was. Ik ben achterin dat vliegtuig gezet, viel in slaap en werd ergens in Schotland weer wakker, waarna we een ontbijt kregen”.

Screening

Eenmaal in het Verenigd Koninkrijk volgde weer een internering. “Daar werden we allemaal ondervraagd. Eerst door de Engelse autoriteiten, waarna een overplaatsing volgde naar een locatie waar Nederlandse autoriteiten mij ondervroegen. Daar bewaar ik geen leuke herinnering aan. Het was niet prettig. Ik had regelmatig ruzie met die lui die dat moesten doen, want ik was niet gekomen voor ondervragingen, ik was gekomen om te varen”. Een van de ondervragers was trouwens stokdoof en Brink kon zich slechts verstaanbaar maken door in een lange hoorn te praten die de man tegen zijn oor hield.

De screening was natuurlijk bedoeld om de betrouwbaarheid van de nieuwkomers te testen en eventuele Duitse spionage te ontmaskeren. Hierbij werden de Engelandvaarders mentaal binnenste buiten gekeerd. Een van de minst prettige vragen was of de Engelandvaarder iets kon vertellen over wie er zoal in zijn directe omgeving in Nederland 'fout' was.

Bert Brink doorstond de ondervragingen en kwam terecht waar hij wezen wilde: op de grote vaart.

Wilhelmina

Maar eerst was er de ontmoeting met koningin Wilhelmina. Ook dat was staande praktijk. "Gij zijt de schakel tussen hen die thuisbleven en mij", zei de vorstin doorgaans bij ontmoetingen met Engelandvaarders in haar residentie in Londen. "Dat was het hoogtepunt. Ja, Wilhelmina was een fantastische vrouw".

Wat er zoal gezegd is tijdens de audiëntie weet Brink niet meer precies. "Ze informeerde naar van alles. Je zat met een grote groep om haar heen. En dan vroeg ze van wat denk je hiervan en wat denk je daar van? Ik was niet zo spraakzaam. Er waren mensen die veel beter praten konden dan ik en daar had ze dus meer aan".

Scherp voor ogen staat Brink wel deze anekdote. "Ik liep met de koningin op samen met een andere jongen. 'Jij komt toch uit Groningen?', vroeg ze. 'Ja', zegt-ie, waarop ze ons naar de tuin dirigeerde. 'Moet jij eens kijken naar die grond, want mijn aardappels willen niet groeien.' Dus wij kijken naar die grond. Toen we eenmaal uit de tuin kwamen, werden we meteen apart genomen door de leider van die dag. 'Wat hebben jullie daar uitgespookt?', vroeg-ie. Dat was geweldig". Brink kan er nog om lachen en terecht want die Groninger zal nooit gedroomd hebben van Engeland om de koningin van agrarisch advies te dienen.

Los van de audiëntie bij de koningin had Bert Brink nòg een memorabele ontmoeting. Tijdens een van de treinreizen in Engeland leerde hij zijn latere vrouw kennen: Peggy Puleston, telg uit een Engels geslacht dat teruggaat tot de elfde eeuw, de tijd van Willem de Veroveraar.

Wisten uw ouders destijds waar u was?

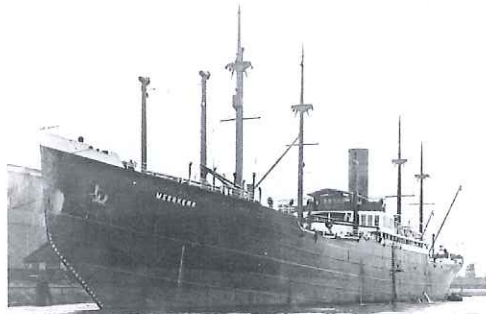
"Ja. Mijn moeders broer Jan en zijn vrouw Jo woonden in Amerika en ik had het adres van hen. Vanuit Zweden kon ik hun schrijven, onder pseudoniem maar dan zo dat mijn ouders uit de inlichtingen van mijn oom en tante konden opmaken dat ik het was. Zo wisten mijn vader en moeder in Amersfoort waar ik zat, wat ze natuurlijk angstvallig geheimhielden.

Ernaar gevraagd zeiden ze dat ik in Groningen zat. Mijn moeder is trouwens een keer opgepakt. Maar op een of andere wijze heeft ze zich eruit weten te redden“.

In konvooi

Na de ontvangst door koningin Wilhelmina ging het rapido naar de haven van Liverpool. Want dienen op de koopvaardij was Brinks doel, een gevaarlijke keuze gelet op de U-boten die op geallieerde schepen joegen. “Maar”, zo vertelt hij verder, “dat wist ik allemaal niet. Je deed iets voor de *war-effort*“.

De ‘Meerkerk’⁴ was het eerste schip waarop de jonge Engelandvaarder geplaatst werd. Het voer in konvooi heen en weer tussen de Verenigde Staten en Europa, doorgaans volgeladen met wapens, voertuigen en ander militair materieel. “Ja, het was gevaarlijk”, beaamt hij. “Maar we zijn er goed doorheen gekomen”.



Wel maakte hij het mee dat de ‘Meerkerk’ op het nippertje ontsnapte aan een mijn of een torpedo. Ditzelfde projectiel bracht wel een direct volgend konvooschip tot zinken. “Er was constant gevaar, vooral op reizen naar de Middellandse zee waar het stikte van de Duitse onderzeeboten. Als het weer het toeliet sliep ik aan dek. Dan kon je snel weg”. Overigens was het Brinks taak om wacht te lopen op de brug en op post te staan bij een mitrailleur.

Na de ‘Meerkerk’ volgde nog een plaatsing op de ‘Philips Wouwerman’, waarna Brink op de ‘Marpessa’⁵ terecht kwam, een tanker van Shell. Het was op dit schip waar de lange loopbaan van Brink voor deze oliemaatschappij begon.

Na 1945

Na de oorlog trouwde Bert Brink met Peggy Puleston, kreeg twee kinderen, was jaren van huis, doorliep de rangen, diende op tientallen schepen en werd uiteindelijk gezagvoerder van een mammoettanker van Shell. Maar dat is nog niet het hele verhaal in een notendop; het concern stelde de kapitein in de gelegenheid om scheepsbouwkunde te gaan studeren aan de toenmalige Technische Hogeschool Delft, nu de Universiteit van Delft.

Hier studeerde hij in 1973 op 51-jarige leeftijd af als ingenieur, waarmee een langgekoesterde wens in vervulling ging. Na deze studie volgde nog een loopbaan bij de offshore, eveneens in dienst van Shell. Halverwege de jaren tachtig ging hij met pensioen, had onder meer een huisje in recreatiepark Ooghduyne in Julianadorp, waarna Bert Brink met zijn vrouw Peggy in Den Helder kwam wonen.

Heeft u als Engelandvaarder nog een 'schone boodschap'?

“Beter geen oorlog voeren”, antwoordt de 95-jarige Bert Brink adrem.

Ruud Claessen

Voetnoten

- * *Dit artikel werd eerder geplaatst in 'Levend Verleden, kwartaalblad van de Heldersche Historische Vereniging' in maart 2018 en hier overgenomen met vriendelijke toestemming van de auteur Ruud Claessen en de redactie van Levend Verleden.*
- 1. Piet Haverkamp was directeur van de zeevaartschool in het Zeemanshuis in Amsterdam en verwierf vooral bekendheid als een van de schrijvers van het Leerboek der Zeevaartkunde. Zie: http://vosmoga.nl/?page_id=57
- 2. De Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland' (SMN) was een Nederlandse rederij gevestigd in Amsterdam die heeft bestaan tussen 1870 en 1970. In 1970 fuseerde de SMN met enkele andere Nederlandse rederijen tot de Nederlandsche Scheepvaart Unie (NSU), vanaf 1977 bekend als Nedlloyd. In het spraakgebruik stond de rederij bekend als de 'Nederland'. Zie: https://nl.wikipedia.org/wiki/Stoomvaart-Maatschappij_Nederland
- 3. Zie ook <https://www.deverhalenvangroningen.nl/alle-verhalen/groninger-coasters-in-de-tweede-wereldoorlog>
- 4. Over het vrachtschip 'Meerkerk': <https://nimh-beeldbank.defensie.nl/memorix/c0832128-f519-059a-8905-1ec159ae3d78>
- 5. Over de 'Marpessa': <http://www.helderline.nl/tanker/782/marpessa+%281%29/>

Afgelopen december is in het Verzetsmuseum te Amsterdam een boek ten doop gehouden dat het verhaal vertelt van Nederlanders die betrokken waren bij de operaties van de Special Air Service (SAS) welke van december 1944 tot aan de bevrijding in mei 1945 in Nederland hebben plaats gevonden.

Het boek is geschreven door Rende van de Kamp, voormalig Nederlands Unifilmilitair die na deze verbintenis in diverse andere buitenlandse legers diende waaronder het Franse Vreemdelingenlegioen, en Jeffrey van Woensel, historicus, vroeger werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Geschiedenis en tegenwoordig bij het Kennis- en Onderzoekscentrum van het Veteraneninstituut te Doorn. Beide auteurs hebben diverse publicaties op het gebied van de militaire geschiedenis op hun naam staan.

De tegenwoordig alom bekende SAS-eenheden voerden tijdens de oorlog diverse sabotageacties uit waarmee ze de Duitse strijdkrachten probeerden te ontregelen. Naast diverse Jedburgh-teams werden ook SAS-teams in Nederland actief rond de periode van Market Garden, in september 1944. De eerste SAS-teams bestonden voornamelijk uit Belgen. Het SAS-team Gobbo dat in de nacht van 25 op 26 september 1944 werd gearachuteerd in Drenthe telde naast vijf Belgische militairen ook één Nederlander, de bekende Engelandvaarder Rudy Blatt, die al eerder als commando van nr 2 (Dutch) Troop in Birma was ingezet.

Het boek gaat uitgebreid in op de geschiedenis, de organisatie en de taken van deze SAS-teams en ook de verschillen én overeenkomsten met de collega's van de Jedburgh-organisatie.

Na de bevrijding van het zuidelijke gedeelte van Nederland werd er vanuit Eindhoven onder de bevrijde Nederlanders geworven voor een opleiding bij de SAS. Er werd daarbij nauw samengewerkt met het BBO. In december 1944 vlogen de tot dan toe 26 gerekruteerde vrijwilligers naar Engeland. Ze kwamen administratief te vallen onder het BBO maar vormden een nieuw Dutch Detachment bij de SAS. Eind december 1944 begon de opleiding na diverse beginstrubbelingen. Deze opleiding bestond onder meer uit parachutespringen (theorie en praktijk), kennis van wapens en springstoffen.

In de loop van februari 1945 werden er acties voor de SAS bedacht en besproken in het noordelijke en oostelijke gedeelte van Nederland. Het planen van nieuwe acties was een noodzakelijkheid geworden voor de SAS omdat deze op de nominatie stond opgeheven te worden bij gebrek aan activiteiten.

De operaties in Nederland moesten wel passen binnen de algehele strategie van het geallieerde opperbevel dat eigenlijk maar een doel had, de Duitsers in Duitsland verslaan.

Een groot gedeelte van het boek gaat over *Operatie Keystone* van de SAS, waarbij twee parties op de Veluwe actief waren vanaf begin april 1945. Een van de doelen van deze missie was de gevangenneming van Seyss-Inquart, dood of levend. Uitgebreid worden de verschillende gebeurtenissen, gevechten en perikelen beschreven. Ook aan de lotgevallen van de individuele leden van het SAS-team wordt aandacht geschonken. Aan het eind van het boek bevindt zich zelfs een serie korte biografieën van de Nederlandse SAS-leden.

Het boek laat een aspect van de strijd op Nederlandse grond zien waar Nederlanders, ook Engelandvaarders, een rol hebben gespeeld. Het was ook een méér dan gevaarlijke strijd voor hen omdat Hitler in zijn *Kommandobefehl* van oktober 1942 opdracht had gegeven om alle geallieerde militairen die als commando's streden zoals bij de SAS of bij de Jedburgh-teams en die gevangen werden genomen door Duitse troepen niet te behandelen als gewone krijgsgevangenen maar hen gewoon standrechtelijk te fusilleren. Het boek laat zien dat dit Kommandobefehl ook werd opgevolgd, ook nog toen capitulatie van Duitsland nabij was.

Rende van de Kamp en Jeoffrey van Woensel, *Operatie Keystone. Nederlanders bij de Special Air Service (SAS), december 1944-mei 1945*, QV Uitgeverij Nijmegen, december 20017, 228 pagina's, ISBN 978.94.92435.07.01, € 21,95.

Sierk Plantinga

Stichting Genootschap Engelandvaarders

Overleden:

M.Cieremans, Wassenaar
Mevrouw B.Peteri, Rotterdam
M.Weisglas, Den Haag

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

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



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

