



Charles Herman Bartelings (1921-2019)

Op 12 mei 2019 overleed op 97-jarige leeftijd in zijn woonplaats Den Haag Charles Herman Bartelings. Charles Bartelings werd geboren op 5 december 1921 te Pangkalan Brandan op Sumatra. [Lees verder >](#)



Bert Brink (1922-2019)

Tijdens Lubertus Brink groeide op in Amersfoort. Zijn ouders woonden aan een kanaal, zodat hij per kano..

[Lees verder >](#)



Bram Grisnigt (1923-2019)

Op 11 januari 2019 overleed Bram Grisnigt, Engelandvaarder en geheim agent. In september...

[Lees verder >](#)



Jan Linzel (1915-2019)

Het was Jan Linzel ten voeten uit: als iets hem tegenstond, begon hij er niet aan.

[Lees verder >](#)

Inhoud

- [1. Voorwoord](#)
- [2. Het Genootschap](#)
- [3. Interactief monument](#)
- [4. Vriend van Museum E.V.](#)
- [5. Museumkaart](#)
- [6. Duitse vertaling](#)
- [7. Nieuw in het Museum](#)
- [8. Museum E.V. educatie](#)
- [9. Cultuureducatie-groep](#)
- [10. ANWB Fietsroute](#)
- [11. Wist u dat](#)
- [12. Code Oranje](#)
- [13. Vrijwilligers gezocht](#)
- [14. Koos Schouwenaar](#)
- [15. Andre Hissink](#)
- [16. Boekbespreking](#)
- [17. Colofon / informatie](#)

AGENDA

- 21/09** Code Oranje: Drie middagvoorstellingen
<https://noordwijkticket.nl/>
- 17/11** Code Oranje: Drie middagvoorstellingen
<https://noordwijkticket.nl/>

Beste lezers,

Dit is de eerste aflevering van de Schakel, Nieuwsbrief Museum Engelandvaarders. Na de opheffing van het Genootschap Engelandvaarders, begin dit jaar, stopte ook het kwartaalblad De Schakel na 40 jaar en 159 afleveringen. Gelukkig zijn alle edities op de website van het Museum nog te bekijken.

Met het bestuur van het Genootschap is destijds afgesproken dat alle activiteiten van het Genootschap worden overgenomen door het Museum Engelandvaarders. Het Museum Engelandvaarders beschouwt de voortzetting van niet alleen de activiteiten maar ook van het gedachtegoed van de Engelandvaarders als een grote eer welke wij met volle energie op ons zullen nemen.

Vanaf heden zal de Schakel en de nieuwsbrief van het Museum Engelandvaarders als één nieuwe en geïntegreerde uitgave verder gaan.

U zal iedere 3 maanden uitvoerige artikelen kunnen lezen over Engelandvaarders, maar ook korte “wist u dat.....?” Tevens kunt u kennis nemen van verslagen van recente activiteiten van Engelandvaarders en van het Museum. Regelmatig bezoeken scholieren, vaak als onderdeel van een lesprogramma, ons museum die willen wij graag met u delen. Wij houden u vanzelfsprekend ook op de hoogte van al het nieuws in het Museum: nieuwe verhalen, nieuwe objecten en ander nieuws.

Wij wensen u veel leesplezier en indien u nieuws heeft kunt u dat altijd aan de redactie melden. Op die manier houden wij u allen op de hoogte van de actuele ontwikkelingen met betrekking tot de activiteiten en het Museum.

Wij hopen u binnenkort in het Museum te mogen ontmoeten.

Met vriendelijke groeten,

Paul Bartelings, vice voorzitter, lid van de redactie

Redactie:

Paul Bartelings
Agnes Dessing
Sierk Plantinga

info@museumengelandvaarders.nl

Auteurs van dit nummer:

Agnes Dessing
Victor Laurentius
Sierk Plantinga
Pauline van Till



Het Genootschap

Het Genootschap Engelandvaarders is na een bestaan van 50 jaar eind 2018 opgeheven en hun kwartaalblad, De Schakel, zal samengegaan met de nieuwsbrief van Museum Engelandvaarders. De nieuwsbrief van het museum zal voortaan De Schakel heten. De redactie bestaat uit Agnes Dessing, Paul Bartelings en Sierk Plantinga.

Oude Schakels

Op de website van ons museum vindt u alle oude nummers van De Schakel.
<http://www.museumengelandvaarders.nl>
of <https://deschakel.museumserver.nl/>



Museumkaart

Vanaf 1 juli 2019 is de Museumkaart in ons museum geldig. Per maart 2019 was het Museum Engelandvaarders reeds opgenomen in het Museumregister. We verwachten dit jaar ruim 30% meer bezoekers in het museum te verwelkomen t.o.v. 2018. Ruim 400 Nederlandse musea zijn bij de Museumkaart aangesloten.

Duitse vertaling

Gebleken is dat ook veel Duitsers ons museum bezoeken. Er is een Duitse catalogus gemaakt om ook hen wegwijs te maken.

Interactief monument

In het museum is een database, waarin wij veel gegevens bewaren over en van Engelandvaarders. De bezoekers kunnen een deel van onze informatie opzoeken. Er staan nu ruim 3100 Engelandvaarders in het bestand, incl. ruim 60 vrouwen. Regelmatig vinden we nog een nieuwe naam. We hebben ook al veel foto's, maar missen er ook nog veel.



Heeft u nog informatie of foto's van Engelandvaarders? Neem contact op met het Museum of stuur een kopie naar engelandvaarders2015@gmail.com

Bunkerdag

Zaterdag 25 mei was het weer bunkerdag. Ruim 500 bezoekers hebben wij mogen verwelkomen in onze bunker. Het was weer een groot succes.

Bent u al vriend van het Museum Engelandvaarders?

Wilt u zich aanmelden om Vriend van het museum te worden meld u zich a.u.b. aan via onze website
<http://www.museumengelandvaarders.nl/vriend-woorden-van-museum-engelandvaarders/>

De jaarlijkse bijdrage bedraagt EUR 25.00, u kunt ons museum dan altijd met een introductie gratis bezoeken.



Bert Brink (1922-2019)

Lubertus Brink groeide op in Amersfoort. Zijn ouders woonden aan een kanaal, zodat hij per kano naar school ging. Na de Mulo ging hij naar de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam. In 1942 wordt hij 3de stuurman op de coaster Fidusia en later op de Nisi Deo in Delfzijl. Ze brachten tulpenbollen naar Zweden en haalden straatstenen op uit Noorwegen. Op 1 oktober 1942 droste hij. Hij meldde zich bij consul De Jong en moest daarna in een houthakkerskamp werken, waar vooral veel Noren waren. Op 8 februari 1943 zat Bert voor het eerst in een vliegtuig. In Engeland werd hij naar de Patriotic School gebracht, waar hij verhoord werd, en daarna naar Eaton Square, voor verder verhoor. Daarna werd hij door de koningin ontvangen. Op 25 februari werd hij aan de koopvaardij toegewezen. In Liverpool werd hij geplaatst op de Philips Wouwerman, en daarna op de Marpessa van Shell. In konvooi voer hij op de route Amerika – Middellandse Zee.



Bert Brink en zijn familie bezochten het museum in maart 2018

Na de oorlog bleef Bert bij Shell. In 1973 liet Shell hem scheepsbouwkunde in Delft studeren. Intussen had hij de Engelse Peggy Puleston ontmoet. Ze trouwden in 1947. Hij is op 1 februari 2019 overleden.

Nieuw in het museum

De zoon van Engelandvaarder Paul Hoogerwaard heeft zijn vaders PSU (Persoonlijke Standaard Uitrusting) kist aan het museum geschonken. De later door zijn kleinzoon aangebrachte stickers (o.m. Calimero) zijn verwijderd.



Het kistje van Aart van Wijngaarden is gemaakt door een Joodse vriend, die met hem in Buchenwald zat. Het is slechts 9x9cm. Later werden ze overgebracht naar Bergen Belsen, waar zijn vriend is overleden.



Museum Engelandvaarders educatie programma

Dankzij de opbrengst van het Engelandvaarders gala heeft het museum scholieren van groep 7/8 uitgenodigd (regio vanaf Den Haag t/m Haarlem). De gratis toegang, rondleiding en vervoer worden betaald uit dit Engelandvaarders gala fonds. Het V-fonds heeft ook een bijdrage geleverd aan het busvervoer. Het is een groot succes, t/m juni 2019 hebben we ongeveer 2500 kinderen mogen ontvangen. De reactie zijn zeer positief. De 2e helft van dit jaar verwachten we nog meer scholen en volgend jaar, 75 jaar vrijheid, hopen we uit elke provincie één of meerdere school te mogen ontvangen.

<http://www.museumengelandvaarders.nl/school-informatie/>



ANWB-Fietsroute

In de afgelopen maanden hebben we feedback gekregen van bezoekers die de fietsroute hadden afgelegd. Ze waren zeer enthousiast, mede geholpen door het mooi weer en de bloeiende bollenvelden.

<http://www.museumengelandvaarders.nl/over-ons/#Fietsroute>

Sinds 2017 is het contact en de samenwerking met de Cultuureducatie-groep Leiden geïntensiveerd. Deze groep is hét expertisecentrum op het gebied van cultuureducatie en helpt 115 basisscholen in onze regio met het verbeteren van cultuureducatie. Dit doen zij onder meer door het aanbod van culturele instellingen beter te laten aansluiten bij de wensen van deze scholen en ook door het onder de aandacht brengen van aangeboden educatieve programma's.

Karin Kievit (Historicus, gespecialiseerd in overdrachts-technieken) en Martine Zeeman (Museumdocent theater en educatie) ontwikkelden de docentenhandleiding: "Vechten voor Vrijheid".

Museum Engelandvaarders is op 27 maart 2019 aanwezig geweest bij het door de Cultuureducatiegroep georganiseerde Cultuurbad en Cultuurmarkt waar ons educatieprogramma onder de aandacht van de scholen is gebracht.

Dit alles heeft erin geresulteerd dat ruim 2300 schoolkinderen van meer dan 60 scholen het museum tussen de kerstvakantie en de zomervakantie hebben bezocht of nog zullen bezoeken. In het najaar zullen ongetwijfeld nog meer schoolkinderen volgen. Niet allen basisscholen uit de regio maar ook verder weg zoals uit Waddinxveen en Den Haag hebben een bezoek gebracht. Ook heeft de British School inmiddels het Museum bezocht.

We zijn zeer verheugd met deze aandacht en interesse van de scholen en de schoolkinderen. Op deze manier worden de verhalen van de Engelandvaarders aan de jeugd doorverteld, hetgeen een belangrijke doelstelling van het museum is. Zie <http://cultuureducatiegroep.nl/>

De Schakel, Nieuwsbrief van Museum Engelandvaarders ontvangen?

Heeft u familie/vrienden/kennissen die de gratis Schakel, Nieuwsbrief Museum Engelandvaarders ook willen ontvangen?

Aanmelden kan online via onze website

<http://www.museumengelandvaarders.nl/nieuwsbrieven/>



Wist U dat

Het Nederlands Legioen in Engeland op 11 januari 1941 de naam Koninklijke Nederlandse Brigade kreeg, en op 26 augustus 1941 de naam Irene mocht dragen: Koninklijke Nederlandse Brigade Prinses Irene.

Uiteindelijk bestond de brigade uit 1300 man. Andere mannen waren naar de luchtmacht, koopvaardij of inlichtingendienst gegaan, ook werkten veel mensen op de diverse ministeries. Op 8 augustus 1944 landde commandant De Ruyter van Steveninck met zijn mannen in Normandië. Als onderdeel van het geallieerde leger van generaal Eisenhower trok de brigade door Frankrijk en België. In de nacht van 20-21 september 1944 staken ze de Nederlandse grens over. De Irenebrigade trok op 8 mei 1945 als eerste geallieerde eenheid Den Haag binnen, en op 13 juli hield de brigade op het Binnenhof haar afscheidsparade. Bij die gelegenheid hechtte prins Bernhard de Militaire Willems-Orde aan het vaandel. De brigade werd op 25 december 1945 opgeheven. Op 15 april 1946 werd het Garderegiment Prinses Irene opgericht en dat regiment zet de tradities van de Irenebrigade voort.



Code Oranje 21/9 in de Zilk en 18/11 in het museum 3 voorstellingen.

Code oranje is een Theatraal en muzikaal programma voor jong en oud over doodgewone jonge mannen en vrouwen die in de oorlog één gezamenlijk doel voor ogen hadden: bestemming Engeland. Wat dreef deze Engelandvaarders en wat waren de gevolgen. Op 4 mei hebben we 2 voorstelling georganiseerd en beide voorstelling waren uitverkocht. De sfeer in het museum geeft de 30 minuten durende voorstelling een extra dimensie. De heer Eddy Jonker was bij het eerste optreden getuige. Heeft u ook interesse, boek via <https://noordwijkticket.nl> uw tickets (EUR 5.00 voor volwassenen en EUR 2.50 voor kinderen).

Vrijwilligers gezocht

Het museum zoekt enthousiaste vrijwilligers, die de bezoekers van ons museum kunnen ontvangen. We streven dagelijks naar een dubbele bezetting zodat iemand

bij de kassa kan blijven terwijl de ander koffie maakt of in de winkel helpt. Liefst iemand die 1 keer per week beschikbaar is, werktijden in overleg. Beheersing van de Nederlandse taal, bij voorkeur aangevuld met Duits en/of Engels, is een pré, want het museum ontvangt veel buitenlandse bezoekers.

Vrijwilligers die niet in Noordwijk wonen, komen in aanmerking voor een reiskostenvergoeding.

Voor inlichtingen kunt u terecht bij Ada Bulk, 06 53 73 50 07 of info@museumenterlandvaarders.nl.

Koos Schouwenaar

Op 2 mei werd bij de studentenroei-vereniging LAGA de J M Schouwenaar in Delft gedoopt door zijn neef Koos Schouwenaar.

Eerder vernoemde LAGA boten naar Engelandvaarders Jan van Blerkom in 1995 en Berth Sloth Blaauboer al in 1951, ook een (gele) boot met de naam De Engelandvaarders in 1994. Koos Schouwenaar (1902) kwam uit Alblasserdam. Hij studeerde in Delft, zonder succes, en roeide bij LAGA, met succes. In 1928 deed hij mee aan de Olympische Spelen in Amsterdam. Hij was stuurman bij de acht. Al voor het uitbreken van de oorlog stopte hij met zijn studie en ging hij op een Nederlandse coaster varen.



Op 19 september 1941 probeerde hij met Bert Sloth Blaauboer in een kano naar Engeland te gaan. Ze vertrokken vanuit Noordwijk, daarna is nooit meer iets van hen gehoord. Achttien moedige leden van LAGA werden Engelandvaarder, slechts vijf van hen overleefden de oorlog, tien haalden de overkant niet, Jaap van Hamel is later met een Spitfire verongelukt, Coen de Jongh sneuvelde met zijn Spitfire en Monne Maassen is als agent naar Katwijk gebracht maar zijn komst was verraden, hij overleed in Kamp Amersfoort.

André Hissink – ‘Das ist für Rotterdam, Schweinhunde!’

Op 4 juni j.l. heeft Andre Hissink een bezoek gebracht aan het museum samen met zijn familieleden. De burgemeester van Noordwijk was daarbij ook aanwezig. Andre Hissink was op 3/6 van Canada naar Nederland gevlogen. Na het bezoek aan het museum was Andre naar Engeland vertrokken waar hij op 5 juni was uitgenodigd voor een ceremonie in Portsmouth.

André Louis Armand Hissink (1919, Batavia) is bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog derdejaars student rechten aan de Rijksuniversiteit Utrecht.

Hij woont in de domstad, maar is vanwege de mobilisatie sinds oktober 1939 als dienstplichtig militair gestationeerd in Soesterberg, later in Rotterdam. Daar vecht hij op 10 mei 1940 tegen Duitse troepen. Tijdens het luchtbombardement op de havenstad gaat hij, samen met vele anderen, schuilen in de nog niet voltooide Maastunnel. De verwoesting van de stad neemt hij de Duitsers zeer kwalijk, hij neemt zich voor het hun betaald te zetten. Na de overgave rent, loopt en lift hij met twee maten, Bill Hamilton of Silverton Hill en Jan Wildeman, naar Hoek van



Holland. Daar slagen ze erin aan boord te gaan van een Britse mijnenveger, de 'HMS Keith'. Een maand wordt de 'Keith' tijdens de evacuatie van het Britse expeditieleger in Duinkerken tot zinken gebracht.

Na aankomst in Engeland meldt André zich met Bill en Jan bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD), die inmiddels eveneens is uitgeweken naar Engeland. Ze worden opgenomen in een contingent aspirant-vliegers van de Luchtstrijdkrachten (LSK) en via Zuid-Afrika naar het marinevliegveld Morokreng te Soerabaja (Nederlandsch-Indië) gebracht. Daar wordt André opgeleid tot officier-vlieger/waarnemer van de Marine Luchtvaartdienst (MLD).

Als in december 1941 Japanse troepen Nederlands-Indië binnenvallen maakt de dan 22-jarige André drie oorlogsvluchten. Tijdens de invasie van Java door Japanse troepen in februari 1942 wordt de MLD-vliegschool naar Australië geëvacueerd en vervolgens naar de Verenigde Staten, waar in Jackson (Mississippi) de Royal Netherlands Military Flying School (RNMFS) wordt opgericht. André voltooit er, samen met honderden andere Nederlanders, zijn opleiding tot vlieger/waarnemer.

Begin 1943 wordt hij overgeplaatst naar Engeland. Daar wordt hij bommenrichter/navigator bij het Nederlandse 320 squadron binnen de RAF. Aanvankelijk voert het '320' vanuit Zuid-Engeland oorlogsmisies uit boven Frankrijk, België, Nederland, de Noordzee en uiteindelijk ook Duitsland. 'Toen ik mijn bommen voor het eerst op een Duits doel richtte, riep ik over de open microfoon: 'Das ist für Rotterdam, Schweinhunde!', vertelde hij later.

Het squadron lijdt zware verliezen van bemanningen en vliegtuigen, André verliest veel van zijn maten. Zelf moet hij met de drie andere bemanningsleden op 27 december 1944 bij een aanval op Duitse troepen in de Belgische Ardennen zijn vliegtuig per parachute verlaten. Hierbij verloor een van de schutters, Joop Jillings, zijn leven. In totaal maakte hij 69 oorlogsvluchten met dit squadron.

Na de oorlog werkt hij twee-en-een-half jaar voor de KLM als flight-planning & operations-officer in Zwitserland. Daarna werkt hij acht jaar in Nieuw-Zeeland als navigation & mapping-officer, gevolgd door ongeveer vier jaar in Vancouver als operations-officer bij Canadian Pacific Airlines (CPA). In het Canadese Montreal zet hij zijn carrière voort bij de International Civil Aviation Organization (ICAO), een organisatie van de Verenigde Naties belast met de ordelijke en veilige uitvoering en verdere ontwikkeling van de burgerluchtvaart.

Hij is tot aan haar overlijden in 2007 getrouwd geweest met de Engelse Janet Russell, die hij in 1940 in Engeland had leren kennen. Janet volgde André naar Nederlands-Indië, waar ze in 1941 trouwden. Samen kregen ze drie kinderen: John (Jackson, Mississippi), Linda (Woking, Engeland) en Elisabeth (Zürich, Zwitserland).

Sinds 1993 woont André in Ontario, Canada. Hij komt nog bijna elk jaar naar Nederland om een of andere herdenking bij te wonen.

Bill Hamilton werd piloot en verloor op 7 juni 1944 boven Normandië zijn leven. Jan Wildeman overleefde de oorlog en overleed enkele jaren geleden in Amsterdam.



Boekbespreking

IK KREEG MIJN VADER NIET DOOD – Lilian de Bruijn

(Uitgeverij Boom, ISBN 9789024418992)

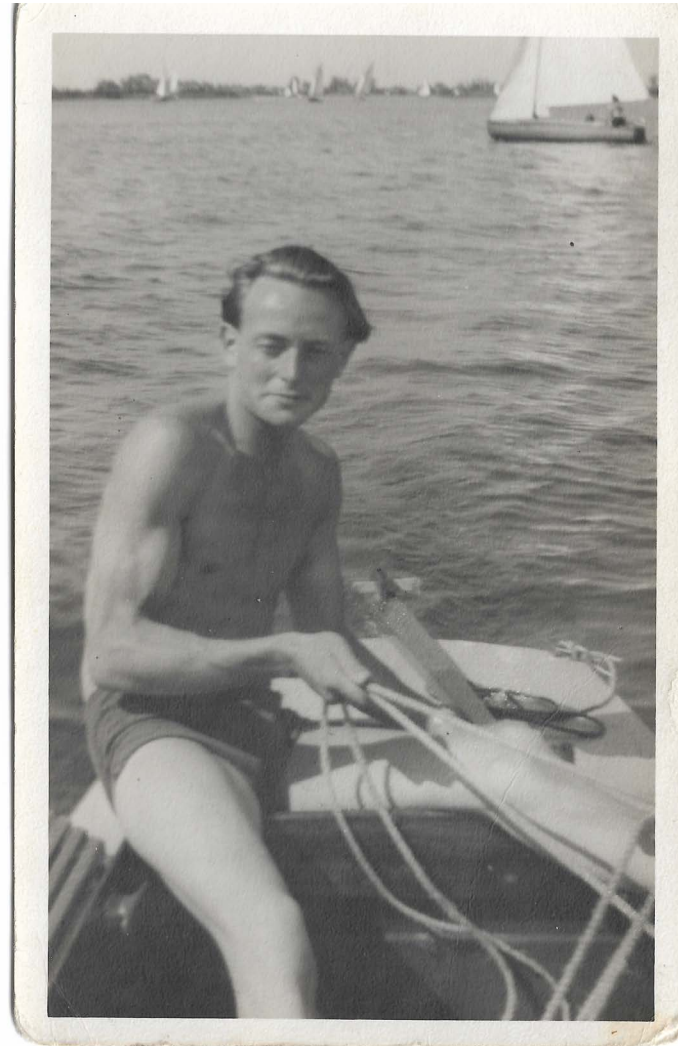
'Dat kwam veel vaker voor, kampoverlevenden die later het criminele pad op gingen. Dat leven was je in zekere zin al gewend,'. Dit zijn de woorden van een overlevende van Bergen-Belsen, in de jaren '70 deel uitmakend van de Amsterdamse penoze. Zijn opmerking had betrekking op Anton ("Ton") de Bruijn (1922-1978) die als jongeman een mislukte poging deed om vanuit bezet Nederland uit te wijken naar Engeland. De route die hij koos was ongebruikelijk: via de Duitse grensstad Konstanz naar Zwitserland. In 1943 was dit korte tijd een alternatief traject, maar in de meeste gevallen een doodlopende weg. Het contactadres dat Ton de Bruijn had meegekregen bestond niet en het grensgebied was dermate onduidelijk, dat het waarschijnlijk is dat hij en zijn mede-Engelandvaarder de weg kwijtraakten en na een korte voettocht over Zwitsers grondgebied Duitsland weer inliepen, om daar gearresteerd te worden. Wat volgde was een verblijf in een gevangenis in Stuttgart en vervolgens twee jaar in de hel van de concentratiekampen Dachau en Buchenwald. Ton overleefde ook nog eens de dodenmarsen en keerde heelhuids en ogenschijnlijk ongebroken terug naar huis.

Het onlangs verschenen boek 'Ik kreeg mijn vader niet dood' vertelt het fascinerende levensverhaal van een ontspoorde oorlogsheld. Na de oorlog leidt Ton de Bruijn aanvankelijk een bestaan als succesvol zakenman met een gelukkig gezin, in zijn vrije tijd vrolijk spelevarend op de Loosdrechtse Plassen. De herinnering aan de oorlog lijkt ver weg, nog sterker, Ton is als zakenman zeer actief in Duitsland.

Begin jaren '60 ontstaan de eerste scheuren: Ton verlaat zijn gezin voor een andere vrouw. De neergang zet enkele jaren later door als zijn goedlopende bedrijf ten onder gaat aan belastingschuld. Al die tijd heeft hij op grote voet geleefd, in een soort roes het leven najagend, maar door tegenslagen loopt hij op zeker moment 'de verkeerde straat in', zoals genoemde Bergen-Belsen-overlevende het uitdrukte. Uit de noodzaak snel geld te verdienen groeit begin jaren '70 het contact met lieden uit de Amsterdamse onderwereld. Ton loopt echter al snel tegen de lamp en wordt veroordeeld tot 9 maanden gevangenisstraf. Vermoedelijk maakt het verblijf in de cel datgene zichtbaar wat al die tijd verborgen bleef achter een masker van vrolijkheid en maatschappelijk succes: Ton is zwaar getraumatiseerd door zijn oorlogservaringen. Goed komt het niet meer, want zo gauw hij op vrije voeten is raakt Ton verzeild in de opkomende hasjhandel. Dat wordt hem uiteindelijk fataal.

Een prachtig en persoonlijk boek, geschreven door de dochter van de hoofdpersoon. De titel verwijst naar een zegswijze uit het genealogisch jargon, wat aangeeft dat er geen overlijdenscertificaat te vinden is (wat maar zelden voorkomt). Het verhaal is in feite een nieuw soort oorlogsliteratuur, waarbij het avontuur van de Engelandvaart ondergeschikt is aan de nawerkingen ervan in het verdere leven. Bovendien ligt het accent op een Engelandvaarder die Engeland niet bereikt heeft. Daarmee vestigt Lilian de Bruijn de aandacht op een nog nauwelijks in kaart gebrachte groep die nader wetenschappelijk onderzoek verdient.

Victor Laurentius



Maand mei was de maand van de bevrijding

In mei vonden veel herdenkingen plaats. Op 4 mei werden alle oorlog-slachtoffers herdacht en op 5 mei de bevrijding. Op 5, 6, 7 en 8 mei trokken de Duitsers weg, richting Heimat. Op 7 mei werden in Amsterdam nog tientallen mensen op de Dam doodgeschoten door de Kriegsmarine.



Amsterdam, Berlagebrug, 8 mei 1945



Delft, 8 mei 1945

Op 8 mei hebben Canadese troepen een colonne militaire voertuigen naar het Westen laten rijden om de bewoners daar te laten zien en beleven dat de bevrijding een feit was.

De Waddeneilanden zijn later bevrijd:

- * Schiermonnikoog op 11 mei
- * Texel op 20 mei
- * Terschelling op 29 mei
- * Vlieland op 31 mei
- * Ameland op 3 juni



Terschelling, 29 mei 1945

‘Koning van Vlieland’ Jan Linzel (1915-2019)

Afgelopen 5 mei, toen in het hele land Bevrijdingsdag werd gevierd, overleed in Ierland op 103-jarige leeftijd Engelandvaarder Jan Linzel. De op 7 december 1915 in Onstwedde geboren Groninger bracht een belangrijk deel van zijn jeugd door in Stadskanaal. Zijn vader was er gemeentearchitect. Rond 1930 verhuisde het gezin naar Soest. Linzel voltooide in de volgende jaren onder meer de MTS en de MULO. Tussendoor kwam hij op voor zijn nummer bij het korps Motordienst. Na afronding van de MULO solliciteerde Linzel bij de marine voor een vliegende functie. Van de bijna 800 sollicitanten kregen er 11 een contract voorgelegd. Daaronder bevond zich ook Jan Linzel. De sfeer op vliegveld De Kooy beviel hem echter niet. Hij had het gevoel dat officieren veel te veel werden voorgetrokken en leverde daarop al na enkele weken zijn contract in. ‘Thuis waren ze woedend. Ik had mijn toekomst vergooid’, aldus Linzel.



Het was Jan Linzel ten voeten uit: als iets hem tegenstond, begon hij er niet aan. Maar hij was niet alleen eigengereid. Jan Linzel was ook een echte doorzetter. Hij zette daarom zijn zinnen op toetreding tot de Luchtvaart Afdeeling (LVA) van de landmacht en slaagde daar ook in. Op 16 mei 1938 meldde de Groninger zich op Soesterberg. Eind oktober 1939 kreeg hij zijn Groot Militair Brevet uitgereikt. Als reserve sergeant-vlieger kwam hij op Ypenburg terecht als jachtvlieger op het eenmotorige Fokker D-XXI-jachtvliegtuig. In de vroege morgen van de 10e mei 1940 steeg hij op en bond de strijd aan met de Luftwaffe. Kort nadat hij een Duitse Messerschmitt 110 had neergeschoten raakten kogels zijn linkerdijsbeen waarbij ‘het bloed door de cockpit spatte’. Linzel kon zich met moeite met de parachute redden. Zijn vliegtuig stortte momenten later bij Pijnacker neer. De volgende dagen bracht Linzel door in een ziekenhuis.

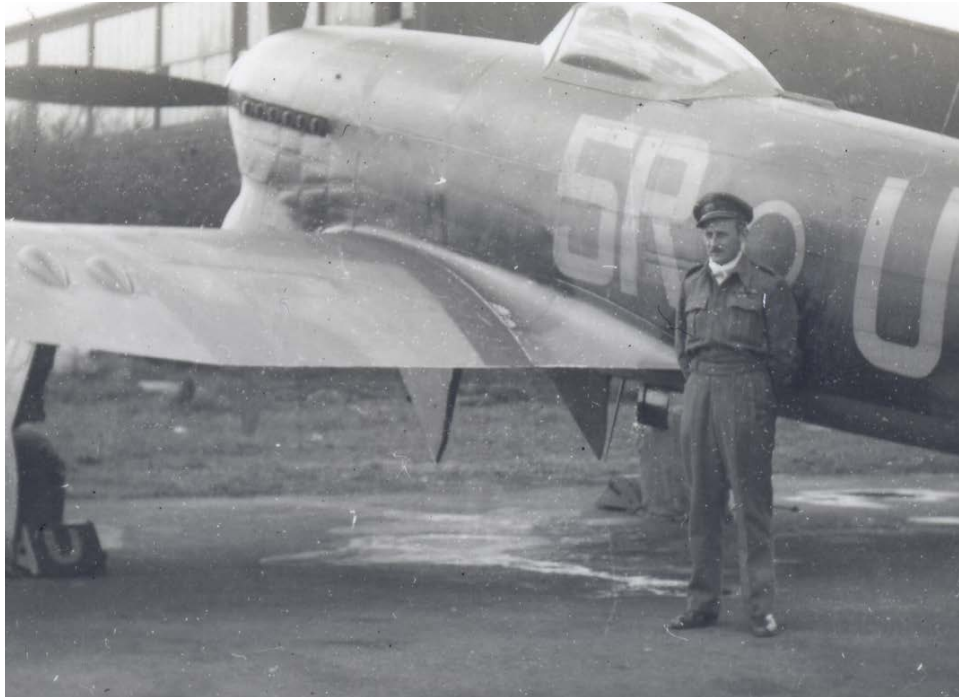
Na de Nederlandse capitulatie begon hij al snel plannen te maken om naar Engeland te vluchten. Een eerste poging, in juli 1941, reikte ver, maar strandde uiteindelijk in de Pyreneeën. In april 1942 ondernam Linzel een nieuwe poging. Via de Van Niftrik-route bereikte hij via België en Frankrijk het neutrale Zwitserland. Vervolgens ging het via (wederom) Frankrijk naar Spanje. Uiteindelijk wist hij Lissabon te bereiken. Op 9 juni 1943 stapte hij aan boord van een DC-3 van de KLM om naar Bristol te worden overgevoerd. Eenmaal in Engeland meldde Linzel zich direct aan voor een vliegende functie, nu bij de Royal Air Force. De Britse luchtmacht kon deze ervaren jachtvlieger goed gebruiken en al snel was duidelijk dat hij een versterking voor de Britse gelederen was. ‘Good type. Good marks. Good background’ en ‘Excellent typ in all respects’ is in de Britse rapporten over hem te lezen. Na een aantal opfriscursussen en aanvullende trainingen belandde de Nederlandse jachtvlieger eind augustus 1944 bij een operationele eenheid, 33 Squadron. Deze eenheid was op dat moment nog uitgerust met de Spitfire en gestationeerd op het vliegveld Carpiquet bij Caen. In de volgende weken vloog Linzel talrijke gewapende verkenningen en voerde hij ook diverse luchtaanvallen uit.

Via Merville bereikte 33 Squadron begin november 1944 vervolgens Maldeghem bij de Nederlands-Belgische grens. Vanaf dat moment werd vooral boven Nederland geopereerd. Na een trainingsperiode in Engeland, waarbij de Spitfires werden ingeruild voor Hawker Tempests, keerden Linzel en zijn collega's in het voorjaar van 1945 terug naar het frontgebied. Vanaf Gilze-Rijen vloog hij een tweede serie gevechtsoperaties. Op 26 april vloog hij zijn laatste missie tijdens de Tweede Wereldoorlog. De teller stond toen inmiddels op zo'n 85 oorlogsvluchten. ‘Het is achteraf een wonder dat ik het allemaal heb overleefd’, zei hij hierover.

Kort na de Duitse capitulatie ging Jan Linzel over naar 322 Squadron. Vervolgens was hij instructeur op de Jachtvliegschool op Twenthe en (onder)commandant van het met Gloster Meteor-straaljagers uitgeruste 323 Squadron op Vliegbasis Leeuwarden. Vanwege zijn ruime ervaring was hij in deze functies van grote waarde voor de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht. Een bureaufunctie zag hij echter niet zitten en daarom vroeg hij in 1950 overplaatsing aan naar Vlieland als vuurleidingsofficier van de schietrange. Hij zou er vervolgens tot zijn eigen genoegen jarenlang blijven ‘hangen’ en stond bij sommigen dan ook bekend als de koning van Vlieland. In 1958 leerde hij er zijn echtgenote kennen, de aanzienlijk jongere Duitse Marianne Nowak, die als toerist het eiland bezocht. Ze trouwden na korte tijd en kregen een zoon. Na zijn pensioen bleef het gezin nog enige jaren op het waddeneiland wonen. Daarna vertrokken zij naar het Ierse

Glengarrif.

Linzel stond te boek als goudeerlijk, nuchter en als een no nonsens-type. Daarnaast was hij ook eigengereid en principieel. Hij koos zijn eigen weg, niet de makkelijkste route. Dit maakte zijn leven er soms niet eenvoudiger op. Eind jaren tachtig kwam hij bijvoorbeeld in conflict met het bestuur van het Genootschap van Engelandvaarders over de toelatingscriteria. Jan Linzel was een fel tegenstander van het tolereren van 'lieden die Engeland nooit bereikt hebben', onder wie een hoger geplaatste luchtmachtcollega. Er speelde echter meer. Deze had namelijk



alles in het werk gesteld om Linzel uit zijn positie als vuurleider te laten zetten. Een andere luchtmachter en voormalige Engelandvaarder, generaal Robbie Wijting, stak hier uiteindelijk een stokje voor. Het was voor de hoger geplaatste luchtmachtcollega een reden om Linzel vervolgens dwars zitten door in zijn beoordelingen te rommelen, 'waardoor ik dan weer in beklag moest gaan', aldus Linzel in 1989. Het was echter typisch voor Linzel dat hij deze twee zaken goed kon scheiden. Het ging hem puur en alleen om de toelatingscriteria en niet zozeer om het zakelijke conflict. Een lange penningstrijd volgde. Aanvankelijk besloot hij om deze reden niet meer aan reünies deel te nemen, maar in maart 1991 ging hij nog verder: hij wenste niet langer aangesloten te blijven bij het genootschap.

Ondanks het opzeggen van zijn lidmaatschap bleef Linzel ook daarna een Engelandvaarder in hart en nieren en met veel lotgenoten bleef hij een warme band houden. Zijn oorlogsverhaal werd in verschillende keren opgetekend, onder meer in de boeken *De Mei-vliegers* van Peter Gerritse (Uitgeverij Bosch en Keuning, Baarn, 1995) en *Oorlogsvlieger Jan Linzel* van Jan Houter (Uitgeverij Geromy, Maarssen, 2012).

Erwin van Loo

Bram Grisnigt (1923-2019)

Op 11 januari 2019 overleed Bram Grisnigt, Engelandvaarder en geheim agent. In september 2018 was hij nog te zien in het NOS journaal en op de BBC, vanwege het versturen van een morsebericht naar Engeland met oude seinapparatuur uit de oorlog; ruim drie maanden later werd zijn overlijden op de radio gemeld en stond zijn necrologie in bijna alle kranten.



Reijer Abraham Grisnigt werd geboren te Rotterdam op 26-1-1923. Hij verloor al vroeg zijn vader en omdat zijn moeder om gezondheidsredenen niet in staat was voor het gezin te zorgen, kwamen Bram en zijn twee zussen in pleeggezinnen terecht. Bram had een heerlijke jeugd bij zijn pleegouders in Zeist. Op 28-5-1941 – een week voor zijn eindexamen – verliet hij samen met een vriend per fiets bezet Nederland om zich in Engeland aan te sluiten aan te sluiten bij de geallieerde strijdkrachten. België waren ze snel door, maar in Toulouse in Frankrijk, waar een opvangkamp voor Nederlandse vluchtelingen en Engelandvaarders was ingericht, bleven ze steken. De vriend van Bram duurde dit allemaal te lang: hij besloot naar Nederland terug te keren. Bram bleef. Eind mei 1942 kon hij eindelijk verder: samen met andere Engelandvaarders passeerde Bram per trein de Spaanse grens bij Port Bou en reisde door naar Barcelona. Op 1 juni scheepte het gezelschap zich in op het passagierschip de Cabo de Buena Esperanza, dat Buenos Aires als eindbestemming had, maar onderweg Curacao zou aandoen. Op Curacao monsterde Bram in augustus '42 aan op

de ms Rotterdam dat in convooi naar de VS zou varen. Op 28-8-1942 werd de ms Rotterdam samen met twee andere schepen uit het convooi getorpedeerd. Van de 48 bemanningsleden kwamen er 13 man om. Bram overleefde de ramp, werd aan wal gebracht op Cuba en ging vandaaruit met een ander schip naar de VS. Via Canada reisde Bram uiteindelijk met het troepenschip de Queen Elisabeth naar Engeland. Aankomst 17 december 1942.

Daar zei hij “ja” op de vraag of hij als geheim agent terug wilde naar bezet gebied en werd door de Nederlandse geheime dienst BI (Bureau Inlichtingen) opgeleid tot radio telegrafist. Tijdens deze opleiding ontmoette hij in Londen zijn latere vrouw Ann Stone. Op 20 september 1943 werd Bram boven Beugen in Brabant gedropt. Vijf maanden lang heeft hij vanaf wisselende adressen in Amsterdam berichten doorgeseind. Tot hij op 2 februari 1944 door de Duitse contraspionage werd “uitgepeild” en gearresteerd.

Hierna volgde een helse tocht langs gevangenis en concentratiekampen, waaronder Vught, Neuengamme en Sachsenhausen. Uiteindelijk belandde hij zeer verzwakt in april 1945 in het vrouwenkamp Ravensbrück, waar - wat bij veel mensen minder bekend is - ook ca 20.000 mannen gevangenen hebben gezeten. Vanwege de opmars van de Russen besloot de commandant van het kamp de gevangenen die nog konden lopen te evacueren. Tijdens deze dodenmars wist Bram te ontsnappen en terug te lopen naar het kamp, waar alleen de zieken waren achtergebleven. Op 30 april werd kamp Ravensbrück door Russische troepen bevrijd. Begin mei zag Bram kans samen met een aantal militairen die in krijgsgevangenschap waren geweest naar Nederland terug te keren. Bram trouwde met zijn verloofde Ann en het tweetal verhuisde naar Curacao, waar hij een baan kreeg bij Shell.

Toen ik in 1992 begon met mijn onderzoek naar Engelandvaarders (dat in 2004 zou resulteren in het boek Tulpen voor Wilhelmina: de geschiedenis van de Engelandvaarders) was Bram de eerste Engelandvaarder die ik interviewde. Hij was een grote steun tijdens mijn onderzoek en heeft alle hoofdstukken van mijn proefschrift nauwgezet becommentarieerd. Ik raakte bevriend met Bram en leerde hem kennen als iemand op wie de oorlogsjaren grote impact hebben gehad, zonder dat hij er verbitterd door was geworden. Hij was een zachtaardige, bescheiden man, maar bezat ook een bepaalde felheid en een sterk ontwikkeld gevoel voor rechtvaardigheid.

Hij was actief binnen Amnesty Internationaal, de organisatie die zich inzet voor het lot van politieke gevangenen. Verder was hij vele jaren bestuurslid van het Genootschap Engelandvaarders en was hij actief binnen de sociale commissie die inzake uitkeringen voor leden van het Genootschap bemiddelde richting de overheid. Groot was ook zijn bemoeienis met het zogenaamde Vijfluik, het gedenkteken in Loenen voor Engelandvaarders die hetzij onderweg naar Engeland zijn omgekomen, hetzij na aankomst in Engeland bij een van de krijgsmacht delen zijn gesneuveld.

Op latere leeftijd heeft hij zich ingezet voor erkenning van de mannelijke gevangenen van kamp Ravensbrück, hetgeen in 2005 resulteerde in vermelding van dit feit op het Ravensbrück monument op het Museumplein.

In 2016 publiceerde schrijver Bram de Graaf een boek over Bram, getiteld Spion van Oranje: het oorlogsverhaal van Engelandvaarder Bram Grisnigt. Het werd een groot succes en bracht Bram bij het TV-programma DWDD (De Wereld Draait Door) waar zijn optreden indruk maakte. Overigens was Bram niet erg blij met de titel van het boek. Hij voelde zich geen held. “De echte helden”, zei hij altijd “liggen onder de groene zoden”.

In september 2018 kwam Bram voor het laatst groot in het nieuws, zowel in Nederland (NOS journaal) als in Engeland (BBC). Op instigatie van Joost van Rossum (vriend van Bram) en Ronald Evers, zendamateur, zond Bram vanuit het Verzetsmuseum te Amsterdam met oude zendapparatuur uit de oorlog een morsebericht naar Engeland als eerbetoon aan Britse vliegtuigbemanningen die met gevaar voor eigen leven Nederlandse geheim agenten boven bezet gebied dropten.

Bram verpleegde thuis sinds 2014 zijn grote liefde Ann, die leed aan de gevolgen van een hersenbloeding. Zij had hem er vlak na de oorlog doorheen gesleept en nu wilde hij er voor haar zijn. Op 26 december 2018 overleed Ann Grisnigt-Stone. Bram heeft haar slechts enkele weken overleefd.

Bram Grisnigt was een dapper en aimabel mens, wiens onverzettelikheden heeft bijgedragen aan onze bevrijding.

Agnes Dessing



Charles Herman Bartelings (1921-2019)



Op 12 mei 2019 overleed op 97-jarige leeftijd in zijn woonplaats Den Haag Charles Herman Bartelings. Charles Bartelings werd geboren op 5 december 1921 te Pangkalan Brandan op Sumatra. Zijn vader was daar werkzaam bij de BPM. Zijn moeder overleed toen hij rond de drie jaar oud was. Charles had een 2½ jaar oudere broer Willem, 'Bob', die bij de Duitse inval op 10 mei 1940 leerling was op de KMA te Breda en Charles zou vóórgaan als Engelandvaarder.

Nadat hij de lagere school in Nederlands-Indië had doorlopen kwam hij naar Nederland en doorliep hij de HBS in Den Haag. Daarna volgde hij onderwijs aan de Polytechnische school in Den Haag, afdeling werktuigbouw.

Uit Nederland

In de beginjaren van de oorlog verspreidde hij regelmatig illegale blaadjes en ook vervaardigde hij apparaatjes die het storen door de Duitsers van met name Radio Oranje en de BBC grotendeels te niet deden. Maar hij werd hiermee verraden door een vriend die jaloers op hem was. Na een verhoor op het Binnenhof door de Grüne Polizei werd hij weer vrijgelaten, maar hij bemerkte dat hij werd geschaduwd en dat zijn gangen werden nagegaan. Dat beviel hem niet en samen met zijn vriend Peter 'Paggy' Bisschop vertrok hij op 28 april 1942 bij Zundert uit Nederland. Via Antwerpen, Brussel en Heer-Agimont bereikten zij Givet in Frankrijk. Vandaaruit werd naar Parijs gereisd en vervolgens door naar Vierzon waar de rivier de Cher de demarcatielijn vormde, de zwaar bewaakte grens tussen het door Duitsland bezette gedeelte van Frankrijk en Vichy-Frankrijk. Hier wisten zij het 'vrije-Frankrijk' al zwemmend te bereiken. Na een arrestatie in een dorp, het ontsnappen uit een lokale politiecel met behulp van een nagelknipper, het verplicht aanmelden bij de prefectuur te Chateauroux en inleveren van de benodigde papieren zoals het persoonsbewijs, een verplichte tewerkstelling bij een Franse boer, en na het met een smoesje die papieren weer 'stelen' op de prefectuur, wisten zij het Office Néerlandais te Perpignan te bereiken. Directeur J.W. Kolkman van dat Office plaatste hen in het vlak bij gelegen Le Soler waar hij een groot huis had gehuurd voor Nederlandse vluchtelingen en Engelandvaarders.

Zwitserland

Op 13 juni 1942 liep Charles Bartelings weg uit Le Soler. Hij vertrok naar Zwitserland omdat hij had gehoord dat het vanuit dat land gemakkelijker was om door Spanje en Portugal naar Engeland te komen. Hij was in Le Soler al 2 keer van de konvooilijst naar Spanje gehaald omdat beroepsmilitairen voorrang hadden gekregen. Kolkman zou later schrijven dat Charles Bartelings tegen zijn uitdrukkelijke instructies de reis naar Zwitserland had aanvaard. Paggy Bisschop bleef in Le Soler.

Na een bezoek aan het Office Néerlandais te Lyon arriveerde hij via St Julien in Zwitserland. Maar daar werd hij gearresteerd door de Zwitserse grenspolitie. Door de politiefunctionaris Fernand Demierre werd hij aan de Franse kant van Zwitserland weer teruggestuurd. Missie mislukt, zo leek het. Charles Bartelings meldde zich weer bij het Office te Lyon. Daar ontmoette hij een andere Nederlander, G.F.J.A. Groen, die een tijdelijk medewerker was van het Nederlandse Consulaat te Genève maar op dat moment geen geldige papieren had. Aan Charles Bartelings werd gevraagd om Groen te begeleiden naar Zwitserland via de illegale route die hij zelf had gebruikt naar Zwitserland. Groen beloofde hem in Genève papieren te bezorgen waardoor hij legaal in Zwitserland zou kunnen verblijven. Charles Bartelings zag het als een Nederlands belang om aan die wens van het Office Néerlandais te Lyon te voldoen en bovendien zou hij zijn oorspronkelijke doel om naar Zwitserland op deze wijze kunnen verwezenlijken.

Hij leverde Groen keurig af in Genève; Groen moest hem echter bij de Vreemdelingenpolitie aanmelden en beloofde hem 'om 11 uur te komen halen'. Daarvan kwam niets terecht. Groen liet niets meer van zich horen

en de opvliegende politiefunctionaris Fernand Demierre -boos dat Bartelings het nog een keer had geprobeerd om illegaal Zwitserland binnen te komen- wilde hem vervolgens aan de Duitse kant van het kanton Genève de grens over zetten zodat arrestatie door de Duitsers hoogstwaarschijnlijk zou zijn. Na veel soebatten wist Charles Bartelings hem van dat plan af te brengen: het werd de Franse kant met een uitlevering aan de Franse grenspolitie. Een illegaal verblijf in Frankrijk leverde conform een Franse wet standaard één maand gevangenisstraf op. En zo verdween hij voor een maand in de gevangenis van Annecy.

In deze gevangenis schreef Charles Bartelings brieven aan Groen en aan Jacquet van het Office Néerlandais. Reactie van Groen: geen enkele. Vanuit Lyon kwam Sally Noach over om hem geld voor noodzakelijke bijvoeding te brengen. Pas in 1982 zou Groen per brief Charles Bartelings bedanken voor diens assistentie in 1942 en in die brief ook toegeven dat hij het bericht van Bartelings uit de gevangenis wel degelijk had ontvangen.

Spanje

Na eind juli 1942 uit de gevangenis te zijn ontslagen werd hij overgebracht naar Chateauneuf-les-Bains, een klein plaatsje in het département Puy-de-Dôme waar vele jonge Nederlanders en Belgen een verplicht verblijf was opgelegd (zie hierover de laatste Schakel nr 159, p. 43 e.v.). Vanuit Chateauneuf schreef Bartelings naar het Nederlandse Office in Vichy om hem toch vooral verder te helpen; hij vreesde dat hij door tegen de wens van Kolkman in naar Zwitserland gegaan te zijn weer helemaal onderop de konvooilijst naar Spanje terecht te zijn gekomen. Aan Kolkman berichtte hij zijn verblijf in Chateauneuf met een verzoek om bijvoeding. Kolkman op 4 augustus 1942 aan zijn collega te Vichy: 'De jongen vergaat van den honger en heeft een gedeelte van zijn garderobe verkocht om eten te kopen'. Nadat Charles Bartelings nog een keer illegaal naar Vichy was gegaan om zijn zaak te bepleiten kon hij uiteindelijk begin november 1942 weer naar Perpignan reizen om zijn visa de sortie bij Kolkman op te halen. Daar mislukte een legale manier van reizen door Spanje omdat een Spaans transitvisum niet meer werd afgegeven vanwege de bezetting van Vichy-Frankrijk door de Duitsers op 11 november 1942. Terwijl de Duitsers op 13 november 1942 Perpignan binnen marcheerden zat Charles Bartelings met een paar maten in het bekende restaurant La Rotonde de kaarten van de Pyreneeën te bestuderen.

Na enige voorbereidingen wist hij met een passeur en nog vier anderen de Pyreneeën over te steken tussen Argelès en Figueras. In Spanje volgde de haast onvermijdelijke arrestatie door de Guardia Civil, tien dagen gevangenis in Figueras en daarna 8 maanden in het kamp Miranda de Ebro. Hij had zich op advies van Kolkman laten inschrijven als de Engelsman Charley Brooks, geboren te Southampton, in de hoop dat hij als Engelsman sneller uit Miranda de Ebro ontslagen zou worden.

Uiteindelijk mocht hij vanuit Miranda op 20 juli 1943 naar Madrid afreizen waarna het nog 1½ maand duurde voordat hij op 7 september 1943 in Portugal aankwam. Uiteindelijk arriveerde hij met een troepenschip vanuit Gibraltar op 5 november 1943 in Engeland.

Australië

Na de gebruikelijke ondervragingen in de Engelse Patriotic School en bij de Nederlandse Politiebuitendienst ging Charles Bartelings naar Wolverhampton waar de Prinses Irene Brigade was gelegerd. Na één dag vertrok hij al weer: in Wolverhampton vond hij niet de actie die hij wilde. In Londen meldde hij zich bij het Departement van Koloniën bij de kolonel ir P.A. de Blicck die onder meer verantwoordelijk was voor de werving van personeel voor de koloniën. De Blicck achtte Charles Bartelings zeer geschikt voor het Binnenlands Bestuur en zorgde er voor dat hij voor verdere opleiding naar Australië kon vertrekken. Maar daar aangekomen bleek dat er pas ná de oorlog emplot was voor Charles Bartelings (bij het NICA). Dat zinde hem niet en via een kennis van zijn vader, de bekende kolonel Spoor, wist hij een opleiding te krijgen bij NEFIS-III in camp Columbia bij

Brisbane. Hier ontmoette hij ook Jan Bakker, later mede-bestuurslid bij het Genootschap Engelandvaarders. Charles Bartelings kon hem nog van advies dienen bij Bakkers innovatieve ontwerp 'verende schoenen voor parachutisten'.

Charles Bartelings werd als luitenant na zijn training bij NEFIS-III onder meer ingezet bij operatie 'Salmon 1' naar de Damar-eilanden bij de Molukken. Daar wist hij met onder meer mede-Engelandvaarder R. van Aarem zo'n 3000 Chinezen te redden, niet van de Japanners zoals kranten later schreven, maar van de jonge Indonesische nationalisten. Een bijzondere tevredenheidsbetuiging van de Legercommandant luitenant-generaal Spoor was het gevolg van deze vrijwillige actie. Na in de loop van 1947 te zijn gedemobiliseerd volgde hij aan de universiteit van Leiden een studie Rechten. Daarna verbleef hij zo'n 12 jaar in de Verenigde Staten waar hij diverse functies in het bedrijfsleven had. Uiteindelijk terug in Nederland werd hij in 1993 gevraagd om toe te treden tot het bestuur van het Genootschap Engelandvaarders. Daarin zou hij zich als penningmeester en vervolgens ook als redacteur van het kwartaalblad De Schakel van het Genootschap tot het einde van het Genootschap in januari 2019 verdienstelijk maken.

Charles Bartelings was een fervent golfer, hij won vaak de onderlinge 'Engelandvaarders-golftoernooien'.

Charles Bartelings was drager van het Kruis van Verdienste, het Oorlogsherinneringskruis, het Ereteken voor Orde en Vrede met 3 gespen, en het Verzetsherdenkingskruis.

Sierk Plantinga



SPRINGSCHOENEN - Bij gebrek aan oorlog wordt patent 123904 niet in productie genomen.

Tijdens een interview thuis in Scheveningen laat ik ze nog een keer zien : Een reusachtig paar sandalen, maat 54, uitgerust met zes centimeter grote ijzeren springveren die met forse bouten zijn bevestigd aan zool en hak.

Colofon/informatie

De Schakel, Nieuwsbrief Museum Engelandvaarders is een kwartaaluitgave van het Museum Engelandvaarders en wordt op alleen aanvraag verstuurd.

Indien u deze uitgave niet meer wenst te ontvangen dan kunt u dat via een E-mail kenbaar maken: info@museumengelandvaarders.nl

Het is, uitsluitend met vermelding van de juiste bron, toegestaan delen uit deze publicatie te gebruiken.

Layout: Joris Mulkens | www.jorismulkens.nl

De openingstijden van het Museum zijn:

Dinsdag t/m vrijdag van 10.00 tot 17.00 uur (apr – okt)

Dinsdag t/m vrijdag van 10:30 tot 16:30 uur (nov – mar)

Zaterdag t/m zondag van 11.00 t/m 17.00 uur

Gesloten op maandagen.

