

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
OKTOBER 2008 - 29e Jaargang, nr. 118

BESTUUR:

Voorzitter

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

Secretaris

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

Penningmeester

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

LEDEN:

R.A. Grisnigt Canadalaan 25 4631 NT Hoogerheide 0164 - 61 34 15
R.M. ten Broek Burg. de Villeneuve-
singel 30 3055 AP Rotterdam 010 - 422 39 14

J.A. Bakker, Evenementencommissie 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

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

Bankrekeningen:

Postbank : 35 95 00
ABN-AMRO Rijswijk: 54.55.46.826

Website: www.engelandvaarders1940-1945.nl

Het volgende nummer verschijnt in januari 2009.

Gaarne hiervoor bestemde kopij inzenden vóór 1 december 2008.

OKTOBER 2008

Het bevrijdingsdefilé in Wageningen op 5 mei was een groot succes. De deputatie van ons Genootschap reed als een der eersten in een weapencarrier in het defilé voorbij. Het was wel even wennen dat er niet werd gemarcheerd, maar het was een verstandige keuze want de defileerafstand door Wageningen was veel te lang.

Anders was dat bij de Veteranendag op zaterdag 28 juni. Omdat de defileerafstand in Den Haag maar 4 kilometer was werd besloten daar wel te marcheren. Helaas bleek het hard te waaien zodat ons vaandel nauwelijks was te dragen en het regelmatig door een ander moest worden getorst. Wellicht zullen we in de toekomst ook bij dat evenement kiezen voor het voorbijrijden in een voertuig.

Op 15 augustus werd in Den Haag het einde van de oorlog in Indië herdacht op een zeer waardige wijze. Niet alleen waren er heel interessante toespraken, maar de hele entourage was zeer smaakvol en de sfeer heel positief.

Op 31 augustus zouden wij bloemen leggen in de Nieuwe Kerk in Delft bij de plaquette die herinnert aan onze Moeder der Engelandvaarders. Aangezien die datum op een zondag viel konden wij niet in de kerk terecht. Dat klinkt wat vreemd maar we kwamen er niet in. Maandag schikte het ook niet dus werd het zaterdag de 30ste. Dat was ook de zaterdag dat de jaarlijkse Dag van het Verzet werd gehouden dus verschillende bestuurders moesten een keuze maken. Verheugend was in ieder geval dat beide evenementen die dag voortreffelijk verliepen.

Hoe het op onze reünie in de Prinses Juliana Kazerne in Den Haag op 17 september is gegaan leest u in deze Schakel.

Ik kijk er naar uit.

Rudi Hemmes

De Nederlandse Veteranendag 2008 in Den Haag vond plaats op zaterdag 28 juni, omdat de 29ste een zondag was. In een groot aantal gemeenten werden op die dag eveneens veteranendagen lokaal georganiseerd.

In Den Haag begon de veteranendag in de Ridderzaal in aanwezigheid van ZKH de Prins van Oranje, zo'n 300 oude en jonge veteranen, autoriteiten, vertegenwoordigers van uitgenodigde organisaties en evenals in vorige jaren een aantal schoolkinderen. Sprekers waren o.m. Premier mr dr J.P. Balkenende en de Secretaris-Generaal van de NAVO mr J.G. de Hoop Scheffer. Speciale aandacht kreeg de inzet en erkenning van de veteranen in het verleden. Daarna kwamen een jonge spreekster en veteranen aan het woord. De plechtigheid kon worden gevolgd op een groot scherm op het Malieveld waar in een aantal tenten elk Krijgsmachtdeel en een aantal belangenverenigingen van veteranen en oud-militairen waren vertegenwoordigd. Ook stonden er historische en moderne militaire voertuigen. Na de plechtigheid in de Ridderzaal werden op het Binnenhof door ZKH de Prins van Oranje, de Minister van Defensie en de Commandant der Strijdkrachten Draaginsignes Gewonden uitgereikt. Zo'n 40 veteranen ontvingen Herinnerings-medailles voor hun inzet in vredesoperaties.

Het regenweer gedurende de ochtend klaarde in de middag gelukkig op. Omstreeks 13.00 uur vertrok het defilé van het Malieveld naar het defileerpunt op de Kneuterdijk, waar het door ZKH de Prins van Oranje werd afgenomen en ging daarna door de stad naar het Malieveld terug. Het defilé bestond uit zo'n 60 detachementen met ongeveer 3000 veteranen en actief dienende militairen, muziekkorpsen en hoofdzakelijk historische militaire voertuigen. Ook werd een fly-past met historische



Vaandeldrager 2008

Foto: M. van Leeuwen

vliegtuigen uitgevoerd. Het vele publiek en het grote aantal veteranen zorgden voor een gezellige sfeer op het Malieveld. Er was daar ook een uitgebreid muziekprogramma met optredens van o.a. tante Lien en Erik Hulzebosch. Voor de avond was een Taptoe verzorgd op het Spuiplein.

De Veteranendag in Den Haag met het defilé was weer een groot succes en het aantal bezoekers, geschat op 50.000, overtrof de aantallen in vorige jaren. Het aantal Engelandvaarders dat mee defileert loopt echter snel terug en evenals vorig jaar defileerde er slechts een handvol. Vanaf volgend jaar zal de veteranendag, mede gezien het succes dit jaar, vast worden georganiseerd op de laatste zaterdag van de maand juni, die het dichtst bij 29 juni ligt. De Veteranendag 2009 zal dus op zaterdag 27 juni plaatsvinden en is tevens het eerste Lustrum.

REÜNIE 2008

De reünie 2008 op 17 september vond plaats, evenals vorige jaren, in de gastvrije Prinses Juliana kazerne in Den Haag, waar ook de maandelijkse bijeenkomsten van Engelandvaarders zijn.

Het is op onze reünies een bekend maar onvermijdelijk verschijnsel dat het aantal deelnemers en zeker het aantal Engelandvaarders jaarlijks kleiner wordt. Er zijn wel jaren geweest dat een horizontaal draaiende camera op een driepoot werd gebruikt om alle deelnemers duidelijk op een foto te krijgen. Dit jaar werden 50 deelnemers verwacht en waren 39 aanwezig, waaronder 20 Engelandvaarders. Een relatief groot aantal Engelandvaarders kwam dit jaar alleen.

In zijn openingswoord heette de voorzitter onder meer speciaal welkom de aanwezige Kapitein ter Zee L. Brummelaar, Messpresident van alle messen in Den Haag, gasten en de uit het buitenland gekomen deelnemers. Ook werden de 24 Engelandvaarders herdacht die ons

in de afgelopen 12 maanden zijn overleden. De voorzitter deelde tevens mee dat namens de aanwezige Engelandvaarders een telegram aan Hare Majesteit de Koningin was gezonden, inhoudende gevoelens van afhankelijkheid en het herdenken van de inspirerende rol van haar grootmoeder tijdens de Tweede Wereldoorlog.

De weduwe van Engelandvaarder Han Peteri lichtte de mededeling van de voorzitter toe van een op te richten monument in Leiston, Engeland, bestaande uit twee peddels en een gebroken peddel. Het monument symboliseert Engelandvaarders die tijdens de bezetting van Nederland aan een kanotocht over het Kanaal waren begonnen en Engeland wel en niet hadden bereikt. Het monument zou door Han Peteri zelf als laatste overlevende worden onthuld en opgedragen aan de kanoërs die Engeland niet bereikten.

Na de traditionele groepsfoto's werd een smakelijke rijstmaaltijd geserveerd, gevolgd door gezellig pratende groepjes koffie en andere drankjes drinkenden.

CHB



Deelnemers reünie 2008

Mindif - Fotograaf P. Wiezoreck



Engelandvaarders op de reünie 2008

Mindef - Fotograaf P. Wiezoreck

VAN DE REDACTIE

In deze tijd van het groeiend gebruik van e-mail communicatie nemen wij aan dat ook een aantal Engelandvaarders over een e-mailadres beschikt. Aangezien de aanwezigheid van zo'n adres voor communicatie doeleinden te pas kan komen, zouden wij graag van degenen die daarover beschikken het e-mailadres met naamsvermelding ontvangen op ons e-mailadres vermeld op de eerste pagina van De Schakel. Het aantal ontvangen adressen zullen wij in de volgende Schakel vermelden.

CHB

ENGELANDVAARSTER IDA L. VELDHIJZEN VAN ZANTEN

In onze serie over vrouwelijke Engelandvaarders ditmaal aandacht voor Ida Veldhuyzen van Zanten, die voor de oorlog kort als stewardess bij de KLM werkte en na drie mislukte pogingen via de Noordzee uiteindelijk via de zuidelijke route naar Engeland ontkwam. Hieronder een (sterk ingekort) artikel, dat Drs. P.E. van Loo, werkzaam bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, schreef na het overlijden van Veldhuyzen van Zanten in oktober 2000.



'Roots' in de Bollenstreek

Op 22 juni 1911 zag Ida als enige vrouwelijke telg het levenslicht binnen de protestantse bollenkwekerfamilie Veldhuyzen van Zanten te Hillegom. Ida Veldhuyzen van Zanten (hierna regelmatig afgekort tot Van Zanten) bracht haar jeugd deels door in het dorp in de bollenstreek en deels op een kostschool in Zetten. Ze was tenger van bouw en trad nooit erg op de voorgrond: 'spreekt heel zacht en heel weinig. En zeker nooit over zichzelf. (...) In gezelschap is ze zelfs bijkans verlegen' schreef luchtvaartjournalist Henri Hegener in 1947. In het weekblad Elsevier werden deze woorden door een neef van Van Zanten min of meer bevestigd. Na de lagere school en de MULO werkte Ida onder meer in een bloemenwinkel in 's-Gravenhage en verbleef ze om de taal te leren anderhalf jaar als au-pair in Frankrijk. Hoewel ze het in La douce France goed naar haar zin had realiseerde ze zich dat ze 'eigenlijk wel een vak moest hebben'. Ze koos voor een opleiding aan de School voor Maatschappelijk Werk te Amsterdam. Samen met een kostschoolvriendin betrok ze een zolderverdieping in de hoofdstad. In 1937 behaalde de toen 26-jarige Ida haar diploma. Omdat ze in de sociale sector echter geen werk kon vinden - maatschappelijk werk was een relatief nieuw fenomeen - besloot ze haar broer maar eens te gaan opzoeken. Deze had als azaleakweker zijn heil in de Verenigde Staten gezocht. Toen bleek dat ze bij het aanschaffen van een 'wereldreisticket' zo'n twintig procent korting zou krijgen, ging de reis niet alleen naar Noord-Amerika, maar ook naar China en het 'eigen' overzeese gebiedsdeel: Nederlands-Indië. Van Zanten reisde de wereld rond als

passagier op Zweedse en Japanse vrachtschepen. Haar avontuurlijke karakter was overigens in deze periode voor de Tweede Wereldoorlog sowieso al evident aan-wezig. Zo was Van Zanten, ze is overigens nooit gehuwd geweest, al eens met haar vriendin Maria Sluis per ossenkar over de Pyreneeën getrokken en tijdens andere reizen op vrachtschepen meegelift.

In 1938 besloot Ida als stewardess bij de KLM te solliciteren. Ze meldde zich aan bij de nationale luchtvaartmaatschappij omdat het reizen haar zo boeide. De Hillegomse werd echter afgewezen omdat ze niet in het bezit was van het vereiste gymnasiumdiploma én omdat er slechts achttien vacatures waren.

Daarop besloot zij op een vliegschool bij Londen vlieglessen te gaan volgen: 'Toen zag ik in de krant een advertentie dat je in Engeland voor heel weinig geld kon leren vliegen. Eén pond per uur - indertijd ongeveer 12 gulden. En een retour voor drie maanden met de boot was ook heel erg afgeprijsd.' Tegelijkertijd schreef ze zich in voor de opleiding tot zweefvlieger. In drie maanden tijd behaalde ze haar motorvliegbewijs A én de zweefvliegbrevetten A, B en C. Gebrevetteerd en wel keerde Ida van Zanten zonder ongelukken naar Nederland terug.

In de veronderstelling dat de vliegbrevetten het gemis aan de juiste schoolpapieren wel zouden compenseren, meldde ze zich wederom aan bij de KLM. Ze werd inderdaad aangenomen als airhostess, volgde ook de opleiding, maar kreeg uiteindelijk toch geen betrekking bij de KLM omdat ze al 'financieel onafhankelijk' was, en er wederom een aantal vrouwen moest afvallen. Het vliegervirus had Ida van Zanten echter te pakken en in het najaar van 1938 vertrok ze naar Polen om een voortgezette zweefvliegopleiding te gaan volgen.

Voor de derde keer meldde ze zich nu bij de KLM. Ditmaal zocht Van Zanten het evenwel hogerop. Ze trok de stoute schoenen aan en ging op een zondagmiddag in juli 1939 op bezoek bij mister KLM himself: Albert Plesman. Dat de grote baas van de KLM zijn grillen had, was genoegzaam bekend; zo ontvankelijk als hij kon zijn voor dergelijke initiatieven, zo weinig zachtzinnig kon hij ze ook afwijzen. In het geval

van Ida van Zanten pakte het echter goed uit. Ze werd aangenomen en werkte vervolgens vanaf juli tot oktober 1939 als stewardess bij de KLM. Veel ervaring als air hostess kon ze niet opdoen omdat het burgerluchtverkeer vanaf september 1939 door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog aan banden werd gelegd en de een na de andere KLM-dienst werd opgeheven. Van Zanten was daarop genoodzaakt elders emplot te vinden, waarbij ze enige tijd als scheepshostess werkte bij de rederij Van Nievelt & Goudriaan op de lijndienst naar Argentinië.

Vanaf de zomer van 1941 probeerde Ida weg te komen uit bezet gebied. Daarnaast nam ze op bescheiden basis deel aan verzetsactiviteiten. Ze was in het bezit van een pistool en deed 'klein werk' voor de Orde Dienst (OD). Haar voornaamste doel was echter weg te komen uit Nederland. De drang om naar Engeland uit te wijken was geenszins een politieke keuze, want eenmaal aangekomen in Groot-Brittannië verklaarde ze: 'Aan politiek heb ik nooit gedaan en ik heb ook niet gestemd.' Tegenover Gertrud Blauwhof, die in Van passie tot professie de geschiedenis van vrouwelijke vliegers in de Nederlandse luchtvaart te boek stelde, verklaarde Van Zanten dat ze op de Engelse radio had gehoord dat men in het Verenigd Koninkrijk plannen had om vrouwelijke vliegers in te zetten ter ondersteuning van de oorlogsinspanning. De luchtvaartvrouw voelde zich geknipt voor een dergelijke functie. Waarschijnlijk lag dan ook hierin haar motivatie om naar het Verenigd Koninkrijk te vluchten.

Ondertussen was Ida de tijd doorgekomen met een aantal baantjes. Ze werkte enkele maanden bij het Korps Vrouwelijke Vrijwilligers (KVV) in Amsterdam. In deze functie verleende ze onder meer hulp aan slachtoffers van het Duitse bombardement op Rotterdam. Ook werd ze door de KLM ingezet voor ondersteuningswerkzaamheden bij de navigatiecursussen die in een pand aan de Amsterdamse Vondelstraat werden gegeven. De ontvluchting van een Fokker G-I en een Fokker T-VIIIW, op respectievelijk 5 en 6 mei 1941, was voor de bezetter aanleiding om deze KLM-dependance te sluiten.

Veldhuyzen van Zanten kwam daarmee zonder werk te zitten. Hierdoor zinde zij nu nog fanatieker op een poging om naar het Verenigd Koninkrijk te ontkomen. Dit streven concentreerde zich aanvankelijk op het leggen van de juiste contacten. Door één van haar broers kwam ze in aanraking met Willem Gerbrandy, een neef van prof. mr. P.S. Gerbrandy, de minister-president van het Londense kabinet vanaf september 1940. Willem Gerbrandy bood Ida Veldhuyzen van Zanten in juli 1941 de mogelijkheid een poging te wagen over de Noordzee naar Groot-Brittannië te vluchten. In afwachting van die ontsnappingspoging verbleef zij in 'een cafeetje in Petten' waar zij door Gerbrandy zou worden gewaarschuwd wanneer alles gereed voor vertrek was. De afvaart stond gepland voor de nacht van 22 op 23 juli 1941 vanaf de Hondsbossche Zeewering. Een vrachtauto bracht de klaargemaakte boot in de avond voor het vertrek naar Petten. Daar aangekomen bleek er echter nog een tweede vluchtboot in de truck te zitten. Deze kleine boot behoorde toe aan een viertal andere Engelandvaarders, onder wie de latere luitenant-generaal KLu J.L. Bosch. In totaal zouden rond de tien personen die nacht dus met twee scheepjes de oversteek wagen.

Zover kwam het echter niet. Nog voordat één der beide vaartuigen was vertrokken, werden de vluchtelingen ontdekt. De groep verspreidde zich, maar uiteindelijk werden toch drie mensen gearresteerd. Ida Veldhuyzen van Zanten was daar niet bij. Sterker nog: zij wist op dat moment niet eens dat de vluchtpoging was mislukt. Eenmaal daadwerkelijk in Londen aangekomen, vertelde ze dat haar contactpersoon, Willem Gerbrandy - ten onrechte lange tijd als verrader bestempeld - haar persoonlijk het slechte nieuws was komen mededelen, waarop zij naar Amsterdam was teruggekeerd.

Haar tweede poging beraamde Ida van Zanten samen met twee Amsterdamse studenten. Met z'n drieën hadden ze een bootje gekocht waarmee ze vanaf de kust bij Noordwijkerhout wilden vertrekken. De avond voor het vertrek ging één van de studenten, een zekere Van Leeuwen, op verkenning uit om na te gaan hoe er in de buurt van hun vluchtplek werd gepatrouilleerd en 'door hoeveel Duitschers'. Van

Leeuwen werd daarbij opgepakt. Hij kwam weliswaar de volgende dag weer vrij, maar de drie durfden toen niet direct hun vluchtpoging voort te zetten. Na opnieuw moed te hebben verzameld, bleek het weer te onbestendig waardoor de poging definitief moest worden afgeblazen.

Bij haar laatste poging om over de Noordzee naar Groot-Brittannië te ontkomen, speelde opnieuw Willem Gerbrandy een belangrijke rol. Dankzij diens contacten kon zij op 18 december 1941 een poging doen om weg te komen. Deze derde ontsnappingspoging was op touw gezet door de voormalige eerste-officier van het marinevliegkamp De Kooij, de luitenant ter zee der eerste klasse L.H. Quant. In totaal acht personen waren bij deze poging betrokken. Quant regelde een marinesloep waarmee men vanuit het waterwingebied Ockenburg bij Kijkduin de oversteek zou wagen. Een vrachtwagen bracht de sloep van Schellingwoude aan het IJ naar Ockenburg. Maar in het duingebied liep het mis. De met een houtgasgenerator uitgeruste vrachtwagen kwam vast te zitten in het zand. De pogingen om de vrachtwagen weer in beweging te krijgen gingen met nogal wat lawaai gepaard. De opzienbarende ontvluchting van enkele Engelandvaarders van deze groep, onder wie de hoofdpersoon van dit artikel, is beschreven in *Vrijheid achter de Horizon*, dat handelt over de Engelandvaart over de Noordzee.

Jan Wieringa en Ida Veldhuyzen van Zanten gingen op verkenning en zagen dat twee SS'ers met bajonet op de geweren kruipend van struik naar struik op het spektakel afkwamen. Ze waarschuwden snel de anderen. Wieringa, Quant en Ida Veldhuyzen van Zanten wandelden rustig naar de uitgang. Op het terrein van de psychiatrische inrichting Ockenburg-Loosduinen passeerden twee Duitse officieren hen zonder op- of omkijken. Veldhuyzen van Zanten, Wieringa en Quant verdwenen vervolgens weer naar hun schuiladressen. Willem Gerbrandy, aan wie de Hillegomse zo veel te danken had, werd in de nacht van 1 op 2 januari 1942 in het Waterwingebied gearresteerd door de Sicherheitspolizei (SD) bij een poging om achtergelaten spullen op te halen.

Op 8 januari 1942 vertrok Van Zanten voor de 4e keer naar Engeland, nu over land. Ze reisde in het gezelschap van de al genoemde Jan Wieringa, de inspecteur van politie Kalkhoven en een niet nader geïdentificeerde persoon met de naam Faber, die eveneens vanuit Ockenburg over zee naar Engeland had willen vluchten. De reis over land bracht het viertal in Nancy. Van daaruit bereikten zij met een gids via smalle bergpadjes in de besneeuwde Jura het neutrale Zwitserland. Veldhuyzen van Zanten vertrok vervolgens, 'voorzien van de nodige visa, een doorreisvisum voor Spanje en een ticket voor Curaçao', via Frankrijk naar Spanje. Nadat ze in Madrid was aangekomen, wilde de Nederlandse consul-generaal in Madrid, de heer Th. de Bruyn Tengbergen, niet tegemoetkomen aan haar wensen. Van Zanten wilde persé naar Groot-Brittannië, maar de Nederlandse diplomaat vond het beter dat zij, volgens afspraak, aan boord van de "Cabo de Hornos" zou gaan voor de reis naar de West. Daar was ze echter niet van gediend waarna ze zich zelfs korte tijd voor de Nederlandse consul onbereikbaar hield. 'Ik ben toen zelf aan het werk gegaan' aldus Van Zanten in het ondervragingsrapport dat na aankomst in Londen werd opgesteld, 'en mede met hulp van de KLM in Lissabon kreeg ik een Portugeesch visum en een uitreisvisum voor Engeland.' Eén van de gezagvoerders van de KLM, Koene Dirk Parmentier, speelde een rol bij de verwerving van de juiste papieren. Per trein reisde ze vervolgens op eigen gelegenheid naar Portugal waar ze zich in Lissabon bij de KLM meldde. Een DC-3 met 'op de bok' gezagvoerder Q. Tepas vloog haar op 13 augustus 1942 naar Bristol waarmee ze uiteindelijk dan toch, na vier pogingen, haar doel bereikte: in Engeland geraken. In oktober 1942 werd Van Zanten voor haar Engelandvaart met het Kruis van Verdienste gedecoreerd.

In Londen kwam Ida op kantoor terecht, bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Haar grootste wens was evenwel ingedeeld te worden bij de Air Transport Auxiliary (ATA). De ATA was een transportvliegerskorps, dat ondermeer als taak had nieuwe of gerepareerde vliegtuigen van de fabriek naar de diverse operationele vliegvelden over te brengen. Sinds 1941 was het ook toegankelijk voor vrouwelijke piloten.

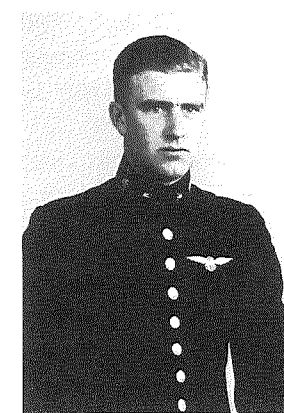
Ida werd echter tot twee keer toe geweigerd bij de ATA: aanvankelijk omdat er geen buitenlanders werden toegelaten en later doordat zij niet goed door de vliegtest kwam. In 1943 mocht zij door bemiddeling van Prins Bernhard opnieuw een vliegtest doen en ditmaal slaagde zij. De rest van de oorlog heeft Veldhuyzen van Zanten als 'ferry pilot' dienst gedaan bij de ATA, waarvoor zij (als enige vrouw!) het Nederlandse Vliegerkruis en een Engelse onderscheiding (de Defence Medal) kreeg uitgereikt.

Ook na de oorlog bleef Ida actief in de luchtvaart, aanvankelijk nog beroepsmatig, later alleen nog voor haar plezier. Zij overleed in oktober 2000, 89 jaar oud.

ENGELANDVAARDER HARRY GUYT

In de negende aflevering over Nederlandse oorlogsvliegers die een bijdrage hebben geleverd aan de bevrijding van Europa 60 jaar geleden, beschrijft drs. Erwin van Loo van Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie de RAF-carrière van Harry Guyt.

Onder de Nederlandse militaire vliegers die bij het uitbreken van de oorlog op Ypenburg waren gestationeerd, bevond zich de 26-jarige reserve tweede luitenant-vlieger Henri Willem (roepnaam Harry) Guyt. Deze voormalige student van de Technische Hogeschool in Delft was één van de vliegers van de op het Haagse vliegveld gestationeerde Douglas 8A-3N's. Met een toestel van dit type stegen Guyt en zijn waarnemer, eerste luitenant J. Vonk, in de vroege morgen van de 10e mei 1940 op om boven Zuid-Holland de confrontatie aan te gaan met de Luftwaffe. Ongeveer anderhalf uur wisten zij stand te houden tegen de Duitse overmacht.



Daarna dolven zij in een gevecht met vijf Messerschmitt Bf 110's het onderspit. Een treffer in de olieleiding werd de Douglas fataal. Guyt wist het vliegtuig met de parachute te verlaten en maakte een veilige landing bij Honselersdijk. Zijn waarnemer Vonk kwam bij de crash om het leven. Hoewel Guyt zijn eenheid weer wist te bereiken, zou hij tijdens de meidagen niet meer in actie komen: alle Douglassen waren in de eerste oorlogsuren neergeschoten of onklaar geraakt.

Na de capitulatie begon Guyt vrijwel direct plannen te maken om te ontsnappen naar Groot-Brittannië. Via een tussenpersoon kwam hij in contact met iemand die beweerde voor de Britse geheime dienst te werken. Die 'regelde' dat een Brits watervliegtuig hen van een afgesproken plek zou oppikken. 'Maar', zo vertelde Guyt na de oorlog in een interview, 'het bleek dat deze man niet deugde en voor de Duitsers werkte. We liepen dus zo in de armen van de Sicherheitspolizei, nog voordat we een watervliegtuig gezien hadden...'. Zo belandde Guyt in oktober 1940 achter de tralies van een Nederlandse gevangenis in plaats van in Groot-Brittannië. Op 13 maart 1941 werd zijn zaak door het Kriegsgerecht in Utrecht behandeld. De rechter veroordeelde de Hagenaar tot twee jaar celstraf in het tuchthuis van Lüttringhausen.

Guyts misère was daarmee nog niet ten einde. Tijdens zijn verblijf in Duitsland kwam bij het lossen van een treinwagon een zware ijzeren deur op zijn linkervoet terecht. De verwonding zag er aanvankelijk zo slecht uit dat amputatie de enige oplossing leek. Een deskundige arts zorgde er echter voor dat alleen een deel van Guyts voet werd afgezet. Voorzien van een kleine houten prothese in zijn schoen, keerde hij na zijn vrijlating op 27 oktober 1942 terug naar Den Haag. Hier raakte de reserveofficier-vlieger al spoedig betrokken bij illegaal werk, zoals de distributie van de ondergrondse krant 'Het Parool'.

Na ruim een jaar ondernam Guyt nogmaals een poging Groot-Brittannië te bereiken. Op 25 januari 1944 verliet hij Nederland en via België, Frankrijk en Spanje bereikte hij op 16 maart 1944 Engeland. In juni van dat jaar trad hij als Flying Officer toe tot de gelederen van het

Nederlandse contingent van de RAF. Met een kleine 1.100 vliegers op zijn conductestaat was Guyt ook volgens de destijds geldende RAF-begrippen een tamelijk ervaren vlieger. Een stoomcursus voldeed dan ook om hem voor te bereiden op het operationele werk. Die begon met het opfrissen van zijn kennis op de Airspeed Oxford. Om operationeel op de De Havilland Mosquito-jachtbommenwerper te kunnen gaan vliegen nam Guyt vervolgens deel aan een conversiecursus van enkele weken. Ten slotte werd hij begin augustus 1944 overgeplaatst naar het 608 (North Riding) Squadron op het vliegveld Downham Market. Deze eenheid was slechts enkele dagen daarvoor heropgericht om deel te gaan uitmaken van de befaamde Pathfinder Force (PFF) van de RAF. Het 608 Squadron maakte binnen dit 'elite-onderdeel' van de Britse luchtmacht deel uit van de zogenaamde Light Night Striking Force. Deze bestond uit een aantal Mosquitos-squadrons die waren gespecialiseerd in het uitvoeren van stooraanvallen met 4.000 ponsbommen, zogenaamde cookies, op stedelijke centra in Duitsland.

Gezien het feit dat hij al eens door de Duitse bezetter was veroordeeld vanwege 'Feindbegünstigung' en als geallieerd vlieger opnieuw in vijandelijke handen zou kunnen vallen, vloog hij in de RAF onder de schuilnaam H.W. Tyrrell. Deze naam was niet toevallig gekozen. Na aankomst in Engeland logeerde Guyt namelijk enige tijd bij mevrouw Naomi Tyrrell om zich de Engelse taal meester te maken.

Van de nazomer van 1944 tot het voorjaar van 1945 vloog de geboren en getogen Hagenaar 46 oorlogsmisies naar Duitsland. Het vaakst stond Berlijn op de rol. Maar liefst vijftien keer bombardeerden Guyt en zijn navigator de Duitse hoofdstad. Twee keer raakten zij tijdens deze oorlogsvluchten in de problemen maar wisten toch heelhuids terug te keren naar Engeland. De eerste keer vatte een der motoren vlam. Het vuur kon echter worden gedoofd waarna een noodlanding op het vliegveld Manston werd gemaakt. De tweede keer werd de Mosquito door luchtafweer beschadigd en viel een deel van de elektrische systemen uit. Maar ook toen kon Groot-Brittannië nog worden gehaald.

Dit was niet het geval in de nacht van 28 februari op 1 maart 1945. Toen werd de 'Mozzie' van Guyt en zijn navigator, Sergeant H.J. Erben, op weg naar Berlijn in de omgeving van Maagdenburg neergeschoten. Beiden wisten het toestel met de parachute te verlaten. Eenmaal veilig op de grond werd Erben gevangengenomen. Guyt wist in eerste instantie aan zijn belagers te ontkomen en trok - ondanks zijn handicap - te voet in westelijke richting, de geallieerden tegemoet. In de buurt van Remagen liep hij tegen de lamp en werd hij alsnog gevangengenomen. In het ondervragingskamp Dulag Luft bij Wetzlar maakte Guyt enkele weken later de bevrijding door Amerikaanse troepen mee. In 1946 werd hij gedemobiliseerd en zette hij zijn carrière voort bij de KLM. Harry Guyt, drager van het Britse Distinguished Flying Cross, het Nederlandse Vliegerkruis, het Bronzen Kruis en het Kruis van Verdienste, overleed na een langdurige ziekte op 8 juni 1983. Hij werd 69 jaar.

Drs. Erwin van Loo

REISERVARINGEN ENGELANDVAARDER JAN BOCKMA _____

Jan Bockma werd geboren op 31 augustus 1921 te IJlst. Na aankomst in Engeland in mei 1943 werd hij opgeleid tot geheim agent bij het Bureau Bijzondere Opdrachten (BBO). Hij sneuvelde in de nacht van 5 op 6 juli 1944, toen zijn vliegtuig, op weg naar het droppingsveld in Friesland, neerstortte.

In de serie 'Reiservaringen van Engelandvaarders' volgt hieronder zijn reisverhaal, zoals dat bij zijn aankomst in Engeland werd opgenomen.

Hij werd door de Gestapo wegens sabotage gezocht en het lukte hem iemand te vinden, die hem op 17 mei 1942 over de Belgische grens hielp. Hij verliet Nederland met slechts fl 2,50!
Het lukte hem door eigen initiatief de Franse grens te overschrijden

en hij bereikte na 2 dagen Parijs, nadat mensen hem onderweg van geld hadden voorzien. Hij sliep in Parijs en de volgende morgen stapte hij in een trein, temidden van Duitse soldaten, in een afdeling 'Nur für Deutsche Wehrmacht' en reisde veilig naar Bordeaux. Hij vertelde de Duitsers dat hij in Bordeaux werkte voor een Todt-organisatie.

Na 2 dagen lukte het hem met behulp van een kaart over de demarcatielijn te komen, waarna hij te voet en soms een eind met een auto meerrijdend, in Marseille arriveerde. Hij werd aldaar gearresteerd en na een dag voor de keus gesteld: óf Vreemdelingenlegioen óf teruggezet worden in bezet gebied. Hij koos het eerste en tekende op 30 mei 1942 voor 5 jaar. Na 1 maand opleiding werd hij naar Afrika gezonden.

Toen de invasie van Afrika plaatsvond hield hij zich zenuwziek en werd op 13 januari 1943 afgekeurd wegens verminderde zelfbeheersing en waanaanvallen! Na 8 dagen in een werkkamp te hebben gezeten, meldde hij zich bij de Nederlandse consul in Algiers, die hem weigerde te helpen om naar Engeland te komen. Het lukte hem uiteindelijk van deze consul een bewijs van Nederlanderschap te krijgen na een grote ruzie. Op 16 april 1943 vond hij met behulp van de Engelse autoriteiten een betrekking op een Engels schip en arriveerde op 16 mei 1943 in Engeland.

Naschrift:

Het vliegtuig, een Hudson van het 161 Squadron, met aan boord vier BBO-agenten (Pieter Kwint, Pleun Verhoef, Johannes Walter en Jan Bockma) was op weg naar een droppingsveld in Friesland, toen het boven het noordelijk deel van het IJsselmeer, vlak achter de Afsluitdijk, neerstortte. Zowel de bemanning, bestaande uit piloot J.W. Menzies, navigator K.R. Bunney, airgunner E.R. Elliot en wireless transmitter D.J. Withers, als de vier agenten kwamen hierbij om het leven.

De juiste oorzaak van het neerstorten van het vliegtuig is nooit vast-

gesteld. Het is mogelijk dat het vliegtuig door een Duitse nachtjager is neergehaald of dat de piloot zo laag over het water heeft gevlogen, 'onder de radar door', dat hij daardoor in moeilijkheden is geraakt.

Bram Grisnigt

ENGELANDVAART VIA CURAÇAO EN CANADA

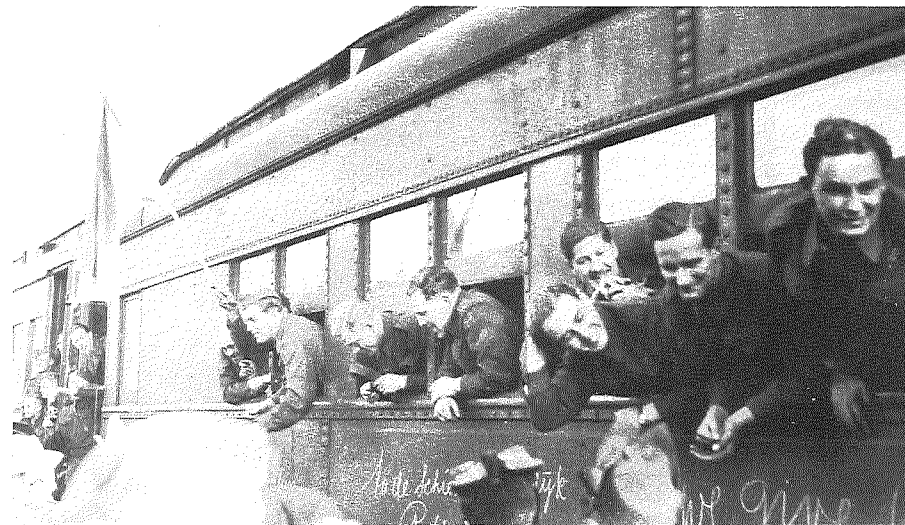
Van de Engelandvaarders die Spanje wisten te bereiken, ging een vijftigtal per schip verder naar Curaçao. Vandaar reisden ze naar het Nederlandse opleidingskamp, de Prinses Juliana Kazerne in Quelp, Ontario, Canada.

In december 1942 ging een troepenmacht van meer dan 10.000 Amerikanen en Canadezen en ongeveer 150 Nederlandse militairen in de haven van Halifax scheid aan boord van het troepentransportschip de Queen Elizabeth, met bestemming Engeland. Onderstaande foto toont een aantal opgetogen Engelandvaarders in de trein bij hun vertrek uit Toronto naar Halifax. Op de zijkant van de trein hadden zij geschreven: to de Schiedamse Dijk Rotterdam. We give them hell.

Van rechts naar links op de foto staan:

- Pim de Bruyn Kops - later als vlieger veel vluchten boven vijandelijk gebied gemaakt.
Piet Gerbrands - gedropt als geheim agent, levend teruggekeerd.
Oscar de Brey - gedropt als geheim agent, gesneuveld.
Nout Bergman - gedropt als geheim agent, gesneuveld.
Teun van de Pol - Prinses Irene Brigade ?
Jan Kuenen - gedropt als geheim agent, gesneuveld.
Jaap Beekman - gedropt als geheim agent, levend teruggekeerd.

Bram Grisnigt



CONTACT GEZOCHT

De heer Bruce C. Bolinger van Nevada City zoekt inlichtingen over een Nederlandse vluchtlijn die 2nd Lt. Tom Applewhite, bombardeur van een op 11 november 1943 nabij Heusden in Noord-Brabant neergeschoten B-17 heeft geholpen naar België te ontkomen. Leaders van de vluchtlijn waren Marechaussee Karst Smit in Hilvarenbeek/Baarle-Nassau en onderwijzer Eugene van der Heijden. Zij zouden onderduikers, gevluchte Franse krijgsgevangenen, Nederlandse joden, Engelandvaarders en piloten geholpen hebben te vluchten. Zij werden over de grens naar België gebracht via Hilvarenbeek of Baarle-Nassau of Goirle en Karst Smit schatte dat hij ongeveer 30 Engelandvaarders zo heeft geholpen o.m.: H .P. Linthorst Homan, A. Ansems, Pahud de Mortanges, Lt. Greter, Erik Schiff, Karel van Rossum, Govert van den Bosch en Frederik Trip. Soms nam Karst Smit in uniform zelfs personen mee de grens over in zijn motorzipspan alsof hij in functie was.

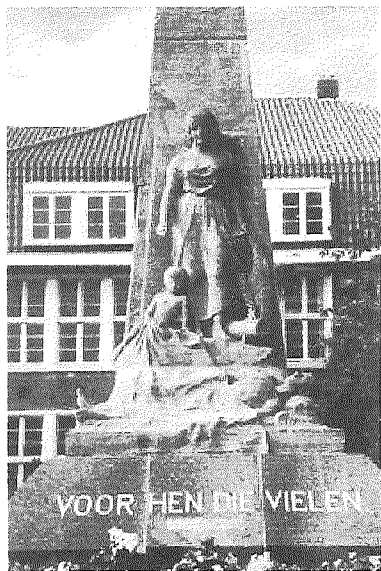
De heer Bolinger zou graag in contact komen met Engelandvaarders, familieleden of vrienden die geholpen zijn of denken geholpen te zijn door Karst Smit of leden van zijn vluchtlijn.

Het adres van de heer Bruce C. Bolinger is:
12704 Butterfly Drive, Nevada City, CA 95959.
E-mail: b.bolinger@sbcglobal.net

CHB

HET MARINEMONUMENT IN DEN HELDER

Het monument staat aan de vijfsprong in Den Helder en is ontworpen door de Haagse beeldhouwer A.G. van Lom. De onthulling vond plaats op 1 oktober 1922, ter nagedachtenis aan de 58 marinemensen die tijdens en vlak na de Eerste Wereldoorlog waren omgekomen, ten



gevolge van het ontploffen van mijnen voor de kust of 'normale' scheepsongelukken.

Direct na de Tweede Wereldoorlog werd het monument op de plek waar de herdenkingen op de vierde mei werden gehouden, van alle gesneuvelden van de Koninklijke Marine en koopvaardij.

Het monument is een zuil van acht meter hoog in natuursteen. Aan de voorkant bevindt zich een reliëf van een vrouwenfiguur met kind. Aan haar voeten ligt een gesneuvelde mannenfiguur. De vrouw steunt met haar linkerhand op een anker om aan te geven dat

het volk op zijn zeemacht vertrouwt. Het kind houdt een stukje van de hem bedekkende driekleur omhoog. Het kind symboliseert het komende geslacht waarvoor het offer een bron van inspiratie moet vormen, en fungeert ook als uitdrukking voor hoop voor de toekomst. De tekst luidt: "voor hen die vielen".

De uiterlijke vorm van het monument doet sterk denken aan de war memorials in Engeland. Ook daar komt het beeld van de Piëta, het meest voor.

Van de 1706 Engelandvaarders die in Engeland aankwamen hebben ongeveer 500 Engelandvaarders dienst gedaan bij de Koninklijke Marine en koopvaardij. Eén van die marinemannen was Jhr. Jan Jacob Storm van 's Gravesande. Eind april 1941 wist hij, samen met een vriend, met een jol vanaf de Hondsbossche Zeewering Engeland te bereiken. Twee maanden later werd hij doorgezonden naar Nederlands-Indië waar hij aan boord van de "de Ruyter" werd geplaatst. Jan Jacob Storm van 's Gravesande sneuvelde als torencommandant in de slag in de Javazee, nadat "de Ruyter" door de Japanners tot zinken was gebracht.

ADRESSENBESTAND

ADRESSENBESTAND
Stichting Genootschap Engelandvaarders

Aanvullingen en wijzigingen no. 34 op de adressenlijst van 1 april 1999.

Overleden:

Boas, L.H.	Amsterdam
Boere, P.	Engeland
Dam, D. van	Bilthoven
Kruimink, F.E.	Leidschendam
Vollema-Nijenhuis, Mevr. G.J.	Den Haag

Verhuisd:

Beekman, J.	Kievietsbloem K132
	Patriottenlaan 3 8014 XP Zwolle
Jonker, E.A.	Raaphorstlaan 35 2245 BJ Wassenaar

Adreswijzigingen en correcties gaarne aan:

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

www.engelandvaarders1940-1945.nl