

Agnes Dessing



TULPEN VOOR WILHELMINA

*De geschiedenis van
de Engelandvaarders*

Uitgeverij Bert Bakker

TULPEN VOOR WILHELMINA

Agnes Dessing

Tulpen voor Wilhelmina

De geschiedenis van de Engelandvaarders

ACADEMISCH PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van de graad van doctor
aan de Universiteit van Amsterdam
opgezag van de Rector Magnificus
prof. mr. P.F. van der Heijden
ten overstaan van een door het college
voor promoties ingestelde commissie,
in het openbaar te verdedigen
in de Aula der Universiteit
op woensdag 8 september 2004,
te 12.00 uur door

Agnes Margaretha Francisca Dessing
geboren te Djakarta, Indonesië

2004 Uitgeverij Bert Bakker Amsterdam

Promotor: Prof. Dr. P. de Rooij
Co-promotor: Prof. Dr. P. Romijn

Faculteit der Geesteswetenschappen

Deze uitgave werd mede mogelijk gemaakt dankzij financiële steun van
Stichting Februari 1941,
SFMO/BankGiroLoterij,
Stichting Genootschap Engelandvaarders,
Stichting Dr. Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds

© 2004 Agnes Delsing
Omslagontwerp Marieke Oele
Foto omslag Engelandvaarders in het houthakkers-
kamp Lundby Fogdø in Zweden, NIOD
www.uitgeverijbertbakker.nl
ISBN 90 351 2640 8

'Wij kunnen verkeren met de gestalten uit het verleden,
wij kunnen ons mét hen bewegen in hun tijd en hun omgeving;
wij begrijpen ze zoveel beter (en niet zelden, ook dit is winst: zoveel
minder).

Kleine figuren kunnen ons grote dingen verhalen, grote weer
kleine;
eindeloos genuanceerd wordt het beeld van mens en wereld,
eindeloos geschakeerd blijken mogelijkheid en vervulling, droom
en illusie.'

J. Presser, 'Memoires als geschiedbron'

In: M.C. Brands, J. Haak, Ph. de Vries, *Uit het werk van dr. J. Presser*
Amsterdam, 1969, p. 278

Inhoud

Inleiding 11

Doelstelling 12

Kennis met betrekking tot Engelandvaarders 14

Werkwijze, bronnen en verzameling van gegevens 18

1 Beweegredenen 25

'Voor Nederland en Oranje' en andere motieven 28

Het Duitse beleid tijdens de bezetting 37

Engelandvaart als verzet tegen Duitse dwangmaatregelen 43

Boodschappers van het verzet 49

Motivatie van vrouwelijke Engelandvaarders 50

Samenvatting 55

2 Voorbereiding 59

Het net en de mazen 63

Zoeken naar een (uit)weg 67

Met of zonder hulp 72

De keuze voor een vluchtweg 77

Praktische voorbereiding en afscheid 79

Samenvatting 87

3 Naar Engeland 91

Inleiding 91

Naar Engeland: de kortste weg 93

Naar Engeland: de zuidelijke route 113

Van Nederland naar België 116

Van België naar Frankrijk 119

Van bezet naar onbezet Frankrijk 122

Van Frankrijk naar Zwitserland 128

- Van Frankrijk naar Spanje 136
- De laatste etappe: naar Engeland 142
- Variaties op de zuidelijke route en overzicht 146
- Naar Engeland: de noordelijke route 153
- Samenvatting: wegen naar Engeland 169

- 4 Mislukte pogingen tot Engelandvaart 175
 - Mislukte pogingen: oorzaken en gevolgen 177
 - Arrestatie en bestraffing van in Nederland gestrande Engelandvaarders 182
 - Arrestatie en bestraffing van Engelandvaarders buiten Nederland 191
 - Engelandvaarders in gevangenschap 197
 - Vermist 202
 - Beschikbare cijfers 206
 - Samenvatting 208

- 5 Aankomst in Londen: de verhoren en eerste opvang 211
 - M15 en de jacht op spionnen 212
 - De Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdienst(en) 218
 - Het Nederlandse betrouwbaarheidsonderzoek 221
 - Engelandvaarders als leveranciers van informatie over bezet gebied 225
 - De eerste opvang 231
 - Samenvatting 238

- 6 Waardering: audiënties en onderscheidingen 241
 - De ontvangst door koningin Wilhelmina 242
 - Onderscheidingen 254
 - Welke onderscheidingen voor Engelandvaarders? 257
 - Samenvatting 267

- 7 Engelandvaarders ingezet voor de oorlogvoering 269
 - De militairen: 'Uithuilen en opnieuw beginnen' 271
 - De 'militaire' motivatie 274
 - Militaire achtergrond van Engelandvaarders 278
 - De bijzondere positie van Engelandvaarders 283
 - Indeling 285
 - Engelandvaarders als militairen ingeschakeld 288
 - Nuttiger achter een schijfmachine dan achter een mitrailleur: de burgers 294

Engelandvaarders als geheim agenten 301
Samenvatting 313

- 8 Het beeld van de Engelandvaarder 315
1940-1945: 'Ferme jongens, stoere knapen' 317
1945-1950: God en Oranje als richtsnoer 325
1950-1970: Een 'mieterse' oorlog 331
1971: Soldaat van Oranje 338
1971- 2000: Na Soldaat van Oranje 344
Samenvatting 352

Epiloog 355

Noten 369

Geraadpleegd bronnenmateriaal

- A Archieven 419
B Interviews, brieven, telefonische informatie 421-422
C Periodieken 422
D Literatuur 423
E (Auto)biografieën van Engelandvaarders 434

Lijst van bijlagen

Tabellen 437

- Tabel 1: Beweegredenen van 192 Engelandvaarders 437
Tabel 2: Verzetsdeelname 1706 Engelandvaarders 438
Tabel 3: Engelandvaarders (1706) al of niet met georganiseerde hulp uit Nederland vertrokken 438
Tabel 4: Met georganiseerde hulp ontsnapte Engelandvaarders naar jaar 438
Tabel 5: Engelandvaarders samen of alleen op reis 438
Tabel 6: Burgerlijke staat (1706) Engelandvaarders 438
Tabel 7: Pogingen tot Engelandvaart via de Noordzee 439
Tabel 8: Totaal aantal Engelandvaarders (985) via de zuidelijke route 439
Tabel 9: Vertrek van 985 Engelandvaarders via de zuidelijke route, verdeeld over Zwitserland/Spanje 439
Tabel 10: Aantal Engelandvaarders (528) via Scandinavië 440
Tabel 11: Aangekomen Engelandvaarders die één of meer pogingen deden 440

Tabel 12: 148 aangekomen Engelandvaarders die voordien één eerdere poging deden, naar route 440

Tabel 13: Overzicht naar route van 598 gestrande Engelandvaarders 440

Tabel 14: Oorzaken van de mislukte poging(en) van 317 Engelandvaarders via de Noordzee en 169 Engelandvaarders via de zuidelijke route 441

Tabel 15: Lotgevallen van 469 gestrande Engelandvaarders 441

Tabel 16: Politieke achtergrond Engelandvaarders naar partijlidmaatschap 441

Tabel 17: Oordeel van 192 Engelandvaarders over ontvangst door de regering 442

Tabel 18: Aantal Engelandvaarders ontvangen door de koningin 442

Tabel 19: Onderscheidingen i.v.m. hun overkomst aan 1706 Engelandvaarders uitgereikt 442

Tabel 20: In Engeland aangekomen beroepsmilitairen naar rang 442

Tabel 21: In Engeland aangekomen beroepsmilitairen naar wapen 443

Tabel 22: Engelandvaarders (1706) ingezet voor oorlogvoering 443

Tabel 23: Effect van de Engelandvaart op het leven na de oorlog 443

Grafieken 444

Grafiek 1: Engelandvaarders naar provincie (laatste woonplaats) 444

Grafiek 2: Engelandvaarders naar geboorteplaats 444

Grafiek 3: Sociale achtergrond Engelandvaarders naar beroepsgroep (hiërarchische indeling) 445

Grafiek 4: Sociale achtergrond Engelandvaarders naar beroepsgroep 446

Grafiek 5: Religieuze achtergrond Engelandvaarders 447

Grafiek 6: Militaire achtergrond Engelandvaarders 447

Grafiek 7: Vertrek en aankomst van Engelandvaarders 448

Summary 449

Register 455

Woord van dank 467

Cirriculum vitae 471

Inleiding

Dit proefschrift gaat over Engelandvaarders: Nederlanders die in de jaren 1940-1945, vaak met grote inspanning en veel risico's, naar Engeland probeerden te komen om daar deel te nemen aan de strijd van de geallieerden tegen nazi-Duitsland.

Het idee voor dit boek ontstond in het najaar van 1992, toen ik door Sierk Plantinga, archivaris van het Nationaal Archief te Den Haag, werd gewezen op het bestaan van een collectie verhoren van Engelandvaarders. Engelandvaarders werden na aankomst in Engeland door zowel de Britse als Nederlandse veiligheidsdienst aan een grondig (politie)verhoor onderworpen om eventuele Duitse spionnen te ontmaskeren. De schriftelijke neerslag van de Britse verboden bevindt zich in de archieven van de Engelse veiligheidsdienst MI5¹ en is op grond van de Britse wetgeving inzake de bescherming van de staatsveiligheid en privacy tot op de dag van vandaag niet voor onderzoek vrijgegeven. De rapporten die de Nederlandse diensten opmaakten over de verhoren kwamen terecht in het Archief van het ministerie van Justitie (Londen), dat na de oorlog naar Den Haag werd overgebracht en nu berust in het Nationaal Archief. In tegenstelling tot de Engelse verhoren is het Nederlandse bronnenmateriaal – onder bepaalde voorwaarden – wél voor onderzoekers toegankelijk.

In het najaar van 1992 las ik de eerste van de honderden verhoren van Engelandvaarders en raakte gegrepen door wat deze mannen en vrouwen hadden meegemaakt op hun tocht naar Engeland. Al snel besepte ik dat elke Engelandvaarder zijn eigen 'verhaal' te vertellen heeft. Tot dan toe was mijn beeld van Engelandvaarders voornamelijk bepaald door de film *Soldaat van Oranje*, gebaseerd op het gelijknamige boek van E. Hazelhoff Roelfzema. Lezend in de verhoren begreep ik dat die film, boeie ook, uiteindelijk een van de vele 'verhalen' vormt. Naarmate ik er dieper in doordrong bleken de verhoren een boeiende en veelgelaagde bron. Ten eerste borgen zij een schat aan feitelijke gegevens in zich om-

trent de achtergrond van elke Engelandvaarder (leeftijd, geografische herkomst, opleiding, beroep, godsdienst, politieke overtuiging et cetera). Ten tweede maakten zij inzichtelijk op welke manier deze mensen Engeland hadden kunnen bereiken. En ten derde: omdat Engelandvaarders ook werden uitgevraagd over de toestand in bezet Nederland, boden deze verhoren tevens een fascinerend doorkijkje naar het leven tijdens de bezetting, naar wat Engelandvaarders zelf maar ook anderen in Nederland in die jaren dachten, hoopten en verwachtten.

Alvorens de geschiedenis van Engelandvaarders te beginnen, wil ik in deze inleiding uiteenzetten met welke bedoelingen ik dit proefschrift heb geschreven, wat de stand van zaken is met betrekking tot onze kennis rond Engelandvaarders en ten slotte voor welke werkwijze ik heb gekozen.

Doelstelling

De doelstelling van dit proefschrift is tweeledig. Het wil, uitgaand van de verhoren, een zo compleet mogelijk beeld van de Engelandvaarders schetsen. Dit betekent dat niet alleen de tocht naar Engeland aan bod komt, maar ook wat daaraan voorafging en daarna gebeurde. Niet alleen de geslaagde Engelandvaarders zijn object van onderzoek, maar ook diegenen die Engeland om allerlei redenen niet hebben gehaald.

De tweede doelstelling betreft de vraag wie deze Engelandvaarders waren. Ik wil proberen de achtergrond van Engelandvaarders zichtbaar te maken of anders gezegd, deze groep zoveel mogelijk 'in kaart te brengen' volgens de gebruikelijke sociaal-wetenschappelijke criteria.

De opbouw van het boek volgt als het ware een Engelandvaart. Het begint met een beschouwing over de beweegredenen om Nederland te ontvluchten, gaat dan nader in op de tocht, vervolgt met de gebeurtenissen rond de aankomst in Engeland en besluit met enige concluderende beschouwingen. Binnen ieder hoofdstuk is de opbouw chronologisch.

Hoofdstuk 1 geeft een overzicht van de uiteenlopende motieven. Omdat sommige van die redenen volgens Engelandvaarders zelf (mede) voortkwamen uit de toestand in Nederland tijdens de bezetting, geeft dit hoofdstuk ook een globaal overzicht van het Duitse bezettingsbeleid, met nadruk op de door de bezetter genomen dwangmaatregelen.

Hoofdstuk 2 gaat over de verschillende voorbereidingen die Engelandvaarders voor hun tocht hebben getroffen, de overwegingen die hun

keuze voor een vluchtweg hebben bepaald, de moeilijkheden die zij bij de voorbereiding hebben ondervonden en de hulp die zij in een aantal gevallen hebben ontvangen.

Hoofdstuk 3 beschrijft de diverse ontsnappingswegen die naar Engeland leidden: de Noordzeeroute, de zuidelijke route, de weg via Scandinavië en nog een aantal alternatieve routes. Wat was de houding van al dan niet bezette landen die Engelandvaarders moesten passeren, met welke problemen en gevaren werden zij geconfronteerd? Ook wordt ingegaan op de vraag hoe het totaal aantal Engelandvaarders over deze routes en subroutes was verdeeld, hoe lang zij over hun tocht deden en hoe hun vertrek uit Nederland en aankomst in Engeland door de tijd heen was gespreid.

Hoofdstuk 4 behandelt de lotgevallen van Nederlanders die hun poging tot Engelandvaart zagen mislukken, doordat zij werden gearresteerd of op weg naar Engeland zijn omgekomen of verdwenen. Hierbij past een beschrijving van de berechting en bestraffing door Duitse instanties van de in Nederland of elders in bezet Europa gearresteerde Engelandvaarders.

De hoofdstukken 5 tot en met 7 hebben alledrie betrekking op wat er gebeurde nadat Engelandvaarders in Engeland waren aangekomen. Hoofdstuk 5 gaat over de wijze waarop Engelandvaarders door zowel Engelse als Nederlandse instanties werden gescreend, en belicht hun rol als leveranciers van informatie over bezet Nederland. Ook beschrijft dit hoofdstuk hoe zij door de Nederlandse regering in Londen werden ontvangen. Hoofdstuk 6 richt zich in het bijzonder op de ontvangst van Engelandvaarders door koningin Wilhelmina en bespreekt tevens het decoratieheleid, waarmee de koningin en haar regering de waardering voor Engelandvaarders tot uiting brachten. Hoofdstuk 7 gaat in op de manier waarop Engelandvaarders voor de geallieerde oorlogvoering werden ingezet, als militair, als burger of als geheim agent.

In hoofdstuk 8 gaat het om het 'beeld' van de Engelandvaarders, zoals dat al tijdens de oorlog werd opgebouwd en vervolgens zou voortleven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de bijdragen aan dit beeld van de Engelandvaarders zelf (in de vorm van memoires) en anderen (historici/politici/journalisten).

De epilooq behandelt kort hoe het Engelandvaarders na de oorlog verging. Een bijlage verschaft ten slotte door middel van statistische gegevens meer inzicht in de geografische herkomst van Engelandvaarders en hun sociaal-politieke en godsdienstige achtergrond.

Informatie over Engelandvaarders was lange tijd hoofdzakelijk afkomstig uit memoires van en interviews met Engelandvaarders zelf. Daarop zal later uitvoerig worden ingegaan. Hier staat de ontwikkeling van het beeld van de Engelandvaarders in de geschiedschrijving centraal.

Het eerste op historisch onderzoek gebaseerde overzicht van de geschiedenis van Engelandvaarders is van de hand van L. de Jong. In het in 1979 verschenen negende deel van zijn *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, getiteld *Londen*, wijdt hij zo'n 125 pagina's aan de wijze waarop Engelandvaarders langs diverse wegen naar Engeland ontsnapten, de hulp die zij daarbij van de Nederlandse regering in Londen konden verwachten en de rol die zij in Engeland speelden.² De Jong bezielt de Engelandvaart in samenhang met de grote stroom van voornamelijk joodse vluchtelingen, die direct na de Duitse inval op 10 mei 1940 op gang kwam. Naarmate de oorlog langer duurde, groeide de vluchtelingenstroom en veranderde haar samenstelling. De Jong signaleert twee verschillen tussen joodse vluchtelingen en Engelandvaarders: een verschil in intentie en een verschil in eindbestemming. Joodse vluchtelingen probeerden te ontkomen aan deportatie en hadden als eerste doel zelfbehoud, terwijl Engelandvaarders de intentie hadden zich in Engeland bij de Nederlandse c.q. geallieerde strijdkrachten aan te sluiten. De Jong benadrukt wel dat men dit onderscheid niet mag verabsoluteren: er waren joden die ook of in de eerste plaats naar Engeland gingen om te vechten en andersom waren er Engelandvaarders die op de vlucht waren, bijvoorbeeld omdat zij wegens verzetswerk door de Duitse politie werden gezocht. Toch handhaaft De Jong het onderscheid tussen beide groepen, gezien het verschil in eindbestemming. Engeland liet namelijk alleen personen toe die van belang waren voor de geallieerde oorlogvoering. Dit betekende in de praktijk dat Engelandvaarders (hoofdzakelijk jonge mannen in de dienstplichtige leeftijd) Engeland binnen kwamen en vluchtelingen (voornamelijk gezinnen) niet. Deze laatste groep moest een eindbestemming buiten Europa zoeken: in het begin van de oorlog kon men nog naar Nederlands-Indië, verder vertrokken vluchtelingen naar Curaçao, Suriname en diverse staten in Noord- en Zuid-Amerika.

De Jong veronderstelt dat de Engelandvaarders eenzelfde mentaliteit hadden. Hij stelt ze voor als ondernemende en recalcitrante mensen, die – eenmaal beland in de gezapige Nederlandse gemeenschap in Londen – van mening waren dat 'men' aan de overzijde van Het Kanaal weinig be-

greep van wat 'leven onder de bezetting' inhield. Het bekende beeld van de goede band tussen Engelandvaarders en koningin Wilhelmina is in het verhaal van De Jong volop aanwezig, evenals de invloed die Engelandvaarders als groep op de vorstin zouden hebben uitgeoefend in haar streven naar een nieuw naoorlogs staatsbestel. Toch constateert hij dat er van een dergelijke invloed geen sprake is geweest. Wel hebben enkele Engelandvaarders tijdelijk tot de vertrouwelingen van de vorstin behoord, maar zij hebben niet meer gedaan dan een toch al bij de koningin bestaande politieke overtuiging versterken.³ Ik heb in mijn onderzoek getracht de validiteit van deze aannames, die het geschiedbeeld sterk hebben bepaald, te toetsen aan het beschikbare bronnenmateriaal.

De Jong was terughoudend in het verstrekken van 'harde feiten' over de Engelandvaarders; zijn cijfers zijn vooral indicaties en in feite gaat het om schattingen. Hij erkent dat nader onderzoek wellicht andere uitkomsten zal bieden, maar betwijfelt of een dergelijk onderzoek uitvoerbaar is. Het totaal aantal ('bonafide') Engelandvaarders bedraagt volgens hem ongeveer 1600⁴, hoewel hij elders, sprekend over het aantal door de Engelsen gescreende Nederlanders, rept van 1700 Engelandvaarders.⁵ Van het eerdergenoemde totaal van 1600 Engelandvaarders kwamen er in de visie van De Jong naar schatting 200 via de Noordzeeroute, 400 via Zweden en 1000 via Spanje/Portugal. Van die laatste groep van 1000 Engelandvaarders, die allen de Pyreneeën moesten passeren, hebben circa 200 via Zwitserland gereisd, terwijl 800 rechtstreeks vanuit Frankrijk aan de klim over de Pyreneeën begonnen.

Over de Engelandvaarders die Engeland niet haalden, zegt De Jong dat naar hun aantal alleen maar kan worden gegist. Hij schat het aantal op de Noordzee omgekomen Engelandvaarders op 'stellig meer dan honderd, misschien wel enkele honderden'⁶ en vermoedt dat van de 1000 Engelandvaarders die zich in Frankrijk bevonden er 200 niet in zijn geslaagd om de Pyreneeën te passeren.⁷ Wegens gebrek aan nadere gegevens ontbreekt bij De Jong een totaalbeeld van gestrande of gearresteerde Engelandvaarders.

Om – althans wat betreft de Noordzeeroute – in deze leemte te voorzien, startte de oud-verzetsman J. Bruin uit Zaandam in 1990 een speurtocht naar Nederlanders die tijdens de oorlogsjaren met een bootje de Noordzee probeerden over te steken en niet zijn aangekomen. Zijn onderzoek resulteerde in het in 1998 verschenen *Vrijheid achter de horizon*, geschreven door hemzelf en zijn coauteur J. van der Werff.⁸ In dit boek worden in chronologische volgorde 133 pogingen via de Noordzee be-

schreven, waarvan er 30 zijn geslaagd. Een tweede publicist op dit terrein is R. Korpershoek, die de door Bruin en Van der Werff verzamelde gegevens heeft bewerkt en enkele niet door deze auteurs genoemde mislukte pogingen, waarvan hijzelf wist, heeft toegevoegd. Hij kwam op 136 pogingen tot Engelandvaart via de Noordzee, waarvan 30 (oftewel 22 procent) succesvol waren. Bij die 106 mislukte pogingen zouden 338 (Nederlandse) Engelandvaarders betrokken zijn geweest.⁹

In de bestaande literatuur wordt nauwelijks een vergelijking gemaakt tussen de Nederlandse Engelandvaart en die vanuit andere bezette landen. Dat is ook niet eenvoudig, alleen al gezien het verschil in de gebruikte terminologie. Op grond van een onderzoek naar de bestaande literatuur en internetgegevens betreffende België, Frankrijk, Denemarken en Noorwegen valt het volgende op te merken.

Bij België en Frankrijk is het van belang de betekenis van de gebruikte terminologie in het oog te houden. In die landen wordt gesproken over 'oorlogsontsnappen' of *évadés de guerre*, waarvan de betekenis niet geheel samenvalt met de Nederlandse term 'Engelandvaarder'. De term 'oorlogsontsnappen' stamt uit de Eerste Wereldoorlog, toen duizenden Franse en Belgische militairen door de Duitsers krijgsgevangen werden gemaakt. Wie daaruit kon ontsnappen gold als 'oorlogsontsnapte'. In 1926 verenigden deze mensen zich in het Nationaal Verbond van Oorlogsontsnappen (NVOO), in het Frans: Union Nationale des Evadés de Guerre (UNEG).¹⁰ In de context van Tweede Wereldoorlog werd opnieuw gegrepen naar de oude aanduiding 'évadés de guerre' of waar het Fransen betrof, *évadés de France*. Hiermee worden bedoeld Belgen of Fransen die vanuit bezet gebied of – net als tijdens de jaren 1914-1918 – uit Duitse krijgsgevangenkampen probeerden weg te komen om zich bij hun eigen Belgische, Franse c.q. geallieerde strijdkrachten te voegen. In tegenstelling tot de Nederlandse term 'Engelandvaarders' wordt in de Franse terminologie alleen tot uitdrukking gebracht dat men uit bezet gebied ontsnapte. Engeland als eindbestemming wordt niet genoemd. Van de Belgische uitgewekenen zijn er dan ook velen naar Belgisch Congo gegaan, terwijl de Fransen zich in groten getale vervoegden in Algiers (Noord-Afrika), waar de in juni 1940 naar Londen ontkomen generaal Charles de Gaulle in 1943 een Franse regering in ballingschap had opgezet.¹¹ Zowel in de Belgische als Franse literatuur en internetbronnen zijn alleen globale cijfers voorhanden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn circa 6100 Belgen naar Engeland ontkomen. Van hen zagen slechts enkelen kans om met een bootje of vliegtuig de Noordzee over te steken, 70 Belgen ont-

snaptten via Zweden en de rest, circa 6000 man, volgde de zuidelijke route: via Frankrijk en de Pyreneeën naar Spanje. Van die groep van 6000 hebben 2000 Belgen de tocht op eigen houtje ondernomen, terwijl 4000 hulp kregen van een escapeorganisatie, een verzetsgroep die zich erop toelegde vluchtelingen en Engelandvaarders uit bezet gebied te loodsen.¹²

In de jaren 1941-1944 zijn in totaal ongeveer 30.000 à 35.000 Fransen de Pyreneeën over geklommen. Onder hen bevonden zich ook vrouwen, kinderen en bejaarden. Tot half november 1942 ontsnapten 8500 Fransen, in 1943 waren dat er 20.000 en in 1944 nog enkele duizenden.¹³ Van circa 19.000 à 20.000 Fransen staat vast dat zij zich hebben aangesloten bij de Forces Françaises Libres (FFL). Deze Vrije Franse Strijdkrachten stonden onder leiding van De Gaulle, die op 18 juni 1940 via de BBC-radio een oproep had gedaan aan alle Fransen om de strijd tegen Hitler-Duitsland voort te zetten. Van die 19.000 vrijwilligers zijn er echter slechts 3400 ook daadwerkelijk in Engeland terechtgekomen; de overigen weken uit naar Algiers.¹⁴

Ook het aantal Deense en Noorse ontsnapten is aanzienlijk, al is ook hier niet duidelijk of zij werkelijk allemaal naar Engeland zijn verdergegaan. Circa 18.000 Denen konden relatief gemakkelijk naar het neutrale Zweden ontkomen, door de Sont of het Kattegat per bootje over te steken. Circa 3300 Noren zijn erin geslaagd vanaf de Noorse kust met een bootje Engeland te bereiken. Zij worden 'Englandsfarere' genoemd. Daarnaast hebben circa 50.000 Noren clandestien de grens naar Zweden overschreden. Hoeveel er van die 50.000 Zwedengangers naar Engeland zijn doorgereisd is onduidelijk, vermoedelijk circa 10.000.¹⁵

Al met al ligt het aantal van wat we 'uitwijkers' zouden kunnen noemen in een aantal landen dus aanzienlijk hoger dan in Nederland. Hoewel een expliciete en cijfermatige vergelijking in de geschiedschrijving niet gemaakt is, wordt daarin wel gewezen op een aantal factoren die van belang zijn. Zo laat De Jong doorschemeren dat het aantal Engelandvaarders uit andere bezette gebieden hoger was en wijst vervolgens op het feit dat de Nederlandse kustlijn door de Duitse autoriteiten gemakkelijk te bewaken viel, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Noorse fjordenkust. Werd gekozen voor een route over land, dan moesten vanuit Nederland vele grenzen worden gepasseerd, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Frankrijk, van waaruit slechts één grens (de Spaanse) overgestoken hoefde te worden.¹⁶

Dit proefschrift steunt op vier soorten bronnen:

- 1 archiefmateriaal;
- 2 secundaire literatuur;
- 3 interviews met Engelandvaarders en andere betrokkenen;
- 4 een enquête waarop 192 Engelandvaarders hebben gerespondeerd.

De aldus verzamelde gegevens werden in een tweetal databestanden ondergebracht: een bestand met de gegevens van 1706 Engelandvaarders en een bestand met de gegevens van 598 Nederlanders, die vergeefs probeerden naar Engeland te komen. De exacte gegevens zijn in de bijlagen gespecificeerd.

Alvorens het archiefmateriaal, de twee databestanden alsmede de enquête nader toe te lichten, is het hier wellicht de plaats om aan te geven welke definitie van Engelandvaarders is gehanteerd. Als Engelandvaarders heb ik die Nederlanders beschouwd die vanaf 14 mei 1940 (de datum van de Nederlandse capitulatie) uit bezet Nederland of een ander bezet gebied in Europa naar Engeland probeerden te ontsnappen, met de bedoeling om op enigerlei wijze van daaruit bij te dragen aan de strijd tegen Hitler-Duitsland.

De gehanteerde datumgrens impliceert dat bijvoorbeeld Nederlanders die in de meidagen van 1940 nog net op tijd per schip uit IJmuiden konden vertrekken, niet tot Engelandvaarders zijn gerekend. Het criterium 'bezet Nederland' impliceert dat Nederlanders, die zich vanuit het zuiden van Nederland (in het najaar van 1944 bevrijd) als oorlogsvrijwilliger hebben gemeld niet in het bestand werden opgenomen. Dit gold ook voor de grote aantallen Nederlandse (dwang)arbeiders die in Frankrijk werkzaam waren toen dit land in de zomer van 1944 werd bevrijd en vervolgens massaal naar Engeland doorstroonden. Een groepje Nederlanders (plus enkele buitenlanders) die in april 1945 vanuit het nog bezette deel van Nederland naar Engeland vertrokken (met een reddingsboot vanaf Texel) zijn daarentegen wel in het bestand opgenomen. Het criterium 'of een ander bezet gebied' betekent dat Nederlanders die in België of Frankrijk waren toen deze landen bezet raakten (of hier in de meidagen van 1940 naartoe waren gevlucht) als Engelandvaarder zijn meegeteld, als zij vervolgens getracht hebben naar Engeland te ontsnap-

pen. De aanduiding 'Nederland of een ander bezet gebied in Europa' betekent, dat ik Nederlanders die uit het in maart 1942 door Japan bezette Nederlands-Indië ontsnapten¹⁷, niet in het onderzoeksbestand heb opgenomen, al hadden zij dezelfde intentie als Nederlanders die uit bezet Nederland ontkwamen.

Het criterium 'Nederlanderschap' is niet in strikt juridische zin gehanteerd. Sommige Engelandvaarders (met name in Nederland verblijvende Duitse vluchtelingen) woonden al jaren met hun familie in Nederland, hadden hier bijvoorbeeld hun opleiding genoten en waren volledig geïntegreerd, maar waren in mei 1940 soms nog niet formeel genaturaliseerd als Nederlander. In de hier verzamelde gegevens zijn zij als 'Nederlanders' beschouwd.

Het criterium 'intentie om vanuit Engeland verder te vechten' is uiteraard problematisch. Hoe een dergelijke intentie vast te stellen? Mensen zitten gecompliceerd in elkaar en realiseren zich vaak niet waarom ze iets doen. Afgezien daarvan is het feit dat men daadwerkelijk in Engeland dienst nam bij de strijdkrachten een indicatie, maar dit bewijst op zich niet dat de intentie daartoe van tevoren al bestond. Er gold immers dienstplicht voor alle mannelijke Nederlanders tussen 18 en 42 jaar, die zich buiten bezet gebied bevonden.¹⁸ Bovendien zou een dergelijk standpunt leiden tot uitsluiting van vrouwelijke Engelandvaarders (voor wie de dienstplicht niet gold) en diegenen die voor militaire dienst waren afgekeurd. Daarnaast was er – zoals in hoofdstuk 1 zal worden aangetoond – bij Engelandvaarders dikwijls sprake van een combinatie van beweegredenen, waarvan de wens om voor het vaderland te vechten er één was. Voorzover er in de diverse archieven een verhoor van de betrokken Engelandvaarder beschikbaar was (en dat geldt voor ruim 1500 van de 1706 die in het bestand werden opgenomen), vielen de achtergronden rond het vertrek meestal wel te reconstrueren en kon aan de hand daarvan worden bepaald of de persoon in kwestie aan mijn definitie beantwoordde. De persoonlijke beweegredenen kwamen echter niet altijd ter sprake in het verhoor, zeker niet in de korte uittreksels die ik in andere archieven dan die van Justitie aantrof. Bovendien heb ik uit andere bronnen circa tweehonderd namen van Engelandvaarders gevonden die niet bij de verhoren waren terug te vinden.¹⁹ In al deze gevallen waar dus onvoldoende informatie over de motivatie beschikbaar was heb ik geprobeerd deze langs andere weg te verkrijgen.²⁰ Uiteindelijk heb ik van ongeveer de helft van de populatie de beweegredenen kunnen achterhalen.

Nóg een restrictie moet worden vermeld: alleen diegenen werden aan

het databestand toegevoegd die ook werkelijk in Engeland zijn aangekomen. Vooral in de eerste oorlogsjaren kwam het voor dat uit Nederland ontsnapte personen vanuit Spanje/Portugal rechtstreeks naar Nederlands-Indië, Australië, Suriname, de Verenigde Staten of Canada reisden en daar werden ingelijfd bij de Nederlandse strijdkrachten. Zij ontvingen daar ook hun militaire training (vergelijk de opleiding voor piloten en ander luchtmacht personeel op de Amerikaanse vliegbasis Jackson) en zijn gedurende de hele oorlog nooit in Engeland geweest. Om hoeveel personen het gaat is onduidelijk, vermoedelijk enkele tientallen.

Hetzelfde geldt voor een groep die Engeland trachtte te bereiken via Zwitserland. In december 1944 zijn 480 van deze mensen onder militaire begeleiding via het grotendeels bevrijde Frankrijk richting Engeland gereisd. In Parijs werd het konvooi gesplitst: 180 gingen door naar Engeland (en gelden dus in dit onderzoek als Engelandvaarders), de 300 overigen werden naar gevechtsposities in Zeeland gedirigeerd en daar als militair ingezet.²¹ Zij hadden dezelfde intenties als diegenen die wél in Engeland aankwamen, maar aangezien zij dat land niet bereikten zijn zij niet in de groep 'Engelandvaarders' opgenomen.

Samenvattend beantwoordt de onderzoekspopulatie aan de volgende vier criteria:

- 1 clandestien vertrek tijdens de bezetting;
- 2 oogmerk om aan geallieerde kant mee te vechten;
- 3 de status van burger of ingezetene van Nederland;
- 4 daadwerkelijke aankomst in Engeland.

Het is duidelijk dat de samenstelling van de onderzoekspopulatie hiermee in een aantal gevallen arbitrair is, zij het dat dit zeker niet in overwegende mate zo is. Maar het was de enige methode om zo precies mogelijk de groep te bepalen, in aansluiting op de overwegingen die in de oorlogsjaren hebben gegolden.

In dat kader wil ik nogmaals wijzen op de aard van het belangrijkste bronnenmateriaal dat mij ten dienste stond: de verhoren die de Nederlandse veiligheidsdiensten de Engelandvaarders hebben afgenomen. Voor een groot deel gebeurde dat in Londen, maar sommige Engelandvaarders werden ook onderweg al door vertegenwoordigers van de Nederlandse regering ondervraagd. Het Bureau Inlichtingen had in neutrale landen als Zweden, Zwitserland, Spanje en Portugal vestigingen, waar

een voorlopig antecedentenonderzoek bij Engelandvaarders werd ver-
richt vóór zij naar Engeland werden doorgestuurd.²²

De vraag is natuurlijk in hoeverre deze verhoren een volledig en waar-
heidsgetrouw beeld geven van de Engelandvaarders. Deze rapporten wa-
ren het resultaat van ondervragingen. Met andere woorden: de onder-
vrager had een sturende rol. Niettemin is het voor de onderzoeker van
belang te weten dat de ondervraging volgens een vast protocol verliep en
dat elke Engelandvaarder aan het begin van het verhoor de gelegenheid
kreeg zijn levensloop te geven en in eigen woorden het verhaal van zijn of
haar ontsnapping te doen. In het uiteindelijke rapport werd dit door de
ondervrager zoveel mogelijk in de bewoordingen van de ondervraagde
opgetekend en regelmatig werd de betrokken Engelandvaarder ook let-
terlijk geciteerd.²³ Op deze gronden neem ik aan dat de verhoren – mits
zij met de vereiste bronnenkritiek worden benaderd – een verantwoorde
basis zijn voor een onderzoek naar de drijfveren en achtergronden van
Engelandvaarders.

Het door mij opgebouwde databestand van in Engeland aangekomen
Engelandvaarders bevat de gegevens van 1706 Nederlanders: 1658 man-
nen en 48 vrouwen. Dit is dus de onderzoekspopulatie. De over hen ver-
zamelde gegevens (variërend van hun naam, geboortedatum, opleiding,
beroep, godsdienst tot informatie over hun verzetsverleden, vluchtweg
en militaire bestemming) vormen de basis voor de in dit proefschrift op-
genomen tabellen en grafieken. De onderzoekspopulatie van 1706 Enge-
landvaarders komt naar mijn idee dicht in de buurt van het werkelijke
aantal Engelandvaarders, maar ik pretendeer niet dat ik met deze 1706
werkelijk alle Engelandvaarders heb achterhaald. Omdat het pas eind
1941, begin 1942 vaste regel werd dat Engelandvaarders na door de Engel-
sen te zijn gescreend ook door Nederlandse instanties werden verhoord,
is het niet ondenkbaar dat sommige vroege Engelandvaarders niet zijn
ondervraagd. Bovendien is na de oorlog door de diverse departementen
die verhoren in hun archieven bewaarden flink met dit bronnenmateri-
aal 'geschoven'. Verhoren werden indertijd gelicht, opgenomen in andere
archiefbestanden of raakten 'gewoon' zoek.

Daarnaast is een databestand aangelegd van personen die betrokken
waren bij een mislukte poging Engeland te bereiken. Het gaat hier om
598 mensen. Dit databestand is gehaseerd op, ten eerste, de verhoren van
aangekomen Engelandvaarders. Daaruit viel soms informatie te distille-
ren over mislukte pogingen tot Engelandvaart. Soms hadden die Enge-
landvaarders namelijk zelf één of meer eerdere, mislukte pogingen ge-

daan. Zij verwezen ook regelmatig naar mislukte pogingen van anderen, die bijvoorbeeld waren gearresteerd. Veel informatie over gestrande Engelandvaarders is voorts afkomstig uit secundaire literatuur: monografieën over verzet en vervolging, de geschiedenis van een bepaalde stad of streek tijdens de Tweede Wereldoorlog en egodocumenten. In (oorlogs)herinneringen zijn nogal eens verwijzingen te vinden naar een mislukte poging tot Engelandvaart van de auteur zelf of van anderen. In de memoires van het CHU-Tweede-Kamerlid jkvw. C. Wttewaal van Stoetwegen (1901-1986) viel bijvoorbeeld te lezen dat haar jongste broer Oncko in 1943 samen met de uit Curaçao afkomstige student rechten George Maduro een poging deed om naar Zwitserland te ontsnappen. Beiden werden onderweg gearresteerd. De broer van de freule overleefde het concentratiekamp Sachsenhausen; Maduro, naar wie na de oorlog de Haagse miniatuurattractie Madurodam werd vernoemd, overleed in februari 1945 in Dachau.²⁴

Andere bronnen voor het bestand van gestrande Engelandvaarders waren een aantal archieven van de Duitse strafrechtspraak in Nederland en de namenlijsten als die op het zogenaamde 'Vijfluik', een gedenkteken voor omgekomen Engelandvaarders, dat in 1949 in de kapel op de Erebe-graafplaats te Loenen is opgericht.

Voor al de informatie over deze groep was lastig te beoordelen. Vaak was het relaas van zo'n mislukte poging tot Engelandvaart diverse keren doorverteld c.q. overgeschreven, waardoor er allerlei onnauwkeurigheden in waren geslopen. Door terug te keren naar de (meest) oorspronkelijke bron en eventueel nog in leven zijnde betrokkenen of familieleden op te sporen, kon ik in een aantal gevallen de juiste toedracht boven water krijgen.²⁵ Het was echter niet mogelijk om alle gevonden meldingen van mislukte pogingen op een dergelijke manier te checken. Een schriftelijke neerslag van wat gebeurde is meestal niet voorhanden, terwijl familieleden en andere betrokkenen vaak al overleden zijn.

Door de geheimhouding waarmee Engelandvaart vanzelfsprekend omgeven was en door het verstrijken van de tijd is de werkelijke omvang van het verschijnsel 'pogingen tot Engelandvaart' niet meer te achterhalen. Met nadruk moet dan ook worden opgemerkt, dat het aantal van 598 Nederlanders die vergeefs naar Engeland probeerden te komen slechts een indicatie vormt.

Tot slot wil ik enkele opmerkingen maken over de enquête die begin 1997 werd uitgezet in *De Schakel*, het orgaan van de Stichting Genootschap Engelandvaarders. Doel van deze enquête was:

- 1 nog in leven zijnde Engelandvaarders, in aanvulling op de verhoren uit het archief, te vragen naar hun motivatie, eventuele aanleiding tot hun vertrek, vluchtweg et cetera;
- 2 meer te weten te komen over de periode na aankomst in Engeland;
- 3 ook gestrande Engelandvaarders – die immers bij de verhoren ontbreken – naar hun ervaringen te kunnen vragen. Tot de leden van het Genootschap Engelandvaarders behoren namelijk ook diegenen die Engeland niet hebben gehaald.

Dit betekent dat het hierdoor mogelijk werd op een tweetal punten belangrijke gegevens te verwerven. Ten eerste werd het mogelijk een nader beeld te krijgen van de verhoren (en dat wil zeggen van de manier waarop de verhoren werden afgenomen en daarmee dus ook de waarde van mijn belangrijkste bronnenmateriaal). Daarnaast werd het mogelijk enigszins zicht te krijgen op de periode na aankomst in Engeland (waar het belangrijkste bronnenmateriaal uiteraard geen gegevens over bevatte). Dat wil zeggen of zij door de koningin waren ontvangen, voor welk krijgsmachtdeel zij hadden gekozen en in een aantal gevallen hoe hun leven verder verlopen was.

Van de circa 500 leden die het Genootschap Engelandvaarders in 1997 telde hebben er 192 op de vragenlijst gerespondeerd. De respons bedroeg dus 38 procent. Van die 192 deelnemers aan de enquête (186 mannen en 6 vrouwen) waren 157 Engelandvaarders in Engeland aangekomen, de overige 35 hadden daartoe een of meer vergeefse pogingen gedaan of waren wel ontsnapt maar reisden niet door naar Engeland.²⁶

Uiteraard moeten de hiermee verkregen gegevens met de gebruikelijke bronnenkritische zin worden gehanteerd. Ten eerste moet voortdurend bedacht worden dat het aantal respondenten klein was in verhouding tot het totale aantal Engelandvaarders. Aan de uitkomsten kunnen dus ook geen algemeen geldende uitspraken over de hele groep worden ontleend. Bovendien moet in het oog worden gehouden dat in de herinnering van de betrokkenen vertekeningen zijn opgetreden, alleen al gezien het feit dat sinds de oorlog inmiddels ruim 60 jaar verstreken zijn.

Maar de enquête bleek in een aantal opzichten een belangrijk instru-

ment, zowel om het bronnenmateriaal te kunnen beoordelen, maar vooral ook omdat het de mogelijkheid bood met een aantal Engelandvaarders in contact te komen. De vele dozen archiefmateriaal die ik in de afgelopen jaren heb doorgeworsteld dreigden mij wel eens te doen vergeten dat mijn onderzoek ging over mensen van vlees en bloed. De vele persoonlijke contacten met Engelandvaarders (per telefoon, brief, e-mail of in een interview) brachten 'de mens' achter het dossier echter direct weer in beeld. Ik heb die contacten als zeer waardevol ervaren en denk er met plezier aan terug.

Beweegredenen

S. Timmers Verhoeven beschrijft in zijn memoires hoe hij samen met een groep andere Nederlanders na een afmattende tocht over de Pyreneeën in maart 1944 in Spanje arriveerde. Behalve door de Spaanse politie, de Guardia Civil, werden zij ook ondervraagd door de Nederlandse ambtenaar E. Hertzberger, een in Spanje gestationeerde medewerker van het Londense Bureau Inlichtingen (BI).¹ Hij vroeg hun onder andere wat de reden van hun vertrek uit Nederland was geweest. Timmers Verhoeven wist daarop geen antwoord:

Deze voor ons zo absurde vraag was zo'n doffe tegenstelling met wat wij hadden meegemaakt, dat wij zoegezgd met de bek vol tanden zaten. De onlogica was gewoon te veel voor ons vermoeide bevattingsvermogen. De goede man [...] kreeg dan ook de meest bizarre antwoorden. De een zei: 'Ik ging weg voor Koningin en Vaderland' of een andere, wat meer originele inborst kwam met 'Voor mijn familie.' Er was er een onder ons die zei 'Voor mijn nageslacht.' Dit was duidelijk een voltreffer want Hertzberger vroeg onmiddellijk: 'Hoeveel kinderen heeft u dan wel?' Het antwoord daarop was [...]: 'Die heb ik nog niet, maar ik ga ze wel maken, dat beloof ik u.' Met elkaar hebben we er nogal wat over gediscussieerd, maar een kort antwoord hebben we nooit kunnen vinden, want het was gewoon logisch voor ons dát we zijn gegaan.²

De journalist Mathieu Smedts, die in 1942 bij een poging via Zwitserland te ontsnappen werd gearresteerd, vatte het bondig samen. 'Er was één dringende reden om het land te verlaten: de Duitsers waren er.'³

Zowel Timmers Verhoeven als Smedts zag zijn besluit om te vertrekken als een logisch en rechtstreeks gevolg van de bezetting. Nederland was door de vijand onder de voet gelopen en moest worden bevrijd. Voor

hen betekende dat: een reis naar Engeland om van daaruit aan geallieerde zijde de strijd tegen Duitsland te voeren uit liefde voor het vaderland.

Zo vanzelfsprekend het voor deze twee was, zo intrigerend blijft de vraag wat Engelandvaarders ertoe dreef om een gevaarlijke tocht te ondernemen, waarmee zij zelfs hun leven riskeerden. Het antwoord op die vraag lag niet voor iedereen zo simpel en eenduidig als hier wordt geschetst, omdat de werkelijkheid nu eenmaal zelden simpel en eenduidig is. Zeker, vaderlandsliefde was een belangrijke drijfveer, al had dit niet voor elke Engelandvaarder dezelfde inhoud. Maar het was niet het enige motief: naast patriottisme hebben vele andere beweegredenen een rol gespeeld. Een enkel voorbeeld kan dit verduidelijken. Jan Sterman uit het Limburgse Simpelveld werkte als arbeider in een van de staatsmijnen. Hij had als dienstplichtig militair de Duitse inval meegemaakt en was in de zomer van 1940 gededemobiliseerd. Sinds dat moment was hij – naar eigen zeggen – van plan naar Engeland te gaan, maar hij wist niet hoe. In het begin van 1942 kwam hij een paar keer in botsing met de Duitse autoriteiten, onder andere omdat hij had geweigerd om op zondag te werken. Die zondagsarbeid was vanaf maart 1942 door de bezetter verplicht gesteld om de steenkoolproductie, die onder meer door langzaam-aanacties van mijnwerkers achterbleef, te verhogen.⁴ Toen hij op 18 mei 1942 van een agent van de mijnenpolitie de waarschuwing kreeg dat hij zou worden gearresteerd, besloot hij de volgende dag samen met een vriend te vertrekken, zonder veel voorbereiding en met slechts f18,- op zak.⁵

De stemming onder de Nederlandse bevolking was tijdens de bezetting overwegend anti-Duits. In principe zullen dus vermoedelijk veel Nederlanders bereid zijn geweest om naar Engeland te gaan en van daaruit te vechten voor de bevrijding van het vaderland. Toch hebben slechts circa 1700 Nederlanders dit werkelijk gedaan. Op een bevolking van 8.833.977 inwoners (op 31 december 1939) is dat een percentage van 0,02 procent.⁶

De wil om te vertrekken alléén was bovendien niet toereikend, men moest ook over de mogelijkheid beschikken om de tocht naar Engeland te ondernemen. Aan zo'n reis waren tal van praktische problemen en gevaren verbonden, die veel mensen zullen hebben afschrikt. Daarnaast zijn ook leeftijd en gezinssituatie bepalend geweest. Het moge duidelijk zijn dat een vaderlandslievende veertiger met baan, vrouw en kinderen minder snel geneigd was alles en iedereen in de steek te laten, dan bijvoorbeeld een scholier die net eindexamen had gedaan. Het is verder evident dat karaktereigenschappen als vasthoudendheid, vindingrijkheid

en ondernemingszin bevorderend hebben gewerkt. Een dergelijke persoonlijkheidsstructuur zorgde ervoor dat mensen – ondanks beperkingen en tegenslagen – toch naar Engeland probeerden te ontsnappen en daartoe zelfs meerdere pogingen waagden.

Los van dit alles is er nog een andere factor van belang geweest. Ik doel hier op de dwangmaatregelen van het Duitse bestuur in Nederland, waarmee – naarmate de bezetting langer duurde – meer en meer Nederlanders te maken kregen. Bij menig Engelandvaarder hebben deze dwangmaatregelen (mede) een rol gespeeld bij hun besluit om te vertrekken. Zij vormden een soort *pushfactor*, een begrip dat onder meer in migratieonderzoek wordt gebruikt om negatieve omstandigheden aan te duiden die mensen ertoe brengen om hun huidige verblijfplaats te verlaten. Zo zag Steman zich door zijn dreigende arrestatie min of meer gedwongen om zijn tot dan toe vage Engelandvaardersplannen ten uitvoer te brengen. Het tegenovergestelde, de *pullfactor*, is in deze context het verlangen om dáár te zijn waar geen Duitsers waren, in het land dat de geallieerde strijd tegen nazi-Duitsland aanvoerde: Engeland.

Dit eerste hoofdstuk vormt een poging om dit ingewikkelde complex van al dan niet persoonlijke motieven van Engelandvaarders en daarmee samenhangende ‘publieke’ omstandigheden gedurende de jaren 1940-1945 te ontrafelen. Daartoe worden eerst de beweegredenen behandeld die uit het onderzoeksmateriaal naar voren komen en die in vijf hoofdmotieven uiteenvallen.⁷ Bij elk hoofdmotief is weer een aantal submotieven te onderscheiden, die schematisch als volgt zijn weer te geven:

- | | |
|---------------------|---|
| Vaderlandsliefde | – woede over inval |
| | – plichtsgevoel |
| | – vechten voor bevrijding |
| | – iets willen doen voor goede zaak |
| | – zich ter beschikking stellen van de
Nederlandse regering in Londen |
| Oranjegezindheid | – sympathie voor/trouw aan koningin |
| Vrijheidszin | – onder druk van bezetter uit willen |
| | – niet lijdzaam willen toezien terwijl bezetter
zijn gang gaat |
| Zucht naar avontuur | – behoefte aan verandering |
| | – iets van de wereld willen zien |
| Privé-problemen | – problemen in relationele sfeer |
| | – problemen op het werk |

Vervolgens wordt nader ingegaan op de 'publieke omstandigheden' tijdens de bezetting, die naast de motivatie bij velen een rol hebben gespeeld in de afweging rond het vertrek. Om duidelijk te maken welke pushfactoren er speelden volgt eerst een overzicht van het Duitse bezettingsbeleid, toegespitst op bepaalde dwangmaatregelen als de vervolging van joden en de arbeidsinzet. Aan de hand van diverse voorbeelden wordt daarna getoond hoe dergelijke nijpende omstandigheden de doorslag konden geven tot een besluit om naar Engeland te ontsnappen.

Verzetslieden die in opdracht Engelandvaarder werden, bijvoorbeeld om berichten naar Londen over te brengen, horen eigenlijk niet thuis in het bovenstaande rijtje. Niettemin kwamen ook dit soort pragmatische redenen voor. Zij worden apart behandeld in de daaropvolgende paragraaf. Tot slot wordt de motivatie van (de weinige) vrouwelijke Engelandvaarders toegelicht.

'Voor Nederland en Oranje' en andere motieven

De Duitse inval op 10 mei 1940 en de Nederlandse capitulatie vier dagen later lag voor vrijwel alle Engelandvaarders aan de basis van hun besluit om naar Engeland te gaan. Welke verpletterende indruk 'mei '40' maakte, wordt duidelijk uit de woorden van een Engelandvaarder die bij het uitbreken van de oorlog nog maar 15 jaar was:

Ik was zeer beschaamd en teleurgesteld door de snelle capitulatie van Holland. In mei 1940 hadden 'wij' 300.000 man gemobiliseerd en werden verslagen door drie Duitse divisies met 45.000 man. Zodra ik oud genoeg was, wilde ik naar Engeland, officier worden en tonen hoe het te doen...⁸

Ook het bombardement op Rotterdam, waarmee de Duitsers de Nederlandse overgave hadden afgedwongen, speelde een rol: 'Ik heb als militair Rotterdam (10-14 mei 1940) meegemaakt,' aldus een andere Engelandvaarder, 'en het was dáár dat ik besloot, hoe dan ook, door te strijden.'⁹

Men moet er rekening mee houden dat in dergelijke uitspraken zo veel jaar na dato sprake kan zijn van enige vertekening en rationalisatie achteraf. Daarom hoeven die uitspraken echter nog niet onoprecht te zijn. Sommige Engelandvaarders zijn zich trouwens terdege van dit probleem bewust en beschrijven hun motivatie nuchter, afstandelijk en met gevoel

voor nuances. E. Asselberghs, die in mei 1940 ook nog zeer jong was, schrijft bijvoorbeeld:

Ik vond de invasie en de overweldiging van Nederland onvoorstelbaar 'gemeen' en ongerechtvaardigd. Toen ik [...] na de overgave eindeloze colonnes Duitse soldaten langs zag komen rijden en zag dat het écht waar was, nam ik me tóen al voor, als ik ertoe in staat zou zijn, mee te zullen werken om die ontstane toestand ongedaan te maken, 'de vijand te verdrijven'.

Hij voegt daaraan toe:

Dat klinkt erg patriottisch en dat was het ook wel, maar patriottisme zoals een kind dat kan beleven... Toch is in de daaropvolgende jaren het voornemen blijven bestaan, gegroeid zelfs, door het zien van de dingen die er in het land gebeurden.¹⁰

Ook Engelandvaarder P.L. baron D'Aulnis de Bourrouill is van mening dat men vaderlandsliefde niet in 'van die heldhaftige, zwaar gedramatiseerde termen moet zien'. Bij hem was het veeleer de strijd in mei 1940 die hem deed besluiten door te vechten:

Wij hadden een goede lichte soldaten, die batterij was geweldig solidair. Als je dan besluit om door te strijden, dan komt dat veeleer voort uit loyaliteit met je medestrijders, gekoppeld aan dat bedreigde gevoel voor de hele samenleving, jouw eigen samenleving. Daarbij komt nog dat ik me rondt ergerde aan Duitsers. Schreeuw, altijd lawaai, autoritair. Dus ik vond: Nederland daar blijf je vanaf! Dat is van mij. Die tuin is van ons. Dat soort primitieve gedachten zijn uiteindelijk veel waarachtiger, veel krachtiger dan het begrip 'vaderlandsliefde'.¹¹

Soms gold de loyaliteit van Engelandvaarders niet alleen Nederland, maar ook of vooral het Nederlandse grondgebied overzee. Toen Nederlands-Indië in maart 1942 door de Japanners werd bezet, was dit voor diverse Engelandvaarders reden om op weg te gaan en vanuit Engeland de strijd tegen Japan aan te binden. Vaak waren deze Engelandvaarders in Nederlands-Indië geboren (dat gold voor 11 procent van de onderzoekspopulatie¹²), hadden daar nog familie wonen of waren als KNIL-militair in dit gebied actief geweest.

Behalve woede en verontwaardiging over de inval, was het niet zelden ook plichtsgevoel dat Engelandvaarders ertoe bracht de stap te wagen. Dit gold bijvoorbeeld voor Jan van Lelyveld, destijds student rechten, die in 1943 een (mislukte) poging tot Engelandvaart deed:

Mijn grootvader en overgrootvader, ze heetten ook allebei Jan, waren militair. Alleen, ze hadden nooit een oorlog meegemaakt. Ik dacht: nu is het oorlog, het kan niet zo zijn dat deze Jan geen poot uitsteekt...¹³

De meeste Engelandvaarders wilden, net als Van Lelyveld, als militair deelnemen aan de strijd tegen Duitsland. Zij wilden dienst nemen bij de Nederlandse strijdkrachten in Engeland. Er waren er ook die hun bijdrage in meer neutrale termen omschreven. Zij wilden naar Engeland om 'iets te doen voor Nederland' of 'mee te werken aan de bevrijding'. Anderen formuleerden het nog algemener: zij stelden zich 'ter beschikking van de Nederlandse regering in Londen'. Die regering werd geacht uit te maken welke vorm die bijdrage moest aannemen.

Het 'iets doen voor de goede zaak' kon natuurlijk ook in Nederland zelf plaatsvinden in de vorm van ondergrondse activiteiten tegen de bezetter. Van 848 Engelandvaarders, ongeveer de helft van de onderzoekspopulatie, is het verzetsverleden bekend. Van deze groep hebben 342 Engelandvaarders verzetsactiviteiten gepleegd (40 procent). Dat was verzet in de ruimste zin van het woord en omvatte ook incidenteel en symbolisch verzet, zoals het af en toe doorgeven van illegale blaadjes of het dragen van een goudsbloem in het knoopsgat als teken van aanhankelijkheid aan het Huis van Oranje. Ook waren daarbij enkele Engelandvaarders die aangaven in het verzet te zijn geweest, maar die niet vertelden waaruit dat verzet bestond. Beperken wij ons tot deelname aan georganiseerd en systematisch verzet, sabotage, spionage en gewapend verzet dan daalt de 40 procent naar 27 procent (zie tabel 2). De conclusie luidt, dat van de 848 Engelandvaarders van wie het verzetsverleden bekend is een meerderheid (60 procent) nooit iets met verzet te maken heeft gehad. Dat was meestal niet omdat zij niet wilden, maar omdat het moeilijk was om aansluiting te vinden bij een verzetsgroep. Hoe moeilijk dat was blijkt uit de woorden van Engelandvaarder Maarten Cieremans:

Ik had mij net als vele anderen toen graag bij het verzet willen aansluiten, maar er is nergens een huis met een bord 'Aanmeldingsbu-

reau voor het verzet'. Hoe vind je dat? Je moet toevallig worden opgemerkt door iemand die daarin iets te zeggen heeft. Die laat jou een boodschapje doen en die denkt: ja, dat lijkt me wel een geschikt jochie. En dan heb je káns dat je erin komt.¹⁴

Wanneer het niet lukte om bij de illegaliteit te komen, was naar Engeland gaan een goed alternatief om toch iets 'tegen de Duitsers' te kunnen ondernemen. Van degenen die er wél bij betrokken raakten (of zelf een groepje startten), merkten velen dat het (vroege) verzet nogal amateuristisch was en weinig effect sorteerde. Een van hen, de al genoemde D'Aulnis, besepte toen dat 'ondergronds bezig zijn een vak is dat je moet leren'. In zijn opinie moest hij daarvoor naar Engeland en dus werd hij Engelandvaarder.¹⁵

Voor anderen was het 'goedbedoelde amateurisme' van de ondergrondse reden om juist niét tot een verzetsgroep toe te treden, maar in plaats daarvan naar Engeland te gaan. Zij wilden liever 'met open vizier strijden'¹⁶ of hadden het idee in Engeland 'nuttiger te zijn' voor de strijd tegen Duitsland¹⁷ dan wanneer zij in Nederland bleven. Weer anderen achtten zichzelf niet geschikt voor ondergronds werk:

Ik achtte mij niet geschikt voor ondergronds verzet en had er niet genoeg moed voor. Het kwam mij voor, dat mijn kansen beter waren, wanneer ik zou proberen om tegen de bezettende macht te vechten in uniform...¹⁸

E. Pannenburg had een soortgelijke redenering. 'Ik zat dicht genoeg bij het verzet,' zegt hij in een interview:

om me te kunnen indenken, te weten wat ik daarvoor zou moeten opbrengen. [...] Ik bedoel hiermee: 't grote verzet, ik wist dat ik daarvoor niet geschikt was. Je moest iemand anders worden, stalen zenuwen hebben...'¹⁹

Behalve liefde voor het vaderland speelde ook trouw aan en sympathie voor de naar Londen uitgeweken koningin Wilhelmina een rol in de motivatie. Voor de marineofficier Ch. Douw van der Krap bijvoorbeeld was het, zodra de capitulatie een feit was, duidelijk dat hij naar Engeland moest zien te komen. 'Iedere Nederlandse jongen', en zeker hij als militair, had volgens hem de plicht om de koningin naar Engeland te volgen.

Het was zijn vaste overtuiging dat daar, buiten Nederlands grondgebied, strijdkrachten zouden worden bijeengebracht en dat Wilhelmina om die reden het land had verlaten. In die visie stond Douw van der Krap op dat moment, mei 1940, nog vrijwel alleen. Collega's en superieuren bij de marine zagen hem – zo had hij de indruk – als een soort Don Quichot, 'een emotionele doordrammer, die niet wilde aanvaarden dat we totaal verslagen waren'.²⁰ Ook buiten militaire kringen was er teleurstelling, verbittering en onbegrip over het haastige vertrek van de koningin naar Londen. Zo werd in Twente op straat het portret van Wilhelmina verscheurd. Ook zijn er berichten over Nederlanders die in woede hun riddersorden weggooiden.²¹ Maar geleidelijk wist Wilhelmina haar geschokte onderdanen door haar toespraken vanuit Londen nieuw vertrouwen te geven en tot verzet te inspireren. Hoe snel dat proces zich voltrok is onduidelijk, maar dát de koningin terugkeerde in de volksgunst is onmiskenbaar.²² Nederlands bekendste Engelandvaarder, Erik Hazelhoff Roelfzema, was direct al in mei 1940 opgetogen over de manier waarop de koningin vlak na haar aankomst in Engeland via de BBC-radio 'fel van leer [trok] tegen Hitler en zijn trawanten':

Mijn oren tuitten ervan, als ik dacht aan het kleine, ronde poppetje, dat zo hoffelijk heen en weer boog in de gouden koets, nog niet zolang geleden. Dit was geen vluchteling die sprak, maar iemand die de strijd zojuist had aangebonden. Welnu, dan wij ook. We waren er nog. Alleen het leger had zich overgegeven, we hadden een veldslag verloren. Net als Engeland. Meer niet.²³

De populariteit van het koningshuis had vanaf 1898, toen Wilhelmina de troon besteeg, diverse ups en downs gekend. Tijdens haar periode van ballingschap in Londen groeide de koningin echter na verloop van tijd uit tot een onbetwistbaar symbool van onverzettelijkheid. Haar standvastigheid en totale afwijzing van 'de moffen', zoals zij de Duitsers placht te noemen, maakten haar bij brede lagen van de bevolking zeer geliefd. Zelfs in communistische kringen, waar men vanouds toch niet erg voor de monarchie was geporteerd, werden haar toespraken hogelijk gewaardeerd.²⁴ De bewondering voor Wilhelmina grensde bij sommigen zelfs aan verering. Iets daarvan klinkt door in de woorden van Gerard Rutten, die na zijn aankomst in Engeland in 1943 als medewerker van de Rijksvoorlichtingsdienst veel met de koningin te maken kreeg. 'Het vuur brandde Oranje...' schreef hij in een terugblik in 1962. 'Dit vuur ver-

warmde ons in de doodse kilte van de oorlogsjaren en was een lichtbaken in de duisternis van de bezetting en oorlog.²⁵ Toch moet de toewijding van Engelandvaarders aan het koningshuis ook weer niet worden overdreven. Het staat vast dat koningin Wilhelmina enorme populariteit bij Engelandvaarders verwierf, nadat zij in Londen waren aangekomen. De koningin ontving hen immers op de thee, luisterde met grote aandacht naar hun verhalen over bezet Nederland en beschouwde hen als boodschappers van haar geknechte volk. Maar of Wilhelmina bij alle Engelandvaarders ook al zo geliefd was vóór zij vertrokken en of Engelandvaarders als groep grotere aanhangers van het Huis van Oranje waren dan andere Nederlanders, zijn vragen die moeilijk of niet kunnen worden beantwoord.²⁶

Dezelfde kanttekeningen zijn te plaatsen bij het begrip 'patriottisme'. Iemand als de schrijver/journalist Jacques Gans, die Engeland in 1943 bereikte, had bijvoorbeeld weinig op met het woord 'vaderland'. In zijn in 1951 gepubliceerde boek *Het vege lijf* legt de toenmalige bohémien en 'beroepsdwarsligger' Gans uit waarom:

In dat woord [vaderland, *ad*] zit voor mijn gevoel een teveel aan plechtigheid. Het klinkt te gedragen en te gezwollen. [...] Ook 'pal staan' voor onze driekleur heeft me steeds een liefhebberij geleken voor bijzonder primitieve zielen. [...] ...onweerlegbaar lijkt mij het woord van de oude Léautaud, dat het eerste vaderland op aarde het leven is. Ik ben aan dit leven gehecht, meer dan aan welk vaderland ook. En nooit was ik zo aan het leven gehecht als in de toestand van de woede der vaderlanden, die oorlog heet.²⁷

Waarom Jacques Gans dan toch naar Engeland ging? Omdat een vriend uit het verzet, P.A.M. Pooters, hem daar om vroeg en ook omdat hij het verderfelijke nationaal-socialisme tijdens een verblijf in Berlijn in de jaren dertig al had bestreden. Maar de hoofdreden was waarschijnlijk dat hij het gezag van de nieuwe machthebbers, de Duitsers, niet wenste te accepteren. Van jongs af aan leek hem immers 'niets verleidelijker dan de spot drijven met hen die van tevoren aankondigen, dat er met hen niet te spotten valt'.²⁸ Gans was een uitzondering, wiens denkbeelden over patriottisme beslist niet model staan voor de 'gemiddelde' Engelandvaarder. Toch waren er meer, die zich – zij het niet zo extreem als hij – ongemakkelijk voelden bij het woord 'vaderland'. Een deelnemer aan de enquête schrijft:

'Vaderlandsliefde' was voor mij een te gezwollen woord. Het was eerder een gevoel van onrust, de behoefte uit Nederland weg te kunnen, beseffend dat je in Engeland echt iets zou kunnen doen.²⁹

Aan de wens om 'te vechten voor de bevrijding' werd door sommige Engelandvaarders toegevoegd, dat zij niet 'werkeloos' of 'lijdzaam' wilden toezien hoe de bezetter in Nederland zijn gang ging. Hieruit spreekt een gevoel van machteloosheid, van 'opgesloten zijn'. Nederland was bezet, de grenzen werden hermetisch gesloten en het openbare en persoonlijke leven kwam – geleidelijk aan – onder een steeds verdergaande Duitse controle. De inwoners van dat bezette Nederland zaten letterlijk en figuurlijk 'vast'. Dit gevoel van onvrijheid was voor menig Engelandvaarder misschien wel net zo bepalend voor het vertrek als het streven het vaderland te dienen. Voor Cieremans was het een van de hoofdoorzaken van zijn Engelandvaart:

Je wilde niet steeds langer onder die druk, van dit mag niet en dat mag niet. [...] Je ging dingen doen omdat het niet mocht... uit balligheid. In de spertijd naar mijn meisje... [...] Dat soort dingen ga je doen uit opstandigheid. [...] Ik wilde vrijheid. En die ken je pas als je hem kwijt bent.³⁰

Het leven tijdens de bezetting was voor iedereen zorgelijk, zwaar en deprimerend. Voor jongeren was het bovendien dodelijk saai. Een van die zich vervelende adolescenten was de journalist W.L. Brugsma, die in 1943 negentien jaar oud was. 'Omdat er een avondklok heerste,' schrijft hij in zijn memoires,

duurden de huisfeestjes tot zes uur 's ochtends: patriottisch vrijen. Iedere vorm van werken werd beschouwd als een vorm van collaboratie en zo heerste een vaderlandslievende vorm van 'dolce far niente', gevuld met anglofiele bezigheden als het lezen van boeken van 'Sapper' over de Eerste Wereldoorlog, het achterover drukken van een resterende fles whisky uit de kelder, het op de piano spelen van 'Coming in on a wing and a prayer' en andere songs, waarin oorlogvoeren leek te bestaan uit het winnen van een luchtgevecht, dan landen met een brandende motor en ten slotte het rendez-vous met de geliefde in 'Room 504'.³¹

Een tocht naar Engeland bood de mogelijkheid om aan de verstikkende sfeer in bezet Nederland te ontsnappen, de blik te verruimen en iets van de wereld te zien. Dat zo'n reis gevaarlijk was en wel eens noodlottig zou kunnen eindigen, daarvan waren de meeste Engelandvaarders zich terdege bewust. Maar vooral voor de jongeren onder hen, die zich nog niet gebonden wisten door een baan en/of een huwelijk, had het Engelandvaaren desondanks iets aantrekkelijks. Het betekende avontuur, verandering, nieuwe ontmoetingen en nieuwe vergezichten. Niet elke Engelandvaarder voor wie dit meespeelde, zal zich destijds bewust zijn geweest van zijn zucht naar avontuur. En degene die dit wel beseftte, zal het waarschijnlijk niet aan zichzelf of anderen hebben toegegeven. Het woord 'avonturier' had (en heeft) immers een enigszins negatieve klank. 'Zucht naar avontuur' klinkt in ieder geval minder verheven dan 'Voor Koningin en Vaderland'.

Voorzover er bij Engelandvaarders sprake was van een behoefte aan het nieuwe en onbekende, vond dat merkwaardigerwijs zijn spiegelbeeld in de Nederlandse jongeren die zich als vrijwilliger voor de Waffen-ss meldden en naar het oostfront werden gestuurd.³² Het wijst op de mogelijkheid dat door een aantal jongeren de Nederlandse samenleving als zo benauwd en saai werd ervaren, dat niet uit te sluiten valt dat voor sommigen zelfs de keuze tussen Engelandvaart en oostfront vrij willekeurig was.

Het avontuurlijke aspect van een reis naar Engeland bestond in ieder geval in de perceptie van de achterblijvers, bijvoorbeeld familie of vrienden van Engelandvaarders, die niet goed begrepen waarom hun broer, zoon of vriend was weggegaan. Dit blijkt duidelijk uit de getuigenis van een broer van Engelandvaarder Adrianus ('Janus') Heijblom. 'Toen [Janus] pas weg was,' vertelde zijn broer in een interview,

begreep ik eigenlijk niet goed waarom hij zoiets gedaan had. Janus was helemaal niet zo avontuurlijk aangelegd en als een van de elf kinderen bij ons thuis was hij altijd een van de rustigste geweest. Wel was het een flinke kerel met veel ondernemingslust, een die echt alles aanpakte. Maar hij had hier een goede betrekking [...] en kon het zich zelfs permitteren om op een Norton motorfiets te rijden.³³

Of het nu roekeloosheid was, of gezonde ondernemingslust, menig Engelandvaarder noemt, terugkijkend op zijn leven in memoires of auto-

biografie, 'avontuur' als een van de beweegredenen. Zo had schrijver Jan de Hartog (1914-2002) in Zwitserland het einde van de oorlog kunnen afwachten. Maar hij wilde per se naar Engeland. 'De lokroep van veiligheid en vrede' schrijft hij,

werd overstemd door mijn vaste besluit om naar Engeland te gaan en deel te nemen aan wat er in Europa gebeurde, in plaats van hier de rol van toeschouwer te spelen. Tenminste, zo dacht ik er toen over. Wie weet had ik gelijk. Nu, als oude man, vermoed ik dat de drang naar avontuur een belangrijke rol speelde.³⁴

Hoewel Jan de Hartog ten tijde van zijn vertrek in 1943 nog vrij jong was, kon hij niet echt meer voor een 'jongere' doorgaan. Ook al niet omdat hij getrouwd was en vader van twee kinderen. Dit doet het vermoeden rijzen dat in sommige gevallen het vertrek naar Engeland niet alleen een ontsnapping was uit de verstikkende sfeer van de bezetting, maar ook het losbreken uit benauwende privé-problemen: een echtscheiding, een mislukte relatie, een onbeantwoorde liefde, problemen op het werk. De Hartog leefde gescheiden van zijn gezin omdat hij was ondergedoken, maar ook omdat zijn huwelijk op een mislukking was uitgelopen. Vervolgens was hij verliefd geworden op een andere vrouw, de – eveneens gehuwde – actrice Lily Bouwmeester.³⁵ Bovendien stond De Hartog op een keerpunt in zijn carrière: in Nederland kon hij niet meer publiceren, omdat hij had geweigerd om tot de Kultuurkamer toe te treden, en hij wilde boeken in het Engels gaan schrijven.³⁶

Niet elke verliefde, verloofde of getrouwde Engelandvaarder is (mede) wegens relatieproblemen op pad gegaan en hetzelfde geldt voor diegenen die in hun carrière of studie waren vastgelopen. Maar het kwam wél voor. Bij Brugsma bijvoorbeeld was een van de overwegingen om Engelandvaarder te worden, dat hij zo indruk zou kunnen maken op het meisje dat hij adoreerde, maar dat hem niet zag staan:

In de persoonlijke verhouding tot Babs H. kwam de liefde van één kant, de mijne, en zo rees het plan om door een heroïsche daad tot wederkerigheid te geraken. Wat zou het niet mooi zijn om, gezeten in een Spitfire, boven Heemstede een Messerschmidt neer te schieten...³⁷

Van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders, waren er 25 waarbij de betrokkenen vertelden dat privé-moeilijkheden mede een rol speelden bij hun besluit naar Engeland te gaan: zes vertrokken in verband met relatieproblemen (echtscheiding, verbroken verlovings)³⁸, zeven wegens problemen thuis, zoals een conflict met hun (stief)vader, waarna zij van huis waren weggevloden³⁹, en vijf omdat zij problemen hadden op het werk of dit werk 'doelloos' of 'saai' vonden of 'het niet meer konden uithouden'.⁴⁰ In zeven gevallen werd de aard van de privé-problemen niet duidelijk omschreven. Het aandeel van Engelandvaarders die handelden vanuit dit soort persoonlijke omstandigheden was waarschijnlijk wel wat groter dan deze 25, maar op het totaal was het niet erg veel.

Het Duitse beleid tijdens de bezetting⁴¹

Welke waren nu dwangmaatregelen die (sommige) Engelandvaarders (mede) hebben beïnvloed bij hun besluit om het land te verlaten en naar Engeland te gaan? Om deze vraag te beantwoorden is het nodig de hoofdlijnen van dit Duitse beleid nader te bezien. In het voorgaande zagen wij al twee voorbeelden van Nederlanders die wegens Duitse maatregelen besloten Engelandvaarder te worden: mijnwerker Jan Steman, die weigerde om op zondag te gaan werken en om die reden dreigde te worden gearresteerd, en schrijver Jan de Hartog, die zich onttrok aan de Duitse maatregel waarbij kunstenaars verplicht werden zich in te schrijven bij de Kultuurkamer, waarmee ze in principe ingelijfd werden bij de nationaal-socialistische propaganda.

Aan deze voorbeelden zijn al direct twee van de drie hoofdlijnen van het bezettingsbeleid af te lezen: economische en politieke gelijkshaking. Dat was nu precies de tweeledige opdracht die Reichskommissar A. Seyss-Inquart, de hoogste Duitse autoriteit in bezet Nederland, van Hitler had meegekregen. Hij moest de Nederlandse economie volledig dienstbaar maken aan de Duitse oorlogsinspanning en hij moest het Nederlandse volk, dat in de ogen van de Führer een soort Germaans broedervolk was, zien te winnen voor het nationaal-socialisme. Het derde grondprincipe van het bezettingsbeleid had te maken met het joodse bevolkingsdeel. De nationaal-socialistische leer beschouwde joden als 'Untermenschen' en schreef voor, dat zij uit de samenleving moesten worden verwijderd en uiteindelijk vernietigd.

Uit deze drie hoofdlijnen van het Duitse bestuur kwam een groot aantal verordeningen voort die diep zouden ingrijpen in het leven van de inwoners van bezet Nederland. Hoewel bij die inwoners vanaf het begin sprake was van een anti-Duitse stemming, werd tegen de Duitse dwang niet direct op grote schaal geprotesteerd of verzet gepleegd.⁴² Het leek veel Nederlanders en zeker de autoriteiten, waaronder zelfs het gevluchte kabinet, een betere tactiek om met de nieuwe machthebber samen te werken en zo 'de teugels in eigen hand te houden'.⁴³ Deze 'gehoorzame' houding werd in de hand gewerkt door de manier waarop Seyss-Inquart opereerde bij de uitvoering van zijn beleid. Hij bewandelde de weg der geleidelijkheid, zodat het er aanvankelijk naar uitzag dat veel bij het oude zou blijven. En hij zorgde ervoor dat de afgekondigde maatregelen slechts betrekking hadden op een deel van de samenleving. Het gevolg was, dat niet iedereen zich aangesproken of bedreigd voelde en maatschappelijke onrust – lange tijd – beperkt bleef.

Beide tactieken, die van de geleidelijkheid en het 'aanpakken' van beperkte groepen, werden direct in de zomer van 1940 al toegepast, toen Hitler besliste dat krijgsgevangen gemaakte Nederlandse dienstplichtigen naar huis mochten terugkeren, maar dat het te demobiliseren beroepspersoneel moest worden onderworpen aan een zogenaamde 'erewoordverklaring'. Het ging hier om een groep van ruim 10.000 beroepsofficieren, onderofficieren en militairen met een lagere rang, afkomstig uit leger en marine.⁴⁴ Militairen die de bewuste verklaring tekenden, beloofden daarmee op 'erewoord' zich in de toekomst van anti-Duitse activiteiten te onthouden en hoefden zich in ruil daarvoor niet in krijgsgevangenschap te begeven. Zij stonden op wachtgeld en probeerden een baan in de burgermaatschappij te bemachtigen. Een deel vond werk bij de politie- en douane-instanties, een ander deel werd ondergebracht bij de Opbouwdienst, een op 15 juli 1940 in het leven geroepen overheidsdienst, die de ontslagen militairen een vervangende werkkring moest bieden.⁴⁵ Niet-tekenars van de erewoordverklaring – van de circa 10.000 beroepsmilitairen hebben er 71 geweigerd – werden als krijgsgevangenen naar Duitsland afgevoerd.

Diezelfde zomer van 1940 werden ook journalisten en politici onder Duitse controle gebracht c.q. op non-actief gesteld. Journalisten werkzaam bij pers of radio, medewerkers van uitgeverijen et cetera kregen een NSB'er als hoofdredacteur, die hun duidelijk maakte dat zij anti-Duitse uitslatingen in hun berichtgeving achterwege dienden te laten. Het parlement werd naar huis gestuurd. De bezetter probeerde (de leiders van)

partijen en vakverenigingen over te halen tot een nationaal-socialistische koers. Toen dat niet of slechts tijdelijk lukte, werden deze organisaties – voorzover zij zichzelf nog niet hadden opgeheven – verboden. Een partij, de CPN, ging direct in juni 1940 al 'ondergronds'.⁴⁶

Alle geleidingen van de maatschappij werden met Duitse propaganda bestookt. Daarbij werd vooral ook aandacht besteed aan de jeugd, die immers de toekomst heeft. Een van de uitvloeisels daarvan was de in oktober 1940 opgerichte Nederlandse Arbeids Dienst (NAD). Elke Nederlandse jongen die achttien jaar werd, moest hier gedurende zes maanden een soort arbeidsdienstplicht vervullen, waarbij hij natuurlijk tegelijk in nationaal-socialistische zin werd geschoold.

Het ambtelijk apparaat bleef tot tevredenheid van Seyss-Inquart gewoon doordraaien. Na het vertrek van de ministers naar Londen had op elk departement de secretaris-generaal de leiding overgenomen. Nu Duitsland als overwinnaar uit de strijd te voorschijn was gekomen, waren deze topambtenaren van mening dat zij de Nederlandse belangen het beste konden dienen door aan te blijven. Sommigen van hen kwamen al snel in conflict met het door de Duitsers voorgeschreven beleid en werden ontslagen of traden zelf af. Het overheidsapparaat als geheel bleef echter ter beschikking van de bezetter.

Ook de Nederlandse industrie en het bedrijfsleven pasten zich aan en produceerden weldra voor de Wehrmacht en andere Duitse opdrachtgevers. Veel ondernemers deden dit uit eigen beweging: om het bedrijf in handen te kunnen houden, om de werknemers niet tot werkloosheid te veroordelen of om er financieel beter van te worden. Deels werd men hiertoe echter ook gedwongen: als gevolg van een door de geallieerden afgekondigde economische blokkade waren Nederlandse fabrieken in hoge mate afhankelijk van Duitse leveranciers van grondstoffen. Voor de werknemers van Nederlandse bedrijven betekende dit, dat zij behalve voor hun eigen levensonderhoud in feite ook 'voor de Duitsers' werkten.

De maatregelen, gericht tegen de circa 160.000 joodse Nederlanders, werden al in oktober 1940 merkbaar, toen alle joodse ambtenaren werden ontslagen. In de loop van 1941 werden bioscopen, zwembaden, bibliotheken, cafés en andere openbare gelegenheden tot verboden terrein voor joden verklaard. Ook mochten zij niet langer studeren aan een universiteit of hogeschool. In het in maart 1941 ingevoerde persoonsbewijs, waarmee iedere Nederlander boven de vijftien jaar zich moest legitimeren, werden joden apart gemerkt door de letter J. De concentratie van joden werd zichtbaar in het feit dat werkloze joden in aparte joodse werk-

kampen werden samengebracht en dat joodse leerlingen alleen nog op aparte joodse middelbare scholen mochten zijn ingeschreven. In datzelfde jaar 1941 kwam het ook al tot deportatie van joden bij wijze van straf. In februari ontstonden in de Amsterdamse Jodenhoek ongeregelde heden tussen joodse knokploegen en de militante afdeling van de NSB, de WA (Weer Afdeling), waarbij een WA-man het leven liet. Na nog een ander incident werden als represaille op 22 en 23 februari 426 joodse Amsterdammers tussen de 20 en 35 jaar opgepakt en naar Buchenwald en Mauthausen gedeporteerd. Uiteindelijk heeft van deze groep slechts 1 man het overleefd. Deze eerste razzia's vormden de aanleiding tot een proteststaking in Amsterdam en omgeving, die als de Februaristaking de geschiedenis is ingegaan.⁴⁷ Deze met harde hand neergeslagen staking markeert het einde van de eerste fase van de bezetting, waarin Seyss-Inquart trachtte de bevolking met 'fluwelen handschoen' in de door hem gewenste richting te dirigeren. Na februari 1941 werd het Duitse beleid harder en ontstond bij de bevolking een (begin van) bereidheid om zich te verzetten.

Toch waren het ook in 1942 nog vooral de joodse Nederlanders die dit hardere Duitse beleid aan den lijve ondervonden. De meeste joden waren werkzaam in de handel en werden brodeloos gemaakt doordat de bezetter hun bedrijf(je) liquideerde of overdeed aan nieuwe eigenaars. In april 1942 werden joden die in de provincie woonachtig waren, gedwongen – met achterlating van hun bezittingen – naar Amsterdam te verhuizen. Vanaf 3 mei 1942 werden joden verplicht een jodenster op hun kleding te dragen, zodat zij altijd en overal als jood herkenbaar waren. Midden juli 1942 kregen de eerste joden een oproep om zich te melden voor de zogenaamde 'arbeidsverruiming' in Duitsland. Via het verzamelkamp Westerbork werden zij naar concentratiekampen in het oosten gedeporteerd. Omdat te weinig joden op de oproep reageerden en de gewone politie in Duitse ogen te traag werkte, werden al snel speciale politiedetachementen geformeerd uit NSB'ers en andere collaborerende Nederlanders, die de mensen thuis gingen ophalen. Om al te grote onrust te voorkomen werden bepaalde groepen joden door de bezetter voorlopig van 'arbeid in Duitsland' vrijgesteld. Ook zij werden echter na verloop van tijd opgeroepen. In totaal zijn vanuit Nederland ruim 100.000 joden gedeporteerd en vermoord.

In het jaar 1943 kregen voor het eerst ook niet-joodse Nederlanders massaal te maken met maatregelen die hen persoonlijk raakten. Achtergrond hiervan was, dat het Duitsland militair gezien niet meer voor de

wind ging. Het streed een oorlog op twee fronten (in het oosten tegen de Russen, in Noord-Afrika tegen de Amerikanen en Engelsen) en moest voor die strijd meer en meer mankracht inzetten. Het gevolg was, dat de Duitse oorlogseconomie door een tekort aan arbeidskrachten dreigde te stagneren. In dit tekort moest worden voorzien door buitenlandse dwangarbeiders, onder andere uit Nederland. De maatregelen in Nederland troffen vooral drie groepen: studenten, arbeiders en militairen.

Studenten hadden zich al vroeg in de bezetting tot verzet bereid getoond. In november 1940 waren de Technische Hogeschool Delft en de Rijksuniversiteit Leiden reeds door de bezetter gesloten (de eerste instelling tijdelijk, de andere permanent), omdat studenten daar uit protest tegen het ontslag van joodse hoogleraren in staking waren gegaan. De studenten lieten het niet bij protesten of stakingen. Op 5 februari 1943 gingen leden van de Amsterdamse en voornamelijk uit studenten bestaande verzetsgroep CS6 over tot liquidatie van een vooraanstaand collaborateur, generaal H.A. Seyffardt. Deze wist, vóór hij overleed, nog duidelijk te maken dat de aanslag naar zijn indruk door studenten was gepleegd. Hierop besloot de bezetter als strafmaatregel razzia's te houden aan de universiteiten van Amsterdam en Utrecht en de hogescholen te Wageningen en Rotterdam. Op 6 februari 1943 werden in totaal ruim 600 studenten opgepakt en in kamp Vught opgesloten. Deze studenten werden in de loop van de maand maart weer vrijgelaten. Maar om aan extra arbeidskrachten voor Duitsland te komen had Seyss-Inquart alweer een nieuwe maatregel voor studenten in petto: vóór 10 april 1943 moesten alle mannelijke studenten een zogenaamde loyaliteitsverklaring tekenen, waarmee zij – net als de beroepsmilitairen in 1940 – beloofden in de toekomst niets tegen het bezettingsregime te zullen ondernemen. Studenten die tekenden, mochten verder studeren, weigeraars moesten zich melden en zouden in Duitsland tewerk worden gesteld. Van de circa 15.000 studenten die er toen waren, heeft 86 procent geweigerd te tekenen. Van de 9000 studenten die een oproep voor Duitsland kregen, hebben er 4000 aan die oproep gehoor gegeven, de rest dook onder.

Rond deze tijd werd ook voor Nederlandse arbeiders onderduiken langzamerhand de enige manier om zich aan Duitse dwang te onttrekken. In hun geval ging het om maatregelen in het kader van de 'arbeidsinzet'. In de jaren 1940 en 1941 geschiedde de uitzending van Nederlandse arbeiders naar Duitsland (of naar Duitse projecten in het bezette België en Frankrijk) op vrijwillige basis. Werklozen werden echter daartoe ge-

dwongen. Wanneer zij namelijk weigerden om een baan in Duitsland te accepteren, werd hun steun ingehouden. In 1942 begon de bezetter ook niet-werkloze arbeiders voor werk in Duitsland te selecteren. Bedrijven werden 'uitgekamd' en moesten vooral geschoolde arbeiders afstaan. Zo vertrokken er in april/mei 1942 30.000 metaalarbeiders en in september bijna 40.000 arbeiders uit de textiel- en levensmiddelenindustrie naar Duitsland.⁴⁶ Weigeraars werden in straffkampen, zogenaamde *Arbeitserziehungslager* opgesloten en van daaruit alsnog bij een Duits bedrijf tewerkgesteld. Omdat de 'uitkammethode' te weinig opleverde en er bovendien veel uitgezonden arbeiders wegliepen en clandestien naar Nederland terugkeerden (zij werden 'contractbrekers' genoemd), stapten de Duitse autoriteiten in 1943 over op wat zij het 'jaarklassensysteem' noemden. Dit hield in, dat alle mannelijke Nederlanders geboren tussen 1918 en 1922 (later tussen 1915 en 1920) zich per jaargroep bij het arbeidsbureau moesten melden, waarna zij – na een medische keuring – naar Duitsland werden gestuurd.

Ten slotte: de militairen. Van het beroepspersoneel had bijna iedereen in 1940 de 'erewoordverklaring' getekend. Desondanks waren sommigen van hen actief geworden in het verzet en hadden daarmee hun 'woord' gebroken. Voor de bezetter vormde dit in mei 1942 aanleiding om de beroepsofficieren alsnog op te sluiten. Met een list werden 2000 van hen naar de kazernes gelokt en vandaar naar krijgsgevangenkampen in Duitsland overgebracht. Voorjaar 1943 ontstond het plan om ook de veel grotere groep reserveofficieren, onderofficieren en gewone dienstplichtigen (bij elkaar ongeveer 300.000 man) krijgsgevangen te maken. Daarmee zou men twee vliegen in één klap slaan: bij een eventuele geallieerde invasie konden deze troepen niet naar de vijand overlopen én het leverde Duitsland een grote hoeveelheid arbeidskrachten op. Volgens internationaal recht kon namelijk van krijgsgevangenen arbeid worden gevorderd. Uiteraard was deze groep veel te groot om in één keer te worden opgeroepen. Ook zouden bepaalde groepen militairen worden vrijgesteld van krijgsgevangenschap (bijvoorbeeld diegenen die werkzaam waren in een bedrijf dat voor de Wehrmacht werkte). In het bericht waarmee generaal Christiansen de maatregel op 29 april 1943 bekendmaakte, werd echter niet gerept van geleidelijkheid en vrijstellingen. 'De Wehrmachtsbefehlhaber in den Niederlanden', zo luidde het bericht, 'beveelt dat *de* leden van het voormalige Nederlandse leger *terstond* opnieuw in krijgsgevangenschap [worden] weggevoerd.' Deze maatregel, die door de gekozen bewoordingen het karakter van een deportatie leek

te hebben, vormde de aanleiding voor de April-Meistakingen. Deze begonnen bij fabrieken in Twente en breidden zich vandaar uit naar de rest van Overijssel, naar Groningen, Friesland, Gelderland, delen van Zuid-Limburg en ook – zij het in mindere mate – naar Noord- en Zuid-Holland en Utrecht. Anders dan bij de Februaristaking uit 1941 waren de acties nu wijdverbreid, geografisch gezien, maar ook door alle lagen van de samenleving heen. De agrarische beroepsbevolking deed volop mee. Met stakers in het hele land werd korte metten gemaakt. Van de maatregel waarom het allemaal begonnen was, het in krijgsgevangenschap wegvooien van niet-beroepsmilitairen, kwam overigens niet veel terecht. Door tegenwerking van het bedrijfsleven en ambtenaren van de gewestelijke arbeidsbureaus én door de toegenomen bereidheid van de plattelandsbevolking om onderduikers op te vangen, kregen de Duitse autoriteiten slechts 11.000 dienstplichtigen in handen. Net als de Februaristaking markeerden ook de April-Meistakingen het begin van een nieuwe fase in de bezetting. Een fase, waarin de bezetter overging tot regelrechte terreur, die nu echter met toenemend en goedgeorganiseerd verzet werd beantwoord.

Dat verzet brengt ons ten slotte bij weer een andere groep Nederlanders, die de Duitsers maar al te graag in handen wilde krijgen: de illegale werkers. Zij kwamen, soms al in een heel vroeg stadium van de bezetting, in actie tegen elke vorm van Duitse dwang. Hun geheime activiteiten – of het nu ging om medewerking aan een illegaal blad, hulp aan onderduikers of piloten, spionage of gewapend verzet – vormden een reële bedreiging voor het bezettingsregime. Niet zozeer door hun grote aantal (L. de Jong schat de groep verzetswerkers op 25.000 à 30.000⁴⁹), als wel door de opruiende werking die er van hun daden uitging. De Duitse politie zette dan ook alles op alles om verzetsgroepen op te sporen en uit te schakelen. Wanneer zo'n groep door arrestaties uiteenviel, konden de nog op vrije voeten zijnde leden hun verzetswerk meestal niet meer uitoefenen. Ook zij voegden zich dan bij het leger van onderduikers, dat in de periode tot september 1944 naar schatting uitgroeide tot circa 200.000 man.

Engelandvaart als verzet tegen Duitse dwangmaatregelen

Aldus werd de Duitse druk steeds verder opgevoerd en werden meer en meer Nederlanders door Duitse maatregelen in hun persoonlijke levenssfeer getroffen. Joden, communisten, militairen, studenten, arbeiders en

verzetslieden: op al deze mensen werd jacht gemaakt. Velen van hen doken onder. Een klein deel besloot dat niet (of niet langer) te doen en ging op weg naar Engeland. Waarom?

Het vinden van een onderduikadres was – zeker in de eerste oorlogsjaren – buitengewoon moeilijk. Niet iedereen bezat de juiste mentaliteit om onderduikers op te vangen. De eersten die dit ondervonden, waren joden, communisten en socialisten. De joodse arts Ben Sajet moest niet lang na de Februaristaking in 1941 hals over kop onderduiken, overigens toen nog niet zozeer omdat hij jood was, maar omdat hij als voormalig sociaal-democratisch lid van de Amsterdamse gemeenteraad dreigde te worden gearresteerd. Hij vond tijdelijk onderdak bij een vriendin, die echter kleinbehuisd was. Zij vroeg daarom aan kennissen met een grote woning en maar één kind of Sajet daar een tijdje kon blijven.

Die mensen zeiden: 'Dokter Sajet kan hier komen, maar dan onder zijn eigen naam en niet als De Bruin. [...] Wij willen ons kind in waarheid en waarachtigheid opvoeden en het kind – het was meen ik een jongetje van een jaar of vijf – in een leugenachtige sfeer opvoeden, dat kunnen we niet.'⁵⁰

Als Sajet anderhalf jaar later had geprobeerd onder te duiken, had hij waarschijnlijk positievere ervaringen gehad. De bereidheid om vervolgen een schuilplaats te bieden was toen onder druk van de bezetting toegenomen. Ook werd eind 1942 een geheime organisatie opgericht, die tussen aspirant-onderduikers en onderduikgevers bemiddelde: de Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers (kortweg L.O. genoemd). Voor joden kwam deze ontwikkeling te laat: toen de L.O. in de zomer van 1943 landelijk actief werd, waren de meesten van hen al weggevoerd.

Niet alleen het vinden van een onderduikadres was een probleem, ook het onderduikbestaan zelf was zwaar. Menigeen kon het niet aan om zich weken, maanden, jaren zelfs, te moeten schuilhouden, in volstrekt isolement en zonder bewegingsvrijheid. 'Ik kreeg,' bekent Engelandvaarder Hans Kahn in zijn memoires, 'de bibbers bij de gedachte op een zolderkamertje of nog erger, onder een vloer verborgen te moeten zitten, hulpeloos wachtend, totdat er op de deur zou worden gebonsd.'⁵¹ Ook Jan de Hartog, die – vrij comfortabel – zat ondergedoken in een Amsterdams tehuis voor oude dames, schrijft dat 'het vooruitzicht om de rest van de

oorlog in dat veilige nestje door te brengen ondraaglijk [werd]'.⁵² Andere onderduikers besloten naar Engeland te gaan, omdat zij het onderduikadres niet veilig meer achtten, of juist de mensen bij wie zij verborgen zaten niet langer in gevaar wilden brengen. De belangrijkste reden om Engelandvaart boven het onderduiken te verkiezen, was echter dat men niet lijdzaam het einde van de oorlog wilde afwachten, zonder te weten hoe lang dat nog zou duren en zonder iets voor de bevrijding van Nederland te kunnen doen. Dit klinkt al enigszins door in de zojuist geciteerde woorden van Hans Kabn, maar blijkt nog duidelijker uit de opmerkingen van verzetsman J.H. Knoop. Deze was in eerste instantie helemaal niet van plan naar Engeland te gaan. Hij vond dat hij 'als verzetsman in bezet Nederland nuttiger werk deed dan als enkeling in een grote geallieerde krijgsmacht'. Tot de Duitse politie hem op het spoor kwam:

Ik liep tegen de lamp als verzetsman. Een algemeen opsporingsbevel werd tegen mij uitgevaardigd, waardoor ik blijvend moest onderduiken, dan wel proberen Engeland te bereiken. Toen koos ik uiteraard voor het laatste!⁵³

Het moment waarop Engelandvaarders besloten te vertrekken hing uiteraard samen met de invoering van de maatregel, waaraan zij zich wilden onttrekken. Zo zijn er gedurende de bezetting bepaalde 'pieken' te constateren, waarop verhoudingsgewijs veel mensen met dezelfde achtergrond vertrokken: de militairen in voorjaar 1942 en zomer 1943, toen de kwestie van het krijgsgevangenschap speelde, studenten vanaf voorjaar 1943 toen de loyaliteitsverklaring verplicht werd gesteld, en arbeiders vooral in 1943 en 1944, toen de arbeidsinzet werd geïntensiveerd. Maar ieder maakte daarbij zijn eigen afweging. Wanneer een oproep arriveerde, was dat voor velen het sein om te vertrekken. Anderen wachtten dat moment niet af en gingen weg zodra de maatregel werd aangekondigd of nog eerder, wanneer zij vermoedden dat iets dergelijks ophanden was. De marineofficier J.N.J. van der Meij schrijft in zijn memoires dat hij en zijn collega's er na de Duitse aanval op de Sovjet-Unie van overtuigd waren,

dat vroeg of laat ook Nederland zijn contingent aan hulptroepen zou moeten leveren. Het meest waarschijnlijk leek ons dat Mussert aan de regering zou worden gebracht, dat deze vervolgens vrede zou sluiten met Duitsland en dat wij gemobiliseerd zouden wor-

den voor de strijd tegen de Sovjets. Nu was het natuurlijk mogelijk om te weigeren of onder te duiken, maar als je dan gegrepen werd was je dienstweigeraar of deserteur. En daar stond de doodstraf op. Het leek ons daarom verstandig plannen te maken om uit te wijken naar Groot-Brittannië.⁵⁴

Weer anderen vertrokken pas toen zij hardhandig met de Duitse manier van optreden hadden kennism gemaakt. De toen 23-jarige J.E. van Loon bijvoorbeeld, die als betontimmerman ergens in Duitsland tewerk was gesteld, liep weg nadat hij wegens anti-Duitse uitlatingen drie dagen gevangen was gezet en zwaar was mishandeld. Hij keerde clandestien naar Nederland terug en overschreed in augustus 1942 samen met een vriend en vier ontsnapte Franse krijgsgevangenen de Belgische grens, richting Frankrijk en Spanje.⁵⁵

Joden liepen groot gevaar vanaf de zomer van 1942, toen de deportaties begonnen. Maar ook daarvóór waren er tal van momenten waarop zij konden besluiten tot een reis naar Engeland: het moment waarop zij hun baan verloren, het moment waarop zij niet meer konden studeren aan universiteit of hogeschool, het moment waarop hen hun bedrijf of winkel werd afgenomen, het moment waarop zij een jodenster moesten gaan dragen.

Bij verscheidene joodse Engelandvaarders heeft het weinig gescheeld of ook zij waren gedeporteerd. Amsterdammer S. Moses beschreef – nadat hij in 1943 Spanje had bereikt – hoe hij in 1942 diverse keren aan de greep van de bezetter ontsnapte. In de zomer van 1942 was hij tewerkgesteld in een joods 'werkverruimingskamp'. Met een boot ging men vanaf de De Ruyterkade naar de Hembrug en vandaar was het nog een halfuur lopen. Op 2 oktober 1942 voer de boot na afloop van het werk niet naar de gebruikelijke aanlegsteiger, maar naar de Borneokade in Amsterdam-Oost. Daar kregen de arbeiders van een 'hoogere politiem an' te horen dat zij naar Westerbork zouden gaan. Onder bewaking van de Grüne Polizei werden zij naar een plek gebracht in de buurt van het Muiderpoortstation:

Daar was reeds een groot aantal mensen aanwezig; mannen die werkten in Muiderberg en Betlem.⁵⁶ [...] Steeds kwamen er overvalwagens, volgeladen met vrouwen en kinderen. Vrouwen riepen om hun mannen, kinderen om hun ouders, vrouwen vielen flauw

en kregen toevallen. Het was een verschrikkelijke toestand en steeds kwamen er nieuwe mensen bij...⁵⁷

Wat Moses hier beschrijft, is de uitvoering van een door politiechef Rauter persoonlijk bedacht plan om de joodse werkkampen bij Amsterdam te liquideren en de circa 7000 daarin verzamelde arbeiders naar Westerbork te sturen. Hun vrouwen en kinderen werden thuis opgehaald. Uiteindelijk zijn bij deze actie 5000 mannen en 9000 vrouwen en kinderen opgepakt en gedeporteerd.⁵⁸ S. Moses ontkwam aan dit lot door tijdens de rit van station Muiderpoort naar Westerbork uit de trein te springen.

Ook uit kamp Westerbork wisten sommige joden te ontsnappen. Gevangene Bep Turksma werkte er overdag op de administratie en 's nachts als verpleegster. Zij kon zich daardoor iets makkelijker door het kamp verplaatsen, zonder telkens uitputtend door de bewakers te worden gecontroleerd. Op een dag liep zij met een stalen gezicht (maar inwendig bevend) in de stromende regen de poort uit.⁵⁹ Een andere Engelandvaarder, Lex Gans, die net als Moses in oktober 1942 werd gegrepen, sloot zich in Westerbork in een opwelling aan bij een werkploeg die toestemming had om op het station Hooghalen een trein met hout te gaan lossen. Tot zijn schrik begonnen twee ss'ers de mannen op papieren te controleren, papieren die Gans niet bezat. Halverwege de rij kregen zij echter genoeg van de controle en mocht de hele troep doorlopen. 'Drie uur later,' schrijft Lex Gans, 'stond ik op de Brink in Assen. Ontvlucht.'⁶⁰

In de naoorlogse beeldvorming worden joden vaak gezien als slachtoffers, of – wanneer zij kans zagen Nederland te verlaten – als vluchtelingen. Hier gaat het echter om joden die bereid waren om de gevaren van de tocht naar Engeland te trotseren, om daar actief te kunnen deelnemen aan de strijd tegen Hitler-Duitsland. Juist door de anti-joodse maatregelen, die zij in Nederland aan den lijve hadden ondervonden, waren deze joodse Engelandvaarders vaak extra gemotiveerd om dienst te nemen, om terug te slaan en wraak te nemen voor wat de Duitsers Nederland en in het bijzonder de Nederlandse joden hadden aangedaan. Het is niet voor niets dat een van hen, Rudy Blatt, zijn oorlogsherinneringen de titel *Rudy, een strijdbare jood* meegaf.⁶¹ Ook Sajet, die op het moment van vertrek de leeftijd van 54 jaar bezat en dus te oud was voor militaire dienst, wilde 'iets doen':

Ik deed het [naar Engeland gaan, *ad*] echt niet omdat ik dacht dat ik hier onveilig was. Dat klinkt misschien vreemd, want natuurlijk

was ik niet veilig hier, zeker niet nu je weet hoe het verder is gegaan. Maar voor mij was het echt omdat ik het idee had, dat ik daar aan de overkant iets kon doen. Ik wilde wat kunnen doen.⁶²

En zo was het ook vaak bij de andere groepen: de studenten, de militairen, degenen die een oproep voor werk in Duitsland ontvingen. Hun tocht naar Engeland was geen vlucht, maar een daad van verzet, een weigering om zich voor Duitse doeleinden te laten gebruiken. Het waren geen vluchtelingen, maar 'vluchters' die aan de oorlog deel wilden nemen.⁶³ Een van de weinige vrouwelijke Engelandvaarders, M. den Hartog-Vogelaar, die ver na de oorlog aan een schoolklas eens het verschil tussen vluchtelingen en Engelandvaarders probeerde uit te leggen, verwoordde het aldus:

Ik zie een Engelandvaarder [...] als iemand, die aan een 'onmachtige' situatie heeft willen ontsnappen. [...] Dus niet vluchten, maar wegwezen om onbewust levende gevoelens tot voortzetting van strijd te kunnen bevredigen en verwezenlijken.⁶⁴

Vaak waren Engelandvaarders tóch al van plan om naar Engeland te gaan. De oproep voor Duitsland of de te ondertekenen verklaring vormde dan alleen maar de aanleiding het plan ook werkelijk uit te voeren, de spreekwoordelijke 'druppel die de emmer deed overlopen'. Sommige deelnemers aan de enquête hanteren in dit verband een onderscheid tussen hun 'positieve' en 'negatieve' motivatie. 'Positief' staat daarbij voor hun wens om vanuit Engeland de strijd voort te zetten, 'negatief' voor de Duitse repressie, die hen noodzaakte het land te verlaten.

Al eerder werd opgemerkt dat Engelandvaarders meestal meerdere motieven hadden voor hun reis naar Engeland. Zo omschrijft een van hen zijn motivatie als een combinatie van:

a. vaderlandsliefde (wij waren een oranjegezinde familie); b. de vijand geen diensten willen verlenen; c. actief deel te willen nemen aan de strijd tegen de Moffen en de Jappen; d. onderduik als student en i.v.m. de oproep voor melding van gedemobiliseerde Nederlandse strijdkrachten.⁶⁵

Het was een mengeling van intenties en omstandigheden, van hooggestemde idealen en praktische overwegingen. Dat laatste blijkt bijvoor-

beeld uit de opsomming van een Engelandvaarder die eind 1942 in Londen arriveerde en niet minder dan zeven redenen noemde voor zijn komst. Behalve zijn wens om dienst te nemen en zijn weigering om arbeidsdienstplicht te vervullen of in Duitsland te gaan werken, waren dat:

Het onwettig en willekeurig optreden der Duitschers, dat het leven in Holland voor een Hollander ondragelijk maakt, de [onmogelijkheid] werkloos toe te zien, terwijl anderen om de toekomst van Nederland vechten, de slechte voedseltoestand en de onmogelijkheid om in Holland een betrekking te vinden.⁶⁶

Boodschappers van het verzet

Sommige Nederlanders gingen naar Engeland niet zozeer omdat zij dat zelf wilden, als wel omdat hun dit werd opgedragen. Het gaat hier om verzetsmensen die door hun organisatie als afgezant naar Londen werden gestuurd. Zij moesten belangrijke berichten of verzoeken overbrengen of een eventueel verbroken zendcontact zien te herstellen. Een goed voorbeeld is André Koch, medewerker van een verzetsgroep die inlichtingen voor 'Londen' verzamelde. In oktober 1943 droeg hij het werk over aan zijn naaste medewerker en vertrok naar Engeland. Doel was de regering in ballingschap om steun te vragen voor de illegaliteit in de vorm van geld, wapens en achtergrondinformatie. Alle drie de verzoeken werden – mede door zijn toedoen – gehonoreerd: de eerste twee door de Nederlandse regering, het derde door de Engelse regering in de vorm van door de BBC verzorgde nachtelijke uitzendingen in alle talen van de bezette gebieden.⁶⁷

Wanneer zo'n afgezant van het verzet werd gezocht door de Duitse politie, dan diende zijn Engelandvaart een driedelig doel: hij kon zich hierdoor aan arrestatie onttrekken, bracht de veiligheid van de andere leden van de groep niet langer in gevaar en de verzetsgroep kreeg een pleitbezorger in Londen. Zo ontsnapte G.J. van Heuven Goedhart, een van de leiders van het ondergrondse *Parool*, met de Gestapo op de hielen in april/mei 1944 naar Engeland en bracht het daar tot minister van Justitie in het tweede kabinet-Gerbrandy. Ook Gerard Dogger, medewerker van de verzetsgroep OD (Ordedienst), wiens foto met opsporingsbevel eind 1941 in alle kranten stond, kreeg berichten voor Londen mee. Net als later bij Koch luidde de boodschap (of beter gezegd: het eisenpakket) ook

toen al: 'Erkenning, verbinding, wapens en geld.' Dogger ging naar Engeland, maar niet van harte. 'Ik voel me als een deserteur,' schrijft hij in zijn memoires,

en ik weet dat ik het niet ben, maar toch, misschien ben ik het wel en behoor ik hier te blijven. 'Samen uit, samen thuis' en hier in Holland is toch de directe confrontatie met de vijand. Maar wij snakken naar die hulp uit Engeland en hier ben ik voor hen een onnodig gevaar geworden...⁶⁸

Dogger ondernam zijn Engelandvaart samen met geheim agent Peter Tazelaar, die najaar 1941 in opdracht van koningin Wilhelmina aan de kust bij Scheveningen aan land was gezet om enkele vooraanstaande Nederlanders (onder wie de sociaal-democratische politicus H.B. Wiardi Beckman) naar Engeland te halen. Hiermee zijn wij aangeland bij een ander groepje verzetsmensen, die vroeg of laat een route naar Engeland namen: geheim agenten. Zij werden met een bepaalde opdracht boven Nederland gedropt (de methode van het afzetten aan de kust, zoals bij Tazelaar gebeurde, werd spoedig verlaten) en moesten zich na verloop van tijd in Engeland terugmelden om rapport uit te brengen.

Ten slotte kwam het ook wel eens voor, dat bepaalde al of niet georganiseerde verzetsgroeperingen in bezet Nederland een ontsnappingsroute uitstippelden en iemand vroegen om die weg uit te proberen. Zij spraken een code af, die over Radio Oranje moest worden uitgezonden, ten teken dat de betrokken persoon goed was aangekomen. De achterblijvers wisten dan dat de route 'safe' was en dat er meer gegadigden langs die weg naar Engeland konden worden gestuurd.⁶⁹

Motivatie van vrouwelijke Engelandvaarders

Engelandvaart was overwegend een mannenaangelegenheid. Van de 1706 Engelandvaarders die de basis vormen voor dit onderzoek, waren er slechts 48 van het vrouwelijk geslacht. Daarmee maakten vrouwen slechts 2,8 procent van het totaal uit. Voor dit geringe aandeel van vrouwen zijn verschillende (praktische) redenen aan te voeren, die in latere hoofdstukken nog aan de orde zullen komen.

Hier gaat het echter om de beweegredenen. Betekent dit lage aantal vrouwelijke Engelandvaarders nu dat vrouwen minder gemotiveerd wa-

ren voor een reis naar Engeland? Of dat vrouwen in het algemeen minder tot verzet bereid waren dan mannen?

Uit onderzoek naar de rol en achtergrond van vrouwen in het verzet is gebleken dat verzetsdeelname van vrouwen achterbleef bij die van de mannen; onder de in totaal ongeveer 30.000 Nederlanders die tijdens de Tweede Wereldoorlog ondergronds georganiseerd verzet pleegden, bevonden zich naar schatting slechts 3000 vrouwen, ofwel 10 procent van het totaal.⁷⁰ Als oorzaak voor dit geringe aantal wordt aangevoerd dat vrouwen minder kansen en mogelijkheden hadden om in het verzet te gaan. Huwelijk en gezin vormden remmende factoren. Behalve dat zij door de zorg voor kinderen minder of niet in staat waren bij voortduring verzet te plegen, kwamen zij door het ontbreken van werk buitenshuis minder dan mannen in contact met de buitenwereld. Daarom werd de noodzaak tot verzet door vrouwen minder gevoeld.

Wanneer vrouwen wél verzet pleegden (en dat waren dus vooral jongere, ongehuwde vrouwen of gehuwde vrouwen zonder kinderen) hadden zij meestal – geheel conform hun maatschappelijke positie in die tijd – een dienende rol, bijvoorbeeld die van koerierster. Ook fungeerden zij veelal als ‘manusje van alles’ voor hun man of broer, die verzetswerk deed. Verder waren vrouwen vooral actief in het minder spectaculaire verzetswerk, zoals hulp aan onderduikers, die als de ‘verzorgende sector’ binnen het verzet kan worden omschreven.

Interessant zijn de observaties over de motivatie en bereidheid van vrouwen om tot verzet over te gaan. B. de Graaff en L. Marcus signaleren de grote rol die vrouwen speelden in het symbolisch verzet, waarmee onder meer stakingen worden bedoeld. Vrouwen, zo merken zij op, waren sterk in het spontaan aannemen van een protesthouding, maar konden die houding door hun binding aan het gezin vervolgens niet continueren.⁷¹ Ook citeren zij een verzetsvrouw die van mening was dat vrouwen ‘zelden voor het vaderland streden’, maar in plaats daarvan ‘meestal streden [...] ten behoeve van iemand die hulp of bescherming nodig had’.⁷² Opvallend is inderdaad dat de verzetsgroep, die in 1943 ongeveer 300 joodse kinderen uit de crèche van de Hollandse Schouwburg smokkelde en daarmee van deportatie redde, voornamelijk uit vrouwen bestond.⁷³ De juriste en journaliste Gesina van der Molen, die binnen deze zogenaamde ‘kindergroep’ een leidende rol speelde, was van mening dat het ‘moederinstinct’ vrouwen ertoe bracht ‘hun deuren open te zetten voor vervolgd en verdrukten’.⁷⁴

Als deze observaties en conclusies juist zijn, dan zal Engelandvaart

sommige vrouwen inderdaad minder hebben aangesproken, omdat dit niet appelleerde aan de humanitaire overwegingen van waaruit zij meestal tot verzet kwamen. Een veel belangrijker factor lijkt echter te zijn, dat – afgezien van de maatregelen tegen de joden – alle genoemde Duitse verordeningen die Nederlandse mannen ertoe brachten het land te verlaten, niet voor vrouwen golden. Vrouwen werden niet in Duitsland tewerkgesteld⁷⁵ of als krijgsgevangenen geïnterneerd; meisjesstudenten kregen wel de loyaliteitsverklaring voorgelegd, maar werden – anders dan mannelijke studenten – ongemoeid gelaten, indien zij hadden geweigerd om deze verklaring te tekenen.⁷⁶ Vrouwen hadden, met andere woorden, minder reden om het land te verlaten.

Dat zo veel mannen naar Duitsland werden afgevoerd, betekende tegelijk dat de Nederlandse vrouwen, de moeders vooral, er alleen voor stonden. Hun viel de belangrijke maar ook zware taak toe om in tijden van schaarste hun gezin draaiende te houden en ervoor te zorgen dat het leven zo gewoon mogelijk doorging. Deze taak, die bij uitstek een vrouwentaak was, kreeg door de oorlogsomstandigheden een politieke lading, die deze voorheen niet had gehad. Het werd tot 'werk voor de goede zaak'. Door hun gezin in leven te houden droegen de moeders van Nederland tevens bij aan de 'overleving van de natie'.⁷⁷ Er was kortom voor vrouwen die 'iets wilden doen voor Nederland en Oranje' dicht bij huis voldoende werk voorhanden. Daarvoor hoefde men niet per se naar Engeland.

Een andere reden waarom weinig vrouwen Engelandvaarder werden, was wellicht dat zij in Engeland geen taak voor zichzelf zagen weggelegd. Nederland kende immers geen dienstplicht voor vrouwen. Een veelgenoemd motief van mannelijke Engelandvaarders, namelijk aansluiting bij de geallieerde strijdkrachten, ging daarom voor vrouwen niet op. Sterker nog, vrouwelijke Engelandvaarders die eenmaal onderweg waren hadden vaak de grootste moeite om Engeland binnen te komen, omdat dit land in principe alleen diegenen toeliet die van belang waren voor de geallieerde oorlogvoering (in de praktijk: mannen van dienstplichtige leeftijd).⁷⁸ Via Radio Oranje werd vooral de komst van jonge mannen aangemoedigd, niet die van vrouwen. Zelfs koningin Wilhelmina, van wie als vrouw wellicht enige solidariteit verwacht had kunnen worden, richtte zich in haar Londense toespraken bijna uitsluitend tot 'onze jongens' en 'onze wakkere mannen'.⁷⁹ Overigens betekent dit niet dat Wilhelmina tegen een dienstplicht voor vrouwen was. Zij had van jongs af aan grote interesse in militaire aangelegenheden en had – als dat moge-

lijk was geweest – het liefst letterlijk en in hoogsteigen persoon de wapenen tegen de vijand opgenomen. Naar eigen zeggen was zij bereid geweest om zich in mei 1940 naar de soldaten op de Grebbeberg te begeven en 'daar het lot van de krijgsman te delen'.⁸⁰

Minister van Defensie jhr. O.C.A. van Lidth de Jeude heeft eind 1942 kortstondig overwogen om een dienstplicht voor Nederlandse vrouwen in te voeren. In zijn dagboek uit de Londense periode vermeldt hij weliswaar dat de koningin, toen hij haar van dit plan op de hoogte stelde, niet bijster enthousiast reageerde. Maar dat was omdat 'zij [Wilhelmina, *ad*] blijkbaar zelve het plan [had] gehad de vrouwen om zich heen te verzamelen'.⁸¹ Van Lidths voorstel tot invoering van een vrouwelijke dienstplicht vond geen bijval in de ministerraad, volgens Van Lidth omdat zijn collega-ministers vreesden dat de maatregel hen van hun – voornamelijk uit vrouwen bestaande – administratief personeel zou beroven.⁸² Wel kwam het in december 1943 tot oprichting van een, onder de landmacht ressorterend, vrijwillig Vrouwen Hulp Korps (VHK), dat humanitaire hulpverlening tot taak kreeg.

Misschien is een (deel van het) antwoord op de vraag waarom er zo weinig vrouwelijke Engelandvaarders waren te vinden in de motieven en achtergrond van vrouwen die wél naar Engeland gingen. Om met de achtergrond te beginnen: op grond van het voorgaande zou men verwachten dat de meeste vrouwelijke Engelandvaarders ongehuwd en kinderloos waren. Van de 48 onderzochte vrouwen waren er echter 28 gehuwd, 4 verloofd, 14 ongehuwd en 2 gescheiden. De meeste van deze vrouwen waren inderdaad kinderloos.⁸³ Zeventien van deze vrouwen waren van joodse origine (35 procent), hetgeen de hierboven vermelde hypothese dat niet-joodse vrouwen minder reden hadden om het land te verlaten, lijkt te bevestigen.

Over de motivatie van veel van deze vrouwelijke Engelandvaarders is helaas weinig of niets bekend. Vooral de verhoren van gehuwde vrouwen, die samen met hun man naar Engeland ontsnapten, zijn vaak erg summier en bevatten slechts een verwijzing naar het verhoor van hun echtgenoot. Met betrekking tot de vrouwen van wie de beweegredenen wél bekend zijn (voornamelijk dus ongehuwden), valt allereerst op dat motieven die bij mannelijke Engelandvaarders wel naar voren komen als zucht naar avontuur en privé-problemen blijkbaar voor vrouwen niet golden. Zij worden althans niet genoemd. Het is natuurlijk mogelijk dat zin voor avontuur en relatieproblemen wel speelden, maar dat vrouwen dit niet wilden toegeven, omdat zij dit ongepast vonden.

Het tweede dat opvalt bij de vrouwelijke Engelandvaarders, is dat er een paar bij waren met een nogal martiaal getinte motivatie, die koningin Wilhelmina ongetwijfeld zal hebben aangesproken. Het waren vrouwen die naar Engeland waren gekomen om – net als de mannen – in militair verband te vechten voor de bevrijding. Zo iemand was bijvoorbeeld Lidy Keg (1920-2002). Zij hoorde op een gegeven moment op Radio Oranje een oproep aan jonge mannen om naar Engeland te komen:

Ik dacht toen: als ik een jongen was, zou ik dat doen. Ik heb kind noch kraai. Ik wil me inzetten voor de oorlog. [...] Ik wil iets doen om ons land van het Duitse juk te bevrijden.⁸⁴

Ook Emmy Rutten-Broekman (1905-2000), die later een staffunctie bij het VHK zou vervullen, had iets dergelijks in haar hoofd en verklaarde dat uit het milieu waaruit zij afkomstig was: haar vader was beroepsmilitair.⁸⁵ Een enkele vrouwelijke Engelandvaarder wist zelfs precies bij welk deel van de strijdkrachten zij 'dienst wilde doen'. Zo wilde Ida Veldhuyzen van Zanten (1911-2000) de vijand te lijf als pilote. Zij was in het bezit van haar vliegbrevet en had vóór de oorlog als stewardess bij de KLM gewerkt. 'Ik kon niet tegen de vernedering van de Duitse bezetting' vertelde zij in een interview:

Toen ik een radio-uitzending hoorde over een Engelse pilote, Amy Johnson, die een korps van vrouwelijke vrijwilligers had samengesteld, dacht ik: daar moet ik bij zijn.⁸⁶

Niet alle vrouwelijk Engelandvaarders waren zo gespitst op een militaire taak. Velen vonden een kantoorbaan op een ministerie in Londen ook een prima manier om bij te dragen aan de eindoverwinning. Hoezeer ook deze vrouwen stonden te popelen om aan de slag te kunnen, blijkt uit het reisverslag van drie jonge joodse vrouwen die in augustus 1942 uit Nederland ontsnapten en via Vichy-Frankrijk en Spanje naar Engeland kwamen. Het waren Rachel ('Tox') Waterman en de zusjes Carla en Beatrice Musaph, respectievelijk 22, 21 en 19 jaar. 'Dit is de geschiedenis van "trois jeunes filles"', zo begint hun verslag, 'die alles op alles hebben gezet om naar Engeland te komen.' Iets verderop staat: 'Het idee om naar Engeland te gaan en te werken had zich gedurende twee jaar zo diep in ons vastgezet, dat we nergens anders meer aan dachten.' Het verslag eindigt enthousiast en hoopvol met de woorden:

We hebben vier grenzen illegaal overschreden, we hebben gevochten voor ons ideaal en we hopen dat onze beloning zal zijn dat we mee kunnen helpen in den grooten strijd voor de eindoverwinning. Leve de Koningin.⁸⁷

Keg, Veldhuijzen van Zanten, Waterman en de zusjes Musaph waren ongehuwd, Rutten-Broekman was getrouwd en reisde haar man, die al eerder naar Engeland vertrokken was, in haar eentje achterna. Dit wil overigens niet zeggen dat de gehuwde vrouwen die met hun man mee naar Engeland waren gegaan geen eigen motieven zouden hebben gehad en niet zelf een bijdrage wilden leveren aan de geallieerde zaak. Martha van Esso-Polak bijvoorbeeld, die er samen met haar man in de zomer van 1942 in slaagde uit Nederland weg te komen, stelde zich als arts in Londen direct ter beschikking van de Nederlandse regering.⁸⁸ Dat de regering van dat aanbod geen gebruik wenste te maken (waarop Van Esso-Polak maar als doktersassistente aan de slag ging), is onderwerp voor een ander hoofdstuk.

Samenvatting

Gegeven de anti-Duitse stemming van de bevolking mag men aannemen dat de bereidheid om naar Engeland te gaan en aan de oorlog deel te nemen ruim aanwezig was. Toch zijn slechts 1700 Nederlanders daadwerkelijk naar Engeland gegaan, 0,02 procent van de toenmalige Nederlandse bevolking. Bereidheid alleen was niet toereikend, men moest ook over de mogelijkheid beschikken om een dergelijke gevaarlijke tocht te ondernemen. Het was vaak een combinatie van meerdere beweegredenen, die Nederlanders deed besluiten naar Engeland te gaan. Sommige van die redenen vloeiden voort uit omstandigheden tijdens de bezetting. Met name dwangmaatregelen die de Duitsers namen, hebben bij menig Engelandvaarder (mede) het besluit tot vertrekken bepaald.

Wat betreft de motieven spelen vaderlandsliefde en trouw aan het koningshuis een grote rol, al waren niet alle Engelandvaarders in dezelfde mate vaderlandslievend of Oranjegezind. De als beschamend ervaren capitulatie op 14 mei 1940 gaf bij vrijwel alle Engelandvaarders de aanzet tot het (latere) besluit te proberen Engeland te bereiken, om van daaruit met de geallieerden mee te vechten voor de bevrijding van Nederland. Dat 'meevechten' werd meestal letterlijk opgevat in de zin van dienstne-

ming bij de Nederlandse strijdkrachten in Engeland. Strijden tegen de bezetter kon ook in Nederland zelf plaatsvinden, in de vorm van ondergronds verzet. Voor de meeste Engelandvaarders was dit geen optie. Zij konden geen aansluiting vinden bij een verzetsgroep of beschouwden het 'ondergrondse werk' als te gevaarlijk of niet effectief genoeg. Behalve door patriottisme werd menig Engelandvaarder gedreven door vrijheidsdrang en zucht naar avontuur. Met betrekking tot dit laatste moet worden opgemerkt, dat het ook vaak ging om gezonde ondernemingslust, die door derden voor rockeloosheid werd aangezien. Bij een klein aantal Engelandvaarders hebben persoonlijke problemen mede de doorslag gegeven tot hun vertrek: ruzie met de ouders, problemen op het werk, echtscheiding of een verbroken verlovning.

Het Duitse bestuur had grofweg drie doelstellingen: de Nederlandse economie moest worden ingezet ten behoeve van de Duitse oorlogspanningen, de Nederlandse bevolking diende te worden gewonnen voor het nationaal-socialisme, en de Nederlandse joden moesten – net als in Duitsland in de jaren dertig al was gebeurd – worden vernietigd. De uit deze doelstellingen voortkomende Duitse verordeningen troffen bepaalde groeperingen uit de Nederlandse samenleving meer dan andere. Allereerst waren dat de joden. Zij werden geïsoleerd, samengedreven, beroofd en ten slotte naar vernietigingskampen in Duitsland en Polen gedeporteerd en vermoord. Vanaf 1943 kregen ook niet-joodse Nederlanders op grote schaal met Duitse dwang te maken. In het kader van de 'Arbeitseinsatz' werden duizenden Nederlandse arbeiders gedwongen in Duitsland te gaan werken. Om de 'oogst' aan arbeidskrachten te vergroten probeerden de Duitse autoriteiten ook twee andere beroepsgroepen naar Duitsland te sturen: studenten en militairen. Beide groepen moesten door middel van een verklaring beloven niets tegen de bezetter te zullen ondernemen. Weigerden zij, dan werden zij als dwangarbeider c.q. krijgsgevangene naar Duitsland afgevoerd. Toen zich in het voorjaar van 1943 bovendien reservemilitairen en dienstplichtigen moesten melden voor krijgsgevangenschap, was dit het startsein voor een protest, waaraan een groot deel van de bevolking deelnam: de April-Meistakingen. Van de studenten en militairen weigerden velen om aan de Duitse maatregelen mee te werken: zij doken onder. Hetzelfde geldt voor de slachtoffers van de arbeidssinzet. Een vierde groep die tot onderduiken genoodzaakt werd, bestond uit verzetslieden die door de Duitse politie werden gezocht. Van deze grote groep opgejaagde mensen (joden, arbeiders, studenten, militairen, verzetsmensen et cetera) besloot een klein deel niet of niet langer

onder te duiken, maar in plaats daarvan Nederland te verlaten en naar Engeland te gaan, om daar actief deel te nemen aan de strijd tegen Hitler-Duitsland. Hun tocht naar Engeland was een daad van verzet, een weigering om zich voor Duitse doeleinden te laten gebruiken. Zij waren, met andere woorden, geen vluchtelingen, maar 'vluchters', die aan de oorlog wilden deelnemen.

Van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders waren er slechts 48 van het vrouwelijk geslacht, ofwel 2,8 procent. Uit onderzoek naar de rol van vrouwen in het verzet is gebleken dat de verzetsdeelname van vrouwen achterbleef bij die van de mannen en dat vrouwen een voorkeur hadden voor de verzorgende sector in het verzet (hulp aan onderduikers). Dit zou (voor een deel) het geringe aantal vrouwelijke Engelandvaarders kunnen verklaren. Een andere mogelijke verklaring is dat niet-joodse vrouwen minder redenen hadden om het land te verlaten. De maatregelen in het kader van de arbeidsinzet en die met betrekking tot studenten en militairen golden namelijk niet voor vrouwen. Dat zo veel mannen naar Duitsland verdwenen, betekende tegelijk dat het aan de vrouwen c.q. moeders was om hun gezin draaiende te houden. Tenslotte is het denkbaar dat vrouwen in Engeland geen rol voor zichzelf zagen weggelegd, omdat Nederland geen dienstplicht voor vrouwen kende.

Sommige verzetslieden gingen in opdracht naar Engeland. Zij werden als afgezant van hun verzetsgroep naar de Nederlandse regering in ballingschap gestuurd om berichten of verzoeken over te brengen. Ook boven bezet gebied gedropte geheim agenten, die zich in Londen moesten terugmelden, en Engelandvaarders die op verzoek een nieuwe route uitprobeerden, vallen onder deze categorie.

Voorbereiding

Om zeven uur 's avonds op dinsdag 14 mei 1940 maakte generaal Winkelman, de opperbevelhebber van het Nederlandse leger, via de radio de Nederlandse overgave aan Duitsland bekend. Direct nadat deze verpletterende boodschap in alle Nederlandse huiskamers was doorgedrongen, zette zich een stroom van vluchtelingen in beweging in de richting van de kust. Nederland had dan wel gecapituleerd, maar in wat wij nu de Randstad noemen was nog vrijwel geen Duitser te zien. Dus spoedden duizenden Nederlanders zich per auto, op de fiets of te voet naar IJmuiden, Scheveningen of Hoek van Holland om te proberen van daaruit op een schip weg te komen naar Engeland. Den Helder vormde als marinehaven het decor voor de afvaart van marineschepen, maar speelde geen rol bij de ontsnapping van burgervluchtelingen.

Een dag eerder, op 13 mei, waren koningin Wilhelmina en het voltallige kabinet al naar Engeland uitgeweken. Ook had de regering gezorgd voor de evacuatie van enkele topambtenaren en industriëlen, van wie de overkomst van belang was voor de Britse oorlogsproductie. Verder had men – voorzover mogelijk – geprobeerd leden en helpers van de Nederlandse en Britse geheime dienst te waarschuwen, die op een Duitse opsporingslijst stonden. Deze zogenaamde *Fahndungsliste* was door een toeval op 12 mei in Nederlandse handen gekomen.¹ Bovendien verleende de Nederlandse overheid haar medewerking aan het vertrek van burgers van Engelse en Franse nationaliteit, die op 12 en 13 mei in Hoek van Holland en andere havens door Engelse en Franse oorlogsschepen werden opgepikt. Zelfs werd er – nog op 14 mei – nauwkeurig zorggedragen voor het transport (per schip) van zo'n 500 Duitse krijgsgevangenen naar Engeland.

De grote massa individuele vluchtelingen was echter volkomen op zichzelf aangewezen. Het waren niet alleen mensen die vanwege hun joodse afkomst of politieke overtuiging onmiddellijke arrestatie vrees-

den, maar hier en daar ook mensen die – geschokt door de capitulatie – niet langer in een door Duitsland overheerst Nederland wilden blijven. Voorbeeld van de eerste categorie vluchtelingen is de historicus Lou de Jong, toen nog journalist bij *De Groene Amsterdammer*, die samen met zijn vrouw Liesbeth en enkele andere familieleden in een taxi vanuit Amsterdam naar IJmuiden wist te komen. Dat was niet eenvoudig, omdat taxicentrales overbezet en daardoor telefonisch onbereikbaar waren geworden. Plotseling kwam er echter een taxi aanrijden over de Amsteldijk, waar De Jong woonde. Die taxi was eigenlijk door een – eveneens joodse – buurman besteld, maar De Jong wist de man ervan te overtuigen dat hij als schrijver van antifascistische stukken in *De Groene* meer gevaar liep. De buurman stond daarop zijn taxi af. In zijn memoires beschrijft De Jong hoe maar liefst zeven mensen zich in één taxi probeerden te proppen: behalve hijzelf en zijn vrouw waren dat zijn ouders, zijn zusje en zijn grootouders van moederskant.

[Dat] werd door de chauffeur onderbroken met de opmerking dat hij hoogstens vijf personen kon meenemen. Twee zouden dus moeten achterblijven. Welke twee? Een opgewonden gesprek ontstond. Konden er niet zeven mee? De chauffeur bleef bij zijn maximum. Ik zei: laat de oudsten blijven (wat moesten die oude mensen in Engeland doen?) Niemand had een beter idee. Niemand had überhaupt een idee. We raakten uitgeput. Grootvader en grootmoeder accepteerden het vonnis en keerden zuchtend naar huis terug. Wij stapten in.²

Diezelfde 14 mei was ook het schrijversechtpaar Jan en Annie Romein met kinderen vanuit Amsterdam naar IJmuiden afgereisd. De Romeins stonden bekend om hun marxistische overtuiging en activiteiten binnen het antifascistische Comité van Waakzaamheid. Vertegenwoordiger van de derde categorie vluchtelingen, die wegens de schok van de capitulatie weg wilde, was bijvoorbeeld de 23-jarige student Jan Reus, die naar Hoek van Holland trok om daar op een schip naar Engeland te komen.

De uittocht van al deze mensen naar de kust leidde tot chaotische tafereelen op de wegen, want ook uit de tegenovergestelde richting, vanuit het zojuist gebombardeerde Rotterdam, was een vluchtelingenstroom op gang gekomen. In de kustplaatsen zelf was de chaos zo mogelijk nog groter. In de haven van IJmuiden hadden zich in de ochtend van 14 mei al grote groepen vluchtelingen verzameld. Rond een uur of twaalf werden

alle toegangswegen tot IJmuiden afgesloten, naar verluidt 'wegens verkeersproblemen'. Dit had tot gevolg dat een grote stroom vluchtelingen, die toen eigenlijk net op gang was gekomen, de haven nooit heeft kunnen bereiken. Van de schepen in IJmuiden, negen kustvaarders en een paar zeeschepen, werden er enkele gebruikt om – volgens orders van het marinehoofdkwartier – de haveningang te versperren. De resterende schepen hadden met elkaar mogelijk vele duizenden vluchtelingen in veiligheid kunnen brengen, maar door de algehele verwarring en slechte organisatie vertrokken sommige boten slechts half geladen.³ De menigte buiten de haven had geen enkele kans en kreeg van de plaatselijke autoriteiten de dringende raad, zo niet het bevel, naar huis terug te keren. Van de mensen die al op de kade waren kon ook maar een deel ontkomen. Lou en Liesbeth de Jong werden, door toedoen van de socialistische journalist Meyer Sluysen, op de Friso toegelaten, het enige schip dat er op dat moment nog lag en om acht uur 's avonds uitvoer. Zijn ouders en zusje was De Jong echter in het gedrang kwijtgeraakt. Zij bleven achter. Ook de familie Romein slaagde er niet in weg te komen, al hadden zij wel de haven bereikt:

We fietsten door naar de vissershaven en drongen er met vele anderen op een trawler, waarvan gezegd werd dat hij uit zou varen. Een paar niet helemaal plezierig uitzierende figuren vertelden, dat het wachten was op een bemanning die het schip zou varen en begonnen onderhandelingen te voeren over overvaartkosten. Wij zaten op het dek en wachtten.⁴

Toen er maar geen schot in kwam, gingen eerst de kinderen Romein van boord en daarna Jan en Annie zelf. Uit het feit dat zij daarna hun kinderen bij familie in Santpoort onderbrachten en zelf een doorwaakte nacht in de duinen doorbrachten, blijkt wel hoe vast zij ervan overtuigd waren dat na de Duitse overwinning het (NSB-) geweld tegen de 'roden' zou losbarsten.

In Hoek van Holland, waar Jan Reus zijn vluchtplan in rook zag opgaan, was de situatie al even uitzichtloos. Uit vrees voor Duitse mijnen in de Nieuwe Waterweg durfde bijna geen enkele Rotterdamse scheepvaartmaatschappij haar passagiersschepen naar Engeland te sturen. In Scheveningen probeerden wanhopige vluchtelingen tot diep in de nacht tegen betaling van grof geld vissers over te halen om uit te varen en hen naar Engeland te brengen. Soms lukte dit, maar meestal niet. Een enkele

ling nam het recht in eigen hand en zag kans een boot te stelen. Zo sprongen in Scheveningen vier jongeren aan boord van de Zeemanshoop, een motorreddingboot van de latere Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij (NZHRM). Een van hen was student aan de Technische Hogeschool Delft en had enige ervaring als leerling-machinist. Met hulp van een toevallig in de buurt zijnde monteur, die overigens zelf niet mee wilde naar Engeland, kregen zij de motor aan de praat. Zodra omstanders in de gaten kregen dat de Zeemanshoop zeeklaar werd gemaakt, ontstond er aan de kade een veldslag om aan boord te komen. Een militair die zich al op het schip bevond, moest een schot in de lucht lossen, over de hoofden van de mensen op de kade heen, om de kans te krijgen de trossen los te gooien. Uiteindelijk voer de zwaarbeladen Zeemanshoop uit met 46 opvarenden, onder wie vijftien vrouwen en twee kinderen. Het was een geluk dat het rustig weer was. Bij storm zouden onvermijdelijk mensen overboord zijn geslagen omdat benedendeks bij lange na niet genoeg ruimte was voor alle opvarenden. Direct de volgende dag, 15 mei, werden de passagiers uit hun benarde positie bevrijd. De reddingboot ontmoette een Engelse torpedobootjager, die de vluchtelingen aan boord nam en veilig aan land zette. De Zeemanshoop werd door Brits marinepersoneel naar Dover gebracht, waarna het scheepje door de Nederlandse marine in Engeland werd gebruikt bij het opruimen van mijnen.⁵

Minder fortuinlijk waren drie andere vluchtelingen, die vanuit datzelfde Scheveningen enkele uren na de Zeemanshoop het zeegat kozen. Initiatiefnemer was de latere schrijver/dichter/jurist Hugo Pos, toen nog rechtenstudent in Leiden. Hij kreeg een klein open bootje in het oog: een vlet van een verlaten patrouillevaartuig met een buitenboordmotor en wat benzine. Met twee volslagen onbekenden, die hij ter plekke had ontmoet, besloot hij – vrijwel onvoorbereid – met dit bootje naar Engeland te varen:

Het was ongeveer halfvier in de ochtend toen we de haven van Scheveningen uit roeiden. We wuifden. Het was net of de arm van de Pier heel lang terug wuifde. Ik weet zeker dat we alledrie huilden.

Kees had zijn fiets in de sloep meegenomen. Hij nam een heleboel plaats in beslag.

‘Gooi dat ding in zee,’ zei Rob.

‘Blijf jij met je poten ervan af. Ik zal hem in Engeland nodig hebben.’

We waren ervan overtuigd dat Het Kanaal krioelde van Engelse schepen, die ons straks wel zouden oppikken. 'Brittania rules the waves,' herhaalde ik tot vervelens toe.⁶

Maar zij werden niet opgepikt. In plaats daarvan zwalkte het drietal vijf dagen rond op de Noordzee met slechts een half brood en één emmer water. Gelukkig liep de tocht goed af: hun bootje strandde uiteindelijk op de kust van België en zij kwamen ongedeerd aan wal. Pos probeerde daarna nog via Duinkerken weg te komen, waar op dat moment de evacuatie van Britse troepen gaande was, maar tevergeefs. Hij keerde naar Nederland terug en zou pas in oktober 1941 langs een heel andere (om)weg Engeland bereiken.

In de eerste weken na de capitulatie is het – afgezien van een paar duizend militairen (hoofdzakelijk behorend tot de marine) – slechts 1600 Nederlandse burgervluchtelingen gelukt Engeland te bereiken. Daarvan waren er ongeveer duizend rechtstreeks uit Nederland afkomstig, de overigen waren naar het zuiden weggetrokken en konden in mei en juni vanuit Belgische en Franse havens weggkomen.⁷

Wie in Nederland was achtergebleven, zat opgesloten: de landsgrenzen werden onder Duitse bewaking gesteld en de open Noordzee veranderde in een vijandige muur van water. Achter dat water lag het vrije, maar onbereikbare Engeland. Wie daar toch heen wilde moest proberen door dit cordon te breken, of – om een andere beeldspraak te gebruiken – de mazen in het net zien op te sporen.

Dit hoofdstuk gaat over het net en de mazen. Ook de manier waarop Engelandvaarders zich op hun tocht hebben voorbereid, komt aan de orde. Hoe kwam hun keus voor een bepaalde vluchtweg tot stand, welke problemen hadden zij te overwinnen, welke mogelijkheden waren er en van wie hebben zij eventueel hulp gekregen bij hun vertrek?

Het net en de mazen

Zodra het Duitse bestuursapparaat zich in Nederland had gevestigd, werd een begin gemaakt met maatregelen die tot de volledige isolatie van Nederland moesten leiden. Dat gebeurde in een hoog tempo. Al op 6 juni 1940 deed rijkscommissaris Seyss-Inquart een verordening uitgaan die het verkeer van en naar het buitenland vanuit Nederland onder Duitse

controle stelde. Voor een reis naar het buitenland werd een vergunning verplicht gesteld, verkrijgbaar bij vestigingen van de zogenaamde Ein- und Ausreisestelle van het Reichskommissariat. Dit laatste bureau stond onder leiding van de Höhere ss- und Polizeiführer Rauter. Tegelijk werden alle door niet-militaire autoriteiten afgegeven vergunningen ongeldig verklaard.⁸ Wie zonder vergunning Nederland probeerde te verlaten, riskeerde volgens een aanvullende verordening uit 1941 een gevangenisstraf van ten hoogste twee jaar of een geldboete van f. 20.000,-.⁹ Datzelfde jaar, 1941, werd nog een belangrijke stap gezet in de richting van Duitse administratieve controle over de inwoners van bezet Nederland, namelijk de invoering van het persoonsbewijs, dat iedere Nederlander ouder dan vijftien jaar moest kunnen tonen. Nederlanders die de grens over wilden, dienden van toen af over drie documenten te beschikken: een persoonsbewijs, een geldig paspoort en een verlofpas van een van de Ein- und Ausreisestellen.¹⁰

Ook de weg over zee werd vrijwel direct afgesloten. Dit was in de Nederlandse situatie ook niet zo moeilijk. Nederland had een overzichtelijke, korte en vlakke Noordzeekust die gemakkelijk te bewaken viel. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Noorwegen met zijn grillige fjordenkust of Frankrijk, waar de lange kust vanaf het midden tot de Pyreneeën eveneens problemen gaf. Vanaf de Waddeneilanden tot Zeeland werden Duitse posten ingericht, van waaruit men dijken en duinen in de gaten hield. Ook vanuit de lucht en vanaf het water observeerden Duitse patrouillevlieg- en vaartuigen de kust. Zeeland, de Zuid-Hollandse eilanden en de Waddeneilanden werden vanaf juli 1940 (in fasen) tot *Sperrgebiet* verklaard, verboden gebied, behalve voor mensen die in het bezit van een vergunning waren. Later werd dit Sperrgebiet uitgebreid met een brede strook langs de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer.¹¹

Was het aanvankelijk nog wel hier en daar mogelijk strand en zee te bereiken, vanaf 1942 werd de kust hermetisch afgegrensd. Toen begon namelijk op last van Hitler de bouw van de 'Atlantikwall'. Deze gigantische verdedigingslinie langs de kust van Frankrijk, België, Nederland en Noorwegen werd geacht een eventuele geallieerde landing tegen te houden. Voor Nederland betekende de Atlantikwall, dat er van Den Helder tot Vlissingen fortificaties en versperringen verzezen, dat strand en zee volkomen ontoegankelijk werden en dat zelfs een deel van Scheveningen, dat dicht bij het strand lag, werd ontruimd en afgebroken.

Zó volledig werden strand en duinen door Duitse uniformen gedomineerd, dat van het bekende lied 'Waar de blanke top der duinen' tijdens

de bezetting een alternatieve tekst ontstond. De eerste strofe daarvan luidde:

Waar de blanke top der duinen
Glinstert van het prikkeldraad
Waar op iedere honderd meter
Weer zo'n rotmof voor je staat
Daar zing ik ver van 't breede strand:
Ze komen toch nooit in Engeland!¹²

Niet alleen kust en toegangswegen, ook het verkeer op het water zelf werd scherp gecontroleerd. In de zomer van 1940 legde de bezetter – met het oog op de geplande Duitse invasie van Engeland – de vrije scheepvaart en pleziervaart in het kustgebied en de riviermondingen aan banden. Het oorlogsdagboek van de latere PvdA-politicus Jaap Burger, die toen advocaat te Dordrecht was, geeft een mooi beeld van de opeenvolging van de diverse Duitse *Verordnungen*. Burger was in zijn vrije tijd namelijk ook een enthousiast zeiler. Na een verslag van een vakantiezeiltocht door de Biesbosch begin september 1940, schrijft hij op 8 september:

Wij behoren tot de kustzone. Ingaande morgen mogen we na tien uur niet meer buiten komen. De openbare bedrijven zijn telefonisch met de Ortskommandant verbonden, enfin 't is spul. Alles is in het teken van de voorbereiding, alles is aanvalsdrukke, ter wille van onze beschermers. En dat zal zo nog wel dagen, wie weet weken doorgaan. Ook de eilanden zijn ontruimd moeten worden door allen die er niet thuishoren.¹³

Toen de Duitse invasie van Engeland werd afgeblazen bleven deze maatregelen van kracht of werden na een korte opheffing opnieuw ingesteld. Op 21 maart 1941 schrijft Burger:

Nu echter hebben de heren weer wat nieuws uitgevonden. We mogen niet op de rivier komen. Niet roeien, niet zeilen, hoe vinden ze het uit...¹⁴

Op 20 juli 1942 meldt hij dat volgens de geruchten na de fietsen nu ook alle zeilboten in beslag zullen worden genomen. Als zeiler rept hij niet

van buitenboordmotoren, waarover in mei 1941 was bepaald dat bezitters ervan een vergunning moesten aanvragen. Een jaar later werd het bezit verboden en werden alle buitenboordmotoren in beslag genomen.

Naast de pleziervaart werd ook de beroepsscheepvaart goed in de gaten gehouden. De Nederlandse vissersvloot mocht slechts een beperkt aantal mijlen uit de kust varen. Om te voorkomen dat men, eenmaal op zee, toch koers zou zetten naar Engeland, gingen er altijd enkele Duitse militairen mee aan boord. In de havens werd grondig gecontroleerd, zodat het heel riskant was om zich aan boord te verstoppen. Ten aanzien van zeelieden werden ook maatregelen uitgevaardigd. Immers, Nederlandse zeelieden konden, aangekomen in de haven van een neutraal land, besluiten niet naar Nederland terug te keren. In zeemanstermen heet dit: 'drossen'. Vooral op Groningse kustvaarders, die vanuit Delfzijl op het neutrale Zweden voeren, deden zich kansen voor om van het schip weg te lopen. In het volgende hoofdstuk wordt hierop nader ingegaan.

De tegenmaatregelen van de bezetter hebben de 'desertie' van Nederlandse zeelieden (zoals het door de Duitsers genoemd werd) wel kunnen verminderen, maar nooit helemaal kunnen tegengaan. Om te beginnen werden de kapiteins van dit soort schepen aansprakelijk gesteld voor de verdwijning van bemanningsleden. Ook kwam het voor dat minderjarige zeelieden (en soms ook meerderjarige zeelieden) bij aanmonstering een verklaring moesten tekenen, waarin zij beloofden niet te zullen drossen. Deden zij dit toch, dan dreigden de Duitsers hun ouders te arresteren. Overigens werd deze maatregel niet overal gelijkelijk toegepast.

Oogde dit pakket aan maatregelen op zich al verstrekkend, het Duitse controlesysteem werd voortdurend bijgesteld en verscherpt, zodra bleek dat het net mazen bevatte.

Zo reageerde de bezetter onmiddellijk nadat het in mei 1941 twee groepjes Nederlanders vlak na elkaar gelukt was een vliegtuig te kapen en ermee naar Engeland te vliegen. De bewaking van vliegvelden werd verscherpt en geen enkele Nederlandse piloot mocht nog zonder Duitse begeleider vliegen. Ook werd bepaald dat de hoeveelheid brandstof in de vliegtuigen beperkt moest zijn, zodat het vliegen van lange afstanden onmogelijk was. De kaping van een vliegtuig is na mei 1941 dan ook niet meer voorgekomen.

Een andere maas in het net werd efficiënt gedicht, toen een Engelandvaarder in het voorjaar van 1941 voor een van de geheime radiostations

uit de doeken deed hoe hij via Zweden was ontsnapt. Initiator van deze route was de arts Allard Oosterhuis uit Delfzijl. Hij was eigenaar van een kustvaarder en participeerde in een ander schip. Vanaf de herfst van 1940 had hij jongeren de mogelijkheid geboden om op zijn schepen als bemanningslid te monstereen, ook al hadden zij nog nooit gevaren. Met medeweten van de kapitein gingen deze zogenaamde zeelieden (voornamelijk Leidse studenten) in de eerste de beste Zweedse haven van boord en reisden door naar Stockholm, waar zij zich meldden bij de Nederlandse consul-generaal, A.M. de Jong. Een van hen was Hugo Pos, die na zijn mislukte poging van mei 1940 deze nieuwe mogelijkheid met beide handen aangreep.¹⁵ Behalve op de schepen van Oosterhuis hebben Engelandvaarders ook wel geprobeerd op andere kustvaarders te komen, zonder dat de kapitein op de hoogte was van hun plan om te drossen. Voor jongeren die niets van varen afwisten was dit moeilijk, maar de doorzetter lukte het toch wel om als koksmat op een schip te komen. En als het schip dan maar Zweden aandeed, was één reis voldoende om ervandoor te gaan. Tot het voorjaar 1941 dus, toen een Engelandvaarder over de radio wat al te loslippig was geweest over deze Zweedse route. De man noemde gelukkig geen namen, maar toch was uit zijn relaas zoveel duidelijk geworden, dat de Duitsers precies wisten hoe zij moesten ingrijpen. Zij bepaalden simpelweg dat bemanningsleden met een monsterboekje afgegeven na 10 mei 1940 slechts met toestemming van de Hafenüberwachungsstelle der Kriegsmarine mochten aanmonstereen.¹⁶ Dit betekende dat het voor mensen zonder zeevaartachtergrond moeilijk, zo niet onmogelijk, werd aannemelijk te maken dat zij ineens zeeman wilden worden. Hiermee was deze vluchtweg voor niet-zeevarenden zo goed als afgesloten.

Zoeken naar een (uit)weg

De periode die voorafging aan het moment waarop Engelandvaarders daadwerkelijk vertrokken, is grofweg in twee fasen in te delen. Meestal bevonden zij zich eerst in een 'zoekend stadium' waarin slechts de intentie bestond om naar Engeland te gaan, maar nog niet duidelijk was hoe. Daarna volgde een praktische fase, waarin de plannen concreet werden en actie ondernomen moest worden. Die eerste, aftastende fase duurde slechts bij een enkeling kort, maar meestal vrij lang: enkele maanden of soms zelfs jaren.

Van het geheel aan Duitse maatregelen, dat met Duitse 'Gründlichkeit' werd uitgevoerd, zal ongetwijfeld een ontmoedigende werking zijn uitgegaan. Talrijk zijn althans de opmerkingen in verhoren van Engelandvaarders, dat zij al vanaf de capitulatie van plan waren naar Engeland te gaan, maar aanvankelijk geen flauw idee hadden hoe zij dit aan moesten pakken. Hoe wanhopig sommigen aan het zoeken waren, blijkt uit de actie van een negentienjarige Rotterdammer. In september 1941 ontmoette hij twee Zweedse zeelieden, die in Rotterdam de wal op waren gegaan. Hij vroeg hun een brief, gericht aan de Nederlandse regering in Londen, mee te nemen en die vanuit het neutrale Zweden naar Engeland te sturen.

In die brief, die inderdaad in Londen is aangekomen, vroeg hij de regering om hulp, hulp om naar Engeland te kunnen gaan:

I am a Marine engineer. As my wish has been to join the English in the war, I have been busy for more than a year to get an adress in Holland from where I would come into England, but all in vain. Most of the addresses were false and others were socalled for England, but in reality for Germany and people who went to such addresses never came in England, but got in Germany in a prisoner camp.

And now I will ask you to be as kind as to give me an adress here in Holland or in Rotterdam from where I can join the free Netherlands in England. I wish to work on the Navy to help so on my way to the end victory of England.¹⁷

Wat er naar aanleiding van deze brief vanuit regeringskringen werd ondernomen, is onbekend; waarschijnlijk niets. Hoe het met de briefschrijver verderging is ook in nevelen gehuld. In Engeland is hij in ieder geval niet gekomen. Overigens was het meegeven van deze brief riskant: als het epistel – dat door de afzender met naam en adres ondertekend werd – in handen van de Duitse politie was terechtgekomen, dan was deze jongeman vrijwel zeker gearresteerd. 'Unerlaubte Ausreise' of 'Unerlaubte Auswanderung' op zichzelf was een betrekkelijk 'lichte' overtreding, die vooral in het begin van de bezetting niet al te zwaar bestraft werd. Maar het werd een andere zaak wanneer bleek dat iemand, die wegens dit vergrijp gepakt werd, de bedoeling had naar Engeland te gaan en zich daar bij de Nederlandse strijdkrachten aan te sluiten. Dan luidde de aanklacht *Feindbegünstigung*, bevoordeling van de geallieerden en dus het toebren-

gen van schade aan het Duitse Rijk. Dit gold als een ernstiger vergrijp en kwam de overtreder minstens op enkele jaren gevangenis-, tuchthuisstraf of concentratiekamp te staan. Was de aangeklaagde (beroeps)militair dan werd niet zelden de doodstraf geëist.¹⁸

De aanklacht Feindbegünstigung was trouwens ook van toepassing op mensen die hulp verleenden aan Engelandvaarders of opriepen tot Engelandvaart. Al in juli 1940 werd bijvoorbeeld een Scheveningse pensionhouder tot vijf jaar tuchthuisstraf veroordeeld, omdat hij eind mei geprobeerd had Nederlandse soldaten te ronselen voor dienstneming in Engeland en een plan had gemaakt om deze soldaten per boot naar Engeland te vervoeren. De Nederlandse adjudant-onderofficier die door de pensionhouder was benaderd deed alsof hij interesse had, maar gaf de man intussen aan bij de Duitse militaire politie.¹⁹

Er was inderdaad vaak verraad in het spel, zowel van de kant van degenen die voorwendden hulp te verlenen als van hen die voorgaven hulp te zoeken. Het kwam regelmatig voor dat Nederlanders die voor de Duitse politie werkten, zogenaamde V(ertrauens)Männer, in (verzets)groepen infiltreerden, waar zij enthousiast meewerkten aan de voorbereiding van een ontsnapping en intussen geduldig wachtten op een moment om toe te slaan. Zo werd op 3 april 1941 een poging tot Engelandvaart vanuit Noordwijk aan Zee verijdeld. Het ging om een gemêleerd gezelschap van negen mannen, bestaande uit enkele joden, verzetsmensen en een paar jongens, die in het bezit waren van een vliegbrevet. Zij hadden het plan opgevat om met een sloep met buitenboordmotor, die in de duinen verstopt was, op 3 april te vertrekken. Twee leden van de groep, Piet Rothert en Jan de Jong, werkten echter in het geheim voor de Sicherheits Dienst (SD). Zij hadden zich als meile-Engelandvaarders voorgedaan en zelfs de aankoop van de motorsloep geregeld en gefinancierd. Op hun aanwijzingen werd bijna de hele groep op de dag van vertrek ingerekend. Een van de piloten, Bob Schreiner, was toevallig wat verlaat en kon daardoor de dans ontspringen. Zeker vier van de gearresteerden hebben het concentratiekamp niet overleefd.²⁰

Het nieuws over mislukte en verraden Engelandvaarten sijpelde via diverse kanalen (waaronder de verhoren van Engelandvaarders die wél waren aangekomen) ook door naar Londen. Op 16 juli 1941 zond Radio Oranje een waarschuwing uit, gericht aan landgenoten die het bezet gebied wilden verlaten. Hun werd met klem aangeraden voorzichtig te zijn. Een paar Engelandvaarders, die in september 1941 arriveerden, lieten tijdens ondervragingen in Londen weten, dat van deze waarschuwing on-

bedoeld een ontmoedigend effect was uitgegaan. Het kwam over – zo zeiden zij – alsof het Engelandvaren werd afgeraden. Sterker nog: alsof de regering in Londen niet wilde dat Nederlanders naar Engeland kwamen.²¹ Dus werd de waarschuwing op 17 november 1941 – in aangepaste vorm – herhaald:

Degenen, die aan de verpeste atmosfeer in bezet Nederland willen ontsnappen, ontraden wij dit niet. Maar ons advies is: neem de uiterste voorzichtigheid in acht. Ziehier onze raadgevingen:
Ten eerste: Gaat niet op reis, voor dat ge weet dat ge betrouwbare landgenoten zult aantreffen die U verder kunnen helpen. Reizen in Europa is gevaarlijk. De Gestapo heeft overal zijn agenten.
Ten tweede: Spreek zo weinig mogelijk over uw reisplannen, behalve met hen die gij volkomen kunt vertrouwen.
Ten derde: Pas op in de andere bezette gebieden. Gij zult er burgers aantreffen, die u in vele gevallen kunnen en willen helpen. Maar gij kunt ook stoten op ambtenaren die uit lafheid en vrees minder moedig zijn. Vermijdt dus zoo mogelijk alle contact met officiële personen in vijandelijk of door den vijand gecontroleerd gebied.
[...]
Voor het overige zeggen wij U dit: Ge zijt van harte welkom hier in Engeland, bij het legioen, bij de vloot of bij de luchtvaart en mocht er voor U geen passende arbeid voorhanden zijn, dan is er voor jonge Nederlanders volop prachtig werk te doen in de Oost en in de West. Maar: weest voorzichtig!²²

Het was voor Nederlanders die op dat moment weg wilden vast fijn om te horen dat Engelandvaarders toch heus welkom waren. Maar de praktische vraag die ook de Rotterdamse briefschrijver had gesteld, werd niet beantwoord. Namelijk: hoe vond je een 'adres' waar men je verder kon helpen?

Het is nu – ver na de oorlog – moeilijk voorstelbaar hoe omzichtig men moest opereren om een dergelijk adres te vinden. Er openlijk over praten was niet raadzaam, daarin had Radio Oranje gelijk. Toch moesten aspirant-Engelandvaarders – als zij hulp nodig hadden bij de voorbereiding – hun voornemen aan anderen kenbaar maken. Dat moest echter op behoedzame wijze gebeuren. Een mooi voorbeeld van het gebruik van toespelingen is afkomstig van een zeeman, die in 1943 een oproep kreeg om voor de Duitsers te gaan varen en daar niets voor voelde. Hij liet zich ter-

loops tegenover de ambtenaar van het arbeidsbureau ontvallen, dat 'hij in plaats van Consi's (Duitse sigaretten) liever Chief Whip wilde roken'. De ambtenaar begreep direct wat hij bedoelde en bezorgde hem papieren op een schip dat op Zweden voer, zodat de man in kwestie kon drossen, hetgeen hij ook inderdaad gedaan heeft.²³

Niet iedereen had echter – zoals deze ambtenaar – aan een half woord genoeg. Sommige lieden aan wie hulp werd gevraagd waren wel te goeder trouw, maar durfden niet te helpen. Anderen waren 'fout' en gaven zo'n zoekende Engelandvaarder aan.

Soms ging het onverwacht gemakkelijk. Zoals bij de vlieger/schrijver A. Viruly. In 1941 ontmoette hij een bevriende Zweedse piloot, die vanuit Stockholm de familie van zijn Nederlandse vrouw bezocht had. Deze Zweed, graaf Carl Gustav von Rosen, was pro-Engeland, maar wel via een overleden tante verre familie van maarschalk Hermann Göring. Von Rosen stelde Viruly voor om met hem mee naar Zweden te gaan en van daaruit het vliegtuig naar Engeland te nemen. Viruly's tegenwerping dat de Duitsers hem als vlieger toch nooit een visum voor Zweden zouden geven, wuifde hij weg. Connecties, dáár ging het om.

De volgende dag ging hij [Von Rosen, *ad*] zijn terugreisvisum aanvragen en ik ging mee. Dat visum had hij zo, na wat amicaal praten met een geweldig stevige Gestapoman. Kunt u er ook mijn vriend één geven die een boek over Zweden wil gaan schrijven? Jawohl, Herr Graf, das lässt sich wohl machen!

Ik verwachtte dat er nu nader naar mij geïnformeerd zou worden en ze me zouden oppikken – maar nee – al gauw lag het toegestuurde visum in de bus met nota bene Duitse bonnen voor de aankoop van eten onderweg. Lekker gauw een prettig vijandelijke trein in en via Berlijn naar Stockholm, smakelijk etend.

Weliswaar weigerde toen de Nederlandse regering in Londen mij de overkomst naar Engeland, omdat zo'n Duits visum er wat al te verdacht uitzag, maar dit bleek gladstrijikbaar. Zo kon er voor de rest van de oorlog weer voor de goede zaak gevlogen worden.²⁴

Viruly besluit zijn terugblik, niet zonder humor, met de opmerking dat collega-Engelandvaarders in Londen enigszins op hem neerkeken. Hij was een 'legale ontsnapper', die een makkelijke, geheel verzorgde reis naar Engeland had 'geboekt', terwijl de anderen een zware tocht vol ontberingen hadden moeten volbrengen. Het ging Viruly echter om het

doel: 'voor de goede zaak te kunnen vliegen'. Hoe dat doel gerealiseerd werd, interesseerde hem minder.

Die bereidheid om 'alles te proberen' om maar in Engeland te kunnen komen, kwam bij meer Engelandvaarders voor, maar een ontsnapping met hulp van de bezetter was voor de meeste van hen toch geen optie. Ten eerste omdat het te riskant werd geacht (het kon een valstrik zijn), ten tweede omdat de vereiste connecties meestal niet voorhanden waren en ten derde omdat men daarmee – zoals uit het voorbeeld van Viruly blijkt – de verdenking pro-Duits te zijn op zich laadde. Dat laatste gold ook enigszins voor een methode, die niettemin door een aantal Engelandvaarders is gebruikt: zij verklaarden zich bereid om voor de Duitsers in Frankrijk of Zuid-Duitsland te gaan werken, met de bedoeling – eenmaal daar aangekomen – weg te lopen en naar Spanje c.q. Zwitserland uit te wijken. Voor Frankrijk was de organisatie die hen vanuit Nederland uitzond meestal de Organisation Todt (OT), genoemd naar de Duitse ir. Fritz Todt, die zich in de jaren dertig bij de aanleg van de *Autobahnen* had onderscheiden. In het kader van deze OT werd een heel netwerk van arbeidsprojecten opgezet, voornamelijk ten behoeve van de bouw van de Atlantikwall, waar arbeiders uit heel bezet Europa aanvankelijk vrijwillig en later gedwongen werden tewerkgesteld. Deze methode had het voordeel dat men met geldige reispapieren uit Nederland kon vertrekken en de eerste twee grenzen (die met België en met Frankrijk) probleemloos passeerde. Maar eenmaal hij de OT gearriveerd was het – afhankelijk van de situatie – niet altijd eenvoudig werkelijk te ontsnappen. Daarom heeft menig Engelandvaarder zijn toevlucht genomen tot vervalste OT-papieren. Daarmee stapten zij in een trein met arbeiders voor Frankrijk om er halverwege (bijvoorbeeld in Parijs) vandoor te gaan.²⁵ Zij profiteerden zo van de redelijk veilige manier van reizen, maar gingen niet daadwerkelijk voor de Duitsers werken. Er was alleen één probleem: voor valse OT-papieren (of andere vervalste Duitse reisdocumenten) waren, alweer, connecties nodig.

Met of zonder hulp

De grootste kans op het vinden van informatie over een mogelijke route, hadden mensen die vanuit hun persoonlijke achtergrond al tot een 'groep' behoorden. Studenten die weg wilden gaven onderling routes aan elkaar door. Hetzelfde gebeurde onder militairen die, nadat het Neder-

landse leger was ontbonden, in het geheim met elkaar in contact waren gebleven. Protestanten en katholieken gingen te rade bij vertrouwde geloofsgenoten of de dominee, respectievelijk de pastoor. Weer anderen kregen een tip van iemand die zij kenden via de tennisclub, de politieke partij of de vakbond, waarvan zij lid waren. Het duurde niet lang of vertegenwoordigers van bepaalde groepen begonnen zelf ontsnappingsroutes te organiseren, bedoeld voor de eigen leden, maar als het zo uitkwam ook openstaand voor anderen. Een vroeg voorbeeld is de OD (Ordedienst): een verzetsgroep van (oud-)militairen en anderen, die zich – onder meer door het verzamelen van wapens – voorbereidde op het moment dat de Duitsers verslagen zouden zijn. In het machtsvacuüm dat op dat moment zou ontstaan zag de OD voor zichzelf de taak weggelegd de orde te bewaren, totdat de wettige Nederlandse regering zou zijn teruggekeerd. Sommige militairen wilden al eerder tegen de Duitsers in het geweer komen en besloten zich bij de Nederlandse strijdkrachten in Engeland aan te sluiten. Andere OD-leden moesten noodgedwongen naar Engeland uitwijken, omdat zij vanwege hun verzetswerk gezocht werden. Het was dus zaak een weg naar Engeland te creëren. Korte tijd lukte dat door ontsnappingsen per boot op touw te zetten. Dit was het werk van Tjimen Hoekstra en Dirk Cornelis de Graaf, beiden lid van het LOF (Legioen van Oud-Frontstrijders), een verzetsgroep die in juni 1941 met de OD gefuseerd was. Hoekstra en De Graaf onderhielden in opdracht van de OD contacten met mensen die weg wilden, zorgden voor boten en benodigd materiaal en regelden het transport van de boten naar de kust, keurig verstoep in verhuiswagens van een firma uit Diemen. De afvaarten vonden veelal plaats aan de Hondsbossche Zeewering bij Petten, waar dijkbaas Jan C. Bellis in het complot zat. Enkele tientallen Engelandvaarders (al of niet met militaire achtergrond) werden op deze wijze weggeholpen. Toen echter op 23 juli 1941 het vertrek van twee boten tegelijk werd gepland, ging het mis. Een Duitse patrouille kreeg een van de schepjes in de gaten en een deel van de in totaal negen opvarenden, voornamelijk (reserve)militairen, werd gearresteerd. Ook de organisatoren en helpers werden gearresteerd, zij het later. De Graaf en Bellis werden eind 1941 opgepakt, Hoekstra begin 1942.²⁶

Meer succes had een andere escapelij, die – hoewel geen OD-initiatief – niettemin door veel militairen is gebruikt. Het was een lijn, die vanuit Nederland naar Zwitserland voerde. Startpunt was het Noord-Brabantse Putte waar de woning van kunststoffenfabrikant Job van Niftrik praktisch op de grens met België lag. Schildwachten patrouilleerden voor

hun huis, maar het was vrij makkelijk die om de tuin te leiden, de weg – die tevens de grens vormde – over te steken en via een omweg naar het huis van de overbuurman te lopen. Van Niftrik en zijn vrouw Betty, die Belgische van geboorte was, voorzagen de passanten van Belgische papieren en gaven hun vertrouwde adressen mee. Het eerste contactadres was dat van de Nederlandse familie Van Dulken, die in Antwerpen woonde. De Van Niftriks namen mensen aan die de vluchtelingen telkens voor een deel van de reis vergezelden, zogenaamde 'passeurs', en organiseerden zo een complete vluchtweg tot aan Zwitserland. Zij kregen de gegadigden veelal aangeleverd door het OD-lid L. Melse (1910-1943), een accountant uit Den Haag, en door majoor H.G. van Voorthuijsen, de voormalige commandant van het vliegveld Soesterberg.²⁷ Job en Betty van Niftrik zijn actief geweest van januari 1941²⁸ tot 5 augustus 1942, toen zij hun werk door verraad moesten staken. Net op tijd konden zij via hun eigen ontsnappingsroute naar Zwitserland ontkomen. In die anderhalf jaar hebben zij een kleine honderd Engelandvaarders kunnen helpen, voornamelijk militairen, onder wie veel vliegeniers.²⁹

Tegen de tijd dat de Van Niftriks hun escapelijn moesten opgeven, waren elders in het land nieuwe initiatieven ontstaan om mensen 'door te sluizen'. Zo hadden zich bijvoorbeeld in de provincie Zuid-Limburg – strategisch gelegen voor de routes naar het zuiden – diverse groepen gevormd die hulp boden aan uit Duitsland ontsnapte Franse krijgsgevangenen, neergehaalde geallieerde piloten en joodse Nederlanders. De Franse krijgsgevangenen wilden naar huis; de piloten moesten zich zo snel mogelijk melden in Engeland om weer aan de strijd te kunnen deelnemen en de joden probeerden te ontkomen aan de in 1942 begonnen deportaties. In Limburg hadden rooms-katholieke geestelijken een belangrijk aandeel in de hulp aan vluchtelingen. In het dorpje Grubbenvorst, bij Venlo, bestond bijvoorbeeld al vanaf eind 1940 een groep rond pastoor H.J. Vullingsh, die Franse krijgsgevangenen en later anderen de grens over hielp. In Roermond was er een soortgelijke groep onder leiding van kapelaan E.A.F. Goossens. Maar ook niet-geestelijken waren actief: in Maastricht hielp W. van Schaik mensen via het gangenstelsel van de St. Pietersberg naar België en in Weert opereerde Matthieu Beelen, passeur van de ontsnappingslijn 'Fiat Libertas'. De groep 'Fiat Libertas' was in 1942 onder de naam 'Luctor et Emergo' als inlichtingengroep begonnen, maar had zich tegen het einde van dat jaar op het functioneren als ontsnappingslijn toegelegd.³⁰ En dit is nog maar een kleine greep uit het totaal aantal groepen en individuen dat in Limburg actief was.³¹

Noord-Brabant bood hetzelfde beeld: in Hilvarenbeek bijvoorbeeld bestond de mogelijkheid om door de bossen naar België te lopen. De leraar Eugène van der Heijden en de marechaussee Karst Smit hebben hier, als medewerkers van 'Dutch-Paris', een door de in Frankrijk wonende Nederlander Jean Weidner opgerichte escapeorganisatie, vele joodse vluchtelingen, piloten en Engelandvaarders illegaal naar Brussel gebracht. Belangrijk was de rol van collega's van Smit, Nederlandse marechaussees, die in deze omgeving bereid waren op de uitkijk te staan. Van der Heijden en Smit konden functioneren tot eind 1943, toen zij – nadat bijna alle leden van de groep waren gearresteerd – moesten onderduiken.³²

Concentreerden lijnen als Dutch-Paris en Fiat Libertas zich op het de grens over smokkelen van vluchtelingen door middel van goed ingelichte passeurs, er waren ook organisaties die meer de nadruk legden op de levering van valse reispapieren. Voorbeeld hiervan is de Rotterdamse verzetsgroep van Henk Lindemans. Via diens broer, de later zo heruchte dubbelspion Christiaan Lindemans, alias King Kong, voorzag deze groep Nederlanders van (valse) OT-papieren, waarmee ze snel en veilig naar Frankrijk konden reizen. Lindemans kon deze papieren vrij makkelijk aanleveren, omdat hij sinds eind 1942 in dienst was van een Nederlandse aannemer die in Cherbourg voor de OT werkte.³³

Hoe groot nu was het aandeel van deze escapelijnen met betrekking tot geslaagde ontsnappingen van Engelandvaarders? Van mijn onderzoeksgroep van 1706 Engelandvaarders is 31 procent via een vanuit Nederland georganiseerde escaperoute weggekomen (zie tabel 3).

Het gaat hier – afgezien van een kleine groep die via de Noordzee werd weggeholpen – bijna uitsluitend om Engelandvaarders die de zuidelijke landroute volgden. Dat wil zeggen dat zij via België, Frankrijk, eventueel Zwitserland, Spanje en Portugal naar Engeland reisden. Wanneer het aantal van 535 met georganiseerde hulp ontkomen Engelandvaarders naar jaartal wordt uitgesplitst (zie tabel 4), dan blijken de jaren 1942-1943 het hoogtepunt te vormen. Dat lijkt voor de hand liggend, want in de eerste oorlogsjaren waren de ontsnappingslijnen nog in opbouw en was de noodzaak om weg te komen nog niet zo urgent. Vanaf 1942, toen de jodendeportaties op gang kwamen en maatregelen als de arbeidsinzet in werking traden, was die noodzaak er wel degelijk. In 1944 nam het aantal vertrekkende Engelandvaarders als geheel af, doordat het einde van de oorlog in zicht kwam.

Ten minste 982 Engelandvaarders (ruim de helft van de populatie) hebben ondanks lang zoeken en behoedzaam informeren nooit een escape-organisatie kunnen vinden. Zij zijn zoals dat heet 'op de bonnefooi' vertrokken. In het verhoor dat hen na aankomst in Engeland werd afgenomen staan zinsneden als:

Hij zocht voortdurend naar contacten om weg te komen, doch het is hem nooit gelukt een organisatie te vinden en hij besloot ten einde raad het maar op eigen houtje te proberen.³⁴

of:

Het plan bestond bij hem praktisch sinds de capitulatie. Hij had echter geen contact met enige organisatie en het gelukte hem niet contacten aan te boren. Ten slotte besloot hij dan maar zonder enige hulp alleen te vertrekken en te trachten via Frankrijk en Spanje weg te komen...³⁵

Soms was het op eigen houtje vertrekken niet noodgedwongen, maar een bewuste keuze. Vertrouwen op een ontsnappingslijn hield grote risico's in. Zo'n lijn vormde een lange en kwetsbare keten van schakels. Zodra door arrestatie van een van de tussenpersonen ook maar één schakeltje wegviel, kon de hele ketting worden verbroken, hetgeen bij de meeste lijnen dan ook vroeg of laat is gebeurd. Weliswaar werd zo'n opgerolde organisatie door anderen meestal weer opgebouwd, maar het was en bleef een kwetsbaar geheel, dat te allen tijde blootstond aan het gevaar van Duitse infiltratie.

Het niet gebruikmaken van een geheel georganiseerde route, betekende dat Engelandvaarders hun persoonlijke veiligheid niet in handen van derden legden en zelf het initiatief behielden. Daar staat tegenover, dat het een grotere inzet van henzelf vereiste. Zij moesten zelf de te volgen route plannen, zelf nadenken over betrouwbare adressen, zelf zonder op te vallen geld omwisselen en onderweg aan eten zien te komen. Het bleek hierbij een groot voordeel als Engelandvaarders voor vakantie of werk al eerder in het buitenland geweest waren en bijvoorbeeld in België of Frankrijk kennissen, familie of zakenrelaties hadden wonen. Dit betekende dat zij een aantal steunpunten hadden, waar zij voor onderdak of hulp terecht konden. Overigens is van de groep Engelandvaarders die op de bonnefooi vertrok een flink aantal in België of Frankrijk alsnog in

contact met passeurs van een escapelij n gekomen. Zij werden vervolgens door zo'n buitenlandse organisatie verder geholpen.³⁶ Bovendien wil 'zonder georganiseerde hulp vertrokken' niet zeggen dat men ook onderweg van elke hulp verstoken bleef. Er werd namelijk ook buiten organisaties om, door particulieren bijgesprongen: spoorwegbeambten bijvoorbeeld, die bij controles een oogje toeknepen, hotelhouders die bereid waren iemand zonder registratie op te nemen, geestelijken die hun kerk als schuilplaats beschikbaar stelden. Slechts een enkele Engelandvaarder heeft de tocht helemaal op eigen kracht, zonder enige hulp kunnen volbrengen.

De keuze voor een vluchtweg

Engelandvaarder Hans Kahn, die in de zomer van 1942 vertrok, geeft in zijn memoires goed inzicht in de manier waarop zijn keuze voor een bepaalde vluchtweg tot stand kwam. Toen hij eenmaal had besloten Engelandvaarder te worden en zich bij de vrije Nederlandse strijdkrachten aan te sluiten, zette hij de mogelijkheden op een rijtje:

Er waren twee manieren. De eerste hield in dat ik rechtstreeks de Noordzee moest oversteken, hetzij vanuit Nederland, hetzij vanuit het neutrale Zweden. De tweede methode was via België en Frankrijk naar het neutrale Spanje reizen en daarvandaan naar Gibraltar. De eerste route bleek onmogelijk vanwege de Duitse kustbeveiliging en de voortdurende zee- en luchtpatrouilles. Daarbij zou ik, om naar Zweden te kunnen komen, via Duitsland moeten reizen of een plaatsje moeten vinden op een Nederlandse kustvaarder, waarvoor mij ten enenmale de connecties ontbraken.

De Talmoad vertelt dat er een lange weg is die de kortste is en een korte weg die uiteindelijk de langste blijkt. Ik besloot dus de langste weg te kiezen en hoewel de zee niet ver van mijn woning gelegen was, zou ik in omgekeerde richting vertrekken.³⁷

Uit dit relaas wordt allereerst duidelijk dat de keuze vooral draaide om die tussen de korte weg (Noordzee) en de lange (via het zuiden). De route via Zweden stond voornamelijk open voor zeelieden tenzij je – zoals Kahn terecht opmerkt – over connecties beschikte.

Wat waren nu de voor- en nadelen van de zee- en landroute? De weg

over de Noordzee leek – vooral voor mensen die met het water vertrouwd waren – op het eerste gezicht aantrekkelijker. Het was een korte route, die, vergeleken met een lange reis over land, minder gevaarlijk leek. Als een Engelandvaarder eenmaal onopgemerkt met een bootje was weggekomen, kon hij binnen twee dagen in Engeland zijn, terwijl hij op weg naar Spanje – een reis van maanden – vele controles in treinen en bussen moest doorstaan en wel drie of vier grenzen clandestien moest overschrijden. Begin 1942 drong in Nederland het bericht door dat in Dijon en Besançon enkele cadetten van de KMA, op weg naar Zwitserland waren gearresteerd en ter dood veroordeeld. In hoofdstuk 4 (Mislukte pogingen tot Engelandvaart) wordt hierop nader ingegaan. De ontzetting over de terechtstelling van deze jonge Nederlanders was groot en deed vele aspirant-Engelandvaarders – tijdelijk – terugschrikken voor een reis via het zuiden. Ook berichten aan het thuisfront van Engelandvaarders, die in Zuid-Frankrijk of Noord-Spanje in vluchtelingenkampen vastzaten, waren niet erg bemoedigend. Zo liet de 24-jarige Engelandvaarder Bernard Berger na aankomst in Engeland in augustus 1943 weten:

De duur van de reis via Spanje/Portugal naar Engeland en de berichten uit onbezet Frankrijk en Spanje deden velen en ook mij zoeken naar een methode overzee...³⁸

Bijkomend voordeel van de Noordzeeroute was, dat men wat meer bagage kon meenemen, terwijl dit bij een reis per trein uiteraard beperkt moest blijven. Een laatste punt dat tegen de zuidelijke route pleitte, was het feit dat de reis door wel drie of vier buitenlanden voerde en dat daar vreemde talen werden gesproken. Een groot deel van de Nederlandse bevolking had in 1940 nog nooit vakantie genoten en zeker geen vakantie in het buitenland. Was dat wel het geval, dan ging het hooguit om een weekje Ardennen of een reisje langs de Rijn. Alleen de elite trok naar de Franse Côte d'Azur of Zwitserse Alpen. Ook de schoolopleiding speelde een belangrijke rol: had een Engelandvaarder middelbaar onderwijs genoten (gymnasium, hbs of ulo) – en dat gold voor 61 procent van de Engelandvaarders die zijn aangekomen³⁹ – dan kon hij of zij zich redelijk redden in het buitenland. Lager opgeleiden spraken echter geen vreemde talen, hetgeen een reden kon zijn voor een andere weg te kiezen.

Ondanks al deze problemen en bezwaren verbonden met de zuidelijke route, was de weg over de Noordzee oneindig veel moeilijker en gevaar-

lijker dan welke andere route dan ook. Overigens moet worden opgemerkt dat dit gegeven achteraf makkelijk te constateren valt, maar dat aspirant-Engelandvaarders zich hiervan destijds niet zo bewust waren. Zij beschouwden de Noordzeeroute als een van de mogelijke routes. Het was echter een route waarbij enorm veel problemen opdoemden. Om aan een boot en andere benodigdheden te komen, diende men te beschikken over geld en connecties. Volgend probleem was de afscherming van de kust, die het bijna ondoenlijk maakte met een boot aan de kust te komen en ongemerkt het zeegat te kunnen kiezen. Verder was het levensgevaarlijk om met een klein, nauwelijks zeewaardig scheepje de Noordzee op te gaan. Zelfs al waren de opvarenden ervaren zeilers, bij storm maakten zij geen enkele kans.

Vaak sneuvelde een vluchtpoging per boot al voor zij begonnen was: de hier geciteerde Berger was samen met een vriend van plan in de winter van 1942 met een bootje te vertrekken. Het wachten was op gunstig weer en nieuwe maan. Intussen was het bootje, dat ergens op de binnenwateren lag, ingevroren en door de Duitsers in beslag genomen. Uiteindelijk zou Berger Engeland toch via de door hem gewantrouwde 'landroute' bereiken en met hem de meeste andere Engelandvaarders.

Overigens was er lang niet altijd sprake van een bewuste keuze voor een bepaalde vluchtweg, waarbij alle opties zorgvuldig werden afgewogen. Het toeval speelde een grote rol. Het hing er maar van af welke individuen c.q. organisaties een zoekende Engelandvaarder op zijn pad kreeg. Ook de geografische herkomst kan een factor zijn geweest: iemand die in een van de zuidelijke provincies woonde en zich dus al dicht bij de grens met België bevond, was waarschijnlijk minder geneigd de Noordzeeroute te overwegen. Omgekeerd betekent dit niet dat iemand die vlak bij de kust woonde automatisch bij de Noordzeeroute uit kwam (zie de overwegingen van Hans Kahn). Voor mensen die haast hadden met hun vertrek (bijvoorbeeld omdat arrestatie of deportatie dreigde) viel bovendien weinig te kiezen. Zij grepen elke ontsnappingsmogelijkheid aan, of het nu een weg over land of over zee was, als het hen maar buiten bezet Nederland bracht en in de richting van het vrije Engeland.

Praktische voorbereiding en afscheid

Met het vinden van of kiezen voor een bepaalde route was een belangrijk probleem opgelost, maar het betekende niet altijd dat een Engelandvaar-

der direct kon vertrekken. Hij moest besluiten of hij alleen zou reizen of samen met anderen. Verder moesten er natuurlijk diverse praktische zaken worden geregeld, zoals 'hoe kom ik aan geld?' en 'wat neem ik mee?' Ten slotte was er de thuissituatie, waarvan afscheid genomen moest worden.

Veruit de meeste Engelandvaarders zijn samen met één of meer anderen aan hun reis begonnen: met een vriend, kennis, collega, klas- of studiegenoot of met familie (zie tabel 5). Die laatste categorie, familie (broers, neven, zwagers), had het voordeel dat men elkaar door en door kende. Onder 1706 Engelandvaarders zijn minstens 32 gevallen aan te wijzen waarbij twee broers op stap gingen. Een paar keer ging het zelfs om drie broers.

Maar het gebeurde ook vaak dat de reisgenoten elkaar slechts oppervlakkig kenden. Maarten Cieremans bijvoorbeeld, ging op pad met een vage kennis uit zijn woonplaats Arnhem, die beweerde een route te kennen, hetgeen later een leugen bleek. De derde reisgenoot, Ewoud Doerrleben, 24 jaar oud en net afgestudeerd aan de Koloniale Landbouwschool te Deventer, was Cieremans volslagen onbekend. Gedurende de reis ontstond tussen hen een hechte vriendschap, terwijl de initiator van de tocht, die zogenaamd een weg wist, in Zwitserland afhaakte. Cieremans en Doerrleben gingen daarop samen verder naar Engeland.⁴⁰

De voordelen van samen reizen waren evident: twee wisten meer dan één; je kon met elkaar overleggen en in moeilijke of gevaarlijke situaties kon je op elkaar steunen. Sprak je als Engelandvaarder geen vreemde talen, dan was het zelfs van levensbelang om een medereiziger te vinden die dat wél deed. Zo had de 27-jarige PTT-monteur Pieter Ganderheyden al een maand na de capitulatie plannen om naar Engeland te gaan. Hij stelde zijn vertrek echter steeds uit, omdat hij geen Frans sprak en bang was daardoor in het buitenland op te vallen. Toen zijn jongere broer Bastiaan, die deze taal wel beheerste, in 1943 bereid was mee te gaan, vertrokken zij samen.⁴¹

Het gold als extra veilig om samen met een vrouw te reizen, omdat men zich dan onderweg als echtpaar kon voordoen. Dit was minder opvallend dan wanneer met een groepje jonge mannen in de dienstplichtige leeftijd werd gereisd. Om die reden werd op georganiseerde escapelijnen vaak een vrouwelijke passeur ingezet, om een man alleen te begeleiden. Jan de Hartog had zelfs twee begeleiders: een vrouw met kind. Hij ontmoette beiden op het beginpunt van zijn reis, het Amsterdamse Centraal Station:

Het bleek een knappe, blonde vrouw te zijn van een jaar of dertig, modieus gekleed, met een jongetje dat mij aan stond te gapen. 'Dag, lieve schat,' zei ze met een Vlaams accent. 'Ik heb onze kaartjes naar Emmeloord.' Ik sloeg een arm om haar schouders, kuste haar op de wang en zei: 'Bep, lieve schat, ik zag je niet aankomen.' Toen boog ik me voorover en gaf het kind ook een kus om het nog geloofwaardiger te maken. [...] In de trein gingen we in een hoek van een coupé zitten, die al spoedig volliep. Ik gedroeg me alsof dit het gezin was, dat ik al jaren had; gelukkig sloten de twee anderen zich daarbij aan. Het jongetje begon spontaan te praten tegen 'vader', [...] terwijl aan mijn linkerkant zijn moeder door bleef babbelen over het huishouden.⁴²

Degenen die niet via een escapeliijn reisden, hebben het meestal zonder een vrouwelijke reisgenoot moeten doen. Er zijn wel pasgetrouwde of verloofde stellen samen naar Engeland gegaan, maar zij vormden een minderheid: tot de onderzoekspopulatie behoorden negentien echtparen en twee verloofde stellen. De meeste Engelandvaarders waren jong en nog ongebonden. Als zij verkering hadden wilden zij hun meisje meestal niet aan gevaar blootstellen, ook al wilde het meisje in kwestie misschien wel mee.

Of er nu in het gezelschap van mannen of vrouwen werd gereisd, het samen reizen werd veruit geprefereerd boven het reizen alleen. Toch had het ook voordelen om de tocht in je eentje te ondernemen. Engelandvaarder Gerard van der Weerd koos daar bewust voor. 'Als je met z'n tweeën bent,' zo was zijn theorie, 'praat je Nederlands met elkaar. Dat kan een bron van opvallen zijn.'⁴³

De praktische voorbereiding van de reis verschilde uiteraard naargelang de tocht overzee zou plaatsvinden of over land. Maar voor beide manieren van reizen was geld nodig. De financiering van een (motor)-boot was een dure aangelegenheid. Jaap Burger werd – wegens zijn kennis van de Zeeuwse wateren – begin 1943 gevraagd deel te nemen aan een ontsnaptingspoging per boot, georganiseerd door de verzetsman Anton Schrader. De boot die Schrader in het geheim aankocht kostte f5000,-, waarvan Burger de helft betaalde.⁴⁴ Nu kon Burger, die advocaat was, dit bedrag waarschijnlijk wel missen. Aan minder bemiddelde deelnemers van een tocht overzee werd meestal een bijdrage naar draagkracht gevraagd.

Ditzelfde principe werd ook meestal gehanteerd door escapeorganisa-

ties, die mensen over de zuidelijke landroute weg hielpen. Toch werden ook hier flinke bedragen gevraagd (variërend van f500,- tot f1000,- of meer) om de vele passeurs onderweg te kunnen betalen. Helaas school er ook kaf onder het koren en leerden sommige Engelandvaarders dat zij niet te goed van vertrouwen moesten zijn. Tekenend is de ervaring van een jonge joodse Engelandvaarder, die in de zomer van 1942 wanhopig naar een uitweg zocht. Zijn problemen leken voorbij toen hij een man uit Putte ontmoette, die hem voor geld via een organisatie naar Parijs kon helpen. In goed vertrouwen gaf hij de man alles wat hij had (f1240,-), waarna deze verdween en zich niet meer liet zien.⁴⁵

Engelandvaarders die op eigen houtje vertrokken, hadden bedragen op zak variërend van een paar tientjes tot een paar honderd gulden. Sommige, meer kapitaalkrachtige Engelandvaarders gingen zelfs met een paar duizend gulden op stap, maar zij vormden beslist een minderheid. Menigeen sprak zijn spaargeld aan of moest het her en der bij elkaar lenen. In het geval van Hans Kahn moesten er nog ingewikkelder toeren worden uitgehaald. Hij klopte aan bij zijn ondergedoken vader, die echter niets van waarde meer bezat. Kahns vader herinnerde zich echter dat hij een paar Perzische tapijten bij een vroegere buurman in bewaring had gegeven, een directeur van een sigarettenfabriek in Amsterdam:

De directeur, een forse en joviale man, ontving me heel gastvrij op zijn kantoor. Ik gaf hem het briefje van mijn vader en gelukkig begreep hij onmiddellijk hoe de vork in de steel zat, zodat ik hem niets hoefde uit te leggen. Zonder verdere omhaal begon hij al het contante geld bij elkaar te scharrelen dat hij kon vinden, totdat hij zo'n vijfduizend gulden bij elkaar had – lang geen misselijk bedrag dus. Ik vermoedde dat die tapijten in de handel veel meer waard zouden zijn geweest, maar wat kocht je daarvoor onder dit soort omstandigheden? Ook had de man me gemakkelijk met een paar honderd piek kunnen afschepen, maar dat deed hij niet – ik zal hem daarvoor altijd dankbaar blijven...⁴⁶

Het geld voor de reis moest onderweg steeds omgewisseld worden, want van tevoren vreemde valuta kopen was zonder reisvergunning officieel natuurlijk uitgesloten, al zal er in het niet-officiële circuit wellicht iets te regelen geweest zijn. Sommige Engelandvaarders gingen hun familie- of vriendenkring langs om – onder een voorwendsel – aan vooroorlogse vakanties overgehouden Belgische en Franse muntjes op te halen.

Naarmate de eigen financiële positie minder rooskleurig was, daalde uiteraard het bedrag dat men beschikbaar had. Zo vertrokken in december 1941 drie jongens van rond de twintig jaar uit Delft met '17 gulden, drie fietsen en vier roggebroodjes'.⁴⁷ Om aan geld te komen verkochten zij onderweg hun fietsen, hetgeen 2400 Franse francs opleverde.

Dat het zelfs met nóg minder geld op zak mogelijk was Engeland te bereiken, bewees de jongste Engelandvaarder, de zestienjarige Johannes ter Doest. Hij vertrok op 26 juli 1942 met een bedrag van slechts f5,-. Vanuit zijn woonplaats Hengelo sprong hij op een trein in zuidelijke richting. 'Vóór dezen datum', zo staat te lezen in zijn Londense verhoor,

was hij nog nooit in een trein geweest, maar hij zocht den conducteur op om te vragen 'hoe dit nu eigenlijk moest.' De conducteur verkocht hem 'een geschreven briefje naar Nijmegen.' In Nijmegen stapte hij op een trein naar Maastricht en kreeg weder van den conducteur een briefje voor Maastricht. Toen had hij nog 50 cents kapitaal.

Dus ging Ter Doest lopend verder. Af en toe kreeg hij van mensen onderweg wat geld om weer een treinkaartje te kopen en bijna elke dag was er wel iemand die hem wat eetbaars toestopte. Exact een halfjaar na zijn vertrek, op 26 januari 1943, kwam hij in Engeland aan.⁴⁸

Nadat zo veel mogelijk geld voor de reis verzameld was, begonnen de allerlaatste voorbereidingen. Wat namen Engelandvaarders mee op reis?

Wanneer zij met een bootje de Noordzee over wilden, moesten zij zorgen voor een scheepsuitrusting, benzine (als het een motorboot was), een kompas, zaklantaarns, warme kleding, een oliepak, water en voedsel voor enkele dagen en nog veel meer. Al deze zaken waren – vooral in het begin van de bezetting – betrekkelijk gemakkelijk verkrijgbaar, maar benzine was een probleem. Die moest op de zwarte markt gekocht worden. Als daar geen geld voor was, ging men niet zelden over tot het stelen van benzine. Verder was het riskant om met scheepsbenodigdheden en dergelijke over straat te gaan. Ook moesten Engelandvaarders ervoor zorgen op de dag van vertrek onopvallend gekleed te gaan, zodat niet duidelijk was wat zij gingen doen. De Rotterdamse gebroeders Han en Willem Peteri hadden dat goed begrepen. Zij stapten op 19 september 1941 's avonds aan het strand van Katwijk als keurige heren in hun vouwkano, gekleed in colbert, stropdas, lange broek en lage schoenen. Zelfs

een trui of regenjas ontbrak in hun bagage, want in een kano kun je nu eenmaal niet veel meenemen. Ook de hoeveelheid proviand was tot een minimum beperkt:

Een paar blikken regeringstomatensoep voor elf cent per blik. Verder wat bruine bonen, vooraf gekookt en een paar sneetjes brood. Meer niet. Het ging er toch om zo snel mogelijk naar de overkant te komen?

Als 'echte wetenschapsstudent' had Han Peteri wel zijn rekenliniaal en een dictaat van theoretische natuurkunde meegenomen. Het dictaat ging halverwege overboord, maar de rekenliniaal hield hij bij zich. Misschien, zo dacht hij, zou hij die nog nodig hebben.⁴⁹

Ook Engelandvaarders die over land reisden, namen liefst zo weinig mogelijk mee, om maar niet op te vallen. Het was het beste wanneer je eruitzag als een kantoorbediende die op weg was naar zijn werk. Zoals Gerard van der Weerd: 'Ik droeg een jas en een hoed. Ik had twee paar sokken bij me, een extra los boordje voor mijn overhemd en mijn scheergerel.'⁵⁰ Een ander, Bart Bredero, heeft het over 'een stel schone kleren, geconcentreerd eten als vlees en chocola, rookgerel... en ook nog wat geld uit de verkoop van mijn fiets'.⁵¹

Soms is de opsomming van wat Engelandvaarders meenamen veelzeggend over hun karakter. De dichter/journalist Jacques Gans had slechts een oude aktetas bij zich:

Behalve een verschoening en een pak brood maakten de gedichten van Tristan Corbière en '*Passe Temps*' van Léautaud daar de gehele inventaris van uit. Het kwam me raadzaam voor enige wezenlijke lectuur bij me te hebben in het geval van nood...⁵²

Ten slotte kwam voor Engelandvaarders onvermijdelijk het moment van vertrek en dus ook dat van het afscheid van hun dierbaren. Soms was er geen mogelijkheid om afscheid te nemen, omdat de Engelandvaarder in kwestie gezocht werd en hals over kop moest vluchten. De 42-jarige verzetsman Jan Somer, die in Londen hoofd van het Bureau Inlichtingen zou worden, werd op vrijdag 13 maart 1942 op zijn werkadres gewaarschuwd dat de Gestapo bij hem thuis zat te wachten. Dus moest zijn tocht, die via het echtpaar Van Niftrik zou lopen en al terdege was voorhereid, op deze datum beginnen. Vanuit zijn werk ging hij naar het adres

van vrienden en schreef daar een brief aan zijn vrouw en kinderen, om hen gedag te zeggen en moed in te spreken. Ook gaf hij aanwijzingen over geldelijke aangelegenheden en stuurde alle dingen van waarde mee die hij bij zich had, zoals 'zijn trouwring, manchetknopen, dasspeld en zijn spoorabonnement'.⁵³

De meeste Engelandvaarders waren echter jonger dan Somer en – anders dan hij – niet getrouwd (zie tabel 6). Ook al woonden zij op zichzelf, bijvoorbeeld omdat zij studeerden, afscheid van 'thuis' betekende: afscheid van de ouders. Lang niet iedereen vertelde zijn ouders over de voornemens om naar Engeland te gaan; dat was om hen niet nodeloos ongerust te maken, maar ook omdat zij, in het geval de Duitsers bij hen navraag zouden doen, beter niet te veel konden weten. Voor heel jonge Engelandvaarders komt daar nog bij, dat de meeste ouders als zij wel op de hoogte waren geweest, hun kind beslist geen toestemming hadden gegeven om te vertrekken. Dit speelde bijvoorbeeld bij de hbs-scholier Gerrit Floothuis. Hij wilde al heel lang naar Engeland, maar mocht niet van zijn vader omdat hij nog te jong was. Op 8 februari 1943 werd Gerrit 18 jaar en opnieuw klopte hij bij zijn vader aan, nu met het argument dat hij oud genoeg was om in Engeland dienst te nemen. Hiervoor was zijn vader blijkbaar gevoelig. Hij gaf zijn zoon toestemming en f100,- voor de reis. Op de ochtend van het vertrek op 13 februari 1943 trok pa de toestemming echter weer in en moest Gerrit het geld teruggeven. Daarop liep hij samen met een schoolvriend weg van huis, met f25,- van zichzelf op zak.⁵⁴

Het was dus soms maar beter stilletjes te vertrekken, zonder iets te zeggen. De negentienjarige Bart Bredero vertrok kort na Kerstmis 1942 en gebruikte de jaarlijkse wintertocht van de padvinderij als dekmantel om zijn ontsnaptingspoging te beginnen. Hij liet wel een brief voor zijn ouders achter, met daarin de redenen voor zijn verdwijning en de plechtige gelofte 'goed zijn best te zullen doen'.⁵⁵

Ook Maarten Cieremans schreef een brief, 'een luchtig briefje... met een smoesje over onze tijdelijke afwezigheid. Geen afscheid.' Bij hem bleek dat niet alleen ouders, maar ook andere familieleden roet in het eten konden gooien. Hij had zijn uitwonende, oudere zus namelijk wél verteld van zijn Engelandvaartplannen en op de eerste reisdag was hij – met de twee reisgenoten – bij haar langs geweest in Eindhoven om afscheid te nemen. Aan het einde van die eerste dag, juist toen zij in Reusel, een plaatsje op de grens met België, waren aangekomen, kreeg hij echter – via zijn zus – het alarmerende bericht dat zijn moeder bij een verkeers-

ongeluk gewond was geraakt en dat zijn overkomst dringend gewenst was.

Ik was volledig in paniek. Will [zijn zus, *ad*] had zelf geen telefoon. De middagbus was al weg. Op een geleende fiets met een houten Bruynzeel voorband ratelde ik even later in een waanzinnig tempo naar Eindhoven. Daar bleek dat Will mij alleen maar had willen weglokken van mijn vrienden. Op deze manier zouden zij zich niet in de steek gelaten voelen... Woedend sukkelde ik terug naar Reusel, waar ik een dik uur later mijn reisgenoten weer trof...⁵⁶

Het vereiste moed en vastberadenheid om de reis naar Engeland te beginnen. Niet alleen omdat het moeilijk was afscheid te nemen, maar ook omdat een angstige en ongewisse periode aanbrak. Hoe goed de reis ook was voorbereid: het bleef een zeer gewaagde onderneming, waarvan de uitkomst onzeker was. Het was dus begrijpelijk dat Engelandvaarders vlak voor het vertrek door aarzelingen, om niet te zeggen, angstgevoelens werden overvallen. Schrijver Jan de Hartog weeft daar een prachtig verhaal omheen in een terugblik op zijn Engelandvaart in 1943. Hij was voor hij wegging ondergedoken in een tehuis voor oude dames in Amsterdam:

De nacht voor mijn vertrek werd ik overrompeld door het zenuwslopende gevoel dat het allemaal voor niets was. Opeens voelde ik me als een kikker in een lege emmer, die geen kans had te ontsnappen. Het enige wat overbleef was bidden, ofschoon ik geen godsdienstig mens was, ondanks het feit dat mijn vader, van wie ik innig had gehouden, dominee was geweest van de Nederlands Hervormde Kerk...

Hoewel vader De Hartog op dat moment al meer dan vier jaar dood was, kwam hij die nacht – als geestverschijning – nog één keer bij zijn zoon op bezoek.

Ik werd wakker omdat het leek alsof iemand, een zware persoon, op de rand van mijn bed was komen zitten. Een ogenblik dacht ik dat het de directrice was, maar toen zag ik tot mijn verrassing – vreemd genoeg niet met schrik – dat het mijn vader was. [...] Hij zei, rustig: 'Ik ben gekomen om je ervan te verzekeren dat alles goed gaat. Je zult een paar keer op het randje ontsnappen. Je haalt het.'

Dus niet bang zijn, alles gaat goed.' Hij strekte een hand uit, klopte mij op de schouder en stond op.

'Maar papa!' riep ik toen ik hem zag weglopen. 'Waar kom je vandaan? Waar ga je heen?' Hij antwoordde niet. Toen hij de deur bereikte, keek hij nog een keer om, glimlachte en verdween. Een ogenblik later, terwijl ik nog voor me uit zat te staren, besepte ik dat hij door de gesloten deur verdwenen was.⁵⁷

De Hartog beëindigt het verhaal met de constatering dat de verschijning van zijn vader een eind had gemaakt aan zijn aarzeling: alle vrees en onzekerheid waren verdwenen. Hij stond op, kleepte zich aan, ging voor het eerst sinds maanden naar buiten en nam de tram naar het Centraal Station. De eerste stap op weg naar Engeland was gezet.

Samenvatting

Duizenden Nederlanders hebben op de dag van de capitulatie, 14 mei 1940, nog geprobeerd naar Engeland uit te wijken. Het waren voornamelijk mensen die bang waren wegens hun joodse afkomst of politieke overtuiging door de Duitsers te zullen worden opgepakt en ook wel mensen, die niet in een door vreemden bezet Nederland wilden blijven. Slechts weinigen is het gelukt weg te komen: afgezien van een paar duizend militairen, hebben circa 1600 Nederlandse burgers Engeland kunnen bereiken.

In de weken na de capitulatie werd Nederland door de bezetter pijsnel afgegrensd, waardoor niemand het land meer zonder Duitse toestemming kon binnenkomen of verlaten. Langs de kust werd een strenge bewaking ingesteld, bepaalde gebieden werden tot Sperrgebiet verklaard en scheep- en pleziervaart werden aan banden gelegd. Nadat in 1942 de bouw van de Atlantikwall begon, werden strand en duinen zelfs helemaal ontoegankelijk.

Ook het reizen over land werd streng gecontroleerd: voor buitenlandse reizen moest een vergunning worden aangevraagd en vanaf 1941 moest elke Nederlander zich middels een persoonsbewijs kunnen identificeren. Door al deze maatregelen werd een fijnmazig Duits net over en om Nederland heen gelegd, dat – naarmate de bezetting vorderde – steeds strakker werd aangetrokken. Wie desondanks naar het vrije Engeland wilde, diende inventief te zijn en de mazen in dit net op te sporen.

Het zoeken naar een uitweg was een moeizaam en gevaarlijk proces, waarbij – in verband met het gevaar van verraad – behoedzaam moest worden opgetreden. Stiekem het land verlaten (Unerlaubte Ausreise) was geen al te ernstige overtreding, maar wanneer bleek dat degene die hierop gepakt was het plan had zich hij de Nederlandse strijdkrachten in Engeland te voegen, veranderde de aanklacht in Feindbegünstigung, een vergrijp dat veel zwaarder bestraft werd.

Al vrij vroeg in de bezetting ontstonden (verzets)groepen die zich toelieden op het bieden van hulp aan mensen die Nederland wilden ontvluchten: uit Duitsland ontsnapte Franse krijgsgevangenen, neergehaalde geallieerde piloten, joden en ook Engelandvaarders. Het probleem was echter hoe met deze organisaties in contact te komen. Zij kwamen namelijk aanvankelijk voort uit nogal gesloten groepen (studenten, militairen, geloofsgenoten), die in eerste instantie alleen leden van de eigen groep van de route lieten profiteren; later kwamen ook anderen wel voor de hulp in aanmerking, maar het is begrijpelijk dat de organisatoren niet met hun lijn te koop liepen. Georganiseerde escapelijnen als 'Dutch-Paris' of 'Fiat Libertas' boden een uitgestippelde route vanuit Nederland naar Zwitserland of Spanje, compleet met contactadressen en passeurs. Er waren ook organisaties die niet zozeer werkten met passeurs, maar zich concentreerden op de verstrekking van valse reispapieren, zodat men bijvoorbeeld als zogenaamde OT-arbeider ongemoeid naar Frankrijk kon reizen. Vertrouwen op escapeorganisaties hield risico's in, omdat de Duitsers er vanzelfsprekend op gebrand waren deze lijnen op te rollen. Van de onderzoeksgroep van 1706 Engelandvaarders heeft voorzover bekend 31 procent direct vanuit Nederland van een vorm van georganiseerde hulp gebruikgemaakt. De overigen zijn 'op eigen houtje' vertrokken. Onderweg hebben zij ook allerlei hulp ontmoet, hetzij van Belgische of Franse organisaties, hetzij van particulieren.

Grofweg waren er drie sluiproutes naar Engeland:

- 1 met een bootje de Noordzee oversteken;
- 2 clandestien via België, Frankrijk en eventueel Zwitserland naar Spanje/Portugal reizen;
- 3 aanmonsteren op een kustvaarder, die op het neutrale Zweden voer.

De laatste weg, via Zweden, stond al vrij snel door Duitse maatregelen alleen nog open voor zeelieden. Voor niet-zeevarenden bleven over: de

weg over de Noordzee of de landroute naar het zuiden. De zuidelijke route schrikte veel aspirant-Engelandvaarders af vanwege de lange duur, de vele controles in treinen, waarbij men het gevaar liep gearresteerd te worden, en de noodzaak om over talenkennis te beschikken. De korte weg over de Noordzee, die velen op het eerste gezicht aantrekkelijker voorkwam, was echter veel moeilijker en gevaarlijker. De meeste Engelandvaarders hebben dan ook voor de lange weg naar Engeland gekozen: via het zuiden.

Overigens was er lang niet altijd sprake van een bewuste keuze, waarbij alle mogelijkheden zorgvuldig werden afgewogen. Voor Engelandvaarders die in de zuidelijke provincies woonden en zich dus al dicht bij de grens met België bevonden, kwam de weg via de Noordzee waarschijnlijk niet eens 'in Frage'. Omgekeerd wil dit niet zeggen dat iemand die vlak bij de kust woonde daarom de weg via zee prefereerde. De route die een Engelandvaarder volgde werd vaak door toevallige omstandigheden bepaald. Diegenen die onder druk van een dreigende arrestatie of deportatie moesten vertrekken, hadden helemaal geen keuze: zij grepen elke ontsnapingsmogelijkheid aan die zich voordeed.

Verreweg de meeste Engelandvaarders zijn samen met een of meer anderen op reis gegaan: met vrienden, collega's, klasgenoten of familie. De laatste praktische voorbereidingen bestonden uit het vergaren van zo veel mogelijk geld en het verzamelen van spullen die men onderweg nodig zou hebben. Met het geld konden Engelandvaarders onderweg het vervoer, onderdak en passeurs betalen. Men nam zo weinig mogelijk mee en kleepte zich zo onopvallend mogelijk, zodat het doel van de reis niet duidelijk zou zijn.

Een afscheid van thuis werd niet zelden achterwege gelaten, om de achterblijvers (meestal de ouders) niet nodeloos ongerust te maken, voor hun eigen bestwil zo min mogelijk bij de plannen te betrekken en geen kans te geven om de Engelandvaartplannen te dwarsbomen.

Naar Engeland

Inleiding

Engelandvaarders danken hun naam aan hun tocht naar Engeland. Een tocht vol angstige, zenuwslopende, maar ook vrolijke momenten, een tocht ook vol ontmoetingen met andere mensen die hulp boden dan wel tegenwerkten; een tocht ten slotte, die – getuige de vele memoires – op vrijwel alle Engelandvaarders een onuitwisbare indruk heeft gemaakt. Dat laatste komt ongetwijfeld doordat de reis naar Engeland een hachelijke onderneming was. De schrijver/journalist Meyer Sluysen wijdde in een terugblik op zijn Londense jaren een heel hoofdstuk aan Engelandvaarders. Refererend aan een wonderwel geslaagde ontsnapping over de Noordzee stelde hij, dat eigenlijk elke Engelandvaarder zo'n wonder te verhalen had. 'Elke knaap, die in Engeland aankwam,' aldus Sluysen, 'was immers aan duizend gevaren ontsnapt.'¹ Hoewel Sluysen in deze formulering de vrouwelijke Engelandvaarders even over het hoofd ziet, is zijn constatering verder volkomen juist.

Om te zien wat die 'duizend gevaren' inhielden, reizen wij in dit hoofdstuk met Engelandvaarders mee langs de diverse wegen die in oorlogstijd naar Engeland leidden:

- 1 met een bootje over de Noordzee;
- 2 via België en Frankrijk en eventueel Zwitserland over de Pyreneeën naar Spanje toe;
- 3 via de noordelijke route naar Scandinavië;
- 4 anders.²

Afgezien van de korte weg over de Noordzee, passeerden Engelandvaarders bij elke andere route een hele reeks van landen: bezette landen zoals België en het grootste deel van Frankrijk, een vazalstaat als onbezet

Frankrijk, ook wel Vichy-Frankrijk genoemd, en neutrale landen als Zwitserland, Spanje, Portugal en Zweden. Het is noodzakelijk om af en toe op de toestand in deze landen in te gaan, omdat die zijn weerslag had op de manier waarop 'vreemdelingen op doorreis', zoals Engelandvaarders, bejegend werden.

De neutrale landen vormden een soort vrijplaatsen, van waaruit Engelandvaarders naar Engeland konden doorreizen. Inderdaad waren zij hier buiten bereik van de Duitsers, maar dat wil niet zeggen dat zij er volkomen veilig waren. De 'neutralen' waren immers alleen door Duitsland ongemoeid gelaten, omdat het – voorlopig – niet van militair-strategisch belang was om ze te bezetten. Zo had Hitler afgezien van een invasie van Zwitserland, omdat dit land geen grondstoffen bezat en omdat de verovering en langdurige bezetting van het Alpengebied een grote legermacht vergde. Bovendien zag hij de voordelen in van een neutrale enclave, midden in Europa, waar Duitse spionnen informatie konden vergaren en Duitse deviezenhandelaren het in Europa geroofde goud tegen Zwitserse valuta konden omwisselen. Zweden werd met rust gelaten omdat het Zweedse ijzererts van vitaal belang was voor de Duitse oorlogsindustrie en omdat Hitler bang was dat de Sovjet-Unie als reactie op een Duitse bezetting van Zweden heel Finland zou innemen.³ Spanje en Portugal ten slotte, hadden leiders (respectievelijk Franco en Salazar) die uitgesproken sympathiek stonden ten opzichte van het fascisme. Toch sloten zij zich – tot teleurstelling van Hitler en Mussolini – niet bij de Asmogendheden aan. Zij beseften heel goed, dat dit na een eventuele geallieerde overwinning het einde van hun eigen bewind zou betekenen.⁴ Omdat het gevaar van een Duitse inval in de eerste fase van de oorlog levensgroot aanwezig bleef, deden de neutrale landen veel concessies aan nazi-Duitsland en verleenden zij af en toe ook een gunst aan de geallieerden. Naarmate de laatsten op het strijdtoneel meer terrein wonnen, ontstond een omgekeerde situatie. Hoe Engelandvaarders in deze landen behandeld werden, hangt dus samen met het wisselende oorlogsverloop.

De cijfers die in dit hoofdstuk worden vermeld (of waarnaar wordt verwezen) zijn gebaseerd op het door mij opgebouwde databestand van 1706 Engelandvaarders (zie inleiding).⁵ Aldus wordt geprobeerd een antwoord te geven op de vraag hoe het totaal aantal Engelandvaarders over diverse routes verdeeld was, hoe lang zij onderweg waren, hoeveel er in opeenvolgende oorlogsjaren vertrokken en in Engeland aankwamen.

Nederlanders die Engeland via de Noordzee bereikten, zijn Engeland-vaarders in de letterlijke zin van het woord (afgezien van twee groepjes van in totaal zes man, die begin mei 1941 een (gestolen) vliegtuig als vervoermiddel kozen)⁶. Gebruikt werden kano's, zeil- of motorbootjes of ze voeren (als verstekeling) aan boord van een groter schip. In het jargon van Londense ambtenaren werden zij betiteld als 'rechtstreeks overgekomenen'. Dit om ze te onderscheiden van diegenen die na allerlei tijdrovende omwegen, via Frankrijk, Zwitserland, Spanje of Zweden in Engeland arriveerden.

De eerste succesvolle 'rechtstreekse overkomst' vond acht weken na de bezetting plaats, vanaf het strand van Noordwijk op vrijdag 5 juli 1940. Twee Leidse studenten, Kees van Eendenburg en Karel Michielsen, hadden eind mei al een plan ontwikkeld om met de zeilboot van de eerste naar Engeland te ontsnappen.⁷ Het ging om een twaalfvoetsjol, een bootje van circa drieënhalve meter, door Van Eendenburg de Bebek (Maleis voor 'eend') gedoopt.⁸ Zonder problemen bracht hij zijn boot met paard en wagen van de Kagerplassen over naar het strand van Noordwijk, vlak bij zijn kamer in Oegstgeest. Voedsel, drinkwater, zwemvesten en andere benodigdheden werden opgeslagen in het huis van een kennis aan de boulevard. De hele maand juni was het prachtig strandweer. Dus oefenden de studenten iedere dag, gehuld in zwembroek en onder het oog van nietsvermoedende Duitse militairen op het terras van hotel Huis ter Duin, met het optuigen van de boot, om er vervolgens mee door de branding roeien. Die branding vormde een belangrijke barrière; wanneer zij in staat zouden zijn daar snel doorheen te komen, was er in hun ogen al veel gewonnen. In de loop van juni werd een derde reisgenoot aangezocht, hun studievriend Fred Vas Nunes. Deze benadrukte in een terugblik 61 jaar later, dat het welslagen van hun onderneming vooral aan geluk te danken was. Eigenlijk hadden zij namelijk hun vertrek op 5 juli willen uitstellen, omdat het weer was omgeslagen:

Maar toen kwam juist het bericht door, dat alle boten van het strand af moesten, hoe klein ook. Het was dus nu of nooit en het leek doodzonde, na alle voorbereidingen, de zaak af te blazen en dat is ons geluk geweest.

Karel Michielsen had geroeid bij Njord; hij was een poteling en sleurde ons door de branding. [...] Terwijl wij onze jol klaarmaak-

ten, had een schildwacht gevraagd: 'Wo geht das denn hin?', waarop we konden antwoorden, dat alle boten van het strand moesten en we hem dus naar Scheveningen gingen brengen, de naastbijgehaven. De brave man wist kennelijk niets van zee en zeilen af, anders had hij beseft, dat dat zonder motor bij zuidenwind niet goed mogelijk was.

Maar toen wij een paar honderd meter in zee waren en het zeil hadden gehesen, begonnen ze [de Duitse schildwachten, *ad*] te schieten. Bof dat zij alleen geweren hadden (geen machinegeweren) en daarmee kon je op die afstand een notendop, die de halve tijd onzichtbaar was achter de golven, nauwelijks kwaad doen. Na een halfuurtje kwamen er drie Messerschmitts over, maar die waren óf niet voor ons bedoeld, óf ze hebben ons niet gezien. [...] Een verdere bof was een plotselinge bui. Als een paars gordijn trokken de wolken voor de kust langs en meteen zagen wij de vuurtoren niet meer. Toen wisten wij dat zij ons ook niet meer konden zien en zetten rustig koers naar de Engelse kust...⁹

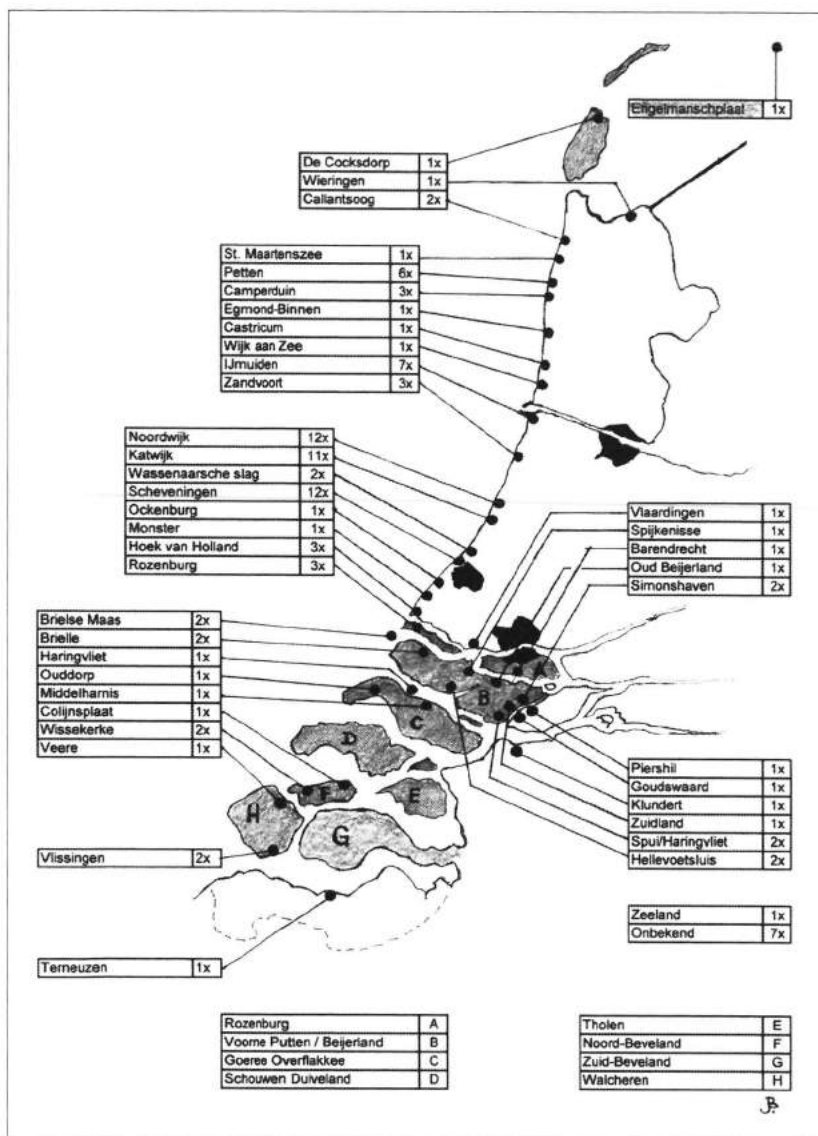
Ondanks slecht weer en een ruwe zee tijdens de eerste nacht kwamen de drie Engelandvaarders na twee dagen behouden aan de overkant. Op zondag 7 juli werden zij ter hoogte van Great Yarmouth door een Engelse mijnenveger opgepikt.

Deze geslaagde ontsnapping via de Noordzee was de eerste van een lange reeks pogingen die gedurende de bezettingsjaren vanaf de Nederlandse kust hebben plaatsgevonden. Het is van belang in het oog te houden dat het merendeel van die pogingen jammerlijk is mislukt, doordat de opvarenden werden gearresteerd of onderweg zijn verdronken. Hier gaat het echter om de kleine groep die Engeland wél langs deze weg bereikte. Wanneer vertrokken zij en waarvandaan? Wat hebben zij onderweg meegemaakt? Hoe komt het dat zij slaagden, waar zo veel anderen het niet haalden?

In totaal zijn 31 ontsnappingpogingen per boot via de Noordzee geslaagd. Daarbij waren 179 personen betrokken. Onder die 179 bevonden zich zeven buitenlanders: drie piloten, twee Britse en een Australische en vier Georgische soldaten. De piloten waren boven Nederland afgeschoten en konden met hulp van het verzet op deze wijze naar Engeland terugkeren. De Georgiërs maakten deel uit van een op Texel gelegerd bataljon van de Wehrmacht, dat begin april 1945 tegen de Duitsers in opstand

was gekomen. Samen met een delegatie van het Texelse verzet stapten zij op 8 april 1945 in de reddingboot Joan Hodson en voeren daarmee vanuit De Cocksdorp naar Engeland. Hun bedoeling was de geallieerden te vragen om de opstandelingen te steunen, hetgeen overigens geweigerd werd.¹⁰ Omdat in dit onderzoek wordt uitgegaan van Nederlandse Engelandvaarders (zie definitie in de inleiding) komen we op een aantal van 172 Engelandvaarders die met succes per boot de Noordzee zijn overgestoken (zie tabel 7).¹¹ Een van deze 172, Ab Homburg, is de Noordzee overigens twee keer overgestoken. Van de in totaal 31 geslaagde pogingen neemt vooral de laatste poging vanaf Texel een bijzondere plaats in, omdat de omstandigheden waaronder zij plaatsvond anders waren dan in de voorgaande jaren. Deze ontsnapping in april 1945 speelde een maand voor het einde van de oorlog, toen er op zee van Duitse patrouilleschepen en -vliegtuigen weinig meer te vrezen viel. Maar het vertrek zelf bleef uiteraard riskant: bij arrestatie zouden zij zonder pardon door de Duitsers zijn terechtgesteld.

Terug naar 1940. De drie studenten die op 5 juli uit Noordwijk wegkwamen, hadden het voordeel dat de Duitse maatregelen om de kust af te grendelen al wel waren afgekondigd, maar nog niet waren geëffectueerd. Er was kustbewaking, maar de stranden waren nog gewoon toegankelijk en ook het vervoer van hun hoot naar de kust was geen probleem geweest. Bovendien konden zij ten volle profiteren van het verrassings-effect. De Duitsers waren – zo kort na de inval – er niet op bedacht dat een paar Nederlanders brutaalweg onder hun ogen met een bootje zouden wegvaren richting Engeland. Uiteraard waren zij na dit voorval gewaarschuwd en werd de Duitse kustbewaking verscherpt. Navolgers van Van Eendenburg c.s. moesten dan ook in het verborgene te werk gaan en een (steeds) grotere inventiviteit ontplooien. In dat eerste, halve bezettingsjaar lukte het slechts nog aan twee anderen om de stunt van het groepje uit Noordwijk te evenaren. Daniel Sajet en Bruin Tammes, beiden net geslaagd voor hun eindexamen hbs, zeiden eind juli hun ouders gedag om een weekje te gaan zeilen in Zeeland. De Zeeuwse wateren zouden pas begin september wegens de ophanden zijnde Duitse invasie van Engeland tot Sperrgebiet worden verklaard. Na een grondige inspectie van hun boot door de Duitse kustbewaking, werden de jongens gewaarschuwd dat er op hen geschoten zou worden als zij bij donker buiten de haven zouden zeilen. In de nacht van 1 op 2 augustus zeilden zij toch heel stilletjes de haven van Veere uit. Zij scheerden rakelings langs een Duits patrouilleschip, maar werden niet opge-



Drieënveertig startplaatsen van Engelandvaarders.

Kaart vervaardigd door J. en G. Bruin.

merkt. Zo bereikten zij via de Oosterschelde open zee en vervolgens Engeland.¹²

Na een aarzelande start in het eerste bezettingsjaar, werd 1941 met in totaal 80 pogingen een topjaar wat betreft de Engelandvaart over zee. Van Den Helder tot Vlissingen zijn groepjes Nederlanders in het geheim in de weer geweest met het 'organiseren' van een bootje en een uitrusting. Vervolgens hebben zij zich het hoofd gebroken over de vraag hoe zij hun bootje ongezien aan de kust konden krijgen: verstopt in een verhuisswagen, in het ruim van een groter schip of op andere manieren. Van deze 80 pogingen zijn er slechts 16 geslaagd: 3 in maart 1941, 2 in april, 4 in juni, 1 in juli, weer 4 in september en ten slotte 2 in november 1941.

De eerste groep in 1941 bestond in maart uit 7 Scheveningse vissers in de leeftijd van 17 tot 19 jaar, die met een garnalenvlet waren overgestoken.¹³ Zij werden na aankomst enthousiast door koningin Wilhelmina ontvangen, die het – zoals zij aan haar dochter Juliana schreef – 'dolletjes [vond] ze uit te horen'.¹⁴

Een paar weken later arriveerde in een reddingssloep een groep marineofficiëren en ingenieurs, die zelfs oranje tulpen voor de koningin had meegenomen. De wijze waarop zij hun ontsnapping hadden gepland, toont aan hoe gedegen de voorbereiding vaak was, maar ook hoeveel mensen daar – buiten de opvarenden om – bij betrokken konden zijn. Initiator van de tocht was de werktuigbouwkundig ingenieur J.M.D. de Niet, die op een werf in Slikkerveer een goede, zeewaardige sloep op de kop had getikt. De sloep werd ondergebracht bij een groentekweker in Katwijk, C. Hogewoning, waar de laatste werkzaamheden aan de boot werden verricht. De Engelandvaarders doopten de boot Keesje, naar de zestienjarige zoon van de groentekweker. De binnenschipper P. Ravensbergen bracht de sloep, verstopt in het ruim van zijn schip, van Katwijk naar Simonshaven op Voorne-Putten. Daar, in het haventje van het gemeen Den Biersum, werd de sloep afgemeerd. De machinist van het gemeen, Maarten de Graaff, zat ook in het complot en stelde zijn huis beschikbaar als plaats van samenkomst voor de groep Engelandvaarders. Behalve De Niet bestond deze uit vijf personen: H. Woltjer, ingenieur, E. Klein, handelaar in elektrische artikelen, en J. Giel, J. Keesom en L. van der Veen, die alledrie marineofficier van beroep waren. Dankzij de hulp van H. Joosten, motorimporteur uit Amsterdam, werd op het laatste moment nog de haperende buitenboordmotor vervangen. Voorzien van proviand en tulpen, geleverd door de vader van Kees, kon de groep in de avond van 4 april eindelijk vertrekken. Op 5 april arriveerden zij in Enge-

land. Een week later werden de – waarschijnlijk enigszins verlepte – tulpen (één bos voor koningin Wilhelmina en één voor de Britse koningin) in respectievelijk Maidenhead en op Buckingham Palace hezorgd.¹⁵

Gezien het grote aantal helpers dat bij deze poging betrokken was, is het een wonder dat de onderneming niet voortijdig door verraad is gestrand. Dat ook de tocht zelf goed verlopen was, kwamen de thuisblijvers pas weken later te weten. Luisterend naar een radio-uitzending uit Londen op tweede pinksterdag 1941, hoorde Kees Hogewoning de omroeper tot zijn verrassing zeggen: 'En dan volgt hier nog een bericht voor Kees: "De tulpen zijn goed angekommen en ze maken het best."'”¹⁶ Met drie ervaren marineofficieren aan boord, had deze groep voldoende kennis van navigatie in huis. Dat was echter bij lange na niet bij alle pogingen het geval. De Amsterdamse arts Ben Sajet, die op 18 juni 1941 samen met twee zoons en vier andere mannen vanaf de Hondsbossche Zeewering bij Petten vertrok, heeft een groot deel van de reis met zijn arm gestrekt naar de poolster moeten zitten omdat men was vergeten een kompas mee te nemen. Er werd loodrecht op de richting van zijn arm gestuurd en zo voeren zij inderdaad van oost naar west. Ben Sajet was de vader van de reeds genoemde Daniël, die in augustus van het jaar daarvoor vanuit Veere was ontkomen. Helaas moest Sajet sr. in Engeland vernemen, dat Daniël, die inmiddels bij de RAF tot piloot werd opgeleid, vlak voor de aankomst van zijn vader bij een oefenvlucht was verongelukt.¹⁷

Was het al een gewaagde onderneming om met een klein scheepje de Noordzee op te gaan, het leek nagenoeg zelfmoord de oversteek met een kano te maken. Een kano is immers bepaald niet zeewaardig te noemen. Toch had een kano ook voordelen: hij was zo klein dat hij in het water nauwelijks opviel. Verder was een (vouw)kano goedkoop, licht in gewicht en in onderdelen te vervoeren. Vooral die laatste twee eigenschappen vergemakkelijkten het vervoer naar de kust. Pogingen met een kano zijn dan ook diverse malen ondernomen en soms met succes: in 1941 zijn vier groepjes van elk twee man in een vouwkano overgekomen. Zeven van hen studeerden aan de TH-Delft (of waren daar net afgestudeerd) en hadden banden met een roeivereniging: het aan de TH gelieerde Laga of de Rotterdamse (burger)roeivereniging Nautilus. Zij waren dus goed getraind. Die training hielp echter niet veel meer wanneer de kanovaarders aan de elementen waren overgeleverd. Dat bleek wel uit de tocht van Jaap van Hamel en Rudi van Daalen Wetters. Beiden wilden in Engeland dienst nemen. Van Hamel was bovendien betrokken bij de Mekel-groep, een verzetsgroep aan de TH-Delft, en werd om die reden gezocht. Hun

vertrek op 21 juni verliep voorspoedig. In een tunneltje, dat van het Zeehospitium in Katwijk aan Zee onder de boulevard naar het strand liep, hadden zij hun vouwkano in elkaar gezet. Met hulp van enkele anderen hadden zij de kano – tussen twee patrouilles door – naar het strand gesjouwd en waren ongezien weggekomen. Dankzij de oostenwind lieten zij de kust snel achter zich. De meegenomen buitenboordmotor bleek echter stuk. Zij gooiden hem samen met de meegenomen bliken benzine overboord en moesten het daarna met een klein zeiltje doen. In die kano met dat zeiltje hebben zij – vrijwel zonder drinkwater – dagen rondgezwakt, soms met westenwind, waardoor zij voortdurend moesten laveren om op koers te blijven, soms in windstilte, zodat zij alleen maar konden peddelen. Van Daalen Wetters herinnerde zich hoe zijn reisgenoot door vermoeidheid begon te hallucineren:

Steeds beweerde Jaap de Engelse kust te zien, wat helaas niet waar was. Persoonlijk dacht ik dat we Engeland al voorbij waren en dat we nu maar naar de Statue of Liberty moesten uitkijken (dit Jaap natuurlijk niet verteld)...¹⁸

Toen zij eindelijk na vijf dagen door een Australisch oorlogsschip ter hoogte van Lowestoft werden opgepikt, waren zij zó verzwakt dat zij niet zelf langs de toegeworpen touwladder omhoog konden klimmen, maar aan boord gehesen moesten worden.

In vergelijking met dit hachelijke avontuur verliep de kanotocht van de al eerder genoemde gebroeders Peteri heel wat sneller. Zij vertrokken op 18 september 1941, eveneens uit Katwijk, en peddelden in 56 uur regelrecht naar de overkant. Toch werden ook zij, in hun nietige kano op een onmetelijk grote Noordzee, af en toe door angst en twijfel overvallen. In een interview vele jaren na de oorlog verhaalden de broers van 'golven van anderhalve meter hoog, die als dijken op je af komen' en hoe zij het gevoel kregen, dat het niet te lang moest duren:

We kregen ineens veel water over en er was wat wind. Het werd een nare nacht. We hebben toen tegen elkaar gezegd: laten we maar aardig zijn tegen elkaar, want het kan best ophouden...

Maar het hield niet op. In plaats daarvan kwamen zij op een mistige ochtend op een verlaten strand terecht:

We riepen voortdurend 'Ahoy' en zwaaiden met de Nederlandse vlag, omdat we bang waren voor landmijnen. Ten slotte verscheen er één soldaat, die ons wenkte dat we aan land konden gaan. Tegen Han zei hij: 'Join the army' en drukte zijn pet op het hoofd van mijn broer.¹⁹

Behalve met nietige kano's vond in 1941 ook een ontsnapping plaats met behulp van een groot Zwitsers vrachtschip, de St. Cergue, dat – verrast door de Duitse invasie van mei 1940 – ruim een jaar in een Nederlandse haven aan de ketting had gelegen. Op 30 juni 1941 kreeg het schip eindelijk toestemming om uit te varen. Tot de inderhaast geronselde bemanning behoorden de (net afgestudeerde) rechtenstudent Erik Hazelhoff Roelfzema en adelporst Peter Tazelaar. Bovendien zat ergens onder de machinekamer een verstekeling: de medicijnenstudent Bob van der Stok. Bij vertrek dreigde het mis te gaan, toen de Sipo verscheen om de bemanning te controleren. Doordat bijna de voltallige bemanning tegen Duitse orders in van boord was gegaan en zeer dronken vlak voor vertrek terugkeerde, kwam daar echter niets van terecht. Door ingrijpen van eveneens aanwezige officieren van de Duitse Kriegsmarine, die vonden dat de Sipo zich mengde in een zaak die haar niet aanging, kon de St. Cergue uiteindelijk zonder controle vertrekken. Deze scène in de haven van Schiedam is door Hazelhoff Roelfzema hilarisch beschreven in zijn boek *Soldaat van Oranje* en al even hilarisch verbeeld in de gelijknamige film.²⁰ Enkele dagen later ontmoette de St. Cergue ergens tussen Noorwegen en Engeland de Britse kruiser Devonshire. Samen met twee bemanningleden stapten Hazelhoff, Tazelaar en Van der Stok over. Via de Faerøer Eilanden en Schotland werden zij naar Londen overgebracht, waar zij eind juli 1941 arriveerden.²¹

Vanaf de Nederlandse kust gingen de pogingen tot Engelandvaart onverminderd door. Zo wisten eind 1941 nog twee grotere groepen, van respectievelijk zes en zeven personen, Engeland over zee te bereiken. Beide waren op 20 november vertrokken, de een met een klein motorbootje via de Brielse Maas, de ander uit Hoek van Holland met een gestolen reddingsvlet. Beide vluchtverhalen getuigen van de ellende die opvarenden onderweg moesten doormaken, variërend van angst om bij vertrek ontdekt te worden, tot slecht weer, zeeziekte en motorpech. De student Dirk Hagemijer, die deel uitmaakte van de eerste groep, tekende later op met hoeveel moeite zij open zee hadden bereikt. De dichte mist op de dag van vertrek bood hun dekking, maar maakte ook dat zij tot twee keer toe op

een zandbank vastliepen. Dat betekende dat twee of drie man overboord moesten om, staande in het ijskoude water, de boot los te sjorren. Eenmaal op zee hleek de motor niet goed te werken. Toen dit probleem verholpen was kwamen zij terecht in een zuidwesterstorm:

Na drie uur varen moesten we het opgeven. Het werd levensgevaarlijk in deze woelige zee. Een drijfanker ging overboord, een dekzeiltje werd over de boot getrokken om zoveel mogelijk het water buiten te houden. Angst in aller hart, koude en narigheid. Eeuwen duurde het voordat de dageraad aanbrak en wij die ziedende, woedende zee konden bekijken, met haar schuimslierten, diepe afgronden en hoge, kromme golvenruggen...²²

De groep die uit Hoek van Holland was ontsnapt, verging het intussen even beroerd. Ook hier gaf de motor problemen en waren de meeste opvarenden door zeeziekte uitgeschakeld. In de snijvende kou en zonder voldoende brandstof en drinkwater werd de toestand snel onhoudbaar. Toen zij na drie dagen land zagen, waren zij totaal gedesoriënteerd. Was dit Engeland of waren zij naar de kust van Frankrijk teruggedreven? Een van hen, Ton Loontjens, herinnert zich dit moment nog haarscherp:

Daar zag ik, een flink stuk uit de kust, een bootje met één man erin. Een visser. Welke taal zou hij spreken, Engels of Frans? Want we wisten echt niet waar we zaten na 68 uur ellende op de Noordzee. 'Are you English?' schreeuwde een van ons. 'Yes,' riep de man terug. Het was het mooiste 'ja', dat ik ooit van mijn leven had gehoord...²³

Loontjens c.s. landden in Zuidoost-Engeland, bij het plaatsje Reculver in het graafschap Kent. De groep van Hagemeijer werd een dag later, op 23 november 1941, vijftien kilometer uit de kust door een Engels oorlogsschip opgepikt en bij Sheerness aan wal gezet.

Was het in 1941 met enige vindingrijkheid en een flinke dosis geluk nog wel mogelijk met een bootje aan de kust te komen, in 1942 werd dat door de aanleg van de Atlantikwall bijna ondoenlijk. Het totaal aantal pogingen daalde dan ook van tachtig naar tweeëntwintig, het aantal geslaagde pogingen viel terug van zestien naar zes. Daar staat tegenover, dat per geslaagde poging gemiddeld meer mensen overkwamen dan in het jaar daarvoor: tegenover gemiddeld vier in 1941 kwamen er in 1942 acht per-

sonen per geslaagde poging over. Dit is te verklaren uit het feit dat in 1942 drie keer een groter schip werd gekaapt, waarbij de bemanning midden op zee door Engelandvaarders gedwongen werd naar Engeland koers te zetten. Het ging in alle drie gevallen om vissersschepen, die vanuit IJmuiden opereerden. In die haven was de Nederlandse visserij gedurende de oorlogsjaren geconcentreerd.

De eerste 'kaping' deed zich voor aan boord van de stoomtrawler Beatrice, die op 16 februari 1942 uit IJmuiden vertrok. Wat de schipper niet wist, was dat in de nacht van 14 op 15 februari drie mannen heimelijk aan boord waren gegaan: de geheim agent Ab Homburg en de verzetsmensen Jan Buizer en Jan de Haas. Na ruim 40 uur kwamen zij gewapend te voorschijn en maakten de schipper duidelijk dat hij naar Engeland moest varen, hetgeen hij deed. Voor Homburg was het de tweede maal dat hij over zee Engeland bereikte. In maart 1941 was hij, samen met zijn vrienden Cor Sporre en Willem de Waard, al de Noordzee overgestoken, toen met een vletje met buitenboordmotor. Homburg en Sporre werden na aankomst door de Engelse geheime dienst SOE gerekruteerd en na een korte opleiding op 9 september 1941 als agent in Noord-Brabant gedropt. Homburg werd al vrij snel door verraad gearresteerd, maar wist op 26 oktober 1941 uit het Oranjestad hotel in Scheveningen te ontsnappen en met behulp van de Beatrice naar Engeland terug te keren. Sporre, op wie eveneens door de Gestapo jacht werd gemaakt, had daartoe al eerder een poging gedaan. Op 13 november 1941 vertrok hij samen met een andere geheim agent, Wiecher Schrage, in een klein bootje vanaf Camperduin. Zij zijn echter nooit aangekomen.

De volgende 'overval op zee' vond plaats in april 1942. Organisator was de 30-jarige Elly Nauta-Moret, die samen met haar vader, de accountant J.J. Moret, en echtgenoot Felix Nauta bij een Leidse spionagegroep betrokken was. Vader Moret was een klein jaar eerder gearresteerd en zijn dochter en schoonzoon vreesden hetzelfde lot. Behalve het echtpaar Nauta bestond de groep uit zes mannen, onder wie een stuurman grote vaart, die indien nodig na overheersing van de bemanning het schip zou kunnen varen. Met vervalste papieren als zogenaamde bunkerarbeiders kregen de mannen toegang tot het gebied rond IJmuiden. Met behulp van een bevriende politiemann werden alle verstekelingen één voor één de haven binnengesmokkeld en naar het schip gebracht, de Katwijk 134, waar zij zich in de koelcellen in het visruim verstopten. Zij hadden geluk dat de Duitse controle, vlak voor het vertrek op de avond van 7 april, niet al te grondig was. Toen de bemanning op open zee de visnet-

ten had uitgezet, kropen de verstekelingen gewapend uit hun benauwde schuilplaats. Veel dreiging kan daarvan niet zijn uitgegaan, want bijna alle acht overvallers waren zó zeeziek, dat zij nauwelijks op hun benen konden staan. Maar de bemanning was hun goedgezind. 'Steek dat ding maar weg,' kreeg de kaper die als eerste met pistool de kajuit binnen kwam, te horen, 'want wij zijn ook Hollanders.'²⁴ Toch was de beslissing om aan 'het verzoek' van de verstekelingen gehoor te geven voor deze vissers niet eenvoudig. De actie van de kapers dwong hen hun gezin in Nederland in de steek te laten. Pas na de verzekering van Elly Nauta, dat de ondergrondse, in de persoon van haar vader, voor de verzorging van hun gezinnen garant stond, lieten zij zich overtuigen.²⁵ Of die gezinnen inderdaad door het verzet financieel zijn ondersteund, valt te betwijfelen. Moret sr. bevond zich in Duitse gevangenschap en kon dus persoonlijk niets uitrichten. In Nederland werd aangenomen dat de Katwijk 134 was vergaan – al werd deze veronderstelling door de Duitsers gewantrouwd – en kregen de gezinnen van de 'omgekomen' zeelieden de gebruikelijke uitkeringen. Wrang was wel, dat ook de familieleden de ware toedracht niet kenden en om hun doodgewaande verwanten rouwden, om er pas na de bevrijding achter te komen dat deze nog in leven waren.²⁶

Waren de bemanningsleden van de Katwijk 134 (en ook die van de eerder gekaapte Beatrice) dus eigenlijk Engelandvaarders tegen wil en dank, anders lag dat bij de logger Katwijk 110, de Gijsbert Karel van Hogendorp, waar het initiatief tot de overval van de bemanning zelf uitging. Het spectaculaire plan hiertoe was minutieus uitgedacht en voorbereid door de Scheveningse zeeman Jacob de Mos. Deze werd in het voorjaar van 1942 door schipper P. Grootveld benaderd om als stuurman met de Katwijk 110 mee te gaan op haringvangst. Toen De Mos hoorde dat de schipper overal mocht vissen en dat er een marconist mee zou gaan, begreep hij dat de haringvangst slechts een dekmantel vormde en dat het hier ging om een Duits spionageschip, uitgerust met zend-, ontvangst- en peilapparatuur. Hij zag hierin een kans om naar Engeland te komen en stemde toe onder voorwaarde dat hij zelf de bemanning mocht samenstellen. Dat was een slimme zet van De Mos, want Grootveld stond bekend om zijn NSB-lidmaatschap. Daardoor kon hij moeilijk zelf aan een bemanning komen, omdat vrijwel niemand in Scheveningen op een fout schip wilde varen. Grootveld durfde dit gegeven niet aan zijn Duitse superieuren te melden, zodat die in de veronderstelling waren dat hij zelf de bemanning had geworven en dat die bemanning dus Duitsgezind was. Met een betrouwbare, door De Mos samengestelde ploeg plus twee

toch nog op het laatste moment door Grootveld aangenomen hemaningsleden, Roest en Bakkenes, voer het schip op zaterdag 29 augustus 1942 de haven van IJmuiden uit. Eveneens aan boord bevond zich de marconist, Dijkstra geheten, die gewapend was. Bij doorzoeking van diens kooi vond De Mos een kaart waarop vermeld stond op welke tijden Dijkstra naar de wal moest seinen: 08.00 uur, 14.00 uur en 20.00 uur. De Mos besloot daarop dat de overname van het schip zondagavond 20.00 uur moest plaatsvinden, vlak nadat de marconist met zijn laatste uitzending van die dag was begonnen. Dan kon men in IJmuiden denken dat de apparatuur stuk was en hadden de kapers een voorsprong tot maandagochtend 08.00 uur. Voor het zover was gebeurde een aantal dingen die het welslagen van de actie bedreigden. Zo hevestigde de marconist een log aan het schip, een instrument waarmee de snelheid en de afgelegde afstand van het schip werden geregistreerd. De Mos gaf de stuurman echter de opdracht bij het verlaten van de haven zodanig te manoeuvreren dat het log zou afbreken. Dit lukte. Vervolgens wilde de schipper op zondagmiddag de drijfnetten uitgooien. Wanneer men die zou moeten kappen en achterlaten, zo beseftte Jacob de Mos, zouden zij voor eventuele Duitse achtervolgers een duidelijk spoor vormen. Hij wist de schipper te weerhouden met het argument dat hij op de dag des Heren niet de netten uit kon gooien.

Van de twee door de schipper aangenomen bemanningsleden had de jongste, de vijftienjarige Jantje Roest, al snel van de anderen gehoord wat het doel van de reis was en hij had zich meteen bereid verklaard mee te doen. Van de ander, de potige matroos Bakkenes, was men niet zeker. Na een zenuwslopende zondag werden Bakkenes en schipper Grootveld tegen halfzeven 's avonds naar het benedenverblijf van het schip gelokt en opgesloten.

Toen brak de hel los. Bakkenes brulde als een aangeschoten dier en probeerde met immense kracht de kap open te duwen. Verbaan [een van de vertrouwelingen van De Mos, *ad*] greep een vat zout, dat je normaal niet van de grond krijgt en legde dat op de kap. Bakkenes verplaatste zich naar de bovenkant van het roefje, waar de kachelpijp uitstak en drukte met oergeweld zijn hoofd naar buiten. Toen hij niet meer terugkon, dreigde Jantje Roest hem met een hamer te verpletteren [wat door Jacob de Mos nog net kon worden voorkomen]. Grootveld klapte volledig in elkaar en gilde: 'Gooi me niet overboord.'²⁷

Het verzet van Bakkenes was eigenlijk niet nodig geweest, want toen hij hoorde waar het de andere mannen om te doen was, schaarde hij zich aan de zijde van de Engelandvaarders. Bleef over de marconist, die met een smoesje over een aanval van Engelse vliegtuigen door De Mos van zijn zendapparatuur werd weggelokt. Hij werd na een stevige worsteling overmeesterd en ontwapend. Op maandag 31 augustus, de verjaardag van de koningin, volgde de laatste etappe. Dwars door een onbekend mijnenveld stevende De Mos op de haven van Scarborough af, waar hij aanvankelijk met waarschuwingsschoten ontvangen werd. Twee van huis meegenomen witte lakens en de Nederlandse vlag maakten dat de Katwijk 110 ongehinderd kon doorvaren en ten slotte feestelijk door de Engelsen werd ingehaald.

Na deze spectaculaire stunt van De Mos, die na de oorlog vermoedelijk de schrijver K. Norel heeft geïnspireerd tot zijn trilogie *Engelandvaarders*, was het afgelopen met kapingen van grotere schepen. Er werden nog wel pogingen gedaan (zo probeerde een groepje er in september 1943 met een Duitse *Schnellboot* vandoor te gaan²⁸), maar die zijn alle mislukt.

Het jaar 1942 werd niet alleen gekenmerkt door het drietal kapingen. Het was ook het jaar waarin de Duitse contraspionagedienst probeerde via de Noordzeeroute spionnen Engeland binnen te krijgen. Al eerder hadden de Duitsers gepoogd agenten met een onderzeeboot aan de kust af te zetten. Dat was geen succes geweest: de spionnen waren direct gearresteerd.²⁹ Misschien – zo dacht wellicht de *Abwehr* – was het meesmokkelen van een Duitse agent in een groepje Engelandvaarders een betere methode.

Op 18 mei 1942 arriveerden drie mannen in Engeland, die twee dagen daarvoor met een bootje uit Hellevoetsluis waren ontsnapt. Twee van hen waren te goeder trouw, de derde man, de 46-jarige PTT-beambte J.M. Dronkers, werd door majoor Pinto – destijds als ondervrager werkzaam bij de Engelse veiligheidsdienst – als spion ontmaskerd. Dronkers, die zich al ver voor de oorlog bij de NSB had aangesloten, was door de Duitse geheime dienst getraind in het schrijven met onzichtbare inkt en had de opdracht gekregen vanuit Engeland militaire inlichtingen door te geven. De hele tocht was door de Duitsers tot in de puntjes geregeld zonder dat de reisgenoten van Dronkers dit in de gaten hadden. Zij gingen dan ook vrijuit; Dronkers werd door een Britse militaire rechtbank als spion ter dood veroordeeld en op oudejaarsdag 1942 opgehangen.³⁰

In september probeerde de bezetter het opnieuw door twee broers vanuit Vlissingen in een bootje naar de overkant te sturen. De broers,

Bram en Jaap Erasmus, zagen hierin een uitgelezen kans om weg te komen en speelden het spel mee, maar biechtten het hele verhaal op zodra zij in Engeland waren angekommen. Na een langdurige ondervragingsperiode kwamen zowel de Engelse als Nederlandse autoriteiten tot de conclusie dat zij de waarheid spraken en lieten hen vrij.³¹

In Nederland nam intussen het aantal pogingen via de Noordzee verder af: van 22 in 1942 tot 14 in 1943. Behalve aan de barricadering van de kust, valt dit te wijten aan het feit dat benzine steeds schaarser werd en dat er sinds het verbod uit 1942 vrijwel niet meer aan een buitenboordmotor viel te komen. Niettemin zijn er van die veertien pogingen uit 1943 vijf gelukt. Een van die geslaagde overtochten werd eind april gemaakt met de motorvlet Yvette, genoemd naar een van de opvarenden, Yvette Bartlema-Sanders. Het bootje werd na de oorlog opgeknapt en begin jaren zestig overgedragen aan het oorlogs- en verzetsmuseum in Overloon, waar het nu nog steeds te bezichtigen valt. Het succes van 1943 was grotendeels toe te schrijven aan het organisatietalent van ir. Anton Schrader (1917-2000). De in Nederlands-Indië geboren Schrader had daar al op jonge leeftijd het ingenieursdiploma behaald en studeerde bij het uitbreken van de oorlog indologie in Utrecht. Door de Duitse inval raakte hij het contact met zijn ouders, die hem onderhielden, kwijt en moest hij de studie staken. Hij accepteerde daarop een baan bij het Rijksbureau Voedselvoorziening en wist zich al snel op te werken tot Hoofd Bureau Grondstoffen van deze dienst.

Al vroeg in de oorlog had hij met een aantal vrienden een mislukte poging gedaan om per boot via de Noordzee weg te komen. Hij leerde daaruit, dat – wilde een poging succesvol zijn – aan een paar essentiële voorwaarden moest zijn voldaan: de boot moest zeewaardig zijn, voorzien zijn van een goede motor en een zeil en men moest vertrekken bij eb en met oostenwind. In die omstandigheden kon men zich bij afgaand tij laten wegdrijven in westelijke richting. Vanuit zijn positie bij het Rijksbureau zette hij begin 1943 een vernuftig systeem op om groepjes Engelandvaarders naar de overkant te krijgen. Allereerst regelde hij de aankoop van de bootjes:

Ik gaf via mijn bureau papieren af voor controlevaartuigen, zogenaamd voor de Centrale Crisis Controle Dienst (CCCCD). Wat gecontroleerd moest worden was de smokkel op de Zuid-Hollandse eilanden en in Zeeland naar wat nu de randstad heet. De bootjes

kregen het opschrift 'Controlevaartuig' en werden verzegeld. Juist dat zegel, dat niet meer was dan een touwtje met een loodje, maakte diepe indruk op de Duitsers. Ze haalden zelfs een losgeraakt bootje voor ons terug...³²

De 'controlevaartuigen' werden op een werf in Leidschendam aangepast en klaargemaakt voor de tocht. Schrader zorgde via zijn contacten voor voedsel, brandstof en weerberichten (die immers door de Duitsers geheim werden gehouden). D. Boonstoppel, een boer in de Biesbosch, bood onderdak aan de aspirant-Engelandvaarders. De laatste, zeer belangrijke schakel was schipper Kees Koole uit Schipluiden. Deze bracht de bootjes met zijn schip de Nooit-Volmaakt afwisselend via de sluizen van Vlaardingen, Rotterdam of Schiedam naar het Haringvliet. Op deze manier werden zo'n acht groepen weggeholpen, waarvan de helft Engeland bereikte. Bij elke groep was gezorgd voor een technicus, die bij pech de motor kon repareren en één persoon, die verstand had van navigatie. Zo werd Jaap Burger, de latere minister van Binnenlandse Zaken in het Londense kabinet, om zijn kennis van de Zeeuwse wateren gevraagd mee te gaan met de groep die op 5 mei 1943 het zeegat koos. Burger zelf was als verwoed zeiler meer voor een zeilboot, maar liet zich door Schrader overtuigen dat een motorbootje sneller en veiliger was. In een recordtijd van elf uur varen bereikte Burgers groep zonder problemen Engeland.

Niet alle door Schrader georganiseerde pogingen waren succesvol. Toen in augustus 1943 een groep van vijftien personen door slecht weer en motorpech naar de Nederlandse kust was teruggedreven en daar door de Kriegsmarine werd ingerekend, begreep Schrader dat hij op zijn tellen moest passen. Nog twee keer regelde hij een overtocht: de eerste, op 29 september, mislukte, de tweede op 8 oktober, waarmee hij ook zelf de wijk nam, slaagde. Op 10 oktober 1943 kwam hij samen met tien anderen in Engeland aan.

Schraders invloed deed zich zelfs ná zijn vertrek nog gelden, want in de voorbereiding van de enige geslaagde poging in 1944 heeft hij indirect ook een belangrijk aandeel gehad. John Osten, student geologie, en Edzard Moddemeyer, elektrotechnisch ingenieur, waren beiden betrokken geweest bij de mislukte Schrader-poging van 29 september 1943. Zij gingen samen met een medestudent van Osten, Henk Baxmeier, die door ziekte op 29 september niet van de partij was geweest, op zoek naar een nieuwe mogelijkheid om weg te komen. Via Schraders contact op de werf in Leidschendam kochten zij een zeven meter lange vlet en een zware zes-

cilindermotor, die door Moddemeyer met hulp van Osten en Baxmeier werd ingebouwd. Om de zaak financieel haalbaar te maken, werd de groep uitgebreid met nog twee personen: de student geologie Hein Fuchter en de net afgestudeerde rechtenstudent Flip Winckel. Elke deelnemer droeg f1000,- bij. Baxmeiers deelname was verder belangrijk omdat hij goed bekend was op de Zuid-Hollandse eilanden en er veel nuttige contacten onderhield. Winckel en Fuchter werden beurtelings ingezet om te assisteren bij het transport van gestolen Wehrmacht-benzine en Osten kwam via zijn vader, die voor de oorlog vice-admiraal was, in het bezit van zeekaarten en een kompas.

Op 16 februari deden zij met dit bootje een eerste poging. Winckel had zijn plaats afgestaan aan de Leidse kernfysicus professor J. de Haas, die door de Nederlandse regering in ballingschap gevraagd was naar Engeland te komen, en er was ook een niet bij name bekende marineofficier van de partij. Op zijn tocht door het Haringvliet liep de boot echter vast op een zandbank. Pas tegen het ochtendgloren konden de gestrande Engelandvaarders loskomen. Zij voeren een stukje terug, verstopten de boot tussen het riet en maakten dat zij weggwamen. Een dag later haalden Baxmeier en Fuchter de boot op en voeren daarmee – alsof er niets gebeurd was – naar het haventje van Zuidland. Van hieruit werd op 23 februari 1944 opnieuw vertrokken, nu mét Winckel en zonder de professor en de marineofficier. De eerste was wegens ziekte afgehaakt; de tweede omdat hij het 'een onverantwoordelijke onderneming' vond.³³ Met Baxmeier als schipper en Osten aan de peilstok werden nu alle zandbanken met succes vermeden. Maar het spannendste en gevaarlijkste punt kwam nabij Hellevoetsluis, waar de Engelandvaarders een drietal Duitse wachtschepen moesten passeren. Met een minimum aan motorgeluid en bijna ingebouden adem kropen zij erlangs. Eenmaal op open zee wachtte hun nieuwe ellende: de boot begon water te maken en er ontstond een mankement aan de motor. Dit kon met veel inspanning en geduld worden opgelost. Op 24 februari werden zij aan boord genomen door een schip van de RAF Rescue Launch. Dit was een eenheid die op de Noordzee patrouilleerde om verongelukte vliegtuigbemanningen op te pikken. Het toeval wilde dat daar een Amerikaanse militair met filmcamera aan boord was, die de ontmoeting met het kleine bootje op film heeft vastgelegd. Het heeft zo'n twee minuten film opgeleverd met unieke beelden: het begint met de shot van een ongelooflijk klein bootje, midden op zee, met daarin vijf uitzinnig blij en zwaaiende Engelandvaarders; daarna is te zien hoe zij hun bootje leeghalen en aan boord



Vijf blijde en opgeluchte Engelandvaarders (John Osten, Henk Baxmeier, Hein Fuchter, Flip Winckel en Edzard Moddemeyer) worden op 24 februari 1944 midden op zee opgepikt door een schip van de RAF Rescue Launch. Foto: NIOD.

gaan van het grote schip, vervolgens zwenkt de camera naar het lege bootje, dat – omdat de Engelsen het niet konden meenemen – met het boordgeschut kapot wordt geschoten. In de laatste shot is het bootje gezonken en is niets anders te zien dan een zich eindeloos uitstreckende zee.³⁴

Na februari 1944 is het – afgezien van de al beschreven geslaagde tocht vanaf Texel in april 1945 – niemand meer gelukt om met een bootje Engeland te bereiken. Wel werden in 1944 nog vijf pogingen ondernomen, maar die zijn alle mislukt. Verwonderlijk is dat niet. De Nederlandse kust was een onneembare vesting geworden: niet te benaderen vanuit het westen, vanaf zee, maar ook niet vanuit het binnenland. De Noordzeeroute was in deze laatste fase van de oorlog geen optie meer. Wie naar Engeland wilde nam zijn toevlucht tot de zuidelijke route of probeerde via Scandinavië weg te komen. In 1945 kwam de Engelandvaart trouwens in zijn geheel tot stilstand. De geallieerde opmars en de hongerwinter die Noord-Nederland moest doormaken, maakten het reizen vrijwel onmogelijk. Bovendien kon eenieder nu wel aanvoelen dat de oorlog zijn einde naderde, al wist natuurlijk niemand hoe lang het precies nog zou gaan duren.

Van de in totaal 136 pogingen die (voorzover bekend) in de periode 1940-1945 werden ondernomen om via de Noordzee naar Engeland over te steken, zijn er 31, ofwel 23 procent, geslaagd. Ten minste 105 pogingen zijn mislukt, doordat de Engelandvaarders op weg naar of aan de kust werden gearresteerd, op zee werden aangehouden of zijn verdronken. Wat zijn de factoren geweest die ertoe hebben geleid dat 31 pogingen succesvol waren? Kennis van navigatie? Een goede voorbereiding of een beter schip? Alvorens die vragen te beantwoorden is het zinnig eerst te kijken naar de succespercentages in de afzonderlijke jaren:

1940	2 geslaagde pogingen op een totaal van	13	=	15 procent
1941	16	80	=	20procent
1942	6	22	=	27 procent
1943	5	14	=	36 procent
1944	1	6	=	17 procent
1945	1	1	=	100 procent

De meeste pogingen werden gedaan in 1941, toen kust, strand en zee nog enigszins bereikbaar waren. Vanaf 1942 werd de Engelandvaart door de aanleg van de Atlantikwall bemoeilijkt, hetgeen tot uiting komt in een daling van het totaal aantal pogingen. Toch was het slagingspercentage in de jaren 1942 en 1943 groter. De afscherming van de kust is dus niet de enige factor waarmee rekening moet worden gehouden. De sleutel tot het succes van 1942 en 1943 ligt in een goede voorbereiding en organisatie en het 'omzeilen' van de gebarricadeerde kust, zodat het gevaarlijke traject van een bootje naar de kust vervoeren en ongezien daarmee vertrekken, kon worden 'overgeslagen'. In 1942 werd dat bijvoorbeeld gedaan door de kaping van een paar vissersschepen. Het gevaarlijkste deel van die acties bestond uit het zich verstoppen aan boord en het overleven van Duitse controles. Hadden verstekelingen dit goed doorstaan en was het schip eenmaal buitengaats, dan hadden zij de belangrijkste barrière genomen. Wat betreft 1943 werd al gewezen op de uitgekiende organisatie van verzetsman Anton Schrader, die zijn bootjes - verstopt in het ruim van een groter schip - naar het Haringvliet liet brengen, vanwaar het niet ver meer varen was naar open zee. Schraders uitgebreide netwerk en zorgvuldige, systematische voorbereiding vormt een contrast met de pogingen uit bijvoorbeeld 1941, toen veel mensen ad hoc en onafhankelijk van elkaar probeerden weg te komen. Hoewel toen ook al organisaties

actief waren (zoals die van dijkbaas Bellis in Petten), hebben veel Engelandvaarders in deze fase, soms lukraak, op lokaal niveau hulp gezocht, wat de kans op verraad deed toenemen.

Wanneer echter alle 31 geslaagde pogingen over de hele periode in ogenschouw worden genomen, is een goede voorbereiding of organisatie niet langer toereikend als verklaring. Er zijn perfect voorbereide pogingen geweest, met ervaren zeelieden aan boord, die toch zijn mislukt, terwijl pogingen slaagden waarbij men zelfs geen kompas had meegenomen.

Ook de plaats van vertrek werpt weinig licht op de zaak. Langs de hele Nederlandse kust (zie kaart op p. 96³⁵) zijn al dan niet gelukte pogingen ondernomen, waarbij vooral Katwijk en Scheveningen (met respectievelijk elf en twaalf pogingen) en de Zuid-Hollandse eilanden populair waren. Dat is logisch, want van hieruit is de oversteek het kortst, namelijk 160 kilometer of 86 mijl, terwijl de Hondsbossche Zeewering bij Petten veel verder van de Engelse kust verwijderd is (circa 200 kilometer of 108 mijl). Van de zes pogingen vanuit Petten zijn er dan ook maar twee geslaagd. Dat lag niet alleen aan de grote afstand tot Engeland, maar ook aan de strenge bewaking van de vlakke, onbeschutte zeewering. Kijken wij alleen naar de vertrekplaatsen van de geslaagde overtochten, dan levert dat ongeveer hetzelfde beeld op als dat van alle pogingen bij elkaar: acht geslaagde pogingen (waaronder de drie gekaapte vissersschepen) vonden plaats vanaf de Noord-Hollandse kust, twaalf vanaf de Zuid-Hollandse kust, zeven vanaf de Zuid-Hollandse eilanden, twee vanuit Zeeland, één vanaf het waddeneiland Texel. Van één geslaagde overtocht is de vertrekplaats onbekend.

Had dan misschien het jaargetijde waarin men vertrok met het succes te maken? Of het type vaartuig dat gebruikt werd? Beide vragen zijn onlangs in een analyse van de Engelandvaart over zee door R. Korpershoek onder de loep genomen.³⁶ Wat betreft de tijd van het jaar ontdekte hij dat – in tegenstelling tot wat men zou verwachten – niet de wintermaanden met lange nachten het gunstigste waren, maar juist de zomermaanden met korte nachten. De maand juni gaf het grootste aantal geslaagde pogingen te zien, nl. zes, daarna volgen september met vijf en april met vier geslaagde overtochten.

Verder is duidelijk, dat naarmate het vaartuig groter en meer zeewaardig was, de kans om de oversteek tot een goed einde te brengen toenam. Van de 31 geslaagde overtochten werden er twaalf met een motorboot gemaakt, vier met een zeeschip, vier met een zeilboot, vier met een kano,

een met een vissersboot, een met een sloep. Van de overige pogingen was het type vaartuig onbekend. Het aantal van twaalf aangekomen motorbootjes komt echter in een ander daglicht te staan als men weet dat er in totaal 39 vertrokken zijn (en dus 27 niet in Engeland aangekomen). Bij de kano's is de discrepantie nog veel groter: er zijn 31 pogingen van kanovaarders bekend, waarvan er slechts vier zijn geslaagd. De conclusie moet luiden dat een goede voorbereiding, een zeewaardige boot en kennis van navigatie natuurlijk meehielpen, maar op zich geen garantie voor succes vormden. Of een poging slaagde of niet hing vaak van het toeval af: een regengordijn of mistvlaag waardoor het scheepje net op een cruciaal moment aan het oog werd onttrokken of een plotselinge, extra patrouille op het strand, buiten de normale tijden om. In het eerste geval ontsprong men de dans, in het tweede geval was het: einde verhaal. Eenmaal op zee vormden de weersomstandigheden een zeer onzekere factor. Meerdere bootjes zijn door een verkeerde windrichting, vaak in combinatie met motorpech, met Engeland al in zicht naar de Nederlandse kust teruggedreven. En wanneer men in een storm verzeild raakte, waren vaak zelfs de meest ervaren zeilers c.q. zeelieden kansloos. Ook een flink aantal van de 172 Nederlanders die de tocht over de Noordzee volbrachten, zou zijn omgekomen wanneer zij niet op het laatste nipperkje uit hachelijke omstandigheden waren gered. Dat gold bijvoorbeeld voor twee marineofficieren, A. de Jong en J.J. Storm van 's Gravesande, die op 28 april 1941 vanuit Petten met een twaalfvoetsjol waren vertrokken. Hun vertrek verliep vlot, maar toen zij na een nacht roeien de aanhangmotor wilden starten, bleek dat niet te lukken:

De wind was intussen fors toegenomen, de golven werden hoger. [...] Door vermoeidheid zagen we op een gegeven moment geen kans meer de kop van de jol op de aanschietende golven te houden. Een dwarszee sloeg over de boot heen. Van het ene op het andere moment lagen wij vol in het water. Alle spullen waren overboord geslagen. Door onze zwemvesten bleven we drijven. We konden ons vastklampen aan de nog net drijvende boot. Tegen de avond, net voor we de moed opgaven, moe en versuft als we waren, werden we opgemerkt door een Britse torpedootjager...³⁷

Kortom, zoals A. Vas Nunes, een van de allereerste Engelandvaarders via de Noordzee, al betoogde: of je de overkant haalde was vaak een kwestie van geluk.

Naar Engeland: de zuidelijke route

Geluk was ook op de zuidelijke route een belangrijke factor. Een goed voorbeeld is de volgende ervaring van verzetsman en Engelandvaarder André Koch, die in 1943 – verstopt in een goederentrein met aardappelen – op weg was naar Spanje. Alles ging goed, totdat de trein in de Pyreneeën werd gecontroleerd:

Ik hoorde steeds het tikken van een hamer, waarna een schuine staaf naar beneden werd geschoven, zodat de deur geopend kon worden en een Duitser in de wagon sprong. Hij controleerde dan met een lantaarn of alles in orde was, waarna de wagon weer werd afgegrendeld. Dit geluid hoorde ik steeds dichterbij komen, tot mijn wagon geopend werd. Ik zat verstopt onder het stro. [...] Die Duitser sprong de wagon in, scheen op mij met z'n lantaarn en zegt: 'Ach so, ein Kartoffelwagen. Alles ist in besser Ordnung.' Toen ging het licht weer uit. Dat is nou wat je noemt ongelooflijk geluk. Hij moet me wel gezien hebben, want het licht van zo'n lantaarn schijnt gemakkelijk door stro heen. Het is merkwaardig, maar in de Abwehrstelle zaten mensen die hevig tegen Hitler waren. Mijn geluk was, dat ik tegen een van deze mensen ben aangelopen...³⁸

De zuidelijke route, waarbij Engelandvaarders via België en Frankrijk naar het neutrale Zwitserland en/of Spanje probeerden te reizen (en van daaruit naar Engeland), was – in tegenstelling tot de korte Noordzeeroute – lang en ingewikkeld. Deze bestond uit talrijke etappes en voerde Engelandvaarders door ten minste drie 'buitenlanden'. De weg naar het zuiden was niet alleen lang in kilometers, dat was hij ook gemeten in tijd. Koch bereikte Spanje eind 1943 in een recordtijd van vijf dagen en kon al na een kleine drie maanden doorreizen naar Engeland. Hij vormde echter een grote uitzondering. De meeste Engelandvaarders die voor de zuidelijke route opteerden, waren meer dan een jaar onderweg, sommigen zelfs anderhalf of twee jaar! Gemiddeld bedroeg de reisduur 1 jaar en 3 maanden. Niettemin is geen enkele ontsnappingsroute zó succesvol geweest: van de onderzoekspopulatie hebben 985 Engelandvaarders hun doel via deze (om)weg bereikt.

Engelandvaarders waren niet de eersten en enigen, die de weg naar het zuiden kozen. In de meidagen van 1940 was een andere groep Nederlan-

ders hen voorgegaan (zie hoofdstuk 2). Het waren voornamelijk joden, die vóór de Duitse opmars uit naar België vluchtten. Toen België op 28 mei door Duitsland werd ingenomen, trokken zij zuidwaarts: naar Frankrijk. Vanuit Franse havens werden wanhopige pogingen ondernomen om weg te komen op een schip naar Engeland, Noord- of Zuid-Amerika of welke bestemming dan ook. Slechts een paar honderd Nederlandse vluchtelingen zijn erin geslaagd aan de naderende Duitse troepen te ontsnappen. Dat het er maar zo weinig waren, komt doordat de Nederlandse joden niet de enigen waren die een uitweg zochten. Vele duizenden vluchtelingen uit heel Europa waren in Frankrijk samengestroemd en er waren in de chaotische oorlogssituatie van dat moment niet genoeg schepen om iedereen af te voeren. Bovendien stelden de meeste landen zich terughoudend op inzake het vluchtelingenvraagstuk. Zo werd een visum voor de Verenigde Staten slechts verleend aan diegenen, die eigen inkomsten hadden en dus niet ten laste zouden komen van de Amerikaanse regering. De meeste vluchtelingen hadden geen eigen vermogen en werden dus geweigerd. Tussen 26 mei en 3 juni werden Britse militairen, die Frankrijk te hulp waren gesnel, net op tijd vanuit Duinkerken geëvacueerd.³⁹ Dit dankzij de medewerking van de Engelse bevolking, die met alles wat maar varen kon Het Kanaal overstak. Voor burgervluchtelingen was bij deze operatie echter geen plaats. Op 9 juni viel Parijs in Duitse handen en nog geen twee weken later, op 22 juni 1940, volgde de Franse capitulatie. Het grootste deel van Frankrijk, het noorden en een brede strook langs de kust tot aan de Pyreneeën, was door de Duitsers bezet. Het zuidoostelijk deel, dat vanuit Vichy werd bestuurd door maarschalk Philippe Pétain, werd voorlopig ongemoeid gelaten. Van de duizenden Nederlandse vluchtelingen die door deze ontwikkelingen in Vichy-Frankrijk, ook wel 'Zone Non-Occupée' genoemd, vast kwamen te zitten, keerde een deel naar Nederland terug. Een ander deel wist naar Zwitserland te ontsnappen of kwam na heel veel moeite toch in het bezit van het felbegeerde visum voor Amerika. De rest, en dat waren er eind 1940 zo'n tweeduizend, bleef in Zuid-Frankrijk achter. Vanuit het inmiddels bezette Nederland voegden zich nieuwe joodse vluchtelingen bij hen, vooral nadat de bezetter in 1942 een begin maakte met de systematische deportatie van joden. Behalve joodse vluchtelingen kondigden zich vertegenwoordigers van een ander type ontsnapt aan: Engelandvaarders. Een van de eersten (vertrokken in december 1940) was Jan Plesman, zoon van KLM-directeur Albert Plesman. Samen met een vriend die hij kende uit zijn diensttijd bij de luchtmacht, Geert

Overgaauw, fietste hij onder winterse omstandigheden naar Parijs en reisde vandaar verder per trein. Beiden waren van plan zich aan te sluiten bij de RAF. Na een lang oponthoud in Zuid-Frankrijk, konden zij op legale wijze naar Spanje reizen. Op 23 mei 1941 kwamen zij in Engeland aan.⁴⁰

In hoofdstuk 1 (Beweegredenen) werd reeds gewezen op het verschil tussen vluchtelingen en Engelandvaarders: vluchtelingen verlieten bezet Nederland om aan vervolging door de nazi's te ontsnappen, Engelandvaarders deden dat om in Engeland op enigerlei wijze bij te dragen aan de geallieerde overwinning en de bevrijding van Nederland. Ook werd opgemerkt dat deze groepen elkaar enigszins overlaptten: onder Engelandvaarders bevonden zich er velen, die op de vlucht waren. Veel vluchtelingen daarentegen wilden ook – of misschien zelfs in de eerste plaats – naar Engeland om voor de bevrijding van Nederland te vechten.⁴¹ Toch was en bleef er één duidelijk verschil tussen beide groepen: namelijk hun uiteindelijke bestemming. De Britse autoriteiten lieten namelijk alleen diegenen toe (al of niet joods), die van belang werden geacht voor de geallieerde oorlogvoering. Dit betekende dat vluchtelingen (meestal echt)paren met kinderen) Engeland doorgaans niet binnenkwamen en Engelandvaarders (over het algemeen mannen van dienstplichtige leeftijd) wél.⁴² Voor de eerstgenoemde categorie moest de Nederlandse regering in Londen, in de persoon van de Regeringscommissaris voor de Vluchtelingen, O.C.A. van Lidth de Jeude, een ander toevluchtsoord vinden. Dat bleek een geweldig probleem. Suriname en de Nederlandse Antillen weigerden aanvankelijk joodse vluchtelingen op te nemen. In 1942 zijn deze overzeese gebiedsdelen alsnog overstag gegaan. Ook werden er enkele honderden vluchtelingen via Spanje/Portugal legaal per schip naar Nederlands-Indië afgevoerd. Maar het evacuatieproces verliep uiterst traag, naar later zou blijken: te traag. Eind 1942 werd Vichy-Frankrijk – als reactie op de landing van de geallieerden in Noord-Afrika – alsnog door Duitsland ingenomen, zodat de daar nog resterende joodse Nederlanders in de val zaten. Deze studie gaat over Engelandvaarders, dus zullen joodse vluchtelingen in wat nu volgt niet of hoogstens zijdelings genoemd worden. Het is echter goed om voor ogen te houden, dat de geschiedenis van Engelandvaarders die gebruikmaakten van de zuidelijke route, nauw met die van joodse vluchtelingen is verweven.

Van de 'duizend gevaren' die Engelandvaarders bedreigden, staat er wat betreft de zuidelijke route één onbetwist aan top: het gevaar gearresteerd te worden bij de clandestiene overschrijding van grenzen. Het was een probleem, dat zich direct al in het begin van de tocht aandienende, in de vorm van de grensovergang Nederland-België. In het hoofdstuk 'Voorbereiding' werd geschetst hoe al vrij vroeg in de oorlog in Noord-Brabant en Zuid-Limburg lokale verzetsgroepjes en groepen ontstonden, die zich toelagden op het over de grens helpen van uit Duitsland ontsnapte Franse krijgsgevangenen, geallieerde piloten, joodse vluchtelingen en ook Engelandvaarders. Op handige wijze werd hierbij gebruikgemaakt van geografische omstandigheden, zoals bijvoorbeeld het gangenstelsel van de St. Pietersberg of al bestaande sociale netwerken, zoals de groepen smokkelaars die vanouds in het grensgebied opereerden. Deze laatste methode had als voordeel dat Engelandvaarders bij eventuele arrestatie voor smokkelaars konden doorgaan. Rudy Blatt en Fred Hecht, respectievelijk bedrijfsleider en vertegenwoordiger in de textielbranche, kwamen in november 1941 op deze manier bij Roosendaal de grens over. In zijn memoires beschrijft Blatt hoe zij van hun contactpersoon, 'Wim', een pakket kregen, dat zij op hun bagagedrager moesten bevestigen:

Ieder pakket [bevatte] twee worsten, een pond koffie, een paar pakjes sigaretten en wat chocolade. Als we onverhoopt door Duitsers aangehouden werden, zouden die ons voor een stel smokkelaars aanzien: ze zouden onze 'smokkelwaar' confisqueren en ons naar alle waarschijnlijkheid laten lopen zonder verder vragen te stellen. De winst die het met onze hulp gesmokkelde spul opleverde, vormde de vergoeding die Wim voor zijn moeite zou krijgen.⁴³

Soms was de grens niet meer dan een sloot, waar men overheen moest springen. De schrijver/journalist Jacques Gans, die in oktober 1942 door een Limburgse groep 's nachts bij Weert over de grens werd gebracht, verbaasde zich hogelijk over het feit dat er geen prikkeldraad, geen Duitsers en geen geweren te bekennen vielen. In zijn boek *Het vege lijf* herinnert hij zich dat alleen het springen over de sloot tegenviel:

Mijn rechtersvoet haalde de overzijde, doch het linkerbeen verdween in de sloot. Ik trok het ijlings België binnen. Geen best begin als ik nog helemaal naar Engeland moet, dacht ik...⁴⁴

Lang niet elke Engelandvaarder had echter de hulp van een organisatie tot zijn beschikking. Zij moesten op eigen houtje de grens over. Zeker als zij de plaatselijke situatie niet kenden, was het belangrijk daarbij goed op te letten en inventief te zijn. Dat gold ook voor de scholier Bart Bredero, die – net als Blatt – bij Roosendaal de grens passeerde, maar dan een jaar later, en op klaarlichte dag. Toen hij wandelend door het bos de grensbewaking in zicht kreeg, sloeg hij – zoekend naar een manier om de post te omzeilen – op goed geluk links af een bospad in. Tot zijn stomme verbazing ontdekte hij na enige tijd een klaphek in het prikkeldraad:

Het leek wel een speciale voorziening ten gerieve van ontvluchters. Zou het misschien een truc zijn om je in een val te lokken? vroeg ik me af. Want zo eenvoudig kon het toch niet zijn een grens clandestien te passeren? Echter waar ik ook keek: nergens iets van mensen of een wachtpost; het bos bleef roerloos stil en nat in de winterkou. [...] Heel langzaam bracht ik mijn hand naar de klink, klaar om bij het minste of geringste terug te deinzen. Het hek ging echter zonder moeite open en geruisloos stapte ik op Belgisch grondgebied.⁴⁵

In België leek, hoewel het land toch bezet was, een zorgelozer sfeer te heersen dan in Nederland. Blatt noteerde althans dat, hoewel er overal Duitse soldaten op straat waren, het vreemd genoeg leek alsof de Belgische burgers er nauwelijks notitie van namen.⁴⁶ Deze observatie hangt waarschijnlijk samen met het feit, dat in België door de Duitsers 'slechts' een militair bewind was gevestigd, terwijl de bezetter in Nederland het hele civiele bestuur in handen had en daarmee een grotere greep bezat op het leven van alledag. Niettemin was het ook in België gevaarlijk om zonder papieren rond te lopen. Het was dus zaak zo snel mogelijk door te reizen.

Meestal werd de route Antwerpen-Brussel gevolgd. Waar veel Engelandvaarders te voet of op de fiets van huis vertrokken waren, stapten zij vanaf België massaal over op de trein als vervoermiddel. Reizen per trein was echter gevaarlijk omdat er veelvuldig Duitse controles werden gehouden. Werd zojuist het clandestien overschrijden van grenzen het meest hachelijke moment op de zuidelijke route genoemd, het overleven

van controles in het openbaar vervoer kwam beslist op de tweede plaats. Een beproefde methode om controles te ontlopen was het zich verstoppen op het toilet, uiteraard zonder de deur op slot te doen. Omdat de controles in ieder geval op het eindpunt plaatsvonden, was een andere manier om een of twee stations dáárvoor uit te stappen. Wat soms ook werkte, was aan de 'verkeerde' kant van de trein uitstappen – dus niet mee met de stroom reizigers aan de perronzijde – en via de rails proberen weg te komen of in een ander deel van de trein (waar de controle inmiddels gepasseerd was) opnieuw in te stappen. Soms kwam een controle onverwacht en moest er pijsnel gehandeld worden. Bart Bredero had zitten slapen in de trein en daardoor de naderende controle niet opgemerkt. Toen een Duitse soldaat hem en zijn medereizigers toesnauwde hun papieren gereed te houden en in de coupé ernaast verdween om daar te controleren vloog hij overeind:

Over de knieën en karbiezen van mijn medepassagiers heen duik [ik] door het gangetje naar de uitgang van de wagon. Niemand in het gangetje en op het bordes voor de uitgang. Ik ruk het portier open en laat me vallen in de nauwe ruimte tussen het perron en de wagon. Vliegensvlug weg, onder de buffers door, onder de verbindingsslangen en de koppelingen tussen de wagons tot onder het eerste wielstel. Daar aangekomen druk ik me languit op de grond in de modder en de sneeuw tot tegen de binnenkant van de wielen en rails. Wauw, dat was even vlug! In nog geen vijf tellen vanuit de warme coupé tot hier onder de trein.

Maar de openstaande deur van de wagon wekte argwaan bij de controlerende Duitser in de trein. Boven zijn hoofd hoorde Bredero, hoe de man naar het portier liep en de schildwacht op het perron aanriep:

Door de spleet schuin boven mijn hoofd, tussen de wagon en het perron, zie ik de laarzen van een schildwacht naderbij komen en in de houding samenklappen. [...] 'Hat keiner hinunter gegangen?' komt de vraag. Tergend langzaam blijft het stil en in gedachten zie ik de schildwacht links en rechts langs de trein kijken. Hij en zijn ondervrager zien echter geen voetstappen in de verse sneeuw die het perron bedekt. 'Nein', hoor ik de schildwacht ten slotte zeggen. 'Nein, nichts gesehen.'⁴⁷

Toen de trein zich weer in beweging zette kon Bredero, die door stoomwolken uit de verbindingsslangen aan het zicht onttrokken werd, voorzichtig overeind komen. Met de trein meelopend en tenslotte meeholend, wist hij op de buffer te klimmen. Eenmaal buiten het station, in het donker, klom hij vanaf de buffer op de treeplank en keerde terug naar zijn coupé, waar zijn verblufte medepassagiers hem enthousiast ontvingen.

Van België naar Frankrijk

Sommige Engelandvaarders kropen niet alleen tijdens controles onder de trein, maar legden een heel traject op die manier af. Onder de D-trein van Amsterdam naar Parijs bevonden zich zogenaamde wielbakken, waarin men zich – languit liggend – kon verstoppen. Het was benauwd en niet bepaald comfortabel: toiletbezoek behoorde uiteraard niet tot de mogelijkheden. Daartegenover stond, dat in een paar dagen grote afstanden konden worden afgelegd. Toch was ook bij deze methode het gevaar van ontdekking levensgroot aanwezig en er zijn dan ook diverse 'meelifters' gearresteerd.

Engelandvaarders die langs een georganiseerde escapelijijn reisden, waren over het algemeen voorzien van valse papieren. Zij konden in de trein gaan zitten en controles en grensovergangen met iets meer vertrouwen tegemoet zien. Toch waren deze momenten ook voor hen enerverend. Het was elke keer weer de vraag of de valse documenten de test zouden doorstaan. Bovendien kon iemand met perfect vervalste papieren alsnog door de mand vallen, wanneer hem iets gevraagd werd en hij of zij het Frans niet of onvoldoende beheerste. Dit laatste overkwam verzetsman Gerard Dogger in het voorjaar van 1942 in een trein op weg naar de Belgisch-Franse grens. De Duitser die zijn papieren nakeek, deed daar erg lang over en vroeg achterdochtig: 'Vous parlez français?' Dogger redde zich eruit door een Frans gedicht, dat hij voor zijn mulo-eindexamen uit het hoofd had moeten leren, af te ratelen. Hij slikte zoveel mogelijk de rijmwoorden in en onderstreepte zijn 'betoog' met felle, 'gallische' gebaren van armen, handen en gezicht. Bij een Franse controleur was deze truc uiteraard niet gelukt, bij een goed Franssprekende Duitser waarschijnlijk ook niet, maar in dit geval gaf de Duitser de papieren bijna beleefd terug en verliet de coupé.⁴⁸

Hoewel het reizen per trein dus risico's inhield, had het ook z'n goede kanten. Het Belgische en ook het Franse spoorweg- en douanepersoneel

was namelijk vaak op de hand van vluchtelingen. Talrijk zijn de voorbeelden waarbij Engelandvaarders werden geholpen door conducteurs of andere spoorwegbeamhten. Deze wezen hen op stations een uitgang, waardoor zij controle konden ontlopen of gaven advies over het station waar zij het beste konden uitstappen. Meerdere malen hebben spoorwegmensen door hun acties vluchtelingen voor arrestatie behoed. Dat merkte ook Engelandvaarder Egon Woudstra, die zich in september 1942 samen met zijn zwager bediende van de hierboven beschreven methode om liggend onder de D-trein mee te reizen. Alles ging goed tot zij in de Franse grensplaats Quévy werden ontdekt door een spoorwegarbeider, die met een hamer alle wielen langsging om ze op breuken te controleren. De man ging weg en keerde terug met een gendarme. Woudstra en zijn metgezel hadden de moed al opgegeven en waren er zeker van dat zij zouden worden gearresteerd, maar de gendarme vroeg: 'Vous êtes prisonniers de guerre?' Woudstra had de tegenwoordigheid van geest daarop 'Oui' te antwoorden, waarop de gendarme hun toestond onder de trein te blijven liggen.⁴⁹

De hulp van spoorwegpersoneel geschiedde niet alleen op individuele basis; al snel ontstonden georganiseerde lijnen, die zich over meerdere landen uitstrekten. De hulp die Jacques Gans ontving bij het passeren van de grens tussen België en Frankrijk, was een toonbeeld van Belgisch-Franse samenwerking. Een Belgische douanebeambte, die Louis heette, bracht Gans en zijn reisgenoot, H. Siedenburg, plus twee ontsnapte Franse krijgsgevangenen van het grensstation Erquelines naar het volgende – in Frankrijk gelegen – station Jeumont en droeg hen daar over aan zijn Franse collega. Om in Jeumont te komen moesten zij onder een viaduct door, waarop een Duitse soldaat de wacht hield:

'Hij doet niks,' stelde Louis ons gerust. 'Hij staat daar alleen maar voor de brug [...]. Als een Duitser op een brug moet passen, dan past hij alleen maar op die brug.' We liepen onder het viaduct en de Duitser door en tot onze grote opluchting kreeg de douane Louis gelijk...⁵⁰

Eenmaal in Frankrijk was de volgende bestemming van veel Engelandvaarders: Parijs.

Voor wie de Franse hoofdstad vóór de oorlog al had bezocht, had zij onder Duitse bezetting veel van haar glans verloren. Maar voor vluchtelingen was het prettig in de drukke straten en cafés in de massa op te

gaan. Het vinden van onderdak was echter een groot probleem. De meeste hotels waren niet bereid gasten op te nemen zonder hun namen te registreren. De in Parijs opererende escapeorganisaties hadden dan ook een aantal hotelletjes opgespoord, waar vluchtelingen onder een valse naam konden logeren, mits zij vóór zes uur 's morgens vertrokken, dat wil zeggen: voor de Duitse controles begonnen. Engelandvaarders die met hun vriendin of verloofde op weg waren gegaan – dat waren er overigens niet zoveel – hadden nu een groot voordeel. Zij konden makkelijk voor toeristen doorgaan: een pasgetrouwd stel op huwelijksreis. In ieder geval oogde dit veel minder verdacht dan wanneer een groep jonge mannen bij een hotel aanklopte. Daarom werd deze truc vaak gebruikt, óók wanneer er geen amoureuze betrekkingen bestonden tussen mannelijke en vrouwelijke leden van het reisgezelschap. Dat ontdekte de vrouwelijke Engelandvaarder Lidy Keg, die in november 1942 met haar vriendin Dolly plus twee mannelijke reisgenoten naar Engeland was vertrokken. De ene man had zij enkele weken daarvoor in haar woonplaats Amsterdam ontmoet bij vrienden. Hij wist een weg naar Engeland en bood aan Lidy en haar vriendin mee te nemen. De andere man was haar volslagen onbekend. Na aankomst in Parijs werden de vriendinnen onaangenaam verrast door het feit dat de passeur in een hotelletje twee tweepersoonskamers boekte: één voor Lidy en zichzelf en één voor Dolly en de andere man.

De passeur zei – waar ik achteraf woedend over was – dat het veiliger was om ons als verloofde stellen voor te doen. De mannen zouden dus bij ons slapen. Dat was wat voor die tijd. Toch denk ik achteraf dat het inderdaad beter is geweest. De mannen hebben zich wat mij betreft keurig gedragen. Er is niets gebeurd. Maar die andere man heeft mijn vriendin Dolly geprobeerd in te palmen. Daar was ze niet van gediend en toen heeft ze besloten terug te gaan...⁵¹

Er zijn overigens ook diverse vrouwelijke Engelandvaarders geweest, die zonder mannelijke begeleiding reisden.⁵²

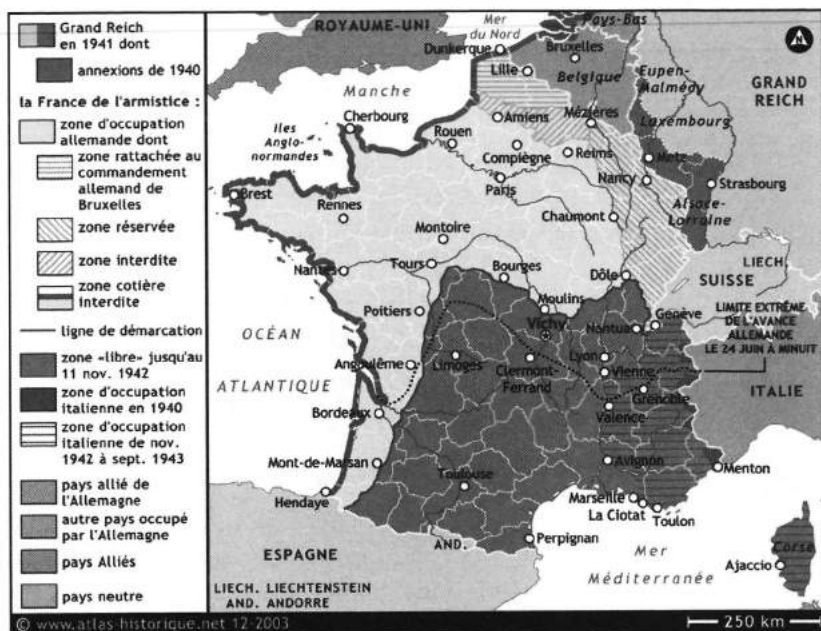
Lukte het niet een hotelkamer te vinden, dan bleven er – naar de stellige overtuiging van diverse Engelandvaarders – twee wijkplaatsen over: kerken en bordelen.⁵³ Behoudens enkele uitzonderingen was in de meeste steden en dorpen in Frankrijk de pastoor wel bereid vluchtelingen asiel te bieden. Ook kloosterlingen hebben zich op dit terrein goed gevoeld. De bordelen waren natuurlijk alleen voor de mannelijke Engelandvaar-

ders een optie. Het wemelde in dit soort gelegenheden van de Duitsers, maar die hadden op dat moment iets anders aan hun hoofd dan de uitvoering van controles. Daarom was het relatief veilig om juist in een bordeel een kamer te huren. Of veel Engelandvaarders van deze mogelijkheid gebruikmaakten, is onduidelijk. Er wordt niettemin in een aantal memoires van Engelandvaarders naar verwezen.

Van bezet naar onbezet Frankrijk

De volgende hindernis was de demarcatielijn, die de grens vormde tussen het bezette en het onbezette deel van Frankrijk. Deze lijn liep vanaf de Frans-Zwitserse grens ten noordwesten van Genève naar Dôle, vandaar westwaarts via Chalons-sur-Saône, Moulins en Vierzon en vervolgens naar het zuiden via Tours, Poitiers en Angoulême tot aan de Spaanse grens bij Saint-Jean-Pied-de-Port. Hier en daar was de grens een rivier, zoals bijvoorbeeld de rivier de Cher, die ten westen van Vierzon begint en voorbij Tours overgaat in de Loire. Nadat de Duitsers in november 1942 Vichy-Frankrijk hadden bezet, bleef de demarcatielijn, die hele dorpen en steden in tweeën sneed en voor de lokale bevolking een last vormde, bestaan. Het was voor de Duitsers een manier om de Franse bevolking te blijven controleren en intimideren. Voor diegenen die clandestien naar het zuiden van Frankrijk wilden reizen vormde de lijn dus ook na november 1942 nog een barrière. Pas in februari 1943 werd de demarcatielijn opgeheven als beloning voor de bereidheid van de regering-Pétain om Franse (dwang)arbeiders voor Duitsland te leveren in het kader van de zogenaamde Service du Travail Obligatoire (STO) (vergelijkbaar met de Nederlandse arbeidsinzet).⁵⁴

Overschrijding van de demarcatielijn was niet eenvoudig, maar – zoals bij elke uitgestrekte grens – er waren ook hier zwakke plekken in de bewaking te vinden. Het lag voor de hand te proberen de rivier de Cher over te zwemmen. Dat was makkelijker gezegd dan gedaan. Zo blijkt uit de ervaringen van drie jonge Engelandvaarders afkomstig uit Delft, die in december 1941 met een vlot de Cher wilden oversteken. Blijkbaar konden zij niet zwemmen of durfden zij het niet aan. Nadat een van hen, de 21-jarige chauffeur Jan Overvoorde, als eerste veilig de overkant had bereikt, trapte hij het vlotje terug. Daarbij dreef het echter weg, zodat zijn twee reisgenoten hulpeloos aan de oever bleven staan. Overvoorde ging daarna alleen verder, de andere twee keerden – naar hij aannam – naar Neder-



Bron: *Atlas Historique*.

land terug.⁵⁵ Vaker werd de demarcatielijn te voet gepasseerd, al of niet met hulp van een passeur, iemand die op de hoogte was van sluipteggetjes en vluchtelingen tegen betaling naar Vichy-Frankrijk wilde brengen. Niet zelden waren het ook bewoners van het grensgebied die – zonder geldelijke beloning te eisen – de helpende hand toestaken. Het is trouwens toch opvallend hoeveel mensen, die Engelandvaarders onderweg tegenkwamen, bereid waren te helpen, niet alleen bij grensovergangen, maar ook met geld, voedsel en onderdak. Uiteraard hield het risico's in om onbekende mensen in vertrouwen te nemen, want voor hetzelfde geld was zo iemand fout. Niettemin liep het vaak goed af. De hiervoor al genoemde Engelandvaarder Johannes ter Doest, die zestien was toen hij in juni 1942 vrijwel zonder een cent op zak vertrok, heeft bijna aan één stuk door hulp gekregen van mensen onderweg. Nadat hij in de trein naar Nancy met succes een controle had ontlopen, raakte hij – zo staat in zijn verhoor te lezen – bij terugkeer in zijn coupé met medereizigers in gesprek. Zij begrepen dat hij op de vlucht was en hadden met hem te doen:

Zij gaven hem eten, eieren enzovoort en hielden ook een collecte, die een paar honderd francs opbracht. In Nancy kocht een dame een kaartje naar Epinal voor hem en bracht hem naar de trein.

Hier werd hij opgevangen door een pastoor, die hem eten en onderdak gaf. De volgende dag stuurde de 'curé' hem door naar een Rode Kruis-instelling in het naburige Vésoul. Omdat hij nauwelijks Frans sprak, gaf men hem daar een valse identiteitskaart met daarop het opschrift 'sourd-muet' (doofstom) en kreeg hij het advies op zijn mond te wijzen wanneer hem iets gevraagd werd. De Rode-Kruismedewerkers zorgden er ook voor, dat hij samen met zeven andere vluchtelingen in de buurt van Lons-le-Saulnier 's nachts over de demarcatielijn werd geholpen.⁵⁶

Veel Engelandvaarders ontdekten na aankomst in de Zone Non-Occupée, dat dit deel van Frankrijk hun helemaal geen vrijheid bracht. Er waren geen Duitsers, maar wel veel Franse politieagenten, die de opdracht hadden vreemdelingen zonder papieren direct in te rekenen. Zo werden Blatt en Hecht, een halfuur nadat ze – eind 1941 – samen met een grote groep Fransen bij Belfort de demarcatielijn hadden gepasseerd, in de kraag gegrepen. De Fransen gingen vrijuit, maar de twee Nederlanders, die alleen hun paspoort en Nederlands persoonsbewijs op zak hadden, moesten mee naar de prefect. Na een eerste verhoor, waarbij geld en papieren werden afgenomen, kregen zij een kamer in een hotel toegewezen. Daar moesten zij blijven tot de prefect nadere orders zou ontvangen, over wat er met hen moest gebeuren. Het was een vorm van huisarrest, die 'résidence forcée' werd genoemd.⁵⁷

Niet alle Engelandvaarders werden bij hun arrestatie met zo veel 'égards' behandeld. Dat was zeer afhankelijk van de plaats waar zij gearresteerd werden, de instelling van het daar opererende politiepersoneel. Veel opgepakte Engelandvaarders werden zonder pardon naar smerige gevangenissen vervoerd, waar zij niet zelden bij allerlei soorten criminele in één cel werden geplaatst. Anderen kwamen terecht in vluchtelingenkampen, die voor een deel al in 1939 waren ingericht in verband met de komst van Spaanse vluchtelingen, die na de overwinning van Franco in de Spaanse Burgeroorlog de wijk hadden genomen naar Frankrijk. Na 1940 kregen deze Spanjaarden gezelschap van joodse vluchtelingen, Engelandvaarders en andere 'étrangers indésirables'. De meeste kampen, getooid met fraaie namen als 'camp d'accueil' of 'camp de l'hospitalisation' waren gesitueerd in het uiterste zuiden. Enkele van de belangrijkste

waren: Clairfont, Septfonds en Le Recebedou rond Toulouse, het kamp Rivesaltes aan de Middellandse Zee vlak bij Perpignan en het kamp Gurs ten zuiden van Pau, aan de voet van de Pyreneeën.⁵⁸

Net als nu kon een Nederlander die in den vreemde in de gevangenis belandde, een beroep doen op het dichtstbijzijnde Nederlandse consulaat. Alleen lag de zaak destijds iets gecompliceerder. De Nederlandse regering in Londen was in oorlog met Duitsland, dus waren in het door Duitsland bezette deel van Frankrijk alle Nederlandse consulaten, alsmede het gezantschap in Parijs, opgeheven. Vichy-Frankrijk was onder Duitse druk tot dezelfde maatregel overgegaan. Hier bleef echter toch nog iets van een Nederlandse vertegenwoordiging bestaan in de vorm van zogenaamde 'Offices Néerlandais'. Dit waren een soort administratiekantoren, die de uitbetaling van pensioenen aan in Frankrijk wonende Nederlanders moesten regelen. Daarnaast kregen de (onbezoldigde) directeuren van deze Offices de taak hulp te verlenen aan Nederlandse vluchtelingen. Sommigen hebben hiervoor hun uiterste best gedaan, zoals de oud-journalist Joop Kolkman, directeur van het Office Néerlandais te Perpignan. Hij kreeg diverse Nederlanders uit naburige gevangnissen en kampen vrij en huurde in het plaatsje Le Soler een huis, genaamd Maison Mazard, dat als opvangcentrum moest dienen.⁵⁹ Een dergelijk opvanghuis bevond zich tot het voorjaar van 1942 ook in Toulouse.

Degenen die hier de leiding hadden – tot 1941 was dat J.A. van Dobben, daarna J.C.A.M. Testers – hebben zich, in samenspraak met Kolkman, zeer ingespannen om de aanwezige Nederlanders bij te staan. Een derde 'redder-in-de-nood' was de joodse handelaar in oosterse tapijten, Sally Noach. Hij was in de meidagen van 1940 via Brussel naar Frankrijk gevlucht en werd in het najaar door de Franse directeur van het 'Office' te Lyon als onbezoldigd tolk in dienst genomen. Door goede betrekkingen met plaatselijke autoriteiten, wist Noach grote aantallen geïnterneerde Nederlanders vrij te krijgen:

Etentjes met officieren van justitie, griffiers, rechters, gevangenisdirecteuren, kampcommandanten, politiefunctionarissen en andere officials behoorden tot de belangrijke agendapunten van mijn werkprogramma. Dit heeft niets van doen met omkoperij. Dit is de Franse stijl van zakendoen en 'arrangeren'...⁶⁰



Maison Mazard, het door Kolkman opgerichte opvangcentrum voor Engelandvaarders in Le Soler, bij Perpignan. Foto: privé-collectie Ph. Jacobs.

Behalve met het vrijkopen van Nederlandse vluchtelingen en Engelandvaarders, hield Noach zich op grote schaal bezig met de vervalsing van papieren, zodat de betrokkenen verder konden: hetzij naar Zwitserland, hetzij richting Spanje. Hij deed dit, omdat het aanvragen van legale papieren zo'n moeizame en tijdrovende zaak was. Wie naar Spanje wilde, moest een Spaans inreisvisum hebben, maar kreeg dit alleen wanneer een Frans uitreisvisum kon worden getoond. Bovendien moest men beschikken over een Portugees inreisvisum, zodat Spanje ervan verzekerd was dat de reiziger niet in Spanje zou blijven. Wanneer het derde visum eindelijk afkwam, was het eerste meestal weer verlopen en moest men overnieuw beginnen. In tegenstelling tot Noach, hield iemand als Kolkman lang vast aan deze 'legale methode'. In 1941 heeft hij op deze manier enkele vroege Engelandvaarders weggeholpen, onder anderen de al genoemde Jan Plesman. Maar ook Kolkman kwam gaandeweg tot de conclusie, dat 'illegale acties' nodig waren en ging op zoek naar betrouwbare gidsen, die de Nederlanders uit Le Soler illegaal over de Pyreneeën naar Spanje wilden brengen.

Niet alle Nederlandse vertegenwoordigers in Vichy-Frankrijk waren zo ondernemend en vindingrijk als Kolkman en Noach. Integendeel: de

meesten van hen vonden die om hulp vragende Nederlanders maar lastig, begrepen niet wat hen dreef en hadden meer kunnen doen dan zij deden. In het najaar van 1942 werden de Offices noodgedwongen opgeheven en niet lang daarna werd ook Vichy-Frankrijk door de Duitsers bezet. Daarmee kwam een definitief einde aan de activiteiten van Nederlandse vertegenwoordigers (voorzover zij nog actief waren). Van hen had alleen Sally Noach tijdig kunnen ontsnappen. Hij was in september via zijn eigen route over de Pyreneeën naar Spanje gevlucht. Toen Kolkman op het punt stond om Noachs voorbeeld te volgen, werd hij in januari 1943 samen met zijn vrouw gearresteerd. Mevrouw Kolkman werd na een halfjaar vrijgelaten. Haar man werd echter naar Buchenwald gestuurd. Begin februari 1944, is hij tijdens een transport vanuit het concentratiekamp Dora aan ziekte en uitputting bezwaken.⁶¹

Door deze ontwikkeling werd de situatie voor Engelandvaarders in Frankrijk nog grimmiger dan zij al was. Dit ondervonden Jacques Gans en H. Siedenburg, die juist in de nadagen van het Vichy-bewind – najaar 1942 – in de gevangenis belandden en tijdens hun detentie geen enkele Nederlandse vertegenwoordiger hebben gezien. Gans heeft de hele episode in zijn boek *Het vege lijfuit* 1951 uitgebreid beschreven. Hoewel Gans zich waarschijnlijk hier en daar dichterlijke vrijheden permitteerde, vormt zijn verslag een goede illustratie van wat veel Engelandvaarders in Vichy-Frankrijk is overkomen. Het begon ermee dat Gans en Siedenburg werden gearresteerd door twee gendarmes die zeiden dit weliswaar een 'rotkarwei' te vinden, maar nu eenmaal daartoe opdracht hadden gekregen. Na drie weken opsluiting in de gevangenis van Limoges kwam 'hun zaak' voor. De advocaat die hun was toegewezen, had zich na de ontvangst van een voorschot niet meer laten zien, zodat Gans – die vloeiend Frans sprak – zelf maar de rol van verdediger op zich nam. Niet dat het veel uithaalde. Hij hield een gloedvol betoog, waarin hij onder meer de hoop uitsprak, dat Frankrijk eens weer 'het vrije land zou worden dat het altijd geweest was'. Als we Gans mogen geloven, was het publiek in de rechtszaal op zijn band. De president van de rechtbank was echter niet onder de indruk en veroordeelde de Nederlanders tot een maand gevangenisstraf. Toen die vier weken voorbij waren, werden zij niet vrijgelaten, maar naar een vreemdelingenkamp afgevoerd: eerst naar Nexon en vervolgens naar het kamp Gurs. Na enkele weken slaagden zij erin om hieruit te ontsnappen. Op een avond vielen door een stroomstoring in het kamp alle lichten uit en maakten zij van die gelegenheid gebruik om, gewapend met een plankje, onder de diverse prikkeldraadversperringen door te kruipen:

Op een afstand hoorden we stemmen. Bewakers die in gesprek waren en afwachten tot de storing voorbij was. Als het licht nu aang-ing moesten ze ons wel ontdekken. Ik trilde van opwinding, maar beheerste mij zoveel mogelijk en hielp Reinier bij het schuiven van het plankje onder de tweede draad. We duwden vertwijfeld en eensklaps lukte het. Even wachtten we of we te veel lawaai hadden gemaakt met het prikkeldraad, maar de stemmen klonken rustig verder. We schoven er de een na de ander onderdoor...⁶²

Niet lang na hun ontsnapping werd een groot deel van de (joodse) bevolking van kamp Gurs via het doorgangskamp Drancy naar de Duitse vernietigingskampen gedeporteerd.⁶³

Van Frankrijk naar Zwitserland

Een deel van de Engelandvaarders, die de zuidelijke route namen, ging vanuit Frankrijk niet verder zuidwaarts (richting Spanje), maar week af naar het oosten: richting Zwitserland. Vaak werd deze handelwijze ingegeven door de omstandigheden onderweg. De demarcatielijn raakte in het oosten de Frans-Zwitserse grens. Wanneer Engelandvaarders er niet in slaagden de demarcatielijn te passeren of daar tegenop zagen, was het besluit om vanuit bezet Frankrijk de grens naar Zwitserland over te steken snel genomen. Anderen hadden echter van meet af aan het plan via Zwitserland te reizen. Voor iemand wiens einddoel Engeland was, lijkt het enigszins 'uit de richting', maar zo werd in oorlogstijd niet altijd geredeneerd. Zwitserland was neutraal, dus leek het een goed plan om eerst te proheren dat gebied te bereiken en dan – na een korte adempauze – door te gaan naar Engeland. Over de wijze waarop verder gereisd moest worden, bestonden bij Engelandvaarders hoogstens wat vage ideeën. Zo dachten sommigen dat men vanuit Zwitserland 'bij wijze van spreken een vliegtuig naar Engeland kon nemen' – wat in werkelijkheid beslist niet het geval was.⁶⁴

Van de vroege, vanuit Nederland georganiseerde ontsnappingslijnen waren er enkele (mede) op Zwitserland gericht. Dat gold bijvoorbeeld voor de Van Niftrik-lijn, die vanuit het Noord-Brabantse Putte via Antwerpen, Brussel, Givet en Nancy tot in de Jura voerde. Ook de al in 1940 opgezette Renkin-lijn, die aanvankelijk was bedoeld voor ontsnapte Franse krijgsgevangenen, vormde een goed uitgangspunt voor een ont-

snapping naar Zwitserland. Deze route liep van het Zuid-Limburgse Eijsden naar Heer-Agimont aan de Belgisch-Franse grens en vandaar hetzij via Nancy naar Zwitserland, hetzij via Bordeaux naar Spanje.⁶⁵ Beide ontsappingslijnen gingen in 1942 door verraad ten onder, maar vonden een opvolger in een nieuwe vluchtweg naar Zwitserland, die door de Amsterdamse student medicijnen Henk Pelser werd opgebouwd.⁶⁶ Ook de acteur Jan Teulings schijnt op dit terrein actief te zijn geweest.⁶⁷

Clandestiene overschrijding van de Zwitserse grens was geen sinecure, want de bewaking was streng. Als neutraal eiland midden in Europa, oefende Zwitserland een enorme aantrekkingskracht uit op alle verdrukten in de omringende, door nazi-Duitsland bezette landen.⁶⁸ Al vóór 1940 waren zo'n 9000 vluchtelingen uit Duitsland en Oostenrijk – voornamelijk joden – naar Zwitserland uitgeweken. Toen Hitler in september 1939 zijn opmars door Europa begon, kwamen daar nog eens duizenden geallieerde militairen, ontsnapte geallieerde krijgsgevangenen, deserteurs en politieke vluchtelingen bij. Met het argument dat er voor zulke grote aantallen mensen niet genoeg voedsel aanwezig was, werd door de Zwitserse autoriteiten een zeer restrictief vluchtelingenbeleid gevoerd. De achterliggende motieven waren antisemitisme en angst voor *Überfremdung* (een te sterke toeloop van vreemdelingen, waardoor de eigen bevolking overvleugeld zou raken). Hoewel de Zwitserse regering op de hoogte was van de Duitse massamoord op de joden,⁶⁹ verklaarde zij in augustus 1942 – bij monde van H. Rothmund, chef van de Zwitserse vreemdelingenpolitie – dat 'vluchtelingen op grond van ras' niet tot politieke vluchtelingen werden gerekend. Dit standpunt leidde tot hartverscheurende taferelen aan de grens: hele joodse families, ook kinderen, werden 'gerefouleerd' (teruggestuurd), een zekere dood tegemoet. Onder druk van de publieke opinie werd in september 1942 bepaald, dat ouders met jonge kinderen, zieken, zwangere vrouwen en bejaarden wél zouden worden toegelaten, maar nog steeds werden daarmee veel joodse vluchtelingen geweigerd. Pas in de zomer van 1944 waren joden zonder restricties welkom in Zwitserland. Toen was het voor de meesten van hen echter te laat.

Engelandvaarders werden – in tegenstelling tot joden – in de regel wél tot Zwitserland toegelaten. Dit gebeurde op grond van het feit dat zij in dienst waren van – of dienst wilden nemen bij – de geallieerde strijdkrachten in Engeland. Zij vielen dus onder de categorie 'geallieerde militairen' of 'ontsnapte geallieerde krijgsgevangenen' in plaats van de vage

categorie 'politieke vluchtelingen'. Was een Engelandvaarder (nog) niet in dienst geweest, dan was het van groot belang dat hij zo snel mogelijk tekende als vrijwilliger voor de Nederlandse strijdkrachten, waarmee hij – bezien vanuit de Zwitserse autoriteiten – een militaire status verkreeg. Wat Engelandvaarders voor de Zwitsers tot een 'aantrekkelijke' categorie vluchtelingen maakte, was het gegeven dat de Nederlandse regering in Londen de Nederlandse vluchtelingen in Zwitserland financieel ondersteunde. De opvang van deze mensen kostte de Zwitserse regering vrijwel niets. Toch betekende dit alles zeker niet dat Engelandvaarders met open armen ontvangen werden. Integendeel: ook zij werden soms geweigerd, in weerwil van de bepalingen.⁷⁰ Bovendien werd eind 1942 bepaald dat alleen die vluchtelingen die verder dan 12 kilometer van de grens werden aangetroffen, contact mochten opnemen met hun consulaat. Dit betekende, dat een Engelandvaarder die op het moment van zijn arrestatie nog te dicht bij de grens was, de kans liep te worden gerefouleerd.

Het was voor Engelandvaarders die Zwitserland binnen wilden, dus zaak om niet alleen de grensbewaking te omzeilen, maar ook om zo diep mogelijk door te dringen op Zwitsers grondgebied. Soms lukte dat laatste wonderwel, zoals bij Engelandvaarder Max Weisglas. Samen met zijn vriend Louis van Coevorden en nog twee anderen kwam hij vanuit de Franse wintersportplaats Pontarlier op ski's de grens over. In het grensplaatsje Verrières werden zij opgevangen door een boer, die treinkaartjes naar Bern voor hen kocht. In de trein vond geen controle plaats en zo bereikten zij reeds de volgende dag ongehinderd het Nederlands Gezantschap in Bern.⁷¹

Vaker was het echter een kwestie van urenlang achter een gids aan sluipen, angstvallig proberend grenspatrouilles te ontwijken. Dat was althans de ervaring van schrijver Jan de Hartog, die in het voorjaar van 1943 bij Delle de grens passeerde:

We kropen en slopen urenlang, zo leek het, door het bos; ieder ogenblik dreigden we het spoor van de man voor ons kwijt te raken. Het was een zenuwslopende ervaring; af en toe siste de dwerg [gids, *ad*] waarschuwend en dan gingen we onmiddellijk plat op de grond liggen, met bonzend hart. Uiteindelijk rustten we een tijdje uit op een helling, nat van de dauw. [...] Toen stonden we op, klommen de helling over en liepen Zwitserland in, door een geploegd veld, naar een donkere boerderij, waar achter een gesloten staldeur een hond woedend blafte. We klopten aan. De deur werd geopend

door een meisje in een ouderwets nachthemd met een kaars in haar hand. Ze zag er uit als het toonbeeld van de vrede. 'La Suisse?' vroeg ik. 'Oui,' zei de Vrede, 'Ici c'est la Suisse.'⁷²

Van de 985 Engelandvaarders die via de zuidelijke route naar Engeland trokken, zijn er 358 via Zwitserland gegaan (zie tabel 9). De eersten, die in september 1941 in Zwitserland arriveerden, waren twee beroepsmilitairen, de marineofficieren E. H. Larive en F. Steinmetz, die in juli 1940 hadden geweigerd de door de bezetter opgelegde erewoordverklaring te tekenen en daarop als krijgsgevangenen naar Duitsland waren afgevoerd.⁷³ Na diverse mislukte ontsnappingspogingen werden zij in juli 1941 opgesloten in het zwaarbewaakte Offlag IV C te Colditz, in de Duitse provincie Saksen, dat gold als een krijgsgevangenenkamp waaruit ontsnapping vrijwel onmogelijk was. Niettemin slaagden zij erin om in augustus uit te breken. Het spreekt voor zich, dat zij daarna het dichtbijgelegen Zwitserland uitkozen als voorlopige bestemming op weg naar Engeland.⁷⁴ Ook de Nederlanders die direct ná hen in Zwitserland arriveerden, in het najaar van 1941 en in de eerste maanden van 1942, hadden opvallend vaak een militaire achtergrond, al waren zij niet afkomstig uit een Duits krijgsgevangenkamp, maar kwamen zij rechtstreeks uit Nederland. Het waren voornamelijk beroepsofficieren, die de erewoordverklaring getekend hadden – maar deze dus door hun ontsnapping naar Zwitserland aan hun laars laptten. Onder hen bevond zich een groot aantal toekomstige officieren: cadetten van de Koninklijke Landmacht en het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL), studierend aan de (Koninklijke) Militaire Academie (KMA) te Breda, en adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder. De cadetten hadden – net als de officieren – de erewoordverklaring moeten tekenen, de adelborsten hadden dat door een administratieve fout niet hoeven doen.⁷⁵ Voor beide groepen van aankomende officieren gold, dat zij hun opleiding niet konden voortzetten. Zowel de KIM als de KMA was op 2 juli 1940 door de bezetter gesloten.⁷⁶ In totaal kwamen er 55 beroepsmilitairen in de periode 1941-1943 naar Zwitserland: 18 in 1941, 35 in 1942 en 2 in 1943.⁷⁷ Vanwaar deze toevloed van militairen in 1941 en 1942 en waarom kwamen zij juist naar Zwitserland? Een mogelijke verklaring is de ontsnappingslijn van de familie Van Niftrik, die functioneerde van januari 1941 tot de zomer van 1942. Van Niftrik onderhield contacten met de voormalige commandant van het vliegveld Soesterberg en kreeg zo veel militairen (voormalige jachtpiloten en ander luchtmachtpersoneel) 'aangeleverd', die al-

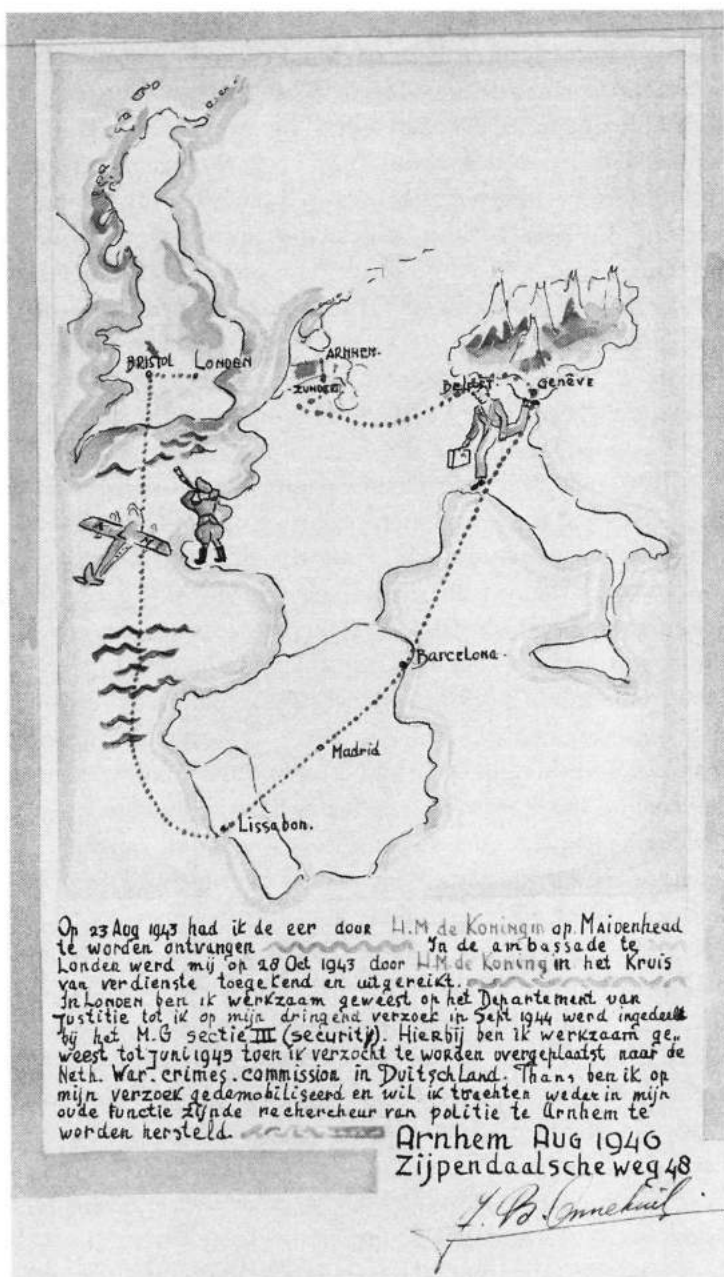
lemaal graag naar Engeland wilden. En omdat de Van Niftrik-lijn nu eenmaal gericht was op Zwitserland, kwamen er daardoor in het begin verhoudingsgewijs veel militairen naar Zwitserland.

Het moet de beroepsmilitairen deugd hebben gedaan, dat zij na aankomst in Zwitserland door een oud-KNIL-officier werden opgevangen: generaal-majoor A.G. van Tricht, die als militair attaché was verbonden aan het Nederlands Gezantschap te Bern. Al spoedig moest Van Tricht zijn zorgen echter ook uitstrekken tot nieuw aangekomen Nederlanders, die weinig of zelfs geen militair onderricht hadden genoten. Meer dan de helft van de groep Engelandvaarders was niet in militaire dienst geweest (zie grafiek 6), omdat zij wegens studie of andere redenen uitstel hadden gekregen of in verband met hun leeftijd nog niet waren opgeroepen. Het verschil in militaire achtergrond tussen de eerste groep Zwitserlandgangers en diegenen die later kwamen, leidde soms tot wat spanningen en onbegrip over en weer. Blatt, die wel zijn dienstplicht had vervuld, maar geen 'beroeps' was, noteerde in zijn memoires hoe hij en Hecht eind 1941 samen met acht cadetten uit Breda bij Van Tricht werden ontvangen en hoe zij bij die gelegenheid straal werden genegeerd door deze jonge militairen:

Het was dezelfde houding, die we ook voor de oorlog al in het Nederlandse leger waren tegengekomen. De meeste beroepsofficieren zagen zichzelf als een afzonderlijke kaste. Voor hen was een soldaat niet meer dan een object dat maar te gehoorzamen had. En een situatie waarin zij met een 'gewoon soldaat' aan één tafel zouden moeten zitten, was in hun ogen onvoorstelbaar, zelfs als beide partijen in burger waren...

Bovendien hadden Blatt en Hecht de stellige indruk, dat zij niet alleen om hun lagere militaire rang door de cadetten werden gemedend, maar ook vanwege het feit dat zij joods waren:

Het duurde niet lang voor we begrepen dat de meeste cadetten ons slechts konden zien als 'joodse jongens', die Nederland waren ontvlucht om het vege lijf te redden. Volgens hen deden we alleen maar voor de vorm alsof we zo graag wilden meevechten. Zichzelf beschouwden ze als de enige echte vrijheidsstrijders, mannen die enkel en alleen uit Nederland waren vertrokken met de bedoeling te gaan strijden voor 'koningin en vaderland'.⁷⁸



Reisverslag van Engelandvaarder J.B. Onnekink in een van de twee herinneringsalbums, die koningin Wilhelmina na de oorlog van Engelandvaarders ten geschenke kreeg. Herkomst: Koninklijk Huisarchief.

Opgemerkt moet worden – en ook Blatt memoreert dit – dat beslist niet alle (beroeps)militairen in Zwitserland dit gedrag vertoonden. Aan generaal Van Tricht waren dit soort denkbeelden in ieder geval niet besteed. Voor hem hadden alle Nederlanders die vanuit Zwitserland naar Engeland wilden, hetzelfde doel voor ogen: vechten tegen nazi-Duitsland. Van Tricht heeft er – samen met de gezant J.J.B. Bosch ridder van Rosenthal⁷⁹ en dr. W.A. Visser 't Hooft, secretaris-generaal van de Wereldraad van Kerken te Genève⁸⁰ – dan ook alles aan gedaan om al diegenen die dat wensten, zo snel mogelijk naar Engeland te krijgen. Weliswaar genoten beroepsmilitairen daarbij voorrang – gevolgd door diegenen die in dienst waren geweest – maar dat was een richtlijn vanuit Londen, ingegeven door de gedachte dat de Nederlandse strijdkrachten in Engeland vooral behoefte hadden aan reeds getrainde militairen.

Van een snelle doortocht naar Engeland was intussen geen sprake. Vanuit Zwitserland was het net zo moeilijk – zo niet nog moeilijker – om aan visa te komen als vanuit Vichy-Frankrijk. Bijkomend probleem was, dat zowel Vichy-Frankrijk als Spanje weigerde visa af te geven aan mannen tussen de 18 en 40 jaar (de dienstplichtige leeftijd), hetgeen de Nederlandse vertegenwoordigers in Zwitserland er op den duur toe bracht de geboortedatum in paspoorten te wijzigen, zodat de betrokkenen te jong of te oud waren voor militaire dienst. Ook werden oude, geannuleerde paspoorten (echte dus) gebruikt om Engelandvaarders van een nieuwe identiteit te voorzien. Wanneer de uiterlijke kenmerken enigszins overeenkwamen, hoefde alleen de pasfoto te worden vervangen. Het moeizame geworstel om reispapieren maakt het begrijpelijk dat sommige Engelandvaarders hier niet op wilden wachten en besloten illegaal, dus zonder de vereiste papieren, door te reizen. Tot de eersten die dat vanuit Zwitserland deden (buiten medeweten van Van Tricht) behoorden Blatt en Hecht. In maart 1942 reisden zij langs een voor Britse militairen georganiseerde ontsnappingsroute naar Marseille en vandaar over de Pyreneeën naar Spanje⁸¹. De meeste Zwitserlandgangers die verder wilden, hielden in deze fase hun hoop echter nog gevestigd op de legale weg. Die leek – met behulp van enige semi-legale acties – in het voorjaar van 1942 eindelijk vruchten af te werpen. Allereerst werden enige tientallen Engelandvaarders meegesmokkeld met een verzegelde trein, (de zogenaamde 'train plombé') waarmee elke veertien dagen een groep joodse vluchtelingen op legale wijze vanuit Genève naar Spanje mocht vertrekken. Gerard Dogger was een van de gelukkigen en beschrijft in zijn memoires hoe de trein bij de Frans-Spaanse grens urenlang werd gecontroleerd:

In Port Bou moeten wij met al onze valse documenten eerst langs de Franse grensinspectie met Duitsers die over hun schouders kijken, dan door een Duitse controle met Franse pottenkijkers en vervolgens langs de Spaanse grenswacht [de Guardia Civil, *ad*], die iemand is met een soort soldaten met driekantige hoeden uit de tijd van Napoleon...⁸²

Kort daarop mochten door de inspanningen van Van Lidth de Jeude, de Nederlandse Regeringscommissaris voor de Vluchtelingen⁸³ enkele honderden Nederlanders – joodse vluchtelingen én Engelandvaarders – uit Zwitserland en Vichy-Frankrijk legaal naar Spanje worden geëvacueerd. Na aankomst in Barcelona, Bilbao of Cadiz ging dit gezelschap aan boord van een van de Spaanse schepen, die op Brazilië en Argentinië voeren en getooid waren met namen als Cabo de Buena Esperanza of Cabo de Hornos. Onderweg deden de schepen Curaçao en Suriname aan, waar de meeste Nederlanders van boord gingen. Vluchtelingen bleven over het algemeen in dit overzeese Nederlands grondgebied, Engelandvaarders reisden via de Verenigde Staten en Canada door naar Engeland. In juni 1942 deed zich echter een incident voor, waardoor deze redelijk succesvolle sluiproute, althans voor Engelandvaarders uit Zwitserland, onmogelijk werd. Van Tricht had – in overleg met Britse vertegenwoordigers in Zwitserland – een plan bedacht om een aantal van ‘zijn’ Engelandvaarders sneller naar Engeland te krijgen. Ter hoogte van Gibraltar, het enige stukje Engels grondgebied op het vasteland van Europa, werden negentien Engelandvaarders onder het voorwendsel dat zij spionnen waren, door de Britten van het schip af gehaald. Vervolgens sprongen andere Engelandvaarders – teleurgesteld omdat zij niet mee mochten – overboord. Ook zij werden door het Britse patrouillevaartuig opgepikt. Twee van hen, Charles Hugenholtz en Henk Kroes, werd deze sprong noodlottig. Zij gingen overboord op het moment dat het Engelse patrouilleschip al bezig was naar de kust terug te keren, werden daardoor niet meer opgemerkt en verdronken. Voor de Spanjaarden, die woedend waren, was dit incident aanleiding om de verdere evacuatie van Nederlandse dienstplichtigen uit Zwitserland onmiddellijk stop te zetten. Ook Vichy-Frankrijk weigerde – daartoe geprest door de Duitsers – om nog langer doorreisvisa te verlenen aan Nederlanders, die vanuit Zwitserland naar Spanje wilden. Hiermee was voor nog wachtende Engelandvaarders in Zwitserland (op dat moment zo’n 200 in getal) de kans om op legale wijze verder te reizen definitief verkeken. De enige mogelijkheid die hun restte om

naar Engeland te komen, was in omgekeerde richting de Zwitserse grens te overschrijden en zich illegaal opnieuw in Vichy-Frankrijk te wagen. Net als voor diegenen die rechtstreeks naar het zuiden waren gereisd, wachtte hun daar de grote barrière op weg naar Spanje: de Pyreneeën.

Van Frankrijk naar Spanje

Hoewel sommige Engelandvaarders relatief gemakkelijk per trein voorbij de Pyreneeën kwamen (zie het relaas van Koch aan het begin van deze paragraaf)⁸⁴, hebben de meesten van hen toch aanzienlijk meer inspanningen moeten leveren. Die inspanning bestond uit een zware en gevaarlijke voettocht door de bergen, die meerdere dagen in beslag nam. Het is dan ook niet voor niets dat de Pyreneeën in een Franse studie over illegale grensoverschrijdingen tijdens de jaren 1940-1945 dichterlijk worden omschreven als: 'Montagnes de la peur et de l'espérance'.⁸⁵ Want inderdaad: dit gebergte symboliseerde de hoop om definitief huiten bereik van de Duitsers te komen, maar boezemde eenieder die eroverheen moest ook angst in. Vooral het middengedeelte van de Pyreneeën, ongeveer samenvallend met de Franse departementen 'Hautes-Pyrénées' en 'Haute-Garonne', vormde (en vormt nog steeds) een woest en onherbergzaam gebied, met toppen van meer dan 3000 meter, waar men zich beter niet zonder gids kon wagen. Van oudsher golden de beide uiteinden van het gebergte als de makkelijkste oversteekplaatsen: in het westen bij Biarritz en Hendaye aan de Atlantische Oceaan en in het oosten bij Port Bou aan de Middellandse Zee. Uiteraard werden deze punten in 1940 direct onder Duitse c.q. Vichy-Franse bewaking gesteld. Gelukkig bevatten de Pyreneeën ook lagere gedeelten: in het westen (het departement Pyrénées-Atlantiques) en het gebied ten zuiden van Perpignan (Pyrénées-Orientales). Bij het woord 'laag' moet men echter toch nog rekenen met bergkammen van 1800 meter. Of de 'hoge' of 'lage' route werd gekozen, hing vooral af van leeftijd en conditie. De destijds negentienjarige student Pieter de Vos, die de Pyreneeën in december 1943 passeerde, schrijft in een terugblik op zijn Engelandvaart:

Er waren twee opties: hetzij fysiek lichtere wegen dicht bij de kusten en het laaggebergte met continue Duitse bewaking, of dwars door het hooggebergte, fysiek 's winters zwaar met Duitse skipatrouilles als bewaking. Als 19-jarige ging je via het hooggebergte.⁸⁶

Eigenlijk was het ondoenlijk om zonder gids de Pyreneeën te passeren: alleen zij, die met dit gebied vertrouwd waren, konden de vluchtelingen over de gevaarlijke bergpassen loodsen en wisten de vaak moeilijk begaanbare paadjes om Duitse grenspatrouilles te vermijden. Toch zijn er Engelandvaarders geweest die op eigen houtje de bergen in trokken. Sommigen deden dat met opzet, bijvoorbeeld omdat zij bij een georganiseerd konvooi bang waren voor verraad en liever de regie in eigen hand hielden.⁸⁷ Vaker was het omdat zij geen passeur konden vinden of geen geld genoeg hadden om zo iemand te betalen. Een gids vroeg al gauw zo'n 12.000 francs voor zijn diensten, al moet gezegd worden dat niet alle passeurs op geld uit waren. Gans en Siedenburg werden met een groepje van drie Fransen door twee Baskische gidsen over de bergen gebracht. De Fransen moesten daarvoor betalen, zij tweeën hoefden dat niet, 'omdat ze helemaal uit Nederland kwamen'.⁸⁸

Het was niet verstandig om zonder gids de Pyreneeën in te gaan, want mede door de snel wisselende weersomstandigheden was het risico van verdwalen levensgroot aanwezig. Menig Engelandvaarder werd in de bergen door mist overvallen en moest tot zijn ellende constateren dat hij onderweg wel de grens had gepasseerd, maar in een kring weer naar Frankrijk was teruggelopen. Ook wanneer de tocht wél onder leiding van een passeur werd gemaakt, kon men trouwens verdwalen. Deelnemers die het hoge tempo niet konden bijbenen en achterbleven, werden – als het aan de gids lag – zonder meer aan hun lot overgelaten. Ook zijn diverse Engelandvaarders door hun passeur in de steek gelaten. De verzetman en latere minister van Justitie in Londen, G.J. van Heuven Goedhart, overkwam dit zelfs twee keer achtereen. Hij dwaalde meerdere dagen en nachten alleen door de Pyreneeën.⁸⁹ De schrijfster Josepha Mendels werd niet alleen door haar gids in de steek gelaten, maar ook bestolen van haar bagage, waarin zich onder meer het manuscript van een van haar boeken bevond. Met als enige bezitting de kleren die zij aanhad, wist zij op eigen kracht Spanje te bereiken.⁹⁰

Dat Van Heuven Goedhart en Mendels in hun eentje door een gids werden weggebracht was vrij ongebruikelijk. Meestal ging het om een veel grotere groep. Pieter de Vos liep in december 1943 mee met een internationaal konvooi van zo'n 25 man, onder wie twee Amerikanen, een Canadees, vier Belgen, elf Fransen, een Hongaar, twee Oostenrijkers en vier Nederlanders.⁹¹ Een dergelijk grote groep viel natuurlijk extra op. Er moest dan ook meestal zeer hoog en in een straf tempo geklommen worden om Duitse posten en patrouilles te omzeilen. Zo ook bij dit konvooi,

dat startte vanuit de Vallée de Luchon (Haute-Garonne). Pieter de Vos schijft:

We staan voor een bergmassief van zo'n 2200 meter met de Pic Maladetta van 3350 meter zuidwestelijk van ons. Eén grote sneeuw en ijsmassa onder meters sneeuw. De gids legt uit, dat we om uiterlijk 02.30 uur vannacht over de bergrug moeten zijn, want dan komt de maan op en ben je een schietschijf voor de Duitsers. Hij loopt met een lange stok voorop en peilt in de sneeuw naar een pad wat hij blijkbaar kan dromen. Hij trapt het spoor in en in een file van 1 of 2 man naast elkaar klimmen we in een geforceerd tempo uur na uur door, zonder te stoppen...⁹²

Om de ontberingen van de tocht te kunnen doorstaan namen velen hun toevlucht tot pepmiddelen. Eleonore Hertzberger, die de Pyreneeën ter hoogte van Andorra bedwong, gebruikte Coramine-R.⁹³ Verder worden veelvuldig genoemd: pervetine, benzedrine, suikerklontjes gedrenkt in cognac en zogenaamde Stuka-tabletten, die door Duitse jachtpiloten werden gebruikt om wakker te blijven. Ondanks deze kunstgrepen raakten velen toch uitgeput. Hans Kahn, die behoorde tot de groep van Pieter de Vos, kon de zware tocht, waarbij de deelnemers tot hun liezen in de sneeuw wegzakten, maar net volbrengen. In zijn memoires beschrijft hij, hoe verleidelijk het was om toe te geven aan de drang om in de sneeuw te gaan zitten of liggen. Toch moest men aan die drang weerstand bieden, want in slaap vallen in de sneeuw betekende een zekere bevroeringsdood. Een van de Fransen bleef achter en werd toen de rest van de groep in Spanje was op hun verzoek alsnog door de gidsen opgehaald. 'Hij had geluk', aldus Kahn 'er hoefde slechts één been geamputeerd'.⁹⁴

Na aankomst in Spanje duurde het meestal niet lang voor Engelandvaarders door de Spaanse grenspolitie, de Guardia Civil, werden ingerekend. Leden van dit politiekorps doorkruisten – gezeten op ezeltjes – het bergachtige grensgebied en elk grensdorp, ook het allerkleinste, was voorzien van een politiepost. Een enkeling wist de Guardia Civil te omzeilen. Zo kreeg E. Woudstra, die eind 1942 met een groepje ter hoogte van Osséja de Franse-Spaanse grens passeerde, van de gids het advies om zich schuil te houden totdat de politiepatrouille voorbij was. Daarna moesten zij – alleen 's nachts – langs de spoorbaan naar het zuiden lopen. Dit lukte, hoewel zij Barcelona (en het daar gevestigde Nederlandse consulaat) net

niet haalden. Zij liepen zo'n drie nachten, weken door honger gedreven uiteindelijk van de spoorbaan af en werden toen toch gearresteerd.⁹⁵ De meeste Engelandvaarders, zeker diegenen die net de hoge Pyreneeën hadden bedwongen, waren echter zó afgemat, dat zij voor een manoeuvre als die van Woudstra c.s. geen fut meer hadden. Het kon hun doorgaans weinig schelen of zij gearresteerd werden, zolang zij maar niet aan de Duitsers werden uitgeleverd. In tegenstelling tot Zwitserland is dit laatste in Spanje vrijwel nooit voorgekomen. Na een kort verhoor, waarbij alle papieren en waardevolle zaken werden afgenomen, werden de vluchtelingen overgebracht naar een gevangenis in een grotere plaats: Figueras, Lerida, Pamplona, Zaragossa of Barcelona. Het verblijf hier nam al gauw enkele weken of zelfs maanden in beslag en dat was bepaald onaangenaam. Engelandvaarder Ed Barten, medicijnenstudent, 'logeerde' eind 1942 geruime tijd in de 'Prision Modela [modelgevangenis, *ad*] de Barcelona'. Het woord Modela, schrijft hij in zijn memoires,

was ietwat overdreven. Eerlijk gezegd heersten daar gewoon vroeg-middeleeuwse toestanden. We werden in een cel van 2 bij 4 meter opgesloten met zes andere slachtoffers. Er was geen deken of matras, je bed was de betonnen vloer en een verhoogd gat in de hoek diende als toilet, terwijl bovendien de afvoer daarvan slecht functioneerde. De muur zat vol brandgaatjes, die afkomstig waren van sigarettenpeukjes waarmee de wandluizen werden bestreden [...]. De enige hygiënische maatregel die de Spanjaarden hadden genomen, was het radicaal verwijderen van iedere millimeter haar op [ons] lichaam...⁹⁶

Na een dergelijke gevangenis volgde voor sommigen – ook voor Barten – bovendien opsluiting in 'El campo de concentracion Miranda de Ebro'. Ondanks de benaming 'concentratiekamp' was kamp Miranda niet te vergelijken met de gelijknamige, door de nazi's opgezette kampen in Duitsland en Polen. Het was een interneringskamp dat weliswaar onder straffe militaire leiding stond, maar waar (over het algemeen) niet mishandeld werd. De gevangenen moesten er stenen uitgraven, maar wisten op grote schaal te lijntrekken. Dit wil uiteraard niet zeggen dat Miranda een vakantieoord was. Het kamp was gelegen in een onbevolkt, woestijnachtig gebied in het noorden van Spanje. Door deze omgeving had ontsnappen weinig zin en dit is dan ook vrijwel niet geprobeerd. Het kamp was oorspronkelijk bedoeld voor een paar honderd leden van de Inter-

ationale Brigade, die in de Spaanse Burgeroorlog tegen Franco het onderspit had moeten delven. Daaronder bevonden zich ook zo'n 20 Nederlanders, die bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dus al geruime tijd gevangenzaten. Vanaf 1940 werden ook joodse vluchtelingen en Engelandvaarders van allerlei nationaliteit in Miranda opgesloten: Fransen, Belgen, Engelsen, Amerikanen, Polen, Nederlanders et cetera. Op het hoogtepunt telde het kamp zo'n 4000 gevangenen, zonder dat de oorspronkelijke sanitaire voorzieningen noemenswaardig werden aangepast. Daarmee – dat moge duidelijk zijn – werden de 'vroegmiddeleeuwse toestanden' uit de gevangenis van Barcelona veruit overtroffen. De bewoners van de overbevolkte barakken in Miranda moesten wegens ruimtegebrek op de grond slapen, werden geplaagd door ongedierte en leden onder het harde klimaat: 's zomers verzengende hitte en 's winters strenge kou. Het ergste was echter de uiterst karige voeding, die bestond uit een homp brood en slechts drie kommetjes soep per dag met wat groente, rijst en af en toe wat vlees.

Van de Nederlanders die hier geïnterneerd werden, hebben vooral diegenen die er in de periode 1940-1942 terechtwamen, een zware tijd gehad. Ten eerste omdat het nazi-Duitsland in deze jaren nog op alle fronten voor de wind ging. Het Spaanse beleid ten aanzien van vluchtelingen was dientengevolge hard en onverschillig. De tweede reden was dat Nederlanders, in vergelijking met andere nationaliteiten, buitensporig lang werden vastgehouden. Terwijl Engelse geïnterneerden doorgaans na drie of vier maanden vrijkwamen, duurde het bij Nederlanders een jaar of zelfs anderhalf jaar! Om aan dit lot te ontkomen raadde Kolkman 'zijn' Engelandvaarders dan ook aan om na aankomst in Spanje niet de Nederlandse nationaliteit op te geven, maar zich als Engelsen voor te doen. Inderdaad zijn sommige Nederlanders op deze wijze met hulp van de Engelse consul redelijk snel vrijgekomen. Wat soms ook hielp om niet naar Miranda te worden gestuurd, was het opgeven van een leeftijd die net lag buiten de dienstplichtige leeftijd: óf zestien, zeventien jaar óf boven de veertig jaar. Helaas was het uiterlijk van de betrokkenen niet altijd dienovereenkomstig, zodat de Spaanse autoriteiten hier meestal niet in tuinden. Volgens L. de Jong werden Nederlanders extra lang vastgehouden uit wraak voor de houding van de Nederlandse regering tijdens de Spaanse Burgeroorlog. Een aantal Franco-aanhangers had namelijk bij het uitbreken van dit conflict in 1936 in het republikeinse Madrid politiek asiel aangevraagd bij het Nederlandse Gezantschap. Deze mensen waren naar Nederland afgevoerd en hadden pas na afloop van de burger-

oorlog toestemming gekregen naar hun land terug te keren.⁹⁷ Een andere oorzaak was gelegen in de weinig coöperatieve houding van de Nederlandse diplomaten in Spanje. Natuurlijk bevonden deze diplomaten zich – net als hun collega's in Vichy-Frankrijk – in een moeilijke positie. Dit gold zeker de eerste oorlogsjaren toen nazi-Duitsland nog aan de winnende hand was en grote druk op Franco uitoefende om hard op te treden tegen vluchtelingen en Engelandvaarders. Niettemin hadden met name de gezant mr. C.J.H. Schuller tot Peursum en de consul-generaal Th. de Bruyn Tengbergen, beiden zetelend in Madrid, zich wel iets meer kunnen bezighouden met de belangen van Nederlandse vluchtelingen. Het beste bewijs hiervoor is dat sommige vroege Engelandvaarders wel degelijk na een paar maanden uit Miranda werden ontslagen, maar omdat zij niet snel genoeg papieren voor de verdere reis ontvingen, opnieuw werden geïnterneerd. Een goed voorbeeld is Cornelis Bom, destijds 22 jaar en bakker van beroep, die in april 1941 uit zijn woonplaats Breda vertrok, om in Engeland bij de luchtmacht te dienen. Reeds in mei trok hij de Pyreneeën over en kwam vervolgens in kamp Miranda terecht. Na drie maanden, in augustus, kwam hij vrij, maar omdat hij in oktober 1941 nog steeds doelloos rondliep in Madrid, werd hij opnieuw gearresteerd en wederom in Miranda opgesloten, ditmaal tot april 1943. Hiermee kwam zijn verblijf in Miranda in totaal op 1 jaar en 9 maanden!⁹⁸ Het was dan ook geen wonder, dat sommige Engelandvaarders de hoop opgaven ooit nog verder te komen en ten einde raad besloten naar Nederland terug te keren. Leden van de Duitse Gestapo kwamen regelmatig naar het kamp om Nederlandse gevangenen hiertoe over te halen.⁹⁹

Begin 1943 werden – na klachten van een groepje Engelandvaarders dat in december 1942 eindelijk was vrijgekomen¹⁰⁰ – vanuit de Nederlandse regering in Londen initiatieven ontplooid om het lot van geïnterneerde Nederlanders in Spanje te verzachten. Zowel de Nederlanders in Miranda als degenen die in diverse Spaanse gevangenissen vastzaten, kregen vanaf 1943 regelmatig levensmiddelenpakketten toegestuurd, iets wat in de periode daarvoor slechts sporadisch was voorgekomen. Ook ontvingen zij geldelijke ondersteuning van het gezantschap in Madrid, waarmee zij bijvoorbeeld een maaltijd van buiten de gevangenis konden laten komen. Om het nog steeds trage tempo, waarmee Nederlanders werden vrijgelaten, op te schroeven, stuurde 'Londen' in november 1943 een functionaris naar Spanje: J.M. Somer, hoofd van het Bureau Inlichtingen (BI), die zelf trouwens ook Engelandvaarder was. Tekenend voor de wanorde op het gezantschap was, dat daar geen zicht bestond op het to-

tale aantal Nederlandse geïnterneerden en dat ook niet bekend was wie precies waar gevangen zat, zodat Somer met een inventarisatie moest beginnen. Dankzij zijn inspanningen werden de reeds lang geïnterneerde Engelandvaarders in hoog tempo vrijgelaten en hoefden nieuw aangekomenen niet langer dan een paar weken te 'zitten'. Wie daar ook zijn steentje aan bijdroeg, was de Nederlandse zakenman J.C. Davids, die – net als Sally Noach in Vichy-Frankrijk had gedaan – onvermoeibaar gevangenissen afreisde en door omkoping van bewakers talloze Engelandvaarders vrij kreeg.

Het succes van Somer en Davids was mede te danken was aan het feit dat de krijgskansen eind 1942 ten gunste van de geallieerden waren gekeerd. Het gevolg was, dat de Spaanse autoriteiten minder gevoelig werden voor Duitse pressie en vluchtelingen die over de Pyreneeën bleven komen, geleidelijk aan iets coulanter gingen behandelen. Hoe coulant blijkt uit de ervaring van Hans Kahn, wiens tocht over de Pyreneeën in december 1943 hierboven werd beschreven. Na een arrestatie in de buurt van Baussens werd de hele groep naar Lerida gebracht en daar in de plaatselijke gevangenis opgesloten. De zo feestelijke stemming van de Engelandvaarders daalde hierdoor tot het nulpunt, totdat zij tot hun verbazing ontdekten dat hun cellen niet vergrendeld waren:

Binnen de kortst mogelijke tijd stond het hele contingent Engelandvaarders op de gang. Een vluchtig onderzoek leerde dat het gebouw geheel verlaten was. Wat een absurde situatie! Langzaam drong het tot ons door dat het juist de bedoeling was, dat we naar buiten wandelden. Op deze manier hadden de Spanjaarden hun plicht gedaan; ze hadden ons tenslotte geïnterneerd. Als wij vervolgens uit de gevangenis ontsnapten konden zij dat toch niet helpen? Eenmaal buiten, terwijl we overlegden over onze volgende stap, verscheen er een man die ons zwijgend kaartjes voor de trein naar Barcelona overhandigde. Nadat hij ons de weg naar het station had gewezen, vertrokken wij zonder verdere omhaal. Wie had kunnen denken dat de Spanjaarden zo efficiënt waren?²¹⁰

De laatste etappe: naar Engeland

Vanuit Spanje konden Engelandvaarders niet openlijk en officieel naar Engeland doorreizen. Franco weigerde hiervoor toestemming te verle-

nen, omdat anders zijn goede relatie met Hitler-Duitsland in gevaar zou worden gebracht. Maar er waren vanaf het Iberisch schiereiland twee sluipwegen die desondanks naar Engeland leidden: via Portugal en via Gibraltar, dat sinds 1713 een Britse kroonkolonie was. Voorzover bekend heeft slechts één Engelandvaarder, de al eerder genoemde Bart Bredero, Gibraltar geheel op eigen kracht weten te bereiken. Hij reisde verstoep in een goederentrein naar Algeciras, kroop bij La Linea onder een prikkeldraadversperring door en sprong in de Baai van Gibraltar. Vervolgens zwom hij, ondanks mijnnegevaar, een aantal kilometers naar een Engels vrachtschip toe.¹⁰² Maar Bredero was een uitzondering. De meeste Engelandvaarders namen hun toevlucht tot andere listen om Zuid-Europa te kunnen verlaten.

Om met Portugal te beginnen. Dit land, onder leiding van dictator Salazar, had zich – net als Spanje – aan het begin van de oorlog nogal *deutsch-freundlich* opgesteld. Niettemin werd aan joodse vluchtelingen en Engelandvaarders toegestaan om via Lissabon verder te reizen. Velen hebben in een opvangcentrum in Praia das Mações, ten noorden van Lissabon, verdere passage afgewacht. Die passage kon per boot geschieden, maar ook per vliegtuig (de KLM onderhield er een vliegverbinding met Engeland). Maar Portugal verleende alleen doorreisvergunning wanneer de betrokkenen een visum voor een eindbestemming (Brazilië, Argentinië) op zak hadden én een Spaans uitreisvisum (een zogenaamde 'salida') konden tonen. Vooral voor Engelandvaarders, die immers van dienstplichtige leeftijd waren, vormde dat laatste document, de salida, een struikelblok. Zowel de Spanjaarden als de Portugezen pasten hierbij een succesvolle vertragingstactiek toe: de Spaanse autoriteiten wilden slechts een salida verstrekken, wanneer de aanvragers over een Portugees inreisvisum beschikten en de Portugezen kwamen – op hun beurt – pas met dit inreisvisum over de brug als men een salida kon laten zien!¹⁰³ H. Maas Geesteranus, een medewerker van BI (Bureau Inlichtingen), die in Lissabon gestationeerd was, probeerde deze impasse te doorbreken. Hij organiseerde in 1943 twee illegale transporten van Engelandvaarders vanuit Spanje naar Portugal. Veel succes had hij daarmee niet. Het eerste konvooi, in juni 1943, kwam behouden in Portugal aan, maar het tweede, in september, werd bij de grens aangehouden. De Engelandvaarders in kwestie werden voor straf opnieuw naar kamp Miranda gestuurd.

Naarmate het de As-mogendheden minder voor de wind ging, begon Portugal een welwillender houding ten opzichte van de geallieerden aan te nemen. Zo gaf Salazar in 1943 toestemming aan de geallieerden om op

de strategisch belangrijke Azoren een luchtmachtbasis in te richten. Met de afgifte van reisvergunningen werd echter nog steeds geen haast gemaakt. Deze papieren hindernis leidde ertoe dat in de periode 1942-1943 enkele honderden Engelandvaarders – na vrijlating uit diverse gevangenissen of het kamp Miranda – in Madrid op hun papieren zaten te wachten. Zij hadden het er goed: konden op kosten van het Nederlands consulaat in een hotel logeren, ontvingen zakgeld, kregen nieuwe kleding en mochten desgewenst in het beroemde museum Escorial de schilderijen van Goya bewonderen. Maar dáárvoor waren zij niet naar Spanje gekomen. De toen achttienjarige Edgar Asselberghs, die in de herfst van 1943 over de Pyreneeën was geklommen, schrijft:

Met mijn ziel onder mijn arm wandelde ik [...] door Madrid, verkleed als een nette heer. Er gebeurden grote dingen rondom, in Nederland ging het beroerd. Hielden mijn vader, moeder en zusters het uit? Het consulaat bleef een sinx en ik deed niets, kon niets doen. Ons ideaal had ons naar een moeras gestuurd.¹⁰⁴

Het kon niet anders of de wachtenden gingen zich stierlijk vervelen. Een minderheid reageerde met balorig gedrag. Zo werd begin 1944 een groepje Engelandvaarders – vlak voor zij eindelijk naar Portugal door mochten – door de Madrileense politie gearresteerd. Zij waren het feit dat zij mochten vertrekken gaan vieren en dit resulteerde in een arrestatie wegens 'liederlijk gedrag, openbare dronkenschap en vernieling van straatmeubilair'.¹⁰⁵

Juist rond die tijd begon er schot te komen in de doorvoer van Engelandvaarders. Opnieuw was het BI-chef Somer, die hierin de hand had. Met zijn medewerkers van de BI-dependences in Madrid en Lissabon bedacht hij diverse sluipwegen om Engelandvaarders uit Spanje te evacueren. Zo wist hij circa twintig Engelandvaarders weg te krijgen als Nederlands hockeyelftal (plus officials, scheidsrechters et cetera), dat in Portugal een belangrijke wedstrijd moest spelen. Verder kreeg hij middels zijn contacten met de Poolse geheime dienst gedaan, dat Nederlandse Engelandvaarders gebruik mochten maken van een Poolse escaperoute, via het Zuid-Portugese vissersplaatsje Via Real de San Antonio, vlak over de grens met Spanje. In een geblindeerde en vergrendelde treinwagon werden de Engelandvaarders naar dit plaatsje vervoerd. 'Nog maar net daar, gezeten op het terras van een havenkroegje,' zo herinnert Hans Kahn zich

zag ik een Engelse destroyer in volle vaart het haventje binnenstormen. Nauwelijks vijftien minuten later waren we aan boord. Aangezien Portugal een neutraal land was, had de Engelse marine haar witte vlag vervangen door die van de Britse handelsvloot, de *Red Duster*. De bemanning van de destroyer liep over dek in burgertruitjes en de kanonnen waren afgedekt. Eenmaal buitengaats maakten de Britten snel een einde aan deze poppenkast. De *White Ensign* ging omhoog, de kanonnen kwamen onder hun afscherming te voorschijn en de Oerlikons werden bemand en omhoog gericht, klaar voor een eventuele aanval.¹⁰⁶

Vervolgens zette de destroyer koers naar Gibraltar, van waaruit de Engelandvaarders met een konvooi naar Liverpool voeren. Op 16 maart 1944 kwam Hans Kahn, samen met vele anderen, in Engeland aan, 1 één jaar en acht maanden nadat hij uit Nederland was vertrokken.

Wanneer een Engelandvaarder belangrijke informatie had en dus heel snel in Londen moest zijn, werd een andere methode gebruikt. Dit was onder andere het geval bij Pieter de Vos, die in Nederland actief was geweest in de groep rond het illegale blad *Trouw* en bepaalde berichten moest overbrengen. Hij werd, in februari 1944 als zogenaamd Brits onderdaan, samen met een RAF-officier in een limousine van het Britse consulaat naar Zuid-Spanje gereden. Bij een naderende controle van de carabinieri werd hun beleefd verzocht zich op de bodem van de auto onder zakken diplomatieke post te verstoppen. Als de controle voorbij was, werden zij met excuses voor het ongemak weer onder de postzakken uit gevist. In het huis van de consul van Huelva werden De Vos en de RAF-officier in contact gebracht met twee Britse koopvaardijofficieren, meegenomen op een kroegentocht en ten slotte 's nachts aan boord van een Brits vrachtschip gesmokkeld. Ook dit schip voer naar Gibraltar, van waar De Vos een week later per vliegtuig naar Engeland reisde. Een paar maanden na De Vos, in juni 1944, werd Van Heuven Goedhart, om wiens overkomst de Nederlandse regering in Londen had gevraagd, op soortgelijke wijze – met hulp van de Engelsen – naar Gibraltar geloodst.

Tegen die tijd was het aanzien van de oorlog in West-Europa ingrijpend veranderd: op D-day (6 juni 1944) waren de geallieerden in Normandië geland, terwijl in het oosten de Russen steeds meer terrein wonnen. Voor iedere oplettende toeschouwer was duidelijk, dat dit voor nazi-Duitsland het begin van het einde betekende. De Spaanse en Portugese autoriteiten pasten zich soepel aan en lieten de laatste restricties ten

opzichte van vluchtelingen varen. Al snel waren alle nog in Spanje wachtende Engelandvaarders vertrokken, nu legaal.

Variaties op de zuidelijke route en overzicht

Verreweg de meeste van de 985 Engelandvaarders die de zuidelijke route namen, hebben de tot nu toe beschreven route gevolgd: van Nederland naar België, van België naar Frankrijk, van daaruit óf rechtstreeks naar Spanje, óf eerst naar Zwitserland en daarna alsnog vanuit Frankrijk naar Spanje. Een handjevol Engelandvaarders heeft door omstandigheden onderweg echter een alternatief parcours afgelegd. Allereerst moet genoemd worden: een klein groepje merendeels vroege Engelandvaarders (vertrokken in 1941 en 1942), die in onbezet Frankrijk werden gearresteerd.¹⁰⁷ De Vichy-politie placht gearresteerde vreemdelingen in die tijd nogal eens de keus voor te leggen tussen óf uitlevering aan de Duitsers óf dienstneming in het Franse vreemdelingenlegioen. Bijna iedereen koos dan voor het laatste, omdat het vreemdelingenlegioen altijd nog minder erg leek dan uitlevering aan de Duitsers. Een enkeling wist handig gebruik te maken van deze situatie. Zo kreeg Engelandvaarder Maarten le Poole in maart 1942 reispapieren voor Marseille en de opdracht zich daar bij het aanmeldingsbureau van het vreemdelingenlegioen te melden. Hij reisde braaf naar Marseille, maar nam, daar aangekomen, meteen de benen.¹⁰⁸

Niet iedereen wist het gebeurde echter zo uit te buiten. Sommige Engelandvaarders spraken zo weinig Frans, dat zij amper begrepen waarvoor zij kozen. Dit was het geval bij de toen 21-jarige Jan Overvoorde, die wij al eerder in dit hoofdstuk tegenkwamen toen hij in december 1941 met een vlot de demarcatielijn (zijnde een rivier) overstak. Het vlot dreef weg, zodat Overvoorde gescheiden raakte van zijn twee reisgenoten, die aan de andere oever achterbleven. Vrijwel meteen na dit voorval werd hij gearresteerd en opgesloten in de gevangenis van Chateauroux:

Na een week werd mij gevraagd: óf Duitschers, óf Afrika en ik koos het laatste, niet goed begrijpend wat zij bedoelden, daar ik niet veel Fransch sprak. In Marseille gekomen moest ik voor vijf jaar tekenen...¹⁰⁹

Anderen tekenden welbewust voor het legioen, in de overtuiging dat zij vrij snel zouden kunnen deserteren, om daarna hun reis naar Engeland te vervolgen. Maar dat viel tegen. De meesten van hen kregen geen kans om te deserteren en werden onverwijd overgebracht naar Oran in Frans-Afrika, het huidige Algerije. Van hieruit ging het meestal naar het basiskamp van het vreemdelingenlegioen in Sidi Bel Abbès, in de woestijn. Als soldaten in het legioen moesten de Engelandvaarders aan Duitse zijde tegen de Britten en Amerikanen vechten, die eind 1942 in Noord-Afrika waren geland. Velen vertikten dat, simuleerden een ziekte of belandden – na een of meerdere mislukte pogingen tot desertie – in de gevangenis. Sommigen liepen tijdens gevechtshandelingen over naar de geallieerden, maar werden toen er een wapenstilstand werd gesloten, weer naar de Fransen teruggestuurd.¹¹⁰ Brieven met het verzoek om hulp aan de Nederlandse consul in Algiers of in Casablanca hadden weinig effect. Overvoorde kreeg in de zomer van 1943 van een Engelse officier de raad om een brief naar de Nederlandse regering in Londen te schrijven en zich aan te melden voor de Prinses Irene Brigade. Dit had uiteindelijk wél effect. Op 6 november 1943 kwam hij in Londen aan, bijna twee jaar nadat hij op 11 december 1941 uit Nederland was vertrokken.

Daar kreeg Overvoorde – en met hem vele anderen met dezelfde achtergrond – tot zijn ontsteltenis te horen, dat hij door zijn dienstneming bij een vreemde krijgsmacht zijn Nederlanderschap had verloren. Na enig ambtelijk getouwtrek tussen de minister van Oorlog, Van Lidth de Jeude en de minister van Justitie, Van Angeren, werden de Engelandvaarders afkomstig uit het vreemdelingenlegioen tóch tot de Irene Brigade toegelaten en in de zomer van 1944 gehernaturaliseerd.¹¹¹

Een tweede groepje Engelandvaarders dat een alternatieve route volgde, bestond uit diegenen die vanaf het najaar van 1943 vanuit Zwitserland via Italië naar Engeland probeerden te komen. Om te kunnen begrijpen waarom zij dat deden, is het nodig nog even op de situatie in Zwitserland terug te komen. Halverwege 1942 was er een eind gekomen aan de legale evacuatie van Engelandvaarders uit Zwitserland en zat er voor de wachtenden hier niets anders op, dan clandestien naar (Vichy-) Frankrijk terug te keren en te proberen over de Pyreneeën naar Spanje te komen. Weldra zon Van Tricht op mogelijkheden om een 'lijn' naar Spanje te organiseren, waarlangs Engelandvaarders en geheime berichten naar Engeland zouden kunnen worden overgebracht. Hij riep de hulp in van verzetsman J. van Niftrik, die, nadat zijn escaperoute door verraad onbruikbaar was geworden, zelf naar Zwitserland had kunnen

ontkomen. Gezamenlijk organiseerden zij eind 1942 een lijn vanuit Zwitserland naar Spanje, de zogenaamde 'Generaals-lijn', die redelijk functioneerde, vooral nadat het tot een samenwerking was gekomen met de escapeorganisatie Dutch-Paris, in 1942 opgezet door de in Frankrijk woonachtige Nederlander Jean Weidner. Heel wat Engelandvaarders uit Zwitserland zijn via het hotel Le Panier Fleuri ten zuiden van Toulouse, een belangrijk adres in de Dutch-Paris-lijn, aan hun klim over de Pyreneeën begonnen. Behalve via de 'lijn' werden ook Engelandvaarders in goederenwagons verstopt naar Spanje gesmokkeld. Terwijl zo in 1943 diverse Engelandvaarders uit Zwitserland weggingen, kwamen er datzelfde jaar ook weer nieuwe uit Nederland bij. Deze nieuwe Zwitserlandgangers waren in toenemende mate Nederlanders die in het kader van de Arbeitseinsatz in bedrijven in Zuid-Duitsland te werk waren gesteld en van daar uit naar Zwitserland vluchtten. Soms waren die bedrijven of fabrieken gelegen aan de rivier de Rijn, die voor een deel de grens vormt tussen Duitsland en Zwitserland. Het enige wat men dan moest doen om het neutrale Zwitserland te bereiken, was de Rijn overzwemmen of -varen. Gezien de sterke stroming en het feit dat de Rijn ter plekke zeer breed is, was dat trouwens makkelijker gezegd dan gedaan. Het nieuws over deze ontsnappingen sijpelde ook naar Nederland door, onder andere in brieven van in Duitsland tewerkgestelde Nederlanders aan familie en vrienden in Nederland. Ondanks de Duitse censuur was het toch vaak wel mogelijk om in bedekte termen bepaalde informatie door te geven. Zo kwam het dat ondergedoken Nederlanders zich – met valse papieren – voor juist deze, aan de Rijn gelegen fabrieken aanmeldde, met het vooropgezette plan om naar Zwitserland te ontkomen. In januari 1944 wist een groep van twintig Nederlanders tegelijk vanuit het werkkamp 'Rheinblick' in Waldshut (Zuid-Duitse provincie Baden) met een vlot de overkant te bereiken. Onder hen bevond zich de civiel-ingenieur Rex Bomans, broer van de toen nog piepjonge schrijver Godfried.¹¹²

De nieuw aangekomen Engelandvaarders moesten in Zwitserland vanzelfsprekend 'achter aansluiten'. Toen eind 1943 de lijn van Van Tricht en Van Niftrik geïnfilteerd bleek te zijn en begin 1944 ook binnen de Dutch-Paris-lijn vele arrestaties werden verricht, werd het niet langer verantwoord geacht Engelandvaarders clandestien naar Spanje te laten doorreizen. Sommigen deden dit nog wel, maar buiten medeweten van Van Tricht. De rest hield zich noodgedwongen bezig met het graven van sleuven in werkkampen als Cossonay of Les Enfers, waar zij sinds medio 1942 op verzoek, van de gezant en van Van Tricht werden ondergebracht.

Achtergrond van dit verzoek was dat sommige wachtende Engelandvaarders zich, net als in Spanje/Portugal, uit verveling begonnen te misdragen. Hierdoor wilden – zoals gezant Bosch van Rosenthal het na de oorlog formuleerde ‘de politie en de mensen in Genève de heeren niet langer hebben.’¹¹³ Dus werden de ‘heeren’ in Nederlandse kampen onder Zwitserse leiding aan het werk gezet. Voor studenten onder de Engelandvaarders werd een uitzondering gemaakt: zij werden in de gelegenheid gesteld om aan de Universiteit van Genève hun studie af te ronden. Dat was heel mooi, maar – zo redeneerden sommigen – door in Zwitserland te blijven afwachten werd Engeland niet gehaald, althans niet vóór het einde van de oorlog.

Een stuk of acht Engelandvaarders lieten nu, als alternatief, hun oog vallen op Italië, waar in juli 1943 het bewind van Mussolini was ineengestort en in september – in het zuiden – de Amerikanen waren geland. De meesten van hen kwamen niet ver: zij werden in Italië gearresteerd en naar Duitsland afgevoerd of keerden na een mislukte poging naar Zwitserland terug.¹¹⁴ Twee Engelandvaarders die er wél ‘doorkwamen’ en daadwerkelijk vanuit Zwitserland via Italië Engeland wisten te bereiken, waren Maarten Cieremans en Ewoud Doerleben. Deze jongemannen, resp. 20 en 25 jaar, waren in juli 1943 uit Nederland vertrokken, hadden betrekkelijk snel Zwitserland bereikt en zaten voor hun gevoel hun tijd te verdoen in het kamp Les Enfers. Op 11 september kwamen zij met een verlofpasje het kamp uit en wisten via het Meer van Lugano de grens naar Italië over te komen. Na een gevaarlijke voettocht door de Apennijnen, waarbij zij beurtelings door partizanen en Duitsers gevangen werden genomen en het er ternauwernood levend afbrachten, bereikten zij Rome. Omdat de geallieerde opmars op zich liet wachten, probeerden zij tot twee keer toe het Vaticaan binnen te komen om bij het daar gevestigde Britse gezantschap politiek asiel aan te vragen, maar beide keren werden zij er zonder pardon door de Zwitserse garde uitgegooid.

Toen Cieremans en Doerleben in januari 1944 hoorden van de Amerikaanse landing bij Anzio, een dagmars ten zuiden van Rome, besloten zij opnieuw te proberen de geallieerden te bereiken. Na een gevaarlijke tocht tot vlak bij de frontlinie bleek er geen doorkomen aan en keerden zij terug naar de ‘Città Eterna’. Pas toen Rome op 4 juni 1944 werd bevrijd, konden zij eindelijk ongehinderd het Vaticaan binnen gaan. De Britse gezant gaf hun de nodige papieren en via Napels bereikten zij een maand later Engeland.¹¹⁵

Tot slot van deze paragraaf over de zuidelijke route volgen enkele opmerkingen betreffende het aantal Engelandvaarders dat langs deze weg naar Engeland kwam (zie tabellen 8 en 9) en over de tijd, die het hun kostte om dit doel te bereiken. Uit de cijfers blijkt, dat – net als bij de Noordzeeroute – ook Engelandvaarders via de zuidelijke route pas in 1941 op grote schaal hun plannen ten uitvoer gingen brengen. Kennelijk hebben velen in de eerste maanden na mei 1940 afgewacht. Algemeen leefde de verwachting (en de hoop) dat de oorlog snel zou zijn afgelopen. Toen in 1941 bleek dat dit niet het geval was en ook de Duitse repressie merkbaarder werd, gingen zij op pad. Duidelijk is ook dat het geruime tijd duurde voor Engelandvaarders via de zuidelijke route 'doorkwamen'. Hoewel er sinds mei 1940 al 257 mensen uit Nederland waren vertrokken, waren eind 1941 van hen slechts 16 in Engeland gearriveerd. Dit verklaart waarom de Engelandvaarders die in 1940 en 1941 aankwamen, vooral diegenen waren die met een bootje de Noordzee waren overgestoken. Dit heeft het beeld van de 'Engelandvaarder' in sterke mate bepaald. Pas in 1942 begon de zuidelijke route resultaten op te leveren, toen Engelandvaarders uit Vichy-Frankrijk en Zwitserland korte tijd legaal mochten doorreizen naar Spanje/Portugal.

De toeloop naar Zwitserland was in 1942 het grootst (waarschijnlijk door Duitse maatregelen als de jodendeportaties en de oproep aan militairen om zich voor krijgsgevangenschap te melden), maar in geen enkel jaar heeft de Engelandvaart via Zwitserland in aantal die via Spanje/Portugal overtroffen. De Spanjegangers konden vooral in 1943 en 1944 naar Engeland doorstromen. Dit gebeurde dankzij de inspanningen van Sommer, maar was bovenal een gevolg van het oorlogsverloop, dat een keer nam ten gunste van de geallieerden. In Zwitserland bleef een groot contingent Engelandvaarders noodgedwongen achter, nadat de ontsnapingslijn van Van Tricht naar Spanje niet meer functioneerde. Eind december 1944, toen grote delen van Frankrijk al waren bevrijd, konden zij eindelijk verder naar Engeland. Niet iedereen uit dat grote militaire konvooi is ook in Engeland aangekomen. In Parijs werd een deel van de groep (circa 300 man) afgescheiden en samen met Franse en Britse eenheden ingezet bij de bevrijding van Zeeland, begin 1945.¹¹⁶

De gemiddelde reisduur van Engelandvaarders langs de zuidelijke route bedroeg, zoals reeds vermeld, 1 jaar en 3 maanden. Wanneer wij de exacte reisduur van enkele in dit hoofdstuk genoemde Engelandvaarders nader beschouwen, blijken er echter grote verschillen. Zo deed de vroege Engelandvaarder C. Bom (vertrokken in 1941) er twee jaar en ruim zes



Engelandvaarders op doorreis naar Engeland in oktober 1942 vlak na aankomst bij de Julianakazerne in Stratford, Canada. Achterste, staande rij van links naar rechts: L. Hendrikx, F. Borgman Brouwer, L. Aluin, M. Verhage, H. Letteboer, T. Heymans, E. de Penasse Mouwen, J. Knecht, J.E. Bueno de Mesquita, A.B. Mink, H.J. de Haan, J. Beekman, onbekend, J.C. Korte, A. de Vries, T. van de Pol, J.W. de Bruyn Kops, S. Aertsen en P. Gerbrands. Tweede rij: H. Elte, H. Hommes, C.P.J. van der Does, P. van Emmerik, S. van Waesberghe, J.P. Barten, P.M. Pieters, J. Rootveldt, B.J.K. Cramer en O.W. de Brey. Voorste rij: A.K. Mooy, E.J. baron van Voorst tot Voorst, G.A. van Borssum Buisman, A.C.H. Kanters, J.H. Jansen, G.J. Kuenen, L. Cohen, J. van Alebeek, E. van der Harst. Opvallend aan deze groep Engelandvaarders is dat een groot deel later als geheim agent zou worden ingezet. Voor SOE: De Brey, Mink en Mooy, voor BI: Van Borssum Buisman, Van Alebeek, Gerbrands, Letteboer en Verhage, voor BBO: Kuenen en Beekman. Dit heeft vier van hen (Mink, Mooy, De Brey en Kuenen) het leven gekost. Foto: privé-collectie R.A. Grisnigt.

maanden over om Engeland te bereiken, Jacques Gans (vertrokken in 1942) ruim een jaar en Van Heuven Goedhart (vertrokken in 1944) slechts 54 dagen. Dit maakt nieuwsgierig naar de gemiddelden per jaar:

Gemiddelde reisduur van Engelandvaarders in:

1940	2 jaar en 9 maanden
1941	1 jaar en ruim 6 maanden
1942	1 jaar en ruim 3 maanden
1943	ongeveer 10 maanden
1944	ongeveer 7 maanden

Omdat pas in 1942 eindelijk een substantieel aantal Engelandvaarders legaal vanuit onbezet Frankrijk en Zwitserland naar Spanje kon doorreizen, ligt het voor de hand dat diegenen die heel vroeg (in 1940 of 1941) waren vertrokken zeer lang over hun tocht hebben gedaan. Zij hebben bovendien – in vergelijking met latere Engelandvaarders – lang in gevangnissen in Vichy-Frankrijk en Spanje vastgezeten. Ten slotte geldt voor deze groep, dat zij vanuit Spanje de halve wereld over moesten (bijvoorbeeld via Curaçao, de Verenigde Staten en Canada) om Engeland te bereiken. Hierdoor nam die laatste etappe (van Spanje naar Engeland) al gauw een halfjaar in beslag. De Engelandvaarders die in 1942 vertrokken zijn ook nog vrij lang onderweg geweest, vooral diegenen die in de tweede helft van het jaar (dus na de legale konvooien naar Spanje) van start gingen. Ook zij hebben behoorlijk veel tijd in gevangnissen en in kamp Miranda verdaan en moesten, na bevrijding uit dit kamp, in Madrid lange tijd wachten op doortocht naar Portugal en vervolgens Engeland.

Engelandvaarders die Nederland in 1943 of 1944 verlieten, waren het kortst onderweg. Hiervoor zijn twee redenen aan te voeren. De eerste was de toename van het aantal georganiseerde ontsnappingslijnen, niet alleen in Nederland, maar ook in België en Frankrijk en de vergaande professionalisering binnen deze organisaties. Te denken valt aan Van Heuven Goedhart, die langs een Britse ontsnappingslijn reisde en na ruim zeven weken in Engeland aankwam. Onderdeel van de zojuist genoemde 'professionalisering' was, dat degenen die van zo'n lijn gebruikmaakten, van veel betere valse papieren werden voorzien dan in de jaren daarvoor. Ook was men in de jaren 1943-1944 – lijkt het – creatiever met het bedenken van slimme methoden om snel zo ver mogelijk te komen: zo waren er verzetsgroepen, die Engelandvaarders valse papieren als OT-arbeider in Frankrijk bezorgden, waarmee zij makkelijk en snel naar Frankrijk konden reizen en vandaar direct verder naar de Pyreneeën. Een andere snelle methode was het zich verstoppen in of onder de trein (Koch bijvoorbeeld, die zo in vijf dagen tijd Spanje bereikte). De tweede reden waarom latere Engelandvaarders sneller hun doel bereikten, was de – door het oorlogsverloop veroorzaakte – meer coulante houding van Spaanse en Portugese autoriteiten ten opzichte van vluchtelingen. De wachttijd in gevangnissen en de wachttijd op passage naar Engeland (hetzij vanuit Portugal, hetzij vanuit Gibraltar) werd hierdoor aanmerkelijk bekort.

De zuidelijke route was lang, niet alleen gemeten in tijd, maar ook in aantal kilometers. Welke subroute Engelandvaarders ook volgden, het was en bleef een enorme omweg om een land te bereiken, waarvan de hoofdstad Londen hemelsbreed slechts 340 kilometer verwijderd lag van Amsterdam. Pieter de Vos schreef na zijn aankomst in Engeland op 3 maart 1944:

Ik ben er. Een afstand van 340 km van Amsterdam naar Londen heeft me precies 3 maanden gekost, waarin ik 2120 km per trein heb afgelegd, 90 km gelopen, 180 km per bus of politiewagen, 640 km per ambassadeauto, 400 km per schip en ongeveer 2200 km per vliegtuig. Tezamen 5650 km. Niet de kortste weg!¹¹⁷

Naar Engeland; de noordelijke route

De jurist en latere schrijver/dichter Hugo Pos (1913-2000) was een van de eerste Engelandvaarders 'om de Noord'. Dat wil zeggen dat hij – in oktober 1940 – aanmonsterde op een kustvaarder, die vanuit Delfzijl naar Scandinavië voer. Daar aangekomen droste hij en meldde zich bij het dichtstbijzijnde Nederlandse consulaat met het doel verder te reizen naar Engeland. In zijn memoires licht hij kort en bondig toe, hoe dat drossen in zijn werk ging:

Drossen, hoe doe je dat? Ik zal het u zeggen. Je vertelt aan de kapitein dat je naar de hoeren wilt, vraagt om een voorschot op je gage en loopt alsof dat de gewoonste zaak van de wereld is de loopplank af. Je kunt, en dat is vervelend, geen tas of valies meenemen, want wie naar de hoeren gaat sjouwt een dergelijk voorwerp niet met zich mee. Voorwenden dat je inkopen gaat doen, kan ook niet, want 's avonds is er in zo'n kleine havenplaats geen enkele winkel open...¹¹⁸

De plek waar Pos de loopplank af liep, was de Finse havenplaats Rauma. Om direct zo ver mogelijk uit de buurt van het schip te komen, nam hij een trein richting Helsinki. De enige mogelijkheid om naar Engeland te komen bleek via de Sovjet-Unie, die zich door het in 1939 met Duitsland gesloten niet-aanvalsverdrag (het Molotow-Von Ribbentrop-pact) nog niet in oorlog bevond. Omdat Nederland tot de weinige landen behoor-

de, die het na de revolutie van 1917 gevormde sovjetbewind nog niet had erkend, kon het Nederlands gezantschap in Helsinki Pos niet aan een transitvisum helpen. Dit bemachtigde hij tijdens een onderhoud met de Russische consul. Hoewel er sprake was van een fikse taalbarrière (de consul sprak alleen Russisch) kreeg Pos wat hij wilde. Met dit visum in de hand mocht Pos door naar Leningrad en Moskou, reisde per trans-Siberische spoorlijn naar Wladiwostok en vandaar via Japan en Canada naar Engeland, waar hij in oktober 1941 aankwam.

Pos behoorde tot een groepje Leidse studenten, die van het najaar 1940 tot de lente van 1941 met hulp van de Groningse verzetsgroep Zwaantje konden ontsnappen.¹¹⁹ Behalve deze gelegenheidszeelieden zijn er in deze periode ook enkele tientallen 'echte' zeelieden in Zweden gedroost. Een van hen was de 21-jarige J.C. Morien, die in 1940 als matroos met enkele coasters op Finland en Zweden had gevaren. In maart 1941 monsterde hij als (ongediplomeerd) stuurman op de Boekelo voor een reis naar Göteborg en Malmö. Toen het schip het voor de Oost-Zweedse kust gelegen eiland Gotland aandeed, ontmoette Morien een bevriende stuurman van een andere Nederlandse kustvaarder, Hemmo Zoutman geheten. Samen vatten zij het plan op om in Zweden te drossen. Zij kregen zelfs hulp van de kapitein van de Boekelo, H.P. Veling, die voor hen bij de vice-consul in Visby ging informeren hoe de kansen op desertie lagen. Hij moedigde de beide mannen aan om nu de stap maar te wagen. Zelf – zo zei hij – wilde hij ook wel drossen, maar hij zag daarvan af om zijn schip en vrouw en kinderen niet in gevaar te brengen. Zijn hulp aan de deserteurs bracht de kapitein, eenmaal terug in Nederland, in moeilijkheden. Hij werd gearresteerd en tot levenslange gevangenisstraf veroordeeld. Tegen die tijd bevonden Morien en Zoutman zich al hoog en droog in Zweden en zouden spoedig doorreizen naar Engeland. Net als Pos gingen zij – in gezelschap van zo'n twintig andere gedroste zeelieden¹²⁰ – de halve wereld over om Engeland te bereiken. Hun tocht voerde hen via Moskou naar Bakoe, Teheran, Basra en Bombay. Hier monsterde de groep op een Nederlands koopvaardijship, dat via Kaapstad, Trinidad en Halifax naar Engeland voer. Zij arriveerden ongeveer tegelijk met Pos, in september/oktober 1941.¹²¹ Op dat moment was de door hen afgelegde route via de Sovjet-Unie al niet meer mogelijk. Op 22 juni 1941 was nazi-Duitsland immers de Sovjet-Unie binnen gevallen. Daarmee grensde het neutrale Zweden aan alle kanten aan door de Duitsers bezet gebied en zag zich omgeven door wateren, die het strijdtoneel vormden voor de Duitse Kriegsmarine en geallieerde vaartuigen. De verbinding met Engeland kon vanaf nu alleen nog maar geschieden door de lucht.

Intussen was het drossen vanaf Nederlandse kustvaarders uit Delfzijl doorgegaan. De Sipo en SD te Groningen constateerden in 1941 knarse-tandend dat dit verschijnsel hand over hand toenam. Ging het in 1940 om nog maar 6 personen, die waren gedrost, in 1942 was dit getal volgens Duitse bronnen opgelopen tot 45.¹²²

Gelegenheidszeelieden waren daar nauwelijks meer bij. Sinds de bezetter op 12 maart 1941 had bepaald dat alleen diegenen die al vóór 10 mei 1940 een monsterboekje bezaten vrij in Delfzijl mochten aanmonsteren, was het voor niet-zeevarenden een stuk moeilijker geworden om als bemanningslid aan boord van een kustvaarder te komen, zeker als men niets van varen afwist en niet het uiterlijk en de manieren van een zee-man bezat.

Helaas voor de Duitsers lag het met de controle op de 'echte' zeevarenden en vooral die van leerlingen van zeevaartscholen iets gecompliceerder. Na de capitulatie waren er vrijwel geen schepen meer in Nederland aanwezig die tot de grote handelsvaart gerekend worden: grote koopvaardischepen van meer dan 500 brutoregisterton (brt), die buiten Europa voeren of naar de Middellandse Zee en Zwarte Zee. De meeste van die schepen waren in de meidagen van 1940 naar Engeland uitgeweken en de overigen waren door de Duitsers in beslag genomen. Hierdoor ontstond groot gebrek aan mogelijkheden voor leerlingen van zeevaartscholen om de voor het afleggen van het stuurliedenexamen benodigde vaartijd te halen. Om dit probleem op te lossen was aan het begin van de bezetting bepaald, dat deze vaartijd dan maar op de zogenaamde kleine vaart behaald moest worden, dat wil zeggen: op schepen kleiner dan 500 brt, die alleen in Europese wateren voeren. Kustvaarders, die onder de kleine vaart vallen, werden daarom verplicht één of twee stuurmansleerlingen toe te laten. En juist die, overwegend jonge, zeelieden bleken in Zweden nogal eens te deserteren.

In hoofdstuk 2 werd al enigszins aangegeven wat de Duitse autoriteiten deden om het drossen tegen te gaan. Kapiteins werden verplicht om aangifte te doen van Nederlandse bemanningsleden die onbevoegd het schip hadden verlaten, of die wegens ziekte hadden moeten achterblijven. Bij die aangifte moest tevens het monsterboekje worden ingeleverd. Liepen er bemanningsleden weg, dan werd in de eerste plaats de kapitein aansprakelijk gesteld. Verder werden ook de reder en scheepseigenaar verantwoordelijk gehouden; bij ieder geval van desertie hing hun een boete van f20.000 boven het hoofd. Ook verspreidden de Duitsers het gerucht dat er een maatregel ophanden was, die bepaalde dat familie-

den van gedroste zeelieden zouden worden gearresteerd. Jeugdige zeevarenden kregen soms een verklaring te ondertekenen, waarin hun ouders – in geval van desertie – verantwoordelijk werden gehouden. In de praktijk is het – voorzover bekend – niet voorgekomen dat familieleden van deserteurs werden opgepakt, maar de angst hiervoor was onder zeelieden wijdverbreid en zal een aantal van hen toch hebben weerhouden om in een Zweedse haven te drossen.

Ondanks al deze maatregelen bleef het voorkomen dat Nederlandse zeelieden in neutrale havens wegliepen van hun schip.¹²³ In het voorjaar van 1942 waren er gerekend vanaf mei 1940 in totaal zo'n honderd in Zweden gedeserteerd. Zo makkelijk als het door Pos beschreven wordt was het drossen overigens niet altijd. Dat blijkt wel uit de belevenissen van Engelandvaarder Arjen Postma, die vergeefs probeerde weg te lopen in het Zuid-Zweedse Karlshamn:

Toen ik van boord mocht vervoege ik mij bij de Nederlandsche consul aldaar, doch deze wilde mij niet helpen en adviseerde mij aan boord terug te gaan. Den volgenden morgen trachtte ik weer den wal op te gaan, doch de Zweedsche Havenpolitie wilde mij niet door laten gaan. Toen trachtte ik door een maagaandoening te simuleeren een bezoek aan den dokter te brengen, doch tevergeefs. De havenpolitie bracht mij terug aan boord en de kapitein van het schip sloot mij op in een leege hut onder bedreiging mij bij terugkeer in Duitschland over te geven aan de autoriteiten onder beschuldiging van desertie...¹²⁴

Postma mocht ten minste één keer passagieren. Het kwam ook regelmatig voor dat de kapitein – uit vrees voor desertie – de hele bemanning verbood de wal op te gaan. Ook was het iedere reis weer een kwestie van afwachten of het schip überhaupt wel een Zweedse haven zou aandoen. Soms kwam het schip alleen maar in de buurt van de Zweedse kust. Dan moest een andere oplossing worden verzonnen. Sommige Engelandvaarders stalen een sloep en roeiden daarmee stiekem naar de wal. Anderen sprongen overboord en zwommen naar de wal. Tot die laatste categorie behoorde de toen 22-jarige derde stuurman Wim Bos. In mei 1942 had hij kunnen aanmonsteren op een Duits schip, het ss Kronos, dat tussen Bremen en Oslo heen en weer voer: met militaire goederen naar Oslo en met levensmiddelen (onder andere stokvis) terug naar Bremen. Op zijn tweede reis besloot hij ter hoogte van Vinga, een eilandje voor de

Zweedse kust met alleen een vuurtoren erop, de sprong te wagen. Hij had zichzelf van tevoren ingesmeerd met vaseline en zijn papieren waterdicht verpakt in een dichtgeknoopt condoom, dat weer was opgeborgen in een door hem zelf genaaid zakje van zeildoek. Nadat hij de eerste stuurman 's nachts om 24.00 uur had afgelost, wachtte hij tot die in zijn hut was, liep naar het achterdek en sprong overboord. Eenmaal in het water zwom hij een stukje, trok zijn uniform uit en zwom verder richting kust. Op het moment dat hij sprong had hij niet getwijfeld, maar

toen ik een tijdje aan het zwemmen was en moe werd, toen kreeg ik wel een inzinking. Want je ziet niet dat je opschiet... Kijk, als je in een zwembad zwemt, of in een meer, dan zie je dat je voortgang maakt. Maar midden in een zee... die kust komt niet dichterbij en dat licht blijft net zo ver weg als het moment dat je overboord sprong. Zweden heeft een scherenkust: allemaal kleine eilandjes voor de kust. Vlak bij Vinga is een kleiner eilandje: gewoon een brok steen. Dus ik kom daar aanzwemmen... ik was blij dat ik land kon vasthouden. Maar ik kon er niet opkomen. Het was zo steil en glad, ik gleeed steeds naar beneden. Toen dacht ik wel: In het zicht van de haven verzuip ik nog...¹²⁵

Uiteindelijk slaagde Wim Bos er toch in op het rotsblok te klauteren. Daar zag hij dat het naar Vinga nog een paar honderd meter zwemmen was, maar hij kon dat – uitgeput en onderkoeld als hij was – niet meer opbrengen. Bos is toen op dat rotsblok heel hard gaan zitten schreeuwen tot de op Vinga gestationeerde loodsen hem hoorden en hem met een motorbootje kwamen ophalen. Nadat hij met cognac en dekens weer enigszins op temperatuur was gebracht, seinden de loodsen naar de wal en werd de politieke vluchteling Bos naar het vasteland overgebracht.

Net op tijd, want vlak daarna keerde de Kronos terug om zijn vermiste derde stuurman te zoeken. Bos zat inmiddels echter in een Zweedse politiecel, want hij had geen geldige papieren om het neutrale Zweden binnen te mogen komen. De Zweedse regering zat behoorlijk in zijn maag met 'deserteurs' als Bos. Via het Duitse gezantschap in Stockholm werd grote druk op de Zweden uitgeoefend om gedroste zeelieden aan de Duitsers uit te leveren. Afgezien van één geval in oktober 1941, waarbij drie Nederlandse gedroste zeelieden inderdaad aan de Duitsers werden overgedragen, is Zweden – na protesten van de Nederlandse gezant – niet aan die Duitse wens tegemoet gekomen. Wel werd tussen Duitsland en

Zweden overeengekomen, dat de Zweedse autoriteiten weggelopen zee-lieden zoveel mogelijk zouden terugbrengen naar hun schip.¹²⁶ Dit heeft zich dan ook diverse keren voorgedaan (vergelijk de ervaring van Postma in Karlshamn).

Was het schip niet meer in de buurt, zoals bij Bos het geval was, dan werd de betreffende arrestant in de regel naar het politiebureau gebracht. Wim Bos had de loodsen op Vinga gevraagd de Nederlandse consul in het naburige Göteborg van zijn komst op de hoogte te stellen en dit werkte perfect. Reeds de volgende dag kwam deze consul hem op het politiebureau bezoeken. Aan hem gaf Bos de informatie die hij tijdens zijn reizen had verzameld over de Duitse vaarroutes waar geen mijnen lagen (de zogenaamde 'geveegde routes'). Ook had hij nauwkeurig opgetekend op welke plekken Duitse schepen, beveiligd door zogenaamde *Flak-Turms* (betonnen torens met afweergeschut) de nacht doorbrachten. Duitse schepen voeren namelijk alleen overdag en gingen 's nachts voor anker in bewaakte ligplaatsen. Al met al vormde dit belangrijke informatie voor geallieerde bommenwerpers.

Niet lang daarna werd Bos vrijgelaten en ontboden bij de Nederlandse consul-generaal, A.M. de Jong in Stockholm. De Jong was zakenman en tevens honorair (dat wil zeggen onbezoldigd) consul-generaal van Nederland in Stockholm. Hoewel hij dus geen diplomatieke onschendbaarheid genoot, heeft hij zich zeer ingezet voor de Nederlandse c.q. geallieerde zaak. Hij onderhield contacten met de Britse geheime dienst en was de initiator van de zogenaamde 'Zweedse weg'. Op zijn verzoek ging de verzetsgroep Zwaantje uit Delfzijl zich bezighouden met het overbrengen van berichten uit bezet gebied naar Zweden. Omgekeerd ging er spionagemateriaal (bijvoorbeeld zenders) via deze weg naar bezet Nederland. Een en ander werd – met medeweten van de kapiteins – meegesmokkeld aan boord van enkele kustvaarders, die tussen Delfzijl en Zweden op en neer voeren. Het waren onder andere de Meeuw onder kapitein Pilon, de Corona en de Hollandia onder kapitein Roossien en de Annegiena onder kapitein Tuil. Deze Zweedse weg heeft gefunctioneerd tot de zomer van 1943, toen de groep Zwaantje door verraad werd opgerold.¹²⁷

Behalve met geheime activiteiten was consul-generaal De Jong druk doende met de opvang van gedroste Nederlandse zee-lieden. Hij onderwierp hen aan een verhoor, liet hen een verklaring ondertekenen waarmee zij vrijwillig dienstnamen bij de Nederlandse strijdkrachten en bezorgde hun onderdak en werk, in afwachting van hun overtocht naar

Engeland. Wim Bos werd ontvangen met de vraag wat hij kwam doen, waarop deze antwoordde: 'Ik kom mijn diensten aanbieden aan Hare Majesteit.' De reactie van De Jong was kort en bondig: 'Nou, dan ben je welkom.'¹²⁸ Bos kreeg, samen met een andere Engelandvaarder die vlak na hem arriveerde, een baantje als tuinman op het jachtterrein van consul De Jong, even buiten Stockholm. Toen de zomer ten einde liep kon hij mee met een van de Engelse bommenwerpers, die een (onregelmatige) postverbinding tussen Engeland en Zweden onderhield. Op 13 september 1942 kwam hij in Londen aan en trad in dienst van de koopvaardij.

In Zweden begon intussen het drossen van Nederlandse zeelieden massale vormen aan te nemen. Ging het in 1942 nog om enkele tientallen, in de periode zomer 1942 – najaar 1943 liepen er zo'n tweehonderd weg van hun schip.¹²⁹ Voor een deel valt die toename te verklaren uit de invoering in bezet Nederland van maatregelen met betrekking tot de Arbeitseinsatz. Steeds meer Nederlanders kregen een oproep om zich voor werk in Duitsland te melden en probeerden daaraan te ontkomen door aan te monstereen op een Oostzeevaarder, om vervolgens in Zweden te deserteren. Behalve vanaf Nederlandse kustvaarders, kon dat in toenemende mate ook vanaf Duitse schepen. Om de Duitse troepen in Noorwegen te bevoorraden hadden de Duitsers een eigen vrachtvloot opgericht: de Transportflotte Speer. Deze bestond uit enkele honderden Nederlandse binnenvaartschepen, die in het begin van de oorlog door de Duitsers gevorderd waren om te gebruiken voor hun geplande invasie van Engeland. Toen die werd afgeblazen, werden de schepen vanuit Delfzijl naar Noorwegen gesleept.¹³⁰ De verdiensten waren hoog en het eten aan boord was overvloedig, hetgeen in die tijd van voedselschaarste een aantrekkelijke bijkomstigheid was. Aanmonstering diende te geschieden via de fa. Koster Wesseloh en Wichman in Rotterdam. Omdat er voor deze schepen veel personeel nodig was, werd er niet zo nauw gekeken naar wie zich voor dit werk kwamen melden.

Speciaal voor de gelegenheidszeelieden, die sinds de Duitse maatregelen van 1941 min of meer buitenspel stonden, bood deze ontwikkeling nieuwe kansen. Iemand die deze kansen ten volle benutte, was de rechtenstudent Pieter Hans Hoets, die in het voorjaar van 1943 was ondergedoken, nadat hij had geweigerd de loyaliteitsverklaring te tekenen. Toen er in mei een oproep voor werk in Duitsland volgde, besloot hij via Zweden te ontsnappen. Een monsterboekje verkreeg hij vrij eenvoudig via het ministerie van Scheepvaart in Den Haag. De overige papieren ver-

zorgde een relatie op het arbeidsbureau voor hem. Met hulp van de vader van een studievriend, die als bedrijfsjurist bij een Rotterdamse rederij werkzaam was, kwam hij aan een aanstelling als koksmaat op de Eem. De laatste hindernis was een onderzoek door de Gestapo, dat alleen gold voor bemanningsleden die hun eerste reis gingen maken. Samen met een stuurmansleerling en de kapitein toog Hoets naar het kantoor van de Gestapo. In zijn oorlogsherinneringen, getiteld *Vrijgevaren*, beschrijft Hoets beeldend hoe dit Gestapo-onderzoek verliep:

Achter een zwaar eikenhouten bureau zit een Sturmbannführer van de Waffen-ss. Zijn pet met het griezelige doodshoofdje ligt op tafel. Hij heeft een door de zon verbrande kop en bruin, kort geknipt haar. Achter hem zie ik de Duitse vlag en een portret van Adolf Hitler aan de muur hangen. Hij begint meteen de stuurmansleerling aan de tand te voelen. 'Wat doet je vader? Welke zeevaartschool? Wie is het schoolhoofd? Anti-Duits? Waarom is dit je eerste reis?' 'Om vaartijd te halen,' zegt de leerling. 'Als je in Zweden wegloopt, wordt je uitgeleverd door de Zweden. Weer aan ons. Staat de doodstraf op,' zegt de Duitser.¹³¹

Na een hint van de kapitein, dat hij haast had en dat zijn schip zich bij het konvooi moest voegen, werd het onderzoek bij Hoets beperkt tot slechts één, in het Duits gestelde vraag: waarom hij naar zee wilde. Hoets deed alsof hij geen Duits sprak en antwoordde in het Nederlands en met gebaren, dat hij ging varen omdat het aan boord goed van eten en drinken was. Hiermee was het onderzoek afgelopen en mocht de Eem vertrekken. Op zaterdag 26 juni 1943 voer het schip de haven van Delfzijl uit met negen Duitse matrozen van de Kriegsmarine aan boord om het afweergeschut te bedienen. Na het passeren van het Kielerkanaal verlieten de Duitse matrozen het schip en werd koers gezet naar Zweden. Op de avond van 13 juli 1943 ging Hoets in Holmsund (Noord-Zweden) nog even de wal op, zogenaamd voor een afspraak met een Zweeds meisje. Met geld dat hij de vorige dag had verkregen uit de verkoop van zijn leren jas en polshorloge kocht hij een buskaartje naar het naburige Umea. Vandaar nam hij de sneltrein naar Stockholm. In de Zweedse hoofdstad aangekomen, de volgende dag, nam hij direct een taxi naar het Nederlands consulaat en rende in volle vaart het gebouw binnen:

Ik zie meteen een bord met gouden letters: Consulaat-Generaal der Nederlanden. Ik gooi de deur open en storm als een tornado naar binnen. Aan de muur hangt een portret van Koningin Wilhelmina. De kanselier, een man van een jaar of veertig kijkt me stomverbaasd aan. Dan begint hij geluidloos te lachen [...]: 'Welkom! Je bent veilig hier!' En ik besef dat ik er in geslaagd ben door de Duitse verdedigingslinie heen te breken. [...] Na drie jaar bezetting ben ik weer vrij!¹³²

Behalve door als zeeman te drossen, slaagden sommige Nederlanders erin naar Zweden te ontsnappen door zich als verstekeling aan boord van kustvaarders te verstoppen. Ook hierin nam de verzetsgroep Zwaantje onder leiding van de arts A. Oosterhuis uit Delfzijl het voortouw. Al in de herfst van 1941 was Isaac de Vries, een joodse reserveofficier die Oosterhuis tijdens de mobilisatieperiode had leren kennen, verstoopt onder de scheepsvloer van een van de betrokken coasters naar Zweden geholpen. Ook in 1942 werd incidenteel een enkele verstekeling meegenomen. Begin 1943 besloot 'Zwaantje' echter om stelselmatig, naast berichten, elke reis vijf personen mee te nemen die wegens hun verzetswerk gezocht werden of om wiens overkomst in Londen gevraagd werd. Eind mei 1943 vertrok de eerste groep van vijf prominente verzetslieden, aan boord van de Hollandia onder kapitein Harrie Roossien. Het waren: Leendert Pot, mr. Ch. F. van Houten, ir. W. Lindenburg, jhr. mr. P. Six en jhr. H. Van Wijck. Zij brachten vele benauwde uren door in een lege watertank onder het manschappenverblijf, terwijl hoven hun hoofd de sd het scheepje inspecteerde. Hun schuilplaats werd echter niet ontdekt en het vijftal kwam behouden in Zweden aan.¹³³ Deze eerste groep verstekelingen was ook meteen de laatste, want in juli 1943 werden Oosterhuis en zijn medewerkers verraden door een van de bij 'Zwaantje' betrokken coasterkapiteins, F.J.M. Aben. Daarmee kwam een einde aan de Zweedse weg.

Op dat moment, zomer 1943, was het leger van vrijwilligers in Zweden zó aangegroeid, dat een snelle overtocht naar Engeland, zoals die Wim Bos in 1942 ten deel viel, niet meer mogelijk was. In de Engelse bommenwerpers, die tussen Zweden en Engeland op en neer vlogen om diplomatieke post over te brengen, was er naast de bemanning per vlucht plaats voor hooguit een paar passagiers, die meestal op het bommenluik moesten plaatsnemen. Behalve dat de overtocht zekere risico's inhield, was het ook een zeer koude aangelegenheid, want om Duitse jachtvliegtuigen te

vermijden moest er boven bezet Noorwegen erg hoog worden gevlogen. Omdat het in het hoge noorden tijdens het voorjaar en de zomer amper donker wordt, konden de vluchten alleen gedurende het najaar en de winter plaatsvinden. Door al deze beperkingen ontstond een ellenlange wachtlijst, temeer daar de Nederlanders niet de enigen waren die om passage naar Engeland stonden te springen. Net als in het neutrale Zwitserland en Spanje hadden zich ook in Zweden grote groepen vluchtelingen van allerlei nationaliteiten verzameld (hier vooral Noren en Polen), die allemaal naar Engeland wilden.

Sommige ontsnapten kregen voorrang bij de overtocht naar Engeland, bijvoorbeeld omdat zij over belangrijke informatie beschikten. Zo werden vier van de hierboven genoemde vijf verstekelingen, in Zweden gearriveerd in mei 1943, al in augustus – dus na slechts drie maanden – naar Engeland overgevoerd. Het gros van de Nederlanders in Zweden werd echter minder belangrijk geacht. Voor hen zat er niets anders op dan geduld te oefenen en zich onderwijl nuttig te maken in het Zweedse arbeidsproces. Hans Hoets werkte een paar maanden in een Nederlands bollenbedrijf in het Zuid-Zweedse Trelleborg en werd daarna door consul De Jong gevraagd in dienst te treden van de afdeling Stockholm van het Londense Bureau Inlichtingen (B1) als ondervrager. Een van zijn chefs daar werd de hierboven genoemde verstekeling ir. W. Lindenburg. B1 Stockholm kreeg tot taak de vluchtelingen die zich in Zweden kwamen melden te screenen, net zoals dat in Engeland gebeurde. Dit om eventuele Duitse spionnen te ontmaskeren, nog voor zij Engeland hadden bereikt. Behalve spionnen verwachtte men ook de komst van Nederlandse ss'ers, die – toen de Duitse opmars in Rusland stakte – wellicht zouden kunnen gaan deserteren, om zich vervolgens in Zweden voor de Nederlandse strijdkrachten te melden.¹³⁴

Met zijn baantje in Stockholm had Hoets een zeer bevoorrechte positie in de wacht gesleept. Vrijwel alle Nederlandse vrijwilligers werden namelijk naar de Zweedse bossen gestuurd, ver van Stockholm, om hout te hakken. Voor velen van hen was dat een flinke tegenvaller. Zo ook voor de achttienjarige matroos Harry Weelinck, die in augustus 1943 hij De Jong zijn opwachting maakte, nadat hij van de coaster Meeuw was gedroست. In zijn jeugdig optimisme had hij nog wel gedacht binnen twee weken in Engeland te zullen zijn. Toen De Jong Weelincks teleurstelling bemerkte, zei hij om hem op te beuren: 'Je denkt maar dat de bomen, die je velt, moffen zijn!'¹³⁵ Dat hielp niet echt, zeker niet toen Weelinck in het houthakkerskamp was gearriveerd en het zware, eentonige leven in de bossen aan den lijve ondervond:



Vrijwilligers c.q. Engelandvaarders in het houthakkerskamp Lundby Fogdø in Zweden (honderden kilometers ten noorden van Stockholm). Eerste rij: uiterst links: H. Ostendorf, 2de van rechts H. Maas, rechts daarvan J. Aslander. Tweede rij: 2de en 3de van links: M.F. de Jong en M. Vos. Uiterst rechts: E.W. Camman. Foto: NIOD.

Het werk was ingedeeld door een soort kampoudste. We zaten daar met 22 Nederlanders. Ontbijt en lunch werden je 's ochtends gelijktijdig verstrekt. Je kreeg ook nog een knäckebröd mee en een fles melk. Je bleef weg tot de avond. Het werk zelf, ach, de bomen moesten goed vallen. Daarna werden ze in stukken gezaagd en met de bijl bewerkt. In ons geval maakte je stapels hout van een kubieke meter. Als je zo'n stapel bij elkaar had, had je een kroon of drie verdierend. Dat was toen ongeveer een gulden vijftig...¹³⁶

Over één kubieke meter hout deden Weelinck en zijn collega's bijna een hele dag.

's Zomers vormden zwermen muskieten een ware plaag. Engelandvaarder Gerard Ensink, die in dezelfde periode als houthakker actief was, herinnert zich:

Het bos barstte van de muggen, die je probeerde te ontlopen door twee bomen tegelijk te 'behandelen' en dan telkens van de een naar de ander te rennen. Je raakte echter gauw bekaf en kwam tot de ontdekking dat je immuun werd voor de steken en dus was het geen plaag meer...¹³⁷

's Winters waren er andere problemen, zoals wandluizen in de houten barakken en hevige sneeuwval, die het werk soms weken achtereen onmogelijk maakten. Wat de vrijwilligers echter als grootste bezwaar zagen, was het gevoel van isolement. De in totaal 15 kampen lagen tientallen en soms honderden kilometers van de bewoonde wereld verwijderd. Weekendverlof in Stockholm of een andere grote stad was er dus niet bij. Dat mocht trouwens ook niet van de Zweedse politie, die aan de vluchtelingen een visum verstrekke dat slechts voor een klein aantal van de 24 Zweedse provincies geldig was en bovendien een verblijf in de grote steden of militair belangrijke gebieden uitsloot. In de visie van de Zweedse autoriteiten, maar ook in die van consul De Jong zouden de vrijwilligers in een stad als Stockholm, waar het wemelde van Duitse spionnen, te veel in de gaten lopen en overlast veroorzaken. In de bossen zaten zij veilig en vooral ver weg opgeborgen.

Het spreekt vanzelf dat deze situatie onder de Nederlandse vrijwilligers grote onvrede veroorzaakte. Sommigen gooiden het bijltje er letterlijk bij neer en reisden stiekem toch naar Stockholm, waar zij als het ware 'onderdoken' en een baantje zochten als schoonmaker, bordenwasser of keukenhulp. Anderen simuleerden een kwaal, waardoor zij voor het houthakkerswerk werden afgekeurd. Een kleine minderheid reageerde met balorig gedrag en maakte misbruik van de voorzieningen van het consulaat-generaal. Zo deed zich eind 1942 een geval voor, waarbij twee Nederlandse vrijwilligers de in Stockholm verstrekte 'winddicht gevoerde jekker', bedoeld om ermee hout te hakken in de Zweedse bossen, onderhands verkochten. Vervolgens meldden zij zich bij het consulaat in Malmö om een nieuwe jas te vragen. Consul De Jong maakte zich zeer boos om dit soort gedrag en schreef begin 1943 verontwaardigd in een brief aan zijn superieuren:

De praktijk heeft mij geleerd, dat eene zogenaamde 'Heldenvereeniging' van deze aspirant-vrijwilligers volkomen misplaatst is. Sommigen van hen hebben niets anders gepresteerd, dan domweg van een vaartuig te drossen en op het Consulaat-Generaal de be-

noodigde ondersteuning te ontvangen om in veiligheid te komen. Anderen hebben risico's genomen en werden geholpen, terwijl naderhand bleek, dat hun verleden alle aanleiding gegeven heeft tot het nemen van risico's. Het zij verre van mij om alle aspirant-vrijwilligers hiermee te karakteriseren, doch wel om een beeld te geven van de mijns inziens overwegend egoïstische motieven, die thans de alhier aankomende aspirant-vrijwilligers kenmerken...¹³⁸

Natuurlijk bevonden zich onder de vrijwilligers in Zweden (De Jong noemt hen consequent 'aspirant-vrijwilligers' omdat hij anders van ron-selen kon worden beschuldigd) – als in elke willekeurige populatie – minder goede elementen. Maar waar De Jong te weinig oog voor had, was dat het verblijf in de bossen ook op de goedwillende meerderheid demotiverend werkte. Het is dan ook geen wonder, dat de animo om in Engeland dienst te nemen bij sommige vrijwilligers afnam, naarmate het verblijf in Zweden langer duurde. Anderen raakten door het lange wachten eerder méér dan minder gemotiveerd. Harry Weelinck bijvoorbeeld schreef de ene verbitterde brief na de andere naar het consulaat, omdat hij het gevoel had dat hij zijn tijd zat te verdoen:

Ik voel het verblijf hier in Zweden en ons leven alsof er geen oorlog is, als iets vernederends voor een vaderlander met goodwill. Terwijl Holland bloedt en onze landgenoten en familieleden alles geven voor hun land, lopen wij hier rond zonder ook maar iets te kunnen doen. De wereld vecht voor vrijheid en wij eten ons dik en rond in Zweden. Dat is dan onze verdienste geweest, waarmee wij straks naar huis kunnen gaan...¹³⁹

Op het moment dat Weelinck deze brief schreef was hij, samen met 24 andere vrijwilligers, uitgekozen om een cursus radiotelegrafie aan de zeevaartschool te Göteborg te volgen. Dit ter voorbereiding op een eventuele opleiding tot geheim agent in Engeland.

De overgrote meerderheid van de Nederlandse vrijwilligers hield zich echter nog steeds en met groeiende tegenzin onledig met houthakken in de bossen. Sommigen van hen waren het wachten zó beu, dat zij besloten de overtocht naar Engeland zelf maar te regelen. Dit gold bijvoorbeeld voor Hans Schuiling, die in september 1943 samen met twee andere bemanningsleden ten noorden van Kopenhagen in een reddingssloep zijn schip had verlaten. In zes uur tijd waren zij het Sont overgeroeid en in

Zweden aangekomen. In december 1943 las Schuiling, inmiddels tewerkgesteld als houthakker, in een krant dat een bepaald Zweeds vrachtschip nog vóór kerst vanuit Göteborg door de Duitse blokkade heen naar Canada zou vertrekken. Hij besloot zich met drie andere vrijwilligers als verstekeling op dit schip te verstoppen. Helaas werden zij door de Zweedse politie ontdekt en na een wilde achtervolging ingerekend. De Nederlandse consul in Göteborg kwam hen al spoedig 'bevrijden', waarna de vier via Stockholm opnieuw naar een houthakkerskamp werden gestuurd.¹⁴⁰

In de periode dat Schuiling zijn ontsnappingspoging waagde, eind 1943, werd de situatie van de vrijwilligers in Zweden iets draaglijker door vanuit Londen gedirigeerde veranderingen. De zorg voor de vluchtelingen ging van consul De Jong over naar een nieuw opgericht Nederlandsch Vluchtelingen Bureau in Stockholm, dat onder leiding kwam van de uit Londen overgekomen J. Middendorp. Deze was vóór de bezetting directeur van de zeevaartschool te Den Helder geweest, maar had in mei 1940 naar Engeland kunnen uitwijken. De eerste maatregel van Middendorp bestond uit verhoging van de verdiensten van de houthakkende vrijwilligers en verplaatsing van de meest noordelijk gelegen kampen naar zuidelijker districten. Ook regelde hij, dat de 'houthakkers' af en toe een weekend in een stad mochten doorbrengen en daardoor even iets anders zagen dan bomen. Kerstmis 1943 nodigde hij een grote groep Engelandvaarders uit voor een kerstviering in Stockholm, waar zij een kerstgeschenk van H.M. de Koningin kregen uitgereikt: een lederen portefeuille.

Een afdoende oplossing voor het vervoer van Engelandvaarders van Zweden naar Engeland was echter ook in het nieuwe jaar 1944 aanvankelijk niet voorhanden. Onderwijl bleven de Nederlandse vrijwilligers toestromen. Over de periode 1940-1945 werden er in totaal 969 geregistreerd.

In deze fase waren dat niet meer alleen gedroste zeelieden, maar ook een paar honderd Nederlandse arbeiders, die (al of niet onder dwang) voor de Organisation Todt (OT) in Finland hadden gewerkt. Nadat dit land ten gevolge van de Russische opmars uit de Duitse invloedssfeer kwam, staken zij massaal naar het neutrale Zweden over. Ook vanuit Noorwegen kwamen weggelopen OT-arbeiders de grens met Zweden over. Zij werden in het interneringskamp Rosöga bij Strängnäs, ten zuidwesten van Stockholm, opgesloten, waar werd onderzocht of zij wel als vrijwilliger voor de Nederlandse strijdkrachten konden worden geaccepteerd.

In de zomer van 1944 diende zich eindelijk een oplossing aan voor het vervoersprobleem naar Engeland, in de vorm van grote Amerikaanse bommenwerpers (zogenaamde B-24 Liberators), die hun in Zweden gestrande vliegtuigbemanningen kwamen ophalen. In de voorgaande maanden hadden er nogal wat Amerikaanse bommenwerpers na bombardementen op Duitse steden op de terugweg in Zweden een noodlanding moeten maken, waardoor zich al snel een contingent van enkele honderden Amerikaanse vliegers in Zweden bevond. Onder Amerikaanse druk stond de Zweedse regering toe, dat er een luchtbrug werd opgezet om de Amerikaanse piloten naar Schotland over te brengen. Per keer konden in een Liberator zo'n dertig man worden vervoerd. Na overleg tussen de Amerikaanse en Nederlandse regering kwam men overeen dat alle Nederlandse vrijwilligers op korte termijn mee konden vliegen.

Voor Hans Hoets brak dat langverwachte moment aan op 13 oktober 1944, op de kop af 15 maanden nadat hij in Zweden was gedroost. Op de avond van die dag moest hij zich, samen met een andere Nederlandse vrijwilliger, melden op het vliegveld Bromma bij Stockholm. Op de startbaan zagen ze twee reusachtige, zwartgeschilderde Amerikaanse bommenwerpers met dubbele staartvlakken gereed staan. Vlak daarnaast een driemotorige Junker van de Lufthansa met een hakenkruis op de staart:

Nu lopen we op de grote zwarte vogels af. Even wachten we onder de enorme vleugel. Ik zie de Duitse piloot in de cockpit van de Junker naar ons zitten loeren. Daar gaan de bommenluiken open in de buik van de Liberator. Een voor één kruipen we naar binnen, wikkelen ons in dekens op de banken. Dertig van ons gaan mee. [...] De motoren brullen, de machine trilt en wij zitten in het pikkedonker. Zo probeer ik maar wat te slapen. Maar ik voel me een beetje raar en gammel worden door de kou en gebrek aan zuurstof. [...] Na een vlucht van vijf uren landen we 's nachts om twee uur in Schotland. Eindelijk ben ik dan ook Engelandvaarder geworden...¹⁴¹

Harry Weelinck mocht twee weken later vertrekken, op 28 oktober 1944, na een gedwongen verblijf in Zweden van zo'n veertien maanden. Blijkbaar werden er in deze periode behalve Amerikaanse militaire vliegtuigen ook grotere Britse toestellen ingezet. Weelinck werd althans – samen met vier andere Nederlanders, drie Belgen en een Deen – vervoerd in een Britse Dakota, die als passagiersvliegtuig was ingericht. Zijn vlucht was

daardoor iets comfortabeler dan die van Hoets, maar even koud: bij het vliegen op grote hoogte daalde de temperatuur in de cabine tot 5 graden onder het vriespunt.¹⁴²

In relatief korte tijd (de laatste maanden van 1944 en de eerste van 1945) werden op deze wijze zo'n vierhonderd Nederlanders uit Zweden naar Engeland overgebracht. Toch zijn niet alle Zwedengangers uiteindelijk ook Engelandvaarders geworden. Enkele honderden Nederlanders zijn in Zweden gebleven. Een deel van hen werd door de Nederlandse autoriteiten met opzet in Zweden gelaten, omdat het ging om mensen die vrijwillig voor de Duitsers in Finland of Noorwegen hadden gewerkt of anderszins 'fout' waren gebleken. Maar er waren ook ongeveer honderd bonafide vrijwilligers, die – hoewel zij op het consulaat in Stockholm een verklaring hadden getekend waarmee zij vrijwillig dienst namen bij de Nederlandse strijdkrachten – op het moment van vertrek weigerden naar Engeland af te reizen. Sommigen waren door het lange wachten niet langer gemotiveerd om dienst te nemen. Een veel voorkomende reden was dat zij verkering hadden gekregen met een Zweeds meisje en hun kersverse verloofde niet in de steek wilden laten. Op het consulaat werd een zogenaamde 'zwarte lijst' bijgehouden met de namen van deze 'weigeraars'. Daarop zijn aantekeningen te lezen als: 'weigerde te vertrekken', 'weigerde pas op te zenden' of 'op punt van vertrek pas kwijt'. Sterk vermoeden moedwillig zoekgemaakt.¹⁴³ Met hun weigering om naar Engeland door te reizen pleegden deze Nederlanders contractbreuk, iets waarmee sommigen van hen naderhand nog behoorlijk veel last hebben gekregen, in de zin dat zij hun Nederlanderschap dreigden te verliezen.

Zij vormden echter een minderheid. De meeste Nederlanders in Zweden wilden wél graag weg, blij eindelijk actief aan de strijd te kunnen deelnemen.

Tabel 10 (zie bijlagen) biedt een overzicht van de Engelandvaart via Scandinavië, uitgesplitst naar jaar. Het jaar 1943 springt er duidelijk uit als bottleneck. Door de toeloop van gedrosten in dat jaar ontstond een grote groep wachtenden, die niet zomaar naar Engeland kon worden doorgesluisd. De gemiddelde wachttijd van diegenen die in 1943 in Zweden arriveerden bedraagt dan ook ruim een jaar.

Van de in totaal 528 Engelandvaarders die tijdens de oorlogsjaren volgens mijn onderzoeksgegevens via Scandinavië naar Engeland kwamen, had 71 procent een zeevarende achtergrond. Van die 71 procent (375 zee-

varenden) worden er 97 in het verhoor na aankomst in Engeland simpelweg aangeduid als 'zeeman'. Bij de overigen wordt een nadere beroepsspecificatie genoemd. Onder hen bevonden zich 7 kapiteins (van kust- en sleepvaart), 26 stuurliu, 35 scheepswerktuigkundigen en 61 stuurmansleerlingen. Verder een hele reeks aan lager opgeleide zeevarenden: matrozen (53), stokers (14), koks (9), motordrijvers (6) et cetera. Hoewel vissers (32 in getal) een iets andere categorie vormen, zijn zij bij de zeevarenden meegeteld.

Samenvatting: wegen naar Engeland

Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren er grofweg drie wegen, die vanuit Nederland naar Engeland leidden: de Noordzeeroute, de zuidelijke route en de Scandinavische route.

De nu volgende tabel geeft aan hoe de 1706 Engelandvaarders, van wie de gegevens de basis van dit onderzoek vormen, getalsmatig over deze routes zijn verdeeld.

Verdeling van 1706 Engelandvaarders over de diverse routes:

Noordzee	178
zuidelijke route	985
Scandinavische route	528
overig	11
route onbekend	4

TOTAAL	1706
--------	------

De weg over de Noordzee was het kortst. 178 Nederlanders (10,4 procent van de onderzoekspopulatie) zijn erin geslaagd via deze route Engeland te bereiken: 172 deden dat met een boot(je), zes met een (gestolen) vliegtuig. Voorzover bekend zijn er in de jaren 1940-1945 in totaal 136 pogingen gedaan om vanaf de Nederlandse kust met een bootje naar Engeland over te steken, waarvan er 31 slaagden (= 23 procent). De overige 105 pogingen faalden, doordat de opvarenden aan de kust of op zee werden gearresteerd of zijn verdronken. Het grootste aantal pogingen vond plaats in 1941, toen de kust door strenge bewaking weliswaar moeilijk te bereiken viel, maar nog niet helemaal was afgesloten. Dit laatste gebeurde

vanaf 1942, toen de bezetter met het oog op een geallieerde invasie begon met de aanleg van de zogenaamde Atlantikwall. Hoewel het aantal pogingen hierdoor sterk daalde, was het succespercentage in 1942 en 1943 groter dan in 1941 (respectievelijk 27 procent en 36 procent, tegen 15 procent in 1941) en kwamen er per geslaagde overtocht meer mensen over. De verklaring voor dit succes moet gezocht worden in een betere voorbereiding en organisatie en in het 'omzeilen' van de zwaarbewaakte kust, zodat een van de gevaarlijkste onderdelen van de Engelandvaart over zee (het ongezien vervoeren van de boot naar de kust) kon worden overgeslagen. Behalve van hele kleine scheepjes (en zelfs kano's), is er enkele malen gebruikgemaakt van een groter schip om de oversteek te maken. In twee gevallen werden vissersschepen door verstekelingen gekaapt, in één geval door de bemanning zelf.

De vraag welke factoren een poging tot Engelandvaart deden slagen dan wel mislukken is moeilijk te beantwoorden. Natuurlijk hielpen een zeewaardige boot, een goede voorbereiding en kennis van navigatie mee om de overkant te halen, maar dit alles vormde geen garantie voor succes. Onder de in totaal 31 groepjes die de overkant haalden, bevonden zich er verschillende waarbij niemand verstand had van navigatie, terwijl pogingen van ervaren zeelieden c.q. zeilers jammerlijk zijn mislukt.

Verreweg de meeste Engelandvaarders (57,7 procent) volgden de zuidelijke route. Dat wil zeggen, dat zij clandestien via België, Frankrijk en eventueel Zwitserland naar Spanje/Portugal reisden, om vandaar per boot of vliegtuig naar Engeland verder te gaan. Van dit rijtje landen was België, net als Nederland, bezet, was Frankrijk gedeeltelijk bezet en waren Zwitserland, Spanje en Portugal neutraal. De 'neutralen' vormden voor Engelandvaarders een soort tussenstations, waar zij buiten bereik van de Duitsers waren en vanwaar zij hun weg naar Engeland konden c.q. wilden voortzetten. Toch waren zij er niet volkomen veilig. Om hun onafhankelijkheid te behouden moesten de neutralen laveren tussen de eisen van nazi-Duitsland en de geallieerden, hetgeen zijn weerslag had op de manier waarop Engelandvaarders in die landen bejegend werden.

Het clandestien reizen in oorlogstijd (dat wil zeggen: reizen zonder papieren of met valse papieren) was gevaarlijk, omdat men grote kans liep bij illegale grensoverschrijdingen en bij controles in treinen et cetera te worden gearresteerd. Daar staat tegenover dat Engelandvaarders veel hulp ontvingen van spoorweg- en douanepersoneel, geestelijken en anderen die zij onderweg ontmoetten. Ook ontstonden – zowel in Nederland, België als Frankrijk – georganiseerde ontsnappingslijnen, waarbij

Engelandvaarders van valse papieren en betrouwbare adressen werden voorzien en door een telkens wisselende passeur langs het hele traject werden begeleid.

Engelandvaarders langs de zuidelijke route hebben gemiddeld één jaar en drie maanden over hun tocht gedaan. Die lange reisduur heeft enerzijds te maken met de enorme omweg (in kilometers), die zij moesten maken om Engeland te bereiken. De andere reden is, dat zij onderweg langdurig bleven steken, hetzij omdat zij in de gevangenis belandden, hetzij omdat hun de doorreis werd belemmerd. Een van de bottlenecks was Vichy-Frankrijk. Hoewel in naam onafhankelijk, was het Vichy-bevind niet meer dan een marionet van de machtige Duitse buurman. Engelandvaarders golden er dan ook als ongewenste vreemdelingen en werden veelvuldig in gevangenissen en werkkampen opgesloten. De Nederlandse diplomatieke vertegenwoordigers in Vichy-Frankrijk waren over het algemeen niet bijster actief om Engelandvaarders in deze moeilijke omstandigheden bij te staan, al was hun speelruimte uiteraard beperkt. Niettemin hebben ambtenaren als Joop Kolkman te Perpignan en Sally Noach in Lyon enorm veel Engelandvaarders geholpen. Wanneer Engelandvaarders weer op vrije voeten waren, begon het wachten op visa voor Spanje en Portugal, die onder Duitse druk slechts mondjesmaat werden afgegeven.

Ongeveer dezelfde situatie deed zich voor in een andere bottleneck: het neutrale Zwitserland. Van de 985 Engelandvaarders via de zuidelijke route zijn er 358 via Zwitserland gegaan. Ook hier was het juist voor personen in de dienstplichtige leeftijd bijna ondoenlijk om aan geldige reis-papieren te komen. Voorjaar 1942 hebben er enkele legale transporten plaatsgevonden. Toen eind 1942 het onbezette deel van Frankrijk alsnog door de Duitsers werd ingenomen, was legaal verder reizen definitief van de baan. Voor zowel Engelandvaarders die rechtstreeks naar Zuid-Frankrijk waren gereisd, als voor degenen die zich in Zwitserland bevonden (en ook voor diegenen die vanuit Nederland nog aan hun tocht moesten beginnen), bleef slechts één mogelijkheid over om Engeland te bereiken: illegaal de Pyreneeën over, naar Spanje.

Na een zware tocht door dit gebergte, meestal onder leiding van een passeur, arriveerden Engelandvaarders hiermee in de derde bottleneck. Het Spanje onder leiding van Franco was officieel neutraal, maar stelde zich – zeker in de eerste oorlogsjaren – zeer deitsch-freundlich op. Dit resulteerde in een hard optreden van de Spanjaarden tegen Engelandvaarders, die maandenlang in gevangenissen of in concentratiekamp

Miranda de Ebro werden opgesloten. Ook in Spanje – zo krijgt men de stellige indruk – liet de hulp van Nederlandse diplomatieke vertegenwoordigers aan Engelandvaarders te wensen over. Pas na 1942, toen de krijgskansen keerden ten gunste van de geallieerden, werd de Spaanse houding ten opzichte van Engelandvaarders versoepeld. Eenmaal uit Spaanse gevangenschap bevrijd, volgde voor Engelandvaarders opnieuw een lange wachtperiode in Madrid, alvorens zij de laatste etappe naar Engeland konden nemen. Eind 1943 greep de regering in Londen in, onder meer door het hoofd van Bureau Inlichtingen, J.M. Somer, naar Spanje/Portugal te sturen. Deze bedacht diverse sluipwegen om hen hetzij via Portugal, hetzij via Gibraltar naar Engeland te krijgen.

Bijna 31 procent van de totale groep Engelandvaarders uit dit onderzoek koos voor de weg via Scandinavië. Het waren voornamelijk zeelieden, die aanmonsterden op een kustvaarder die vanuit Delfzijl op Zweden of Noorwegen voer en daar van hun schip wegliepen. Vervolgens meldden zij zich als politieke vluchteling bij de dichtstbijzijnde Nederlandse diplomatieke vertegenwoordiger. Meestal was dat consul-generaal A.M. de Jong in Stockholm, die hen als vrijwilliger voor de Nederlandse strijdkrachten registreerde.

In het begin van de bezetting hebben enkele jongeren (voornamelijk Leidse studenten) in Delfzijl via de verzetsgroep Zwaantje van de huisarts A. Oosterbuis als zogenaamde zeelieden op kustvaarders kunnen aanmonsteren. De Duitsers namen echter al snel tegenmaatregelen, die het voor niet-zeevarenden heel moeilijk maakten om nog als bemanningslid aan boord te kunnen komen. Later, in 1942/1943 gloorden nieuwe mogelijkheden, toen er veel personeel nodig was voor de zogenaamde Transportflotte Speer. Deze bestond uit door de bezetter gevorderde Nederlandse kustvaarders, die het bezette Noorwegen moesten bevoorraden.

Net als via de zuidelijke route, moesten ook Engelandvaarders via Zweden lang wachten op verdere doortocht naar Engeland. De verbinding met Engeland kon alleen per (post)vliegtuig plaatsvinden. Per keer konden slechts een paar extra passagiers mee. De grote groep wachtende vrijwilligers moest zich intussen nuttig maken door in de Zweedse bossen hout te hakken. Pas in de zomer van 1944 kwam er – in de vorm van Amerikaanse bommenwerpers – voldoende capaciteit beschikbaar om de Engelandvaarders uit Zweden naar Engeland over te brengen.

Voor alle routes geldt, dat er in 1940 nog maar heel weinig Engelandvaarders vertrokken (zie grafiek 7). Veel mensen dachten (en hoopten) in

die tijd, dat de oorlog binnen enkele maanden zou zijn afgelopen. Anderen waren pessimistischer en vreesden dat de oorlog definitief verloren was en dat het dus niet zinvol was een gevaarlijke reis naar Engeland te ondernemen. Pas toen duidelijk werd dat de oorlog langer ging duren en dat Engeland standhield, begonnen zij plannen te maken voor hun tocht naar Engeland. Wat betreft de Noordzeeroute was 1941 het topjaar. In 1942 en 1943 waren vooral de twee andere routes 'in trek'. Omdat het echter geruime tijd duurde voor een Engelandvaarder via de zuidelijke weg of Zweden Engeland bereikte, waren degenen die tot medio 1942 arriveerden voornamelijk Engelandvaarders die de Noordzee waren overgestoken. Misschien ligt hier het ontstaan van de latere beeldvorming rond Engelandvaarders, waarin altijd een sterk accent lag op degenen die letterlijk varende naar Engeland kwamen.

In 1944 nam het aantal vertrekkende Engelandvaarders af, om in 1945 geheel tot stilstand te komen. Vanuit het door honger, kou en armoede geteisterde Nederland was reizen vrijwel onmogelijk geworden. Bovendien was het overduidelijk dat de oorlog zijn einde naderde. In de twee laatste oorlogsjaren konden grote groepen wachtende Engelandvaarders eindelijk naar Engeland doorreizen: in 1944 vooral de Spanje- en Zwedengangers, in het begin van 1945 diegenen die in Zwitserland waren blijven steken.

Mislukte pogingen tot Engelandvaart

In de nacht van 24 op 25 september 1941 lieten Willem Heilbron en Dolf Scherpbier, beiden student aan de Technische Hogeschool Delft, vanaf het strand van Katwijk een vouwkano te water. Hun bedoeling was daarmee naar Engeland over te steken. Hun poging strandde echter al nog voor zij goed en wel begonnen was. De kano liep vol in de branding, waarna het hun beter leek het plan af te blazen. Zij lieten de kano in wat dieper water achter, klauterden ongezien terug naar de boulevard en maakten dat zij wegwamen.¹

Ruim een maand later, op 30 oktober 1941, vertrokken de broers Hans en Rob Beckman, respectievelijk 22 en 18 jaar oud, richting Zwitserland. Hans was voormalig student aan de KMA te Breda. Zijn broer zat nog op de middelbare school. Beiden hadden het vaste voornemen zich in Engeland bij de Nederlandse strijdkrachten aan te sluiten. Hun tocht verliep voorspoedig, tot zij op 6 november 1941 aan de Frans-Zwitserse grens werden gearresteerd. Tot het einde van de oorlog bleven zij geïnterneerd: eerst in diverse Franse gevangenissen en vanaf de zomer van 1942 in een Duits concentratiekamp.²

Niet lang nadat de gebroeders Beckman in een Franse cel waren opgesloten, deden op 14 november 1941 drie andere Nederlanders een poging tot Engelandvaart vanuit Egmond aan Zee. Het waren E. Moltzer, G.J. van der Flier en C. Kolff, allen afkomstig uit de omgeving Heemstede/Bloemendaal. Een van hun helpers was E. Hopman, inwoner van Egmond aan Zee. Deze verklaarde na de oorlog ten overstaan van een notaris hoe hij de – speciaal voor deze overtocht gebouwde – zeilhoort 's avonds met paard en wagen door de duinen naar het strand had getransporteerd en hoe het groepje zonder problemen was vertrokken. Hoewel twee van de drie opvarenden ervaren zeezeilers waren, hebben zij Engeland niet gehaald. Of zij op zee werden gearresteerd of zijn verdronken is tot op de dag van vandaag nooit opgehelderd. Zij zijn spoorloos verdwenen.³

Diezelfde maand besloten ook nog vijf reserve- en/of beroepsvliegers van het wapen der Militaire Luchtvaart naar Engeland te ontsnappen. Zij kozen de zuidelijke route. Hun namen waren: Ch. A. den Hoed, G. Haspels, E. A. Plate, jhr. B. Sandberg en J. Versteegh. In het Franse Poligny werden zij gearresteerd en in een werkkamp vlak bij Lyon opgesloten. Toen het hun duidelijk werd dat de doortocht naar Spanje zo goed als onmogelijk was, ontsnapten zij uit het kamp en keerden zwaar teleurgesteld naar Nederland terug.⁴

Rond de 1700 Nederlanders zijn er tijdens de Tweede Wereldoorlog in geslaagd Engeland te bereiken. Veel meer dan 1700 deden daartoe een poging, maar hebben het einddoel niet gehaald. Vier van die mislukte pogingen, alle ondernomen binnen een tijdsbestek van zes weken in het najaar van 1941, staan hierboven beschreven. Uit deze vier voorbeelden blijkt, dat het 'falen' van deze Engelandvaarders aan zeer diverse oorzaken te wijten viel en dat ook hun verdere lotgevallen verschillend waren. De mensen uit het eerste en laatste voorbeeld kwamen er zonder kleerscheuren van af, het tweede groepje zat voor de rest van de oorlog achter tralies en prikkeldraad, maar overleefde, terwijl het derde groepje de poging tot Engelandvaart hoogstwaarschijnlijk met de dood moest bekopen.

Hoeveel pogingen zijn er gedaan, waar en wanneer vonden zij plaats, waardoor mislukten zij, hoe werden gearresteerde Engelandvaarders bestraft en hoe verging het hen daarna? Het is moeilijk om op al deze vragen een volledig antwoord te geven, al was het maar omdat iemand die naar Engeland wilde, daar immers niet mee te koop liep. Vaak wisten zelfs familieleden niets van de plannen af. Wanneer de Engelandvaarders in kwestie hun avontuur niet zelf konden navertellen, dan bleef hun poging ook nadien voor de buitenwereld onzichtbaar. Zo weten wij alleen van het vertrek van Moltzer, Van der Flier en Kolff vanuit Egmond, doordat een van de helpers er naderhand verslag van deed. Als deze helper de oorlog niet had overleefd, dan was deze poging nooit bekend geworden. Hieruit volgt, dat een deel van de mislukte pogingen tot Engelandvaart nooit zal kunnen worden achterhaald. Wat wél kan is: een zo actueel en compleet mogelijk overzicht geven van de feiten die tot nu toe wél bekend zijn geworden. Op die manier krijgen wij misschien enige indicatie van de omvang die dit verschijnsel heeft gehad.

Elke vluchtweg had zijn eigen voetangels en klemmen, of om het anders te formuleren: elke route had zijn specifieke 'faalfactoren' die tot een mislukking konden leiden. Welke factoren dat waren, komt allereerst duidelijk naar voren uit de ervaringen van Engelandvaarders die wél zijn aangekomen. Een kleine 11 procent van hen had namelijk in de periode vóór aankomst in Engeland één of meer mislukte pogingen gedaan (zie tabel 11).

In het verhoor dat hun in Londen werd afgenomen, werd naar eventuele eerdere pogingen gevraagd. Dit levert een schat aan informatie op over de omstandigheden waaronder die pogingen plaatsvonden, de namen van personen die erbij betrokken waren en de redenen waarom Engeland destijds niet gehaald werd. Bij het tellen van eerdere pogingen tot Engelandvaart is de betekenis van het begrip 'eerdere poging' ruim opgevat. Niet alleen vallen er pogingen onder waarbij Engelandvaarders daadwerkelijk vertrokken en vroeg of laat strandden; het omvat ook die pogingen die al tijdens de voorbereiding schipbreuk leden.⁵

Het is niet verwonderlijk dat slechts een minderheid twee, drie of meer pogingen deed. Het vergde veel moed, improvisatietalent en doorzettingsvermogen om het telkens opnieuw te proberen. Bovendien moest men over veel geluk beschikken om keer op keer uit handen van de Duitsers te kunnen blijven. Een van die vasthoudende Engelandvaarders met een gelukkig gesternte was bijvoorbeeld de toen 30-jarige stewardess Ida Veldhuyzen van Zanten, die in 1941 maar liefst drie pogingen deed om met een bootje via de Noordzee weg te komen. De eerste keer, juli 1941, was zij door een communicatiefout niet ter plekke toen de boot vanaf de Hondsbossche Zeewering zou vertrekken. Zij ontkwam door dit toeval aan arrestatie, want een groot deel van de groep werd door de Duitse kustwacht ingerekend. De tweede poging, ook in de zomer van 1941, mislukte doordat het in de duinen verstopte bootje werd ontdekt. Bij de derde poging vanuit Kijkduin in december 1941 ontkwam Ida opnieuw ternauwernood aan arrestatie en moest onderduiken. Hierna hield zij de Noordzee voor gezien en vertrok begin 1942 langs de zuidelijke route. Deze vierde poging, via Zwitserland, slaagde.⁶ Recordhouder is voorzover bekend D. Schlichte Bergen, die er – vóór hij in november 1943 in Engeland arriveerde – vijf mislukte pogingen op had zitten: vier langs de zuidelijke route en één via Zweden.⁷

De meeste van die eerdere pogingen van later alsnog aangekomen En-

gelandvaarders vonden plaats via de Noordzee en de zuidelijke route. Dat is althans de uitkomst, wanneer wij bijvoorbeeld de 148 Engelandvaarders, die één mislukte poging deden rangschikken naar route (zie tabel 12).

Wat waren nu de 'faalfactoren'? De (weinige) Engelandvaarders, van wie de poging op de noordelijke route mislukte, waren niet in staat geweest om in Zweden van boord te gaan of waren, eenmaal gedrost, door de Zweedse politie opgepakt en naar het schip teruggebracht.

Bij degenen, die het via de Noordzee probeerden valt op, dat een groot deel al tijdens de voorbereiding moest afhaken. Zo waren er – zie de ervaring van Veldhuyzen van Zanten – meerdere groepjes, die een bootje of kano in de duinen hadden verstopt, tot het moment van vertrek zou zijn aangebroken. Regelmatig werd echter het vaartuig door de Duitsers ontdekt en in beslag genomen. Bij anderen liep de onderneming spaak, doordat het transport van de boot naar de kust mislukte, doordat toegezegde hulp uitbleef of doordat men niet aan benzine of andere essentiële benodigdheden kon komen. Een enkele keer zorgde bemoeienis van familieleden voor het niet-doorgaan van de poging. Dit was het geval bij Engelandvaarder Albert Bleeker, destijds 19 jaar, die op de avond van 7 september 1940, samen met twee vrienden vanuit Castricum aan Zee met een reddingssloep de oversteek naar Engeland wilde maken. Een van hen, Ko Brandjes, had een afscheidsbrief aan zijn ouders geschreven en aan een kennis gevraagd, om die brief de volgende ochtend op het ouderlijk adres in de bus te doen. In plaats van de volgende ochtend bezorgde deze de bewuste brief echter al 's avonds, waardoor de ouders van Brandjes eerder op de hoogte waren dan de bedoeling was. Zijn moeder schrok vreselijk, liep huilend naar een naburig café en vertelde wat er aan de hand was, waarop de eigenaar dit nieuws doorspeelde aan de politie. Een broer van Brandjes ging het groepje vervolgens achterna, om deze ontwikkelingen te melden. Toen de Engelandvaarders hoorden dat de politie op de hoogte was, durfden zij hun poging niet door te zetten en gingen terug naar huis. Daar wachtte hun geen vrolijke ontvangst. 'De politie,' zo vertelde Bleeker tijdens zijn verhoor in Londen,

was al aan de deur geweest. Mijn vader gaf mij toen ik binnenkwam een klap voor mijn hoofd en zei: Stommerik, als je iets doet, doe het dan goed. Verder heb ik er niets van gehoord. Vader is nog eenige malen bij den (NSB-)burgemeester moeten komen. Er is

echter niets van gekomen. Het dorp was er vol van en ik werd 'Tommy' en 'Engelandvaarder' genoemd.⁸

Het zou echter nog jaren duren vóór Bleeker werkelijk Engelandvaarder werd. In maart 1944 zag hij kans vanuit Duitsland, waar hij tewerk was gesteld, de grens naar Zwitserland over te steken. In januari 1945 kwam hij in Engeland aan. Ook Brandjes wist een weg naar Engeland te vinden en arriveerde begin 1944 via Zweden.

Noordzeepogingen faalden vaak doordat de boot omsloeg, lek bleek te zijn of vastliep op een zandbank; verder door motorpech en uiteraard slecht weer. Met name een veranderende windrichting, waardoor de boot naar de kust werd teruggedreven, bleek een cruciale factor. Onder die omstandigheden was het zaak om ongemerkt weer aan wal te komen. Dat dit met enig geluk uitvoerbaar was, bewijst het voorbeeld van de kanovaarders aan het begin van dit hoofdstuk. Ook met een grotere boot wisten sommigen terug te keren, zonder te worden gearresteerd. In het voorjaar van 1941 deed Bob van der Stok een poging met drie anderen vanuit Zierikzee. Een van die drie was schipper van een klein vrachtscheepje, dat grind vervoerde. In die grindhopen verstopten zich twee passagiers, Van der Stok deed zich voor als bemanningslid. Door onvoldoende kennis van de Zeeuwse wateren en een ondeugdelijk kompas liep de boot vast op een zandbank. Toen zij de volgende ochtend door een Duits patrouilleschip werden aangehouden, voerden zij als excuus aan, dat zij op weg naar Zierikzee met een lading grind, in het donker uit de koers waren geraakt en vastgelopen. In zijn memoires beschrijft Van der Stok hoe de Duitsers het schip vluchtig onderzochten:

Ze keken in het ruim en zagen inderdaad twee hopen kiezelstenen en niets meer. Kees en ik stonden op het achterdek met een zeer stompzinnige uitdrukking op het gezicht en we maakten wat hope-lozen gebaren met de handen. [...] We konden het nauwelijks gelo-ven, maar de Duitsers sloegen een touw om een zware kikker op onze schuit, peilden met onze paal het water en trokken de nu bijna drijvende schuit vrij van het zand en diep het water in. [...] Wij rie-pen terug 'Danke schön, danke schön', en met een handgebaar wenkte de Duitser ons om onze 'reis naar Zierikzee' te vervolgen.⁹

Terug in Zierikzee gingen de Engelandvaarders in een drukke menigte in de haven van boord en maakten zich uit de voeten.

Bij pogingen via de zuidelijke route waren het andere factoren die tot een mislukking leidden. Zo kwam het vaak voor, dat Engelandvaarders zich door geldgebrek of een 'gebrek aan contacten' gedwongen zagen naar Nederland terug te keren. Met gebrek aan contacten wordt bedoeld dat de ontsnappingslijn waarlangs zij reisden het liet afweten of – indien zij 'op eigen houtje' reisden – dat zij geen betrouwbare adressen in een volgende plaats wisten te verkrijgen en daarom niet verder konden of durfden. Andere redenen om terug te gaan, waren ziekte of onvoldoende beheersing van de Franse taal. Sommige Engelandvaarders kregen onderweg de stellige indruk dat verder reizen onmogelijk was en raakten daardoor zó gedesillusioneerd, dat zij uit eigen beweging naar Nederland teruggingen. Zo kwamen de aan het begin van dit hoofdstuk vermelde militairen door arrestatie niet verder dan Lyon. 'In Fort de Chapoly' aldus een van hen,

werden wij ingelijfd in een arbeidskamp en na 14 dagen overgebracht naar het kamp Lavalbonne (ten oosten van Lyon). Intussen waren wij met de Nederlandse consul te Lyon in contact gekomen en werd het ons duidelijk, dat het praktisch onmogelijk was de Spaansche grens over te komen. Toen zijn wij uit dit kamp ontsnapt en teruggekeerd naar Nederland...¹⁰

Wat ook voorkwam, was dat onderweg gearresteerde Engelandvaarders door de Duitse politie met hun familieleden in Nederland werden gechanteerd en zo tot terugkeer werden gedwongen. A. Hafkamp bijvoorbeeld, toen net 20 jaar oud, werd in juni 1942 in Bordeaux gepakt en kreeg te horen dat zijn vader in Nederland zou worden gegijzeld en zelfs doodgeschoten als hij niet binnen drie weken terug zou gaan. Hafkamp keerde daarop terug, wachtte hij tot hij meerderjarig was en vertrok toen opnieuw.¹¹

Kenmerkend voor alle tot nu toe beschreven 'mislukkingen' is, dat deze Engelandvaarders weliswaar hun poging zagen stranden, maar er in slaagden uit de handen van de Duitsers te blijven of (zie het voorbeeld van Hafkamp) na arrestatie toch weer op vrije voeten kwamen. Hierdoor waren zij in staat een nieuwe poging te wagen.

Vanzelfsprekend waren er ook Nederlanders die het na een mislukte poging tot Engelandvaart niét opnieuw probeerden, maar in de mislukking berustten. De reden daarvoor was meestal dat zij geen mogelijkhe-

den zagen voor een nieuwe poging. Ook kwam het voor dat hun persoonlijke omstandigheden zich zodanig wijzigden, dat zij niet meer aan het Engelandvaren toekwamen. Zo werden de kanovaarders Heilbron en Scherpbier nog geen jaar na hun mislukte poging van september 1941 krijgsgevangen genomen. Tot april 1945 zaten zij vast in een Duits krijgsgevangenkamp. Andere gestrande Engelandvaarders raakten betrokken bij verzetsactiviteiten. Daardoor ontdekten zij, dat zij zich ook in Nederland al nuttig konden maken in de strijd tegen de bezetter en werd de wens om naar Engeland te gaan naar de achtergrond gedrongen. Dat die wens soms desondanks bleef sluimeren, blijkt uit de ervaringen van verzetsman Gerard Tullenaar uit Overveen. Hij schreef in 1941 een afscheidsbrief aan zijn ouders en ging met twee vrienden van de verkennerij op weg naar Engeland. Zij kwamen echter niet verder dan het Zuid-Limburgse Tegelen, waar een bekende van Gerards familie broeder was in het aldaar gevestigde klooster. De ouders van Gerard hadden inmiddels ook al bedacht dat hij daar wellicht zou aankloppen en hadden het klooster gebeld, met het verzoek hun zoon – mocht hij Tegelen aandoen – direct terug naar huis terug te sturen. De kloosterlingen weigerden de jongens daarop over de grens te helpen en zo keerde het drietal noodgedwongen terug naar Overveen. Daar hield Tullenaar zich – naast zijn werk als broodbezorger – bezig met de verspreiding van ondergrondse blaadjes, onder andere *Vrij Nederland*. Toch zocht hij nog steeds een weg naar Engeland. Hij liet zich dit ontvallen tegenover de man, die hem de illegale bladen toespeelde, waarop deze hem doorverwees naar een verzetsrelatie in Bloemendaal. Deze gaf hem enkele opdrachten, om te zien wat voor vlees hij in de kuip had. Zo bracht Tullenaar geruime tijd door met het dreggen naar wapens in de Haarlemse Raamsingel. Van hulp bij zijn voorgenomen Engelandvaart kwam echter niets terecht, waarop hij het plan uiteindelijk maar uit zijn hoofd zette.¹²

Voor diegenen, die bij een mislukte poging tot Engelandvaart gepakt werden en zich langdurig van hun vrijheid zagen beroofd, was de keuze tussen niet of wel opnieuw vertrekken niet aan de orde. Hun wachtte een kennismaking met het Duitse strafrechtstelsel en een tocht langs gevangnissen en kampen, die velen fataal zou worden.

Arrestatie en bestrafing van in Nederland gestrande Engelandvaarders

Wanneer Engelandvaarders bij hun poging tot Engelandvaart werden gearresteerd, was dat niet zelden een kwestie van ongelukkig toeval. Zij hadden de pech door de Duitse grenspolitie of – als het een poging over zee betrof – de kustwacht te worden opgemerkt en konden niet bijtijds weggelopen. Zo werd de achttienjarige Amsterdamse fietsenmaker Leo Bus met drie vrienden in maart 1941 op het strand van Zandvoort gearresteerd, omdat juist op het moment dat zij met hun bootje wilden vertrekken een aanval van Engelse vliegtuigen begon. Hierdoor gingen de zoeklichten aan en werden zij ontdekt.¹³

Soms was het daarnaast ook onervarenheid, die Engelandvaarders parten speelde. Diverse groepjes, die na een mislukte poging over zee ongezien de wal hadden kunnen bereiken, werden later alsnog gearresteerd omdat de bezetter via de op het strand achtergelaten boot of daarin achtergebleven eigendommen hun identiteit kon achterhalen. Dit gold bijvoorbeeld voor vier jonge mannen uit Den Helder, die op 15 februari 1942 uit Callantsoog vertrokken. Ongeveer drie kilometer uit de kust kwamen zij in een storm terecht, waardoor de mast afbrak. Toen hun bootje water begon te maken, besloten zij terug te keren. Zij kwamen ongemerkt aan land en gingen lopend terug naar Den Helder. In hun bootje, dat op het strand achterbleef, stond echter nog een tas met hun papieren, die de Duitsers regelrecht op hun spoor zette. Nog diezelfde dag werden zij gearresteerd en in het Oranjehotel in Scheveningen opgesloten.¹⁴ Schrijnend is ook het verhaal van de toen twintigjarige student Henk Peper. Hij deed op 18 januari 1942 een ontsnappingspoging vanuit Zandvoort, samen met de student Ed Barten. Zij kwamen goed weg, maar door de extreme kou (het vroom die nacht 18 graden) kregen zij de buitenboordmotor niet aan de gang. Zij dreven terug naar de kust en kwamen aan land in wat Noordwijk aan Zee bleek te zijn. Half bevroren brachten zij zich via strand en duin, sluipend langs de daar gelegen Duitse bunkers, in veiligheid. Tot hun geluk stond er – waarschijnlijk door de strenge kou – niemand op wacht. Op dat moment ontdekte Peper dat hij zijn portefeuille, met daarin zijn papieren, had verloren. Hij dook onder bij kennissen van zijn familie. Toen er na een week nog geen Duitsers of politie hij zijn ouders aan de deur waren geweest, dacht hij dat het wel veilig was om naar huis terug te keren. Op 2 februari werd hij echter thuis gearresteerd door een rechercheur van de Zandvoortse politie, in op-

dracht van de Sicherheits Dienst (SD).¹⁵ Barten, die tegenover Peper een schuilnaam had gebruikt kon niet door de Duitsers worden achterhaald en bereikte Engeland in 1943 via de zuidelijke route. Henk Peper daarentegen bleef tot het einde van de oorlog gevangen.

Behalve de ongelukkigen, die in het net van Duitse kust- en grensbewaking bleven steken, viel ook een aantal Engelandvaarders als gevolg van verraad in Duitse handen. Zo zette de Sipo provocateurs in, die tot taak kregen Engelandvaart uit te lokken. Zij verspreidden daartoe het gerucht dat zij een weg naar Engeland wisten. Wie daar serieus op inging, bevond zich al snel achter slot en grendel. Deze methode werd al vrij vroeg in de bezetting toegepast. In oktober 1940 bijvoorbeeld werd reserveofficervlieger Harry Guyt met twee collega's op deze wijze in de val gelokt. Zij raakten via tussenpersonen in contact met iemand die beweerde voor de Engelse geheime dienst te werken. Een Engels watervliegtuig zou hen op een afgesproken plek oppikken. 'Maar,' zo zei een van de vliegers in een interview na de oorlog,

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...¹⁶

Wat ook veel gebeurde, was dat V(ertrauens)Männer op slinkse wijze infiltrerden in groepjes, die bezig waren met de voorbereiding van een ontsnappingspoging en zich voordeden als helper of zelfs mede-Engelandvaarder. In overleg met de Sipo werd gezorgd voor geld om bijvoorbeeld een boot te financieren. Op de dag van vertrek werd dan de hele ploeg gearresteerd. Om het spel mee te spelen en geen achterdocht te wekken, ging niets de Sipo te ver. Bij een van die verraden Engelandvaarders, op 20 mei 1943 vanuit IJmuiden, kreeg het arrestatieteam zelfs de opdracht zich als vissers te verkleden. Als zodanig stonden zij de Engelandvaarders op het schip op te wachten. Voor de vorm werd ook een van de verraders, die zich als zogenaamde organisator van de tocht had opgevoerd, gearresteerd. De Engelandvaarders in kwestie waren de hroers N. W. en H. C. Beck, de broers W. G. en L. Ph. Reyntjes, D. H. van Eeghen en J. Roos. Naast deze zes werden ook nog drie helpers ingerekend.¹⁷

Hoe nu werden gearresteerde Engelandvaarders bestraft?

Al direct op 10 mei 1940, de dag van de Duitse inval, vaardigde de Wehrmacht, in de persoon van F. von Bock, Oberbefehlshaber der Hee-

restruppe B, een drietal voorschriften uit, waarin grensoverschrijding als strafbaar feit werd aangemerkt.¹⁸ Nadat Nederland had gecapituleerd en het Duitse militaire bezettingsbestuur door een civiel bewind was vervangen, deed ook rijkscommissaris A. Seyss-Inquart een verordening over dit onderwerp uitgaan. Op 6 juni 1940 bepaalde hij, dat het zonder toestemming 'binnenreizen in en het uitreizen uit het bezette Nederlandsche gebied' verboden was.¹⁹ Welke straffen op overtreding zouden volgen werd in deze verordening niet omschreven. Dat gebeurde pas in een aanvullende bepaling uit augustus 1941. 'Hij die onhevoegd het bezette Nederlandsche gebied binnenreist of dit gebied uitreist', zo heette het daar, 'wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren of met geldboete van ten hoogste twintig duizend gulden'.²⁰

Hoewel het verlaten van bezet gebied in feite dus vanaf de allereerste bezettingsdag strafbaar was gesteld, bestaat de indruk dat de bezetter tegen overtreders van deze bepalingen aanvankelijk nog mild optrad. Vooral als het om zeer jeugdige Engelandvaarders ging, werd in de eerste oorlogsmaanden het strafbare feit – illegale grensovertreding – nog wel eens als een kwajongensstreek afgedaan en niet voor de rechter gebracht. Zo kwamen enkele jonge Engelandvaarders, die zich in de zomer van 1940 bij de Nederlands-Belgische grens ophielden ervan af met een vermanende toespraak door grenswachten en een waarschuwing, dat zij zich daar niet opnieuw moesten wagen.²¹ Memorabel is ook de actie van de broers Gideon en Jan Karel Boissevain, die later in de oorlog als leden van de Amsterdamse verzetsgroep CS-6 zouden worden gefusilleerd. In de zomer van 1940 knutselden 'Gi' en 'Janka', toen negentien en twintig jaar oud, van twee houten vermouthevaten een vlot in elkaar, dat zij Diogenes doopten. Met dit vlot voeren zij eind augustus via het IJsselmeer de Waddenzee op. Hun bedoeling was om tussen de eilanden Terschelling en Vlieland door de Noordzee op te gaan en met oostenwind naar Engeland te varen. Maar eenmaal op de Waddenzee draaide de wind en liepen zij vast op een zandbank. Een reddingboot die toevallig in de buurt was, op zoek naar de bemanning van een neergestort Brits vliegtuig, pikte hen op. Vermoedelijk hadden de ondervragers van de Hafenuberwachungsstelle Terschelling heel goed door wat de jongens van plan waren geweest; niettemin lieten zij de broers lopen. Wel moesten Gi en Janka direct het eiland verlaten, omdat dit Sperrgebiet was, maar zelfs hun primitieve vaartuig, de Diogenes werd niet in beslag genomen.²²

Lang heeft deze clementie van Duitse zijde echter niet geduurd. Van de hierboven genoemde gearresteerde Engelandvaarders werden de acht-

tienjarige Leo Bus en zijn drie al even jonge metgezellen, na hun aanhouding in maart 1941 tot acht maanden tuchthuisstraf veroordeeld. Zij zaten deze straf uit in de jeugdgevangenis Wittlich te Kleef en kwamen met kerst 1941 vrij. Daarmee kwamen zij er nog heel genadig van af, vergeleken met later gearresteerde Engelandvaarders. Henk Peper, gepakt in februari 1942, en ook de groep die in mei 1943 in IJmuiden door verraad in Duitse handen viel, werden voor onbepaalde tijd via de kampen Amersfoort of Vught naar Duitse concentratiekampen afgevoerd.

De steeds strenger wordende opstelling van de hezetter is echter slechts een van de omstandigheden die invloed hadden op de strafmaat. Er was nog een andere factor die daarbij een grote rol speelde. Met een poging tot Engelandvaart maakten Nederlanders zich vanuit Duitse optiek niet alleen schuldig aan ongeoorloofde grensoverschrijding (*Unerlaubte Grenzübertritt* of *Unerlaubte Ausreise*), maar ook aan Feindbegünstigung, een vergrijp dat levenslange tuchthuisstraf of zelfs de doodstraf tot gevolg kon hebben. 'Begünstigung van de vijand' en dus het toebrengen van schade aan nazi-Duitsland, in het bijzonder aan de Wehrmacht, was een opzettelijk vaag gehouden begrip dat zich voor zeer uiteenlopende interpretaties leende. In haar proefschrift over de Duitse strafrechtpleging in bezet Nederland, zet de historica G. von Frietag Drabbe Künzel helder uiteen hoe in de praktijk 'elke handeling, die de Wehrmacht nadeel bezorgde of zou kunnen hebben bezorgd' als begunstiging van de vijand kon worden aangemerkt.²³ Bij Engelandvaart of een poging daartoe was het nadeel voor de Wehrmacht daarin gelegen, dat de Nederlander in kwestie in Engeland militaire inlichtingen over bezet gebied zou verstrekken en zich bij het geallieerde leger zou kunnen aansluiten. In beide gevallen werd de vijand aanzienlijk bevoordeeld, of zoals een Duitse rechter het formuleerde, 'Vorschub geleistet'.²⁴

Vanwege dit Feindbegünstigungs-aspect werden zaken van Engelandvaarders dan ook vrijwel altijd voorgelegd aan Duitse militaire rechtbanken. Meestal waren dat Duitse militaire rechtbanken in Nederland. In enkele, zeldzame gevallen is hiervan afgeweken en werden de arrestanten naar Duitsland overgebracht. Dit overkwam bijvoorbeeld J.A. Stijkel, leider van een verzetsgroep die zich met spionage bezighield. Samen met enkele medewerkers was Stijkel in april 1941 gepakt bij een (verraden) poging om met een bootje vol spionagemateriaal naar Engeland te ontsnappen. In de dagen en weken na deze gebeurtenis werd nagenoeg de hele Stijkel-groep (ruim 40 personen) opgerold. Hun zaak werd voorgelegd aan het 'Reichskriegsgericht' in Berlijn, dat 32 van hen

(onder wie Stijkel) ter dood veroordeelde en de rest naar concentratiekampen stuurde.²⁵

In de regel waren het echter de in Nederland gevestigde Duitse krijgsraden die zich bogen over Engelandvaarderszaken. Deze krijgsraden, die al direct in mei 1940 waren ingesteld, hadden een tweeledige taak. Ten eerste moesten zij delinquente leden van de Wehrmacht berechten. Ten tweede konden zij zaken tegen Nederlandse burgers in behandeling nemen, wanneer die geweld tegen leden van de Wehrmacht hadden gebruikt of van anti-Duitse activiteiten werden verdacht. Elk Wehrmachts-onderdeel had zijn eigen rechtbank: die van de Duitse luchtmacht heette voluit 'Feldgericht des kommandierenden Generals- und Befehlshabers im Luftgau Holland'²⁶, kortweg Luftgaugericht genoemd, die van de marine heette het Feldgericht des Marinebefehlshabers in den Niederlanden,²⁷ kortweg Marine(kriegs)gericht genoemd; het leger ten slotte had het Feldgericht des Kommandeurs der Truppen des Heeres,²⁸ kortweg Heeresgericht genoemd. Hoogste autoriteit van deze krijgsraden was Wehrmachtsbefehlshaber F. Christiansen, die elk vonnis moest bekrachtigen en als enige het recht bezat gewezen vonnissen terug te wijzen en te beslissen over eventuele gratieverzoeken.

Nadat eind mei een civiel bestuur onder leiding van Seyss-Inquart zijn intrede had gedaan, werd bestrijding van anti-Duitse activiteiten gepleegd door Nederlandse burgers het terrein bij uitstek van civiele Duitse rechtbanken: het Landes- en Obergericht.²⁹ Dit betekende echter niet, dat de taakstelling van de krijgsraden op dit gebied beëindigd werd. Zij bleven bevoegd in zaken tegen niet-Duitsers, wanneer het strafbare feit zich richtte tegen de Wehrmacht, tegen leden of personeel van de Wehrmacht of in Duitse gebouwen was gepleegd.³⁰ Aan dit soort zaken hadden het Luftgau-, Marine- en Heeresgericht hun handen vol; alleen al in de periode 15 juni tot en met 15 september 1940 behandelden zij gezamenlijk circa 650 zaken tegen Nederlandse burgers. De aanklacht luidde veelal belediging van of gebruik van geweld tegen Duitse militairen, sabotage (doorknippen van kabels) of Feindbegünstigung, waaronder Engelandvaart.³¹ Voor welke van de drie krijgsraden een gearresteerde Engelandvaarder terecht moest staan, was moeilijk vooraf te voorspellen. Generaal Christiansen was van mening, dat een zaak wegens 'begünstigung van de vijand' moest voorkomen bij die krijgsraad, die het meest door het gepleegde strafbare feit benadeeld werd. In de praktijk was het echter vooral de geografische afstand, die bepaalde waar de zaak in behandeling werd gegeven.³² Zo werden veel op zee of aan de kust gegrepen

Engelandvaarders berecht door het in Scheveningen gevestigde Marine-gericht.

Omdat Feindbegünstigung als een zwaardere overtreding gold dan 'illegale grensoverschrijding', kon een Engelandvaarder die van het eerste vergrijp beschuldigd werd, hogere straffen verwachten. Het leek dus een verstandige tactiek om tijdens de verhoren door Duitse politie-instanties niet toe te geven, dat men naar Engeland had willen gaan om daar dienst te nemen.

De meeste gearresteerde Engelandvaarders hebben dat dan ook niet gedaan. Zij verzonnen een uitvlucht om hun gang naar Engeland te verklaren. Zo zeiden diegenen met familie in Nederlands-Indië vaak dat zij niet naar Engeland hadden gewild om dienst te nemen, maar om van daaruit naar deze kolonie te kunnen doorreizen. Henk Peper, bijvoorbeeld, gaf tegenover de SD'er die hem ondervroeg als reden voor zijn vertrek op, dat hij ruzie had met zijn vader en naar Indië wilde, waar een oom van hem woonde die hem een baan had beloofd.³³

Anderen gaven wél toe dat zij zich bij de geallieerde strijdkrachten hadden willen aansluiten. Soms geheurde dit onder druk van de Duitse ondervragers. Ik heb echter de indruk dat dit vaak een gevolg was van naïviteit en onwetendheid van de betrokken Engelandvaarders. Aan Feindhegünstigungs-zaken werd van Duitse zijde namelijk geen enkele ruchtbaarheid gegeven.³⁴ Veel arrestanten zullen daardoor vermoedelijk niet geweten hebben, welke antwoorden verzwarende omstandigheden voor hen opleverden en welke antwoorden minder belastend waren. Bij een enkeling was het spreken van de waarheid een vorm van stoer gedrag. Dat was bijvoorbeeld het geval bij H.J.C. Princen (1925-2002), beter bekend als Poncke Princen, die enkele jaren na de oorlog een omstreden figuur zou worden door als Nederlands dienstplichtig soldaat tijdens de politionele acties in Indonesië de zijde van de Indonesische Republiek te kiezen. In 1943, hij was toen 17, deed hij zijn tweede poging om naar Engeland te komen. Een kapelaan uit Maastricht wees hem een goede plek om de Belgische grens te overschrijden en drukte hem op het hart zich voor smokkelaar uit te geven als hem iets gevraagd werd. Bij de grens liep hij echter regelrecht in de armen van de Feldgendarmarie. 'Het waren,' schrijft Princen,

twee oudere kerels en niet eens onvriendelijke. Natuurlijk had ik de raad van de kapelaan moeten opvolgen en zeggen dat ik in België shag wilde gaan kopen, wat weliswaar illegaal is, maar beduidend

minder riskant dan de waarheid vertellen. Niet uit liefde voor de waarheid, maar om te bewijzen hoe dapper ik was, zei ik dat ik me wilde aansluiten bij mijn eigen leger, alsof ik daar applaus voor kon verwachten. Ze waren niet onder de indruk en brachten me naar de Sicherheits Polizei in Maastricht.³⁵

Princen werd wegens Feindbegünstigung tot anderhalf jaar cel veroordeeld en zat tot het einde van de oorlog gevangen in Bochum.

Twee andere gearresteerde Engelandvaarders die van hun intenties geen geheim maakten, waren P.J. de Lint en G. de Josselin de Jong, beiden als ingenieur afgestudeerd aan de TH Delft. Zij werden tijdens een poging per kano in september 1942 door de Kriegsmarine onderschept. Toen de kapitein zich over de verschansing boog en hun vroeg waarheen zij op weg waren, antwoordde De Lint: 'Nach Engeland.' Toen hun bij een uitgebreider verhoor in de haven van Hoek van Holland de vraag werd gesteld of zij dienst hadden willen nemen bij het Nederlands Legioen, antwoordden zij bevestigend. Verder verklaarden zij, zo beschrijft De Lint in zijn dagboek,

dat [zij] geen sabotage of spionage hadden gepleegd, maar met open vizier wilden strijden en verder dat [zij] de tocht geheel alleen hadden voorbereid en uitgevoerd, zonder de geringste hulp van anderen, daar [zij] de verantwoording daarvoor nooit zouden hebben willen dragen...³⁶

Uit het dossier met betrekking tot de berechting van De Lint en De Josselin de Jong door het Marinekriegsgericht blijkt, dat met name functionarissen van de Kriegsmarine sympathie en zelfs bewondering voelden voor het principiële standpunt van deze twee Engelandvaarders:

Die Haltung der Angeklagten im Vorverfahren und vor Gericht war soldatisch. Sie machen aus ihrer Überzeugung keinen Hehl und stehen zu ihrer Tat. Sie äusserten sich offen in einer bescheidenen Selbstverständlichkeit ohne jede Phrase.³⁷

Wellicht is het aan deze lovende woorden te danken dat het op 30 oktober 1942 tegen deze twee Engelandvaarders uitgesproken doodvonnis later werd omgezet in 15 jaar tuchthuis.³⁸

Had de gearresteerde Engelandvaarder een militaire achtergrond, dan

werd hem de poging tot Engelandvaart extra zwaar aangerekend. Be-roepsmilitairen werd niet alleen Feindbegünstigung ten laste gelegd, maar ook het feit dat zij het in juli 1940 gegeven erewoord hadden ge-schonden. Door ondertekening van de 'erewoordverklaring' (zie hoofd-stuk 1) hadden zij immers beloofd voor de duur van de oorlog niets tegen de bezetter te zullen ondernemen. In ruil daarvoor hadden zij zich des-tijds niet in krijgsgevangenschap hoeven te begeven. Met hun poging tot Engelandvaart hadden zij in Duitse ogen hun woord gebroken. Deze be-roepsmilitairen waren zich hiervan terdege bewust. Voor het geval zij bij hun ontsnaptingspoging zouden worden gepakt, hadden velen dan ook al van tevoren een ontlastende verklaring hedacht. Ook in die uitvluch-ten speelde dikwijls Nederlands-Indië een rol. Zo gaf de marineofficier J.N.J. van der Meij, die in september 1941 werd gearresteerd bij een po-ging om met een bootje weg te komen, direct toe dat hij naar Engeland had gewild. Van daaruit, betoogde hij, had hij echter naar Indië willen gaan om daar dienst te nemen. Omdat Indië (nog) niet bij de oorlog be-trokken was, had hij aangenomen dat hij daarmee niet in strijd handelde met de door hem afgegeven erewoordverklaring.³⁹

Bij reservemilitairen en dienstplichtigen lag het anders. Zij hadden geen erewoordverklaring hoeven afleggen. Degenen onder hen die in de meidagen krijgsgevangen waren genomen en naar Duitsland waren af-gevoerd, waren zelfs zonder dat zij erom gevraagd hadden op de trein naar huis gezet. Dit bood deze laatste groep de kans om – wanneer zij we-gens Engelandvaart terechtstonden – ter verdediging aan te voeren dat zij nog krijgsgevangenen waren. Volgens de Conventie van Genève mochten krijgsgevangenen namelijk niet voor een poging tot ontvluch-ting worden gestraft. De Haagse advocaat C.R.C. Wijckerheld Bisdom, die tijdens de bezetting diverse Engelandvaarders (onder wie Van der Meij) verdedigde, memoreert echter dat de aanspraak op de juridische status van krijgsgévangene meestal niet door Duitse rechters werd er-kend. Met de terugkeer van de krijgsgevangenen in Nederland, zo be-toogden deze rechters, kwam ook een einde aan hun juridisch krijgsge-vangenschap. Deze redenering werd gelogenstraft door de oproep van Wehrmachtsbefehlhaber Christiansen in april 1943 aan Nederlandse mi-litairen om zich aan te melden voor terugvoering in krijgsgevangen-schap. Bisdom concludeert, dat al het gedelibereer rond de krijgsgevan-genenstatus weinig succes opleverde. Een verzoek tot erkenning als krijgsgévangene werd meestal kortweg geweigerd onder verwijzing naar de oorlogssituatie of er werd in het geheel niet op gereageerd.⁴⁰

Van de drie Duitse krijgsraden trad het in Amsterdam gevestigde Luftgaugericht het strengste op tegen Engelandvaarders: menigmaal heeft deze rechtbank zware vrijheidsstraffen of zelfs de doodstraf tegen hen uitgesproken. Dit valt wellicht te verklaren uit het feit dat het Luftgaugericht veruit de meeste 'politieke zaken' heeft behandeld. Bijna alle grote processen tegen verzetsgroepen uit de eerste oorlogsjaren (tegen de Geuzen, de OD, de *Vrij Nederland*-groep en de *Parool*-groep) speelden zich af in het gebouw van het Luftgaugericht. Van de 213 personen, die na een vonnis van een Duitse militaire rechter zijn gefusilleerd (niet alleen Engelandvaarders dus), waren er 179 door het Luftgaugericht ter dood veroordeeld.⁴¹

Het Marine- en Heeresgericht waren wat terughoudender tegenover Engelandvaarders, wat overigens niet wil zeggen dat door deze krijgsraden geen doodvonnissen zijn uitgesproken (zie de reeds genoemde zaak tegen De Lint en De Josselin de Jong). Maar zelfs als de aangeklaagden militairen waren, hebben sommige rechters van deze gerechtshoven zich relatief gematigd opgesteld. In de zaak tegen de in september 1941 gearresteerde groep marineofficieren, waartoe Van der Meij behoorde, wilde het Marinekriegsgericht tot twee keer toe niet verdergaan dan een veroordeling tot twee jaar tuchthuis. Dit tot groot ongenoegen van generaal Christiansen, die weigerde deze vonnissen te bekrachtigen. Hij was van oordeel dat Nederlandse militairen die naar Engeland probeerden te ontsnappen, de doodstraf verdienden. Uiteindelijk werden Van der Meij c.s. begin 1943 door het Heeresgericht veroordeeld tot vier jaar tuchthuis met aftrek van voorarrest.⁴²

Dat sommige Duitse militaire rechters zich gematigd opstelden in zaken tegen Engelandvaarders, had helaas weinig en – naarmate de oorlog langer duurde – steeds minder effect op de wijze waarop Engelandvaarders daadwerkelijk bestraft werden. Achtergrond hiervan was een beleidswijziging in de Duitse strafrechtspraak, die vanaf eind 1942 merkbaar werd. Omdat de Duitse krijgsraden door het grote aantal 'politieke zaken' overbelast raakten, werd besloten om de minder belangrijke zaken niet meer voor de rechter te brengen, maar door de Duitse politie te laten afhandelen.⁴³ Ook voor 1942/1943 had de Sipo overigens al grote bemoeienis met het strafproces. Bij groepsprocessen kwam het geregeld voor, dat enkele verdachten niet aan de rechter werden overgedragen. Zij werden 'abgetrennt bis weiteres Verfahren' en bleven in handen van de politie. Bepaalde categorieën van verdachten, zogenaamde 'gemeingefährli-

che Elementen' mochten door de Sipo zelf, buitengerechtelijk, worden bestraft. Aanvankelijk ging het om joden en communisten, later ook om onderduikers en (veel van) hun helpers.⁴⁴ Ook Engelandvaarders werden meer en meer zonder tussenkomst van een rechter bestraft. Dat was in Duitse ogen de snelste en meest efficiënte manier om hen geruisloos en snel uit de samenleving te verwijderen.

Iemand die dit aan den lijve ondervond, was Henk Peper, gearresteerd in februari 1942. Op 24 maart 1942 schreef hij in de gevangenis aan de Weteringschans te Amsterdam in zijn dagboek:

Ik begrijp [...] niet best wat ze met mij van plan zijn. Eigenlijk heb ik toch niets bijzonders misdaan en hebben ze er niets aan mij gevangen te houden. Ik ben voor hun toch geen gevaar. Dit heb ik hun reeds herhaaldelijk gezegd. Zij gaven dat ook toe, maar lieten me toch niet vrij...⁴⁵

Peper wist niet dat zijn vader op dat moment met behulp van een advocaat pogingen deed om zijn zoon vrij te krijgen. De advocaat was echter niet in staat te achterhalen door welke instantie Henks zaak zou worden behandeld. In juni 1942 kreeg vader Peper het dringende advies om in zijn eigen belang geen verdere pogingen ten behoeve van zijn zoon in het werk te stellen. In oktober 1942, na acht maanden voorarrest, werd Henk Peper plotseling – en zonder enige vorm van proces – via Amersfoort naar Duitsland afgevoerd.

Arrestatie en bestraffing van Engelandvaarders buiten Nederland

Veel Engelandvaarders die de zuidelijke route volgden werden onderweg, in België of Frankrijk, gepakt. Zij vielen bij controles in treinen of op stations door de mand of werden op heterdaad betrapt terwijl zij probeerden clandestien een grens over te steken. Dat waren er nogal wat: de grens tussen Nederland en België, die tussen België en Frankrijk, in Frankrijk zelf de demarcatielijn en ten slotte de grens tussen hetzij Frankrijk en Zwitserland, hetzij Frankrijk en Spanje. Ook hier was het vaak ongelukkig toeval dat het lot van Engelandvaarders bepaalde. Dat bleek bijvoorbeeld bij de aan het begin van dit hoofdstuk vermelde gebroeders Beckman, die vlak bij de Zwitserse grens twee douanebeamb-

ten tegenkwamen. Aanvankelijk waren die heel gemoedelijk. Zij geloofden het verhaal van de twee Nederlanders, dat zij op zoek waren naar werk op het platteland en waren zelfs bereid een 'Sonderausweis' voor hen uit te schrijven, waarmee zij officieel toegang tot het grensgebied kregen. Tot een van de douaniers uit nieuwsgierigheid het Nederlandse persoonsbewijs van Hans Beckman nader wilde bekijken. 'Tot ons aller verbazing,' schrijft Beckman in zijn memoires,

viel daar ineens een 50-mark biljet uit. Dat was er aan het begin van de reis waarschijnlijk per ongeluk in terechtgekomen en tijdens het wisselen in St. Quentin niet door mij opgemerkt. Onze beide douaniers werden toen plotseling wild, wij waren gemene 'Devisenschmuggler' en werden meteen van top tot teen gefouilleerd en toen kwamen mijn kompas, verrekijker en militaire papieren voor de dag...

De douaniers besloten hun arrestanten naar de 'Kommandantur' in St. Hippolyte te brengen, waar de Geheime Feldpolizei gevestigd was. De politieman die hen daar ondervroeg, begreep – anders dan de goedgelovige douaniers – direct hoe de vork in de steel zat en voegde de Engelandvaarders toe: 'Na, du wolltest Willemienchen besuchen, was?'⁴⁶

Net als in Nederland zijn ook in België en Frankrijk veel Engelandvaarders als gevolg van verraad gearresteerd. Op zoek naar hulp klampen zij onderweg soms de verkeerde mensen aan, die hen vervolgens aan de Duitsers uitleverden. Ook wanneer zij hun lot in handen legden van georganiseerde ontsnappingslijnen, dreigde dit gevaar. De SD probeerde uit alle macht in dergelijke verzetsorganisaties te infiltreren en wanneer dat gelukt was, werden alle betrokkenen, helpers én degenen die de hulp ontvingen, ingerekend. Zo werd de latere journalist W.L. Brugsma (1922-1997) begin 1944 in Parijs gearresteerd toen de escapelijn, waarlangs hij reisde, werd opgerold. Ook de aardige, bejaarde Franse dame, bij wie Brugsma in afwachting van de verdere reis was ondergebracht, werd gearresteerd en zonder pardon naar een concentratiekamp gezonden. Zij is in Ravensbrück overleden.⁴⁷

Tot in de Pyreneeën aan toe werd door de Duitsers fanatiek jacht gemaakt op diegenen die door de mazen van het net probeerden te ontsnappen. Engelandvaarder S. Timmers Verhoeven maakte zo'n drijfjacht mee in februari 1944. Met een groep van 35 man onder leiding van twee gidsen was hij de Pyreneeën in getrokken. Het konvooi bestond onder

meer uit Amerikanen, Engelsen, Belgen, Fransen en Nederlanders en was georganiseerd door de organisatie Dutch-Paris. Tijdens hun tocht werden zij plotseling overvallen door een Duitse grenspatrouille. Het is nooit opgehelderd of dit het gevolg was van verraad of een toevallige samenloop van omstandigheden. In een terugblik op zijn Engelandvaart beschrijft Timmers Verhoeven hoe de overval begon, op het moment dat een deel van de groep buiten stond bij de *cabane* (berghut) waar zij de nacht hadden doorgebracht:

Op dat moment gaf Palot [een van de twee Franse gidsen, *ad*] een alarmteken [...], want hij zag de oren van een herdershond achter een rotsblok, duidelijk behorende bij een vijandelijke patrouille. En toen gebeurde er van alles tegelijk. Ik zag Palot onderlangs door de hoge sneeuw voor zijn leven rennen. Er vielen schoten en ik zag hem vallen. We dachten dat hij was geraakt, maar hij stond meteen weer op en verdween in westelijke richting. [...] ⁴⁸

De groep raakte nu gesplitst. Enkelen van de deelnemers die buiten stonden gingen de *cabane* in, om degenen die daar nog lagen te slapen te waarschuwen. De rest zocht – evenals de tweede gids – een goed heenkomen. Ook de Duitse patrouille splitste zich op. Een deel ging de vluchten met herdershonden achterna, een ander deel ging over tot arrestatie van de mannen, die in de *cabane* als ratten in de val zaten. ⁴⁹ Van degenen die wegrenden, werd een deel door de gidsen teruggevonden en alsnog naar Spanje gebracht. Timmers Verhoeven en nog een andere Nederlander hoorden daar niet bij. Zij probeerden op eigen houtje de grens over te komen, maar moesten wegens uitputting en bevroeringsverschijnselen afhaken. Na in een naburig grensdorpje te zijn opgevangen, keerde Timmers Verhoeven begin maart naar Toulouse terug. Op 28 maart deed hij, met een andere groep onder leiding van een gids, opnieuw een poging om de Pyreneeën te passeren. Nu bereikte hij Spanje wel. De groep, die in de *cabane* was gearresteerd, werd in de gevangenis van Toulouse opgesloten en van daaruit naar Duitsland afgevoerd.

Wat totnogtoe gezegd werd over de bestraffing van in Nederland gearresteerde Engelandvaarders geldt in grote lijnen ook voor diegenen die onderweg, in België of Frankrijk, tegen de lamp liepen. Wel moet worden opgemerkt dat het verschil uitmaakte waar en door welke instantie Engelandvaarders werden opgepakt en in welke fase van de oorlog dit

gebeurde. Ook hier valt een ontwikkeling te bespeuren van een aanvankelijk gematigde naar een steeds zwaardere bestraffing. Velen die in de eerste oorlogsjaren in onbezet Frankrijk door de Vichy-politie werden gegrepen, konden – na een kortdurende hechtenis in een Franse gevangenis of werkkamp – hun reis naar Engeland vervolgen. Anderen werden – zoals beschreven in het hoofdstuk 3 – gedwongen om dienst te nemen in het Franse Vreemdelingenlegioen. Daarmee waren zij nog niet vrij, maar in ieder geval bleven zij uit Duitse gevangenschap. Na 11 november 1942, toen ook Vichy-Frankrijk door de Duitsers werd ingenomen, werd de kans om in Duitse handen te vallen vele malen groter.

Wie direct door de Duitse politie werd gearresteerd of door plaatselijke instanties aan de Duitse autoriteiten werd overgedragen, had doorgaans slechte vooruitzichten. Was de Engelandvaarder in kwestie joods, dan werd hij of zij meestal linea recta en zonder vorm van proces naar een concentratiekamp doorgestuurd. Niet-joodse Engelandvaarders konden rekenen op zware vrijheidsstraffen of zelfs de doodstraf. Net als in Nederland speelde daarbij een belangrijke rol of hun slechts het reizen zonder papieren, 'ongeeoorloofde grensovertreding' of Feindbegünstigung ten laste werd gelegd. Dit laatste was het geval bij de ongeveer vijftien toekomstige beroepsofficieren (KNIL-cadetten en adelborsten), die begin 1942 in Besançon en Dijon werden gearresteerd en door een Duitse krijgsraad aldaar ter dood werden veroordeeld. Toen het nieuws over de terechtstelling van deze jonge mensen (allen begin twintig) in Nederland bekend werd, veroorzaakte het een golf van verontwaardiging en ontzetting. Dat was ook de bedoeling. Met dit vonnis wilde de Wehrmacht duidelijk een afschrikwekkend voorbeeld stellen om zo de groeiende stroom Engelandvaarders via België en Frankrijk in te dammen.⁵⁰

Door een van de betrokken Engelandvaarders is geopperd dat ook een niet lang daarvoor uitgevaardigd decreet van het Oberkommando der Wehrmacht (OKW) een rol zouden hebben gespeeld bij deze harde opstelling.⁵¹ Deze verordening uit september 1941 behelsde vergaande maatregelen tegen diegenen die in bezet Europa verzet pleegden tegen de Duitsers. In dit zogenaamde 'Geissel-Erlass' bepaalde Oberkommandant W. Keitel naar aanleiding van het (communistisch gekleurde) verzet in bezet Frankrijk, dat Duitse krijgsraden communistische gevangenen ter dood moesten veroordelen en dat sabotageacties met het doodschieten van communistische gijzelaars moesten worden beantwoord. Met dit decreet werd in Nederland vooralsnog weinig gedaan. Communistische sabotageacties vormden daar – in tegenstelling tot Frankrijk – een rand-

verschijnsel en het neerschieten van gijzelaars bij wijze van represaille zou in Nederland pas later worden toegepast.⁵² Ook in Frankrijk werd het Geissel-Erlass trouwens niet geheel naar de letter opgevolgd.⁵³ Het is echter onwaarschijnlijk dat er een verband bestond tussen dit decreet en de begin 1942 in Noord-Frankrijk ter dood veroordeelde Engelandvaarders. Het ging hier immers niet om communisten. Het was, nogmaals, een manier om toekomstige Engelandvaarders af te schrikken en van hun voornemen te laten afzien.

De zaak van de begin 1942 ter dood veroordeelde Nederlandse militairen is van nabij gevolgd door de gebroeders Beckman, die een tijdlang in dezelfde gevangenis in Besançon zaten opgesloten. Dat hij en zijn broer het avontuur kunnen navertellen, dankt Hans Beckman in zijn memoires aan het feit dat zij nooit hebben toegegeven, dat zij naar Engeland wilden om dienst te nemen. Ondanks grote druk, die tijdens verhoren op hen werd uitgeoefend, hielden zij vast aan hun verhaal, dat zij op zoek waren geweest naar werk op het platteland:

Er werd gezegd, dat – als wij bekenden – we er met drie maanden vanaf zouden zijn, maar als we bleven ontkennen, zij de zaak grondig zouden onderzoeken, wat wel een halfjaar of mogelijk zelfs langer dan een jaar zou kunnen duren – de waarheid zou dan inmiddels toch aan het licht komen – en dan zouden wij voor ons liegen in plaats van drie maanden minstens 18 maanden krijgen. [...] Maar hoe meer ze op die 'bekentenis' aandrongen, hoe minder ik er voor voelde.

In de gevangenis van Besançon kwamen Hans en Rob Beckman in contact met vier van de later terechtgestelde militairen. Het ging om de KNIL-cadetten Guus Joekes, Wil Olland en Co van Assenbergh en de adelborst Leen van Leeuwen. Laatstgenoemde bleek een bekende van Hans Beckman. Zij hadden samen op de hbs in Leiden gezeten. Via een gat in de muur van hun aangrenzende cellen en door het tikken op verwarmingsbuizen konden zij met elkaar communiceren. Zo hoorde Beckman dat Van Leeuwen en de andere drie direct bekend hadden en dat zij verwachtten spoedig naar huis te mogen. Inderdaad moesten zij al op 11 februari hun spullen pakken, omdat zij zouden vertrekken. Door toedoen van een vriendelijke bewaker mocht Beckman via het open luik van zijn celdeur afscheid van hen nemen. Groot was zijn ontzetting, toen

hij een week later in een – in de gevangenis gedistribueerde – Franse krant las, dat de vier op 13 februari in Dijon ter dood veroordeeld waren en dat het vonnis vier dagen later was voltrokken. De aanklacht luidde: Feindbegünstigung, in het Frans: 'pour avoir favorisé les buts d'ennemi'. 'Met één klap', schrijft Beckman,

was het vuile spel van de Gestapo duidelijk geworden. Nu wist ik wat ik intuïtief steeds had aangevoeld. Arme jongens. Ze waren er inderdaad, zoals men beloofd had, binnen drie maanden vanaf. Voorgoed!⁵⁴

Begin maart 1942 arriveerden opnieuw zes gearresteerde Engelandvaarders, ook weer militairen-in-opleiding, in de leeftijd van achttien, negentien jaar. Ook zij vertelden dat zij bij het eerste verhoor al hadden bekend, waarop Hans en Rob Beckman hen bezwoeren die bekentenis weer in te trekken. Slechts een van de zes, Dennis Luyts, deed dat en voerde aan dat hij naar zijn ouders in Indië had willen gaan, omdat zijn toelage door de oorlog was gestopt. De overige vijf weigerden hun verklaring te herroepen, volgens Beckman omdat zij daarvoor 'te trots waren' of omdat zij niet konden geloven dat ontkenning zoveel zou uitmaken voor het vonnis. Alleen Luyts werd vanwege unerlaubte Grenzübertritt veroordeeld, de andere vijf kregen de doodstraf wegens Feindbegünstigung. Diezelfde dag, 17 maart 1942, kwamen ook Hans en Rob Beckman eindelijk voor de rechter. Tot hun opluchting werden zij – net als Luyts – slechts aangeklaagd wegens ongeoorloofde grensovertreding en hoorden vierenhalve maand gevangenisstraf tegen zich eisen, hetgeen gelijkstond aan de duur van hun voorarrest. Toch werden de gebroeders Beckman niet vrijgelaten: begin april werden zij overgebracht naar een kamp in Compiègne en vandaar ging het op 2 juli 1942 naar Auschwitz.

De reisgenoten van Timmers Verhoeven, die in februari 1944 in de Pyreneeën werden gearresteerd, hebben strafrechtelijk gezien hetzelfde traject afgelegd als de gebroeders Beckman, ruim twee jaar daarvoor. Ook aan deze arrestanten werd door de Duitse politie expliciet de vraag gesteld of zij zich bij het geallieerde leger hadden willen voegen. Enkelen gaven toe, de anderen ontkenden. Een van hen, A. J. Bartmann, verklaarde in zijn 'Vernehmungsniederschrift' (verhoor):

Wie ich schon angegeben habe, wollte ich versuchen illegal nach Spanien zu gelangen um dort Arbeit zu suchen. Ich bestreite entschieden zur Dissidentenarmee gewollt zu haben...⁵⁵

Het haalde niets uit. Alle zes arrestanten werden onverwijld naar concentratiekampen gestuurd. Bartmann is op 14 augustus 1944 in Mauthausen overleden. Vier anderen ondergingen hetzelfde lot, van één gearresteerde is onbekend of hij het heeft overleefd.⁵⁶

Het enige verschil met de zaak van de broers Beckman is dat er bij Bartmann c.s. geen rechter meer aan te pas kwam. Net als in bezet Nederland had de Duitse politie ook in de andere landen in bezet Europa de bevoegdheid tegenstanders van het nazi-regime buitengerechtelijk te bestraffen.

Engelandvaarders in gevangenschap

Veel Engelandvaarders die wegens Feindbegünstigung terechtstonden, hoorden tuchthuisstraf tegen zich eisen. Was de aanklacht slechts 'ongoorloofde grensovertreding', dan werd volstaan met enkele jaren gevangenisstraf. Tuchthuisstraf gold in Duitse ogen als meer ontarend en vernederend dan 'gewone' gevangenisstraf. Lieden van wie men de indruk had dat zij, in Duitse termen 'besserungsfähig' waren, werden namelijk tot gevangenisstraf veroordeeld. De anderen, zogenaamde 'verdorben Gefangenen', werden naar tuchthuizen gestuurd, die – zoals het woord aangeeft – uitsluitend tot doel hadden de gevangene te tuchtigen.⁵⁷ Overigens werd later aan dit onderscheid tussen tuchthuis- en gevangenisstraf niet meer strikt de hand gehouden: vanaf de tweede helft van 1943 werden steeds meer Nederlanders die tot gevangenisstraf veroordeeld waren, in tuchthuizen gedetineerd.

Alleen degenen die een korte gevangenisstraf hadden gekregen, mochten die in een Nederlandse gevangenis uitzitten. De rest werd naar Duitsland overgebracht. Voor de tot tuchthuisstraf veroordeelden was dit sowieso aan de orde, omdat het Nederlandse strafrechtstelsel geen 'tuchthuisstraf' kende en er daarom in Nederland geen tuchthuizen waren. Een Duitse gevangenis waar heel wat Nederlanders opgesloten zijn geweest, was de Zentralgefängnis in Bochum, vlak over de grens ter hoogte van Venlo. In de buurt van Bonn bevonden zich twee tuchthuizen vlak bij elkaar, aan weerszijde van de Rijn: Rheinbach aan de westzijde, Siegburg aan de oostzijde. Eind 1943 zaten er in Duitse tuchthuizen en gevangenissen meer dan 107.000 personen opgesloten, afkomstig uit alle bezette landen in Europa. Van hen hadden tweeduizend de Nederlandse nationaliteit,⁵⁸ onder wie dus een aantal Engelandvaarders. Een van hen

was de marineofficier Van der Meij die in april 1943 in Rheinbach terecht kwam. Hoewel er een streng regime van orde en tucht heerste, kon hij het er aanvankelijk goed uithouden. Het eten – hoewel pover – was in zijn ogen beter dan hij het in de strafgevangenis in Scheveningen gewend was geweest. Hij had prettige celgenoten en het werk (het lostornen van militaire uniformjassen) was niet echt zwaar te noemen. Dat veranderde toen de gedetineerden in Rheinbach voor de munitiefabriek Dynamit Aktien Gesellschaft slaghoedjes voor landmijnen moesten produceren aan een lopende band. De gevangenen hielden de productie opzettelijk laag, maar na verloop van tijd werd deze sabotage ontdekt. Van der Meij werd eind 1943 als een van de aanstichters voor straf naar Siegburg overgeplaatst. Hier waren de omstandigheden heel wat minder gunstig: het eten was er slechter, er moest zwaar werk worden verricht in zogenaamde 'buitencommando's' en Van der Meij werd er met drie Duitse criminelen in één cel opgesloten.⁵⁹

In 1944 werd de toestand in de tuchthuizen steeds nijpender. De toch al karige voeding werd steeds verder geminimaliseerd tot zij – volgens Van der Meij – begin 1945 uit niets anders bestond dan 'in water gekookte kool of knollen'.⁶⁰ Behalve door honger werden de gedetineerden geplaagd door ongedierte. Door slechte hygiëne en overbevolking (in Siegburg dat voor negenhonderd gevangenen bedoeld was, zaten er op het hoogtepunt drieduizend) braken er besmettelijke ziektes uit. Zo zijn in Siegburg naar schatting zeshonderd gevangenen aan vlektyfus overleden, onder wie zo'n zeventig Nederlanders.⁶¹ Ook andere ziekten eisten hun tol onder de door slechte voeding en zware arbeid verzwakte gevangenen. P.J. de Lint, die ook in Siegburg zat, beschrijft in zijn dagboek een verwoestende griep epidemie. Aan verpleging van de zieken werd vrijwel niets gedaan, omdat het gevangenis personeel zelf doodsbang was voor besmetting.⁶² Bij al deze ellende kwamen ook nog eens de vele geallieerde bombardementen op Duitse steden. De bewakers trokken zich op die momenten terug in een schuilkelder, terwijl de gedetineerden in hun cel maar moesten hopen dat de gevangenis niet zou worden getroffen.

Ook het leven van Engelandvaarders die in Duitse concentratiekampen terecht kwamen, was mensonterend. Zij werden uitgehongerd en moesten zeer zware arbeid verrichten. Daarnaast waren zij veelal overgeleverd aan sadistische bewakers of aan kampartsen, die hen aan gruwelijke medische experimenten onderwierpen.⁶³ Joodse Engelandvaarders – het werd al opgemerkt – werden doorgaans direct na hun aanhouding naar vernietigingskampen gestuurd. Overigens werd dit onderscheid

tussen joden en niet-joden in het begin van de bezetting nog niet gemaakt. Toen Van der Meij in september 1941 werd gearresteerd, behoorde tot zijn groep één joodse deelnemer: de student Hendrik Cohen. Hij werd net als de andere leden van de groep (voornamelijk marineofficieren) in de strafgevangenis van Scheveningen opgesloten en na een zeer lang voorarrest uiteindelijk op 6 januari 1943 tot vier jaar tuchthuisstraf veroordeeld. Direct nadat dit vonnis in maart 1943 was bevestigd, greep de SD echter in. Terwijl de andere deelnemers op transport gingen naar een tuchthuis in Duitsland, werd de jood Cohen van hen afgezonderd en naar een concentratiekamp gestuurd.⁶⁴ Hendrik Cohen is op 11 juni 1943 overleden in Sobibor.⁶⁵

Op dat moment was de systematische deportatie van joden vanuit Nederland al een jaar aan de gang. Gearresteerde joodse Engelandvaarders hadden hierdoor extra slechte vooruitzichten. Zij golden namelijk vanwege hun poging het land te verlaten als 'strafgeval', hetgeen betekende dat zij sneller dan gebruikelijk vanuit het doorgangskamp Westerbork naar het oosten werden afgevoerd. Voor hen was het van levensbelang het etiket 's' van 'strafgeval' kwijt te raken, zodat het verblijf in Westerbork zo lang mogelijk kon worden gerekt. Soms lukte dit. De zeventienjarige Norbert Buchsbaum, die in de zomer van 1942 werd verraden toen hij bij Roosendaal probeerde de Nederlands-Belgische grens over te komen, kreeg het via relaties bij de kampadministratie in Westerbork voor elkaar dat de gevreesde 's' uit zijn papieren werd verwijderd. Hierdoor was hij voorlopig gevrijwaard van deportatie. Uiteindelijk zou hij pas begin 1944 worden 'doorgestuurd', eerst naar Theresienstadt, daarna naar Auschwitz. Tijdens een transport naar Buchenwald in januari 1945 wist hij te ontsnappen.⁶⁶ Niet iedereen had echter zo veel 'geluk'. Dat blijkt wel uit de treurige geschiedenis van de 23-jarige Jules van Hessen, opgetekend door zijn zus Edith, die door onder te duiken de oorlog overleefde. Jules werd begin 1943 door verraad, tijdens voorbereidingen voor een tocht naar Engeland per boot, gearresteerd. Toen hij ook nog eens tot tweemaal toe tijdens het transport van of naar de gevangenis probeerde te ontsnappen, was zijn lot bezegeld. Zijn verblijf in Westerbork duurde slechts enkele dagen. Bij het eerstvolgende transport naar Polen stond zijn naam op de lijst. Net als vele lotgenoten heeft hij dit niet overleefd.⁶⁷

Ook niet-joden hadden Auschwitz als (eind)bestemming. Hans Beckman kwam er met zijn broer al in juli 1942 terecht. Op 30 april 1945 konden zij tijdens een transport richting Tsjecho-Slowakije ontsnappen, hetgeen betekent dat zij 2 jaar en 9 maanden in het kamp hebben doorge-

bracht. Een uitzonderlijk lange tijd, zeker gezien het feit dat – zoals Beckman het formuleert – ‘een “kompleet kampleven” gemiddeld drie weken duurde.’⁶⁸ Dat de broers het haalden, was een kwestie van geluk en hulp van bevriende medegevangenen. Zo werden zij aanvankelijk geplaatst bij een ‘gunstig’ commando, dat als taak kreeg de nieuw aangekomen gevangenen in te schrijven. Het was relatief licht werk, dat binnen werd verricht. Gezien de vooral ’s winters barre weersomstandigheden, bood dergelijk werk meer overlevingskansen. Later, toen Hans Beckman aan vlektyfus dreigde te bezwijken, werd hij gered door zijn broer en andere medegevangenen, die met gevaar voor eigen leven extra eten voor hem ‘organiseerden’. In zijn memoires beschrijft Beckman ook hoe zijn mislukte Engelandvaart, de reden waarom hij in Auschwitz zat, hem hielp om alle ontberingen en ellende te doorstaan:

Onbewust was ik er trots op (al was ik dan zo stom geweest om me te laten pakken) [...], dat ik op deze wijze iets betaalde voor de vrijheid van mijn land. Dat gaf me ook de kracht om steeds te proberen de ss te slim af te zijn, wat mij een soort superioriteitsgevoel gaf ten opzichte van deze lui. Maar [...] dat was eigenlijk een meer onbewuste morele steun voor mezelf. Bewust dacht ik er alleen maar aan, dat ik moest zien de volgende dag levend te halen met heel in de verte het idee: ik moet er uit komen, eens zal ik het ze betaald zetten.⁶⁹

Eenzelfde geestkracht spreekt uit de geschriften van Jaap van Mesdag, destijds medicijnenstudent, die op 31 augustus 1942 samen met een vriend bij een poging om per kano naar Engeland te komen, werd gearresteerd. In een terugblik van vlak na de oorlog schrijft hij:

Ik heb er [...] ook in de slechtste tijden geen ogenblik spijt van gehad, ook al heeft het feit dat de tocht mislukt is, mij grote kansen ontnomen...⁷⁰

Die ‘slechtste tijden’ kwamen in volle maat voor Van Mesdag, eerst in het Polizeiliches Durchgangslager Amersfoort, daarna in het kamp Natzweiler in de Elzas, dat speciaal bestemd was voor *Nacht-und-Nebel*-gevangenen. Dit waren gevangenen over wiens lot de buitenwereld niets mocht weten. Volgens het door Hitler in december 1941 uitgevaardigde ‘Nacht und Nebel-Erlass’, moesten deze ‘NN-Häftlinge’ van de aardbo-

dem verdwijnen, in 'nacht en nevel' opgaan. Aan Duitse zijde veronderstelde men, dat de onzekerheid over het lot van deze mensen een verlamende werking zou hebben op hun verzetsvrienden en hen ertoe zou brengen dit verzet te staken.⁷¹ Het kamp Natzweiler lag op 1000 meter hoogte, op de noordhelling van een berg in de Vogezen. De gevangenen werden er afgebeuld in een steengroeve en hadden vooral 's winters zwaar te lijden onder het harde klimaat. In dit kamp waren diverse gestrande Engelandvaarders opgesloten, behalve Van Mesdag bijvoorbeeld ook W.L. Brugsma, Carel Steensma en H.B. Wiardi Beckman. Steensma, van beroep piloot, was augustus 1941 ingerekend tijdens zijn derde poging tot Engelandvaart. Hij was daarbij gewond geraakt aan zijn rechterbeen, dat in Natzweiler onder zeer primitieve omstandigheden moest worden geamputeerd.⁷² Wiardi Beckman was een vooraanstaand sociaal-democratisch politicus en een van de leiders van het ondergrondse *Parool*. Eind 1941 bereikte hem via de geheim agent P. Tazelaar een verzoek van de Nederlandse regering in Londen en koningin Wilhelmina om naar Engeland over te komen. Zijn overkomst werd zeer gewenst geacht vanwege zijn kennis op het terrein van politieke ontwikkelingen in bezet gebied. Bovendien overwoog de regering hem een ministerspost aan te bieden.⁷³ Beckman stemde toe. Tijdens een van zijn pogingen om vervolgens naar Engeland over te steken, werd hij echter op 18 januari 1942 op het strand van Scheveningen gearresteerd. De Duitse politie wist niet van zijn betrokkenheid bij het *Parool*, zodat hem alleen de poging tot Engelandvaart ten laste kon worden gelegd. Beckman werd uiteindelijk niet veroordeeld, maar in april 1943 abgetrennt wegens Feindbegünstigung. In oktober van dat jaar werd hij via Amersfoort en Vught naar Natzweiler gedeporteerd.⁷⁴

In de nazomer van 1944 werd het kamp Natzweiler in verband met de oprukkende geallieerde troepen ontruimd. De gevangenen werden overgebracht naar Dachau. Ook Henk Peper kwam na veel omzwervingen in Dachau terecht. Begin 1943 was hij vanuit kamp Amersfoort naar Buchenwald gestuurd, waar hij onder meer in het beruchte 'Steinbruch-commando' werkte. Hierna volgde voor Peper nog een verblijf in kamp Dora, opnieuw Buchenwald, Natzweiler, Eslingen en ten slotte Dachau-Allach.⁷⁵

Van de zojuist genoemde gearresteerde Engelandvaarders is Wiardi Beckman op 15 maart 1945 in Dachau overleden. Van Mesdag, Brugsma, Steensma en Peper beleefden op 29 april 1945 de bevrijding van dit kamp door de Amerikanen. Samen met andere Nederlandse ex-gevangenen

keerden zij reeds in mei 1945 met zelf 'georganiseerd' busvervoer naar Nederland terug.⁷⁶

Vermist

Totnogtoe ging het over twee typen van gestrande Engelandvaarders. Ten eerste: diegenen die hun poging tot Engelandvaart zagen mislukken, maar op vrije voeten bleven en ten tweede: diegenen die werden gearresteerd en als gevolg daarvan in Duitse gevangenissen, tuchthuizen of concentratiekampen werden opgesloten. Rest ons de derde en laatste categorie: Engelandvaarders, van wie alleen vaststaat dat zij op enig moment zijn vertrokken en dat zij Engeland niet gehaald hebben, zonder dat men weet wat er onderweg is gebeurd.

Voor een groot deel gaat het om mensen die met een bootje de Noordzee probeerden over te steken. Zij zijn met vaartuig en al op zee verdwenen. Aan het begin van dit hoofdstuk werd – met de beschrijving van een poging vanuit Egmond aan Zee in november 1941 – al een voorbeeld gegeven. Omdat niemand ooit meer iets van deze Engelandvaarders heeft vernomen, wordt aangenomen dat zij zijn verdronken. Hun stoffelijk overschot is nooit gevonden. Ook de omstandigheden waaronder deze mensen aan hun einde kwamen, blijven duister: is hun bootje te ver afgedreven, zijn ze in een storm ten onder gegaan, werden zij misschien toch gearresteerd?

Dit waren de vragen die ook de helpers en nabestaanden kwelden, al kwamen die vragen vaak pas later, wanneer duidelijk was geworden dat de betrokken Engelandvaarders niet in Engeland waren gearriveerd. Dikwijls werd afgesproken dat er via Radio Oranje een hoedschap in code zou worden uitgezonden om de achterblijvers te melden dat de overtocht geslaagd was. Wanneer die boodschap uitbleef, was dat een eerste teken dat het wellicht niet goed was gegaan. Zelfs dan bleef het thuisfront echter vaak hoopvol, misschien wel vanuit de gedachte: 'geen bericht, goed bericht'. Bovendien konden sommige mensen zich niet voorstellen dat een goed voorbereide tocht over de Noordzee in een drama kon eindigen. Dat merkte bijvoorbeeld de arts Ben Sajet, die in juni 1941 vanaf de Hondsbossche Zeewering bij Petten een geslaagde overtocht had gemaakt. Jaren na de oorlog bezocht hij de familie Bellis, die hem destijds had geholpen bij de afvaart, met de bedoeling hen te bedanken. Toen bleek dat Sajet van de tientallen Engelandvaarders die op die

plek waren 'weggeholpen' als enige van zich had laten horen. De familie was daarover zeer verontwaardigd. Zij waren zó overtuigd van een goede afloop, dat het niet bij hen was opgekomen, dat de bedankjes wellicht uitbleven omdat de betrokken personen de tocht niet hadden overleefd.⁷⁷

Voor familie en vrienden van vermiste Engelandvaarders was de onzekerheid over het lot van hun dierbaren een zware last. In de paar gevallen waarin het lijk van zo'n Engelandvaarder aanspoelde⁷⁸, voelde de familie dan ook – naast groot verdriet – opluchting, omdat hiermee aan die onzekerheid een einde kwam. Zo was het misschien ook met de familie van Dik van Swaay, een twintigjarige student aan de Technische Hogeschool Delft, die in de nacht van 14 op 15 november 1941 per kano naar Engeland vertrok. Van Swaay was al snel na de capitulatie actief geworden in het verzet: eerst in het verzet van studenten en hoogleraren aan de TH (de groep Mekel) en later in de Haagse OD. Toen hij wegens dit verzetswerk gezocht werd, probeerde hij op 27 september 1941 samen met een studiegenoot, Paul Eckenhausen, in een kano vanuit Katwijk naar Engeland te ontsnappen. Zij hadden pech: vlak onder de Engelse kust draaide de wind en hun kano werd naar Nederland teruggedreven. Zij spoelden aan op het Zeeuwse eiland Goeree, werden gearresteerd en in het politiebureau van Rotterdam opgesloten. Dik van Swaay wist hieruit via een luchtkoker te ontsnappen en dook onder. Op 14 november deed hij zijn tweede poging tot Engelandvaart, nu met een andere medestudent, de 23-jarige Jan van Blerkom. Ook deze, lid van een verzetsgroep onder leiding van de Delftse hoogleraar Schoemaker, werd gezocht wegens zijn aandeel in de liquidatie van een verrader binnen deze groep, Hugo de Man geheten. Deze liquidatie (op 14 augustus 1941) werd bekend als 'De moord te Delft' en ontketende een klopjacht op Van Blerkom en een andere student, Charles Hugenholtz, met wie Van Blerkom de liquidatie had uitgevoerd.

Het vertrek van Dik van Swaay en Jan van Blerkom uit Scheveningen op 14 november is goed verlopen. Dat weten we door de getuigenis van een vriend, die hen hielp de kano 'op zee te zetten'. Toen bericht over hun behouden aankomst uitbleef, werden de beide families zeer ongerust. Van Swaay sr. vertegenwoordigde de Zwitserse wapenfabriek Oerlikon in Nederland en kon zo, via de Nederlandse gezant in Bern, begin 1942 in Engeland informeren of daar iets over zijn zoon bekend was. Dat bleek niet het geval. Op 24 mei 1942, ruim een halfjaar na hun vertrek, spoelde het lijk van Dik van Swaay aan op het strand van Noordwijk. Het stoffelijk overschot van Van Blerkom is nooit gevonden.

Toch bleven nog vele raadsels bestaan. Want hoe is het mogelijk dat een lijk na ruim een halfjaar in het water te hebben gelegen nog te identificeren is? En waarom had Van Swaay – blijkens het rapport van de politie van Noordwijk – een strop om zijn hals? A. Huisman-van Bergen, auteur van een boek over de jacht op Van Blerkom en Hugenholtz,⁷⁹ waaruit deze gegevens afkomstig zijn, heeft geprobeerd beide vragen te beantwoorden. Navraag bij een tweetal deskundigen, van beroep patholoog-anatoom, leerde dat het lichaam van een drenkeling in principe na een halfjaar nog geïdentificeerd kan worden, mits het steeds onder koud, stromend water is gebleven. De strop zou erop kunnen wijzen dat de twee Engelandvaarders (door de Kriegsmarine?) zijn aangehouden en 'terechtgesteld'. Er zijn echter geen soortgelijke gevallen van mishandeling door de Kriegsmarine bekend. In de regel werden opgepikte Engelandvaarders juist fatsoenlijk behandeld, naar de wal gebracht en aan de SD overgedragen. Op dat moment begon meestal pas de mishandeling.⁸⁰ Wat er precies met Van Swaay en Van Blerkom is gebeurd, blijft aldus een vraagteken.

Zo is het ook met de meeste andere, op zee verdwenen Engelandvaarders. In een heel enkel geval wordt een tipje van de sluier opgelicht, doordat de betrokkenen in staat waren een laatste levensteken aan hun familie te sturen. Dit gold voor een groep van vier Engelandvaarders, die slechts enkele dagen na Van Swaay, op 19 november, met een zeilbootje uit Vlaardingingen vertrokken. Zij zwalkten dagenlang rond op de Noordzee en zijn waarschijnlijk door honger en dorst omgekomen. Hun laatste levensteken was een afscheidsbrief aan hun familie, die zij in een fles stopten en overboord gooiden. In januari 1942 werd deze fles gevonden door H.N. Paulsen, strandvoogd van het Duitse waddeneilandje Süderoog. Paulsen droeg de fles, met daarin een brief, foto's, enkele munten, een persoonsbewijs en een bibliotheekkaart, over aan de Duitse autoriteiten, maar maakte eerst een afschrift van de brief. Deze was afkomstig van de achttienjarige Chris van Blitterswijk en gericht aan zijn ouders in Rotterdam. 'Als ge deze brief ontvangt' schreef Van Blitterswijk,

ben ik niet meer. Ik hoop dat ge mij vergeven hebt, dat ik Woensdag 19 November verdween. Ik ging in de hoop om Engeland te bereiken, maar sindsdien zwerven wij steeds op zee. [...] Wij leven van een klein stukje brood en 2 wijnglaasjes water per dag. Wij hebben al die tijd slechts 3 vliegtuigen gezien en voor de rest niets anders dan lucht, water en meeuwen...

Nadat Paulsen de Duitse autoriteiten had geïnformeerd, werden in Rotterdam de vader en broer van Van Blitterswijk door de Sipo aan de tand gevoeld. Ook zijn vriendin Annie, die eveneens in de brief werd genoemd, werd aan een verhoor onderworpen. Niemand was echter op de hoogte geweest van de Engelandvaardersplannen van Chris. Door toedoen van Paulsen, die het afschrift na de oorlog opstuurde, hebben de ouders de afscheidsbrief van hun zoon uiteindelijk alsnog ontvangen.⁸¹

Naast de Engelandvaarders die op zee vermist raakten, is ook een onbekend aantal via de zuidelijke route spoorloos verdwenen. Sommigen zijn in de Pyreneeën verdwaald en (waarschijnlijk) omgekomen, van anderen houdt het spoor al eerder op: in Frankrijk of België. Van sommigen bestaat het vermoeden dat zij werden gearresteerd, maar niets is bekend over hun verdere lotgevallen. Van velen is de verdwijning nog steeds een compleet raadsel.

Ook familie en vrienden van deze vermiste Engelandvaarders bleven tot ver na de oorlog hopen dat hun broer, vader of vriend nog in leven zou blijken te zijn, om uiteindelijk – na jaren – te moeten berusten in het feit dat zij de geliefde persoon nooit meer zouden zien. Door het volkomen gebrek aan informatie, gingen sommige nabestaanden zich van alles in het hoofd halen, piekerend over wat er eventueel gebeurd zou kunnen zijn. Zo schreef een moeder in 1949 aan vrienden over haar al in het begin van de bezetting verdwenen zoon Bram:

Van onze zoon Bram heb ik nooit meer iets vernomen. Ik zal hem dus wel als verloren en verongelukt moeten beschouwen, misschien wel tussen de raderen van het Engandspiel, of misschien als hij nog leeft achter het ijzeren gordijn. Elke aanwijzing ontbreekt. Ook deze martelende onzekerheid is zwaar te dragen.⁸²

De Bram in kwestie was Bram Rutgers, destijds 24 jaar en student in Leiden. Op 14 mei 1940 vertrok hij uit zijn woonplaats met de bedoeling 'de Engelse linies te bereiken'. Hij werd voor het laatstesignaleerd in Roosendaal op 17 mei 1940, daarna onthrekt ieder spoor. Zijn ouders vonden het een 'onbezonnen daad', maar waren overgelukkig toen zij begin 1942 het 'bewijs' leken te krijgen dat Bram in Engeland was aangekomen. Zij hoorden dat hij in december 1941 voor Radio Brandaris tot zijn familie zou hebben gesproken. Of dat echt zo was, kon na de oorlog – bij gebrek aan een archief bij Radio Brandaris – echter niet worden geveri-

fieerd. Ook navraag bij het Engelse Home Office leverde niets op: er stonden wel Nederlanders met de naam Rutgers in Engeland geregistreerd, maar geen enkele met de initialen en geboortedatum van Bram. Ondanks allerlei andere naspeuringen door de familie was en bleef Bram Rutgers onvindbaar.⁸³

Beschikbare cijfers

Zoals in de Inleiding werd vermeld, heb ik in het kader van dit onderzoek op grond van diverse bronnen een databestand van 598 gestrande Engelandvaarders opgebouwd. Dit betekent dat ten minste 598 Nederlanders één of meer mislukte pogingen hebben gedaan om naar Engeland te komen. Er is dus uitgegaan van het aantal mensen, niet van het aantal pogingen. Dat laatste cijfer ligt lager dan 598, omdat men via de Noordzee doorgaans samen met anderen een bootje deelde.⁸⁴ Van deze 598 gestrande Engelandvaarders zag 53 procent zijn poging via de Noordzeeroute mislukken, 28 procent via de zuidelijke route, 1 procent via de Scandinavische route en van 18 procent is de route onbekend (zie tabel 13). Op grond van deze cijfers luidt de conclusie, dat iemand die via de Noordzee probeerde te ontsnappen bijna twee keer zo veel kans liep om het niet te halen, dan iemand die via de zuidelijke route reisde. De weg via Scandinavië komt als meest 'veilige' route uit de bus.

Zowel bij de weg via de Noordzee als de zuidelijke route zagen de meeste Engelandvaarders hun poging stranden doordat zij werden gearresteerd (zie tabel 14). De arrestaties langs de zuidelijke route vonden overwegend in Frankrijk plaats: bij de demarcatielijn, in de Pyreneeën of nabij de Zwitserse grens. Van de 598 gestrande Engelandvaarders, die in het bestand voorkomen, hebben er 32 twee mislukte pogingen ondernomen, terwijl zes het drie keer hebben geprobeerd. Iemand van die laatste categorie was bijvoorbeeld de mijnbouwkundestudent Theo Vrins (1917-2000), die drie pogingen deed via de Noordzee. De eerste poging in mei 1941 mislukte zonder dat het gevolgen had voor de opvarenden; hij de tweede tocht, in maart 1943 georganiseerd door verzetsman Anton Schrader, werd het gezelschap op zee door de Kriegsmarine aangehouden. Vrins kwam terecht in kamp Vught, maar wist tijdens een transport te ontsnappen. Ook zijn derde ontsnappingspoging in augustus 1943, opnieuw voorbereid door Schrader, liep echter uit op een fiasco. Door motorpech en verkeerde windrichting werd het bootje naar de Neder-

landse kust teruggedreven en door een Duits konvooi opgepikt. Mede vanwege zijn eerdere ontsnapping uit Vught werd Vrins nu – samen met enkele andere deelnemers – ter dood veroordeeld. Deze straf werd later door generaal Christiansen omgezet in 15 jaar tuchthuis. Vrins zat tot het eind van de oorlog gevangen, maar overleefde.⁸⁵ Helaas kan dit niet van alle 598 gestrande Engelandvaarders worden gezegd: 40 procent (238 Engelandvaarders) van hen is tijdens de mislukte poging (of als gevolg daarvan) omgekomen, 39 procent (235 Engelandvaarders) heeft het overleefd, terwijl van 21 procent (125 Engelandvaarders) onbekend is of men het er levend van af heeft gebracht. Van de 79 procent van wie wel iets bekend is, worden de lotgevallen in tabel 15 nader gespecificeerd. Daaruit blijkt, dat zich bij de groep die de mislukte poging tot Engelandvaart overleefde, een flink aantal Engelandvaarders bevond voor wie het avontuur 'zonder gevolgen' bleef. Zij zagen kans ongezien weer aan de wal te komen of – waar het een poging via de zuidelijke route betrof – vanuit België of Frankrijk ongemoeid naar Nederland terug te keren. Een klein aantal gearresteerde Engelandvaarders overleefde doordat zij uit gevangenschap wisten te ontsnappen. Bij de groep van omgekomen Engelandvaarders zijn er twee, die aan arrestatie ontkwamen door zelf een einde aan hun leven te maken. De ene was de veertigjarige beroeps-militair Gerbrand IJspelder, die zich door het hoofd schoot toen zijn poging per boot in april 1941 mislukt was.⁸⁶ Van de andere Engelandvaarder is niet meer bekend, dan dat hij Van den Berg heette en jurist van beroep was. Hij zou in december 1941 een poging hebben gedaan om vanuit Hoek van Holland te ontsnappen. Toen arrestatie dreigde nam hij vergif in.⁸⁷

Voegen wij nu bij deze 598 gestrande Engelandvaarders het aantal van 185 wél gearriveerde Engelandvaarders, die voor hun aankomst één of meer mislukte pogingen deden, dan levert dat een totaal op van minstens 783 Nederlanders die tijdens de oorlogsjaren vergeefs naar Engeland probeerden te komen. Het woord 'minstens' is hier cruciaal omdat, nogmaals, het feitelijke aantal gestrande Engelandvaarders heel goed hoger kan zijn geweest. Door de geheimhouding waarmee de Engelandvaart was omgeven en door het verstrijken van de tijd valt dit echter niet meer te achterhalen.

Samenvatting

Rond de 1700 Nederlanders zijn erin geslaagd tijdens de oorlogsjaren naar Engeland te ontsnappen, veel meer dan 1700 hebben dit vergeefs geprobeerd. Naspeuringen naar deze groep 'gestrande Engelandvaarders' worden ernstig bemoeilijkt doordat hun pogingen – vanzelfsprekend – in het geheim plaatsvonden en doordat velen tijdens of als gevolg van hun Engelandvaart het leven verloren.

Welke factoren een poging tot Engelandvaart konden doen mislukken, wordt allereerst duidelijk uit de ervaringen van Engelandvaarders die wel zijn aangekomen: 185 van hen hadden vóór hun aankomst een of meer mislukte pogingen achter de rug. Pogingen via de Noordzee liepen vaak al spaak tijdens de voorbereiding, verder door mankementen aan de boot en door slecht weer. Bij de zuidelijke route waren het gebrek aan geld en goede contacten, ziekte of onvoldoende beheersing van vreemde talen waardoor Engelandvaarders zich genoodzaakt zagen om naar Nederland terug te keren. Ook gaven sommigen gedesillusioneerd hun poging op, omdat zij dachten dat verdere passage onmogelijk was.

Zolang Engelandvaarders op vrije voeten wisten te blijven, konden zij eventueel een nieuwe poging wagen. Werden zij gearresteerd, aan de kust, op zee, of onderweg in België of Frankrijk, dan was daarvan meestal geen sprake meer. Voor zowel de weg via de Noordzee als de zuidelijke route geldt, dat ook velen door verraad in Duitse handen zijn gevallen.

De bestraffing van gearresteerde Engelandvaarders was aanvankelijk vrij gematigd. Al snel trad de bezetter echter hard, zelfs meedogenloos op tegen ieder, die bij een poging tot Engelandvaart werd gegrepen. Wanneer het tot een rechtszaak kwam, werden Engelandvaarderszaken doorgaans behandeld door in Nederland gevestigde Duitse militaire rechtbanken. Hoe hoog de straf uitviel, werd in belangrijke mate bepaald door datgene wat de Engelandvaarders ten laste werd gelegd. Luidde de aanklacht slechts 'ongeoorloofde grensovertreding', dan bleef het meestal bij een paar jaar gevangenisstraf; was de aanklacht Feindbegünstigung (het bevoordelen van de vijand, namelijk Engeland), dan hoorde men dikwijls vele jaren tuchthuisstraf of zelfs de doodstraf tegen zich eisen. Met name het in Amsterdam gevestigde Luftgaugericht heeft hoge straffen aan Engelandvaarders uitgedeeld; de twee andere krijgsraden, het Heeres- en Marinegericht, waren iets milder in hun oordeel.

Wat betreft Engelandvaarders die onderweg, in België of Frankrijk, werden gearresteerd: ook hier valt een ontwikkeling waar te nemen van

aanvankelijk gematigde naar een steeds strengere bestraffing. Ook hier was het van belang hoe de aanklacht luidde. Meedogenloos was het Duitse optreden tegen een aantal jonge Nederlandse militairen, die in het begin van 1942 in Noord-Frankrijk werden gearresteerd. Om 'een voorbeeld te stellen' werden zij wegens Feindbegünstigung ter dood veroordeeld en terechtgesteld.

Vanaf 1943 werden in Nederland zaken betreffende Engelandvaarders vaak niet meer voor de rechter gebracht, maar door de SD of Sipo afgehandeld. In een land als Frankrijk was dit al eerder aan de orde. Het betekende, dat de arrestanten zonder vorm van proces naar een concentratiekamp werden gestuurd. Bij joodse Engelandvaarders was dit al eerder praktijk.

Naast gearresteerde Engelandvaarders en diegenen voor wie de mislukte poging zonder gevolgen bleef, is er nog een derde groep gestrande Engelandvaarders: diegenen, van wie bekend is dat zij op enig moment zijn vertrokken, maar die nooit aankwamen, zonder dat men weet wat er onderweg gebeurd is. Een deel van deze groep 'vermisten' is vermoedelijk in de Noordzee verdronken. Anderen zijn ergens langs de zuidelijke route verdwenen, werden wellicht gearresteerd of zijn in de Pyreneeën verdwaald en omgekomen.

Op grond van bronnen- en literatuuronderzoek werd door mij een databestand van 598 gestrande Engelandvaarders opgebouwd. Van hen heeft 39 procent de mislukte poging tot Engelandvaart overleefd (dat wil zeggen dat zij uit gevangenschap terugkeerden of op vrije voeten waren gebleven); 40 procent heeft het leven verloren (zij zijn terechtgesteld, in gevangenissen en kampen omgekomen of vermist c.q. verdronken); van 21 procent is niet bekend of zij het er levend van afbrachten.

Tellen wij de 185 Engelandvaarders die mislukte pogingen deden vóór zij aankwamen, op bij de 594 'gestranden', dan luidt de conclusie dat minstens 783 Nederlanders één (of meer) vergeefse poging(en) tot Engelandvaart hebben gedaan.

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

Aankomst in Londen: de verhoren en eerste opvang

Op de avond van 12 mei 1943 landde Engelandvaarder Gerard Rutten op het vliegveld Whitchurch bij Bristol. Na een reis van ruim 9 maanden stond hij op Engelse bodem. 'Ik rook Engeland,' schrijft Rutten in zijn memoires:

Die scherpe prikkelende geur van rook en vocht. Ik zag Engelse uniformen. Ik zag ook twee heren in burger op mij afkomen. Ik zag het direct aan hun regenjassen... politie. Scotland Yard!

De heren van de politie vroegen hem hoffelijk of hij hen wilde volgen en begeleidden hem naar het station. Daar namen zij de trein naar Londen. Rutten vond de ontvangst niet erg 'vrij' en begon te begrijpen dat hij eigenlijk een arrestant was. Als hij in de trein naar het toilet wilde, ging een van de agenten mee en postte voor de deur, die hij niet mocht afsluiten. In de coupé bewaarden zijn begeleiders een ijzig stilzwijgen. Vaalgroene lappen hingen voor de ramen, zodat hij niet naar buiten kon kijken. In het verduisterde en beschadigde Londen werd hij per auto naar een groot, somber gebouw gebracht, dat – zo werd hem uitdrukkelijk verzekerd – géén gevangenis was. Het was, aldus Rutten, zo deprimerend en anders dan hij zich de aankomst in Londen had voorgesteld, dat hij zich afvroeg wat hij begonnen was.¹

Wat Rutten hier beschrijft is (vrijwel) elke Engelandvaarder na aankomst overkomen. Alle in Engeland arriverende buitenlanders en speciaal diegenen afkomstig uit vijandelijk gebied, werden door de Britse contraspionage- en veiligheidsdienst (M15) afgezonderd en op hun politieke betrouwbaarheid onderzocht. Het was immers niet ondenkbaar dat zich onder hen Duitse spionnen bevonden. De meeste Engelandvaarders begrepen dan ook wel dat de screening noodzakelijk was, maar het was niettemin een vreemde gewaarwording om direct na aankomst

in de vrije wereld weer achter slot en grendel te verdwijnen.

Waren Engelandvaarders eenmaal betrouwbaar bevonden, dan werden zij aan de Nederlandse instanties overgedragen. Deze zorgden voor de eerste opvang van hun landgenoten en onderwierpen hen aan een nieuwe ondervragingsronde. Allereerst werden Engelandvaarders door de Nederlandse veiligheidsdienst aan de tand gevoeld. Deze deed het Engelse betrouwbaarheidsonderzoek niet alleen nog eens over, maar wilde daarnaast uitgebreide inlichtingen hebben over bezet Nederland. Vervolgens werden Engelandvaarders bij diverse ambtelijke commissies ontboden, die – afhankelijk van de kennis van de betrokkene – uit waren op meer specifieke informatie over Nederland.

De meeste Engelandvaarders gingen in militaire dienst, maar vooral in de eerste oorlogsjaren duurde het even voordat dit zijn beslag kreeg. In de tussentijd hadden zij een slaappleats nodig en geld, nieuwe kleren en andere zaken. Hier lag dus een taak voor de Nederlandse regering in ballingschap.

Over deze twee aspecten gaat dit hoofdstuk: de diverse verhoren en de eerste opvang. Hoe ging het screenen van Engelandvaarders door zowel Britse als Nederlandse veiligheidsdienst in zijn werk, wat werd verstaan onder politieke betrouwbaarheid? Over welke onderwerpen werden Engelandvaarders uitgevraagd en wat was het belang van de informatie die zij overbrachten? En – ten slotte – hoe werden zij in die eerste periode, vlak na aankomst, door de regering opgevangen?

M15 en de jacht op spionnen

Al sinds de Eerste Wereldoorlog bestond er in Engeland wetgeving, de zogenaamde Aliens Registration Act, op grond waarvan Britse immigratieambtenaren bevoegd waren om buitenlanders de toegang tot het land te ontzeggen en eenmaal toegelaten buitenlanders te verplichten zich regelmatig te melden bij het politiebureau, zodat men voortdurend van hun doen en laten op de hoogte bleef.² Toen in september 1939 de Tweede Wereldoorlog uitbrak, waren er ruim 70.000 vreemdelingen uit vijandelijke staten (Duitsland, Oostenrijk) in Groot-Brittannië geregistreerd. Al deze mensen werden tijdelijk door M15 geïnterneerd, ondervraagd en – wanneer zij niet betrouwbaar werden geacht – definitief gevangengezet, onder meer op het eiland Man.³ De overigen werden vrijgelaten, maar bleven onder controle van de Britse veiligheidsdienst. Juist toen

men deze groep had 'verwerkt', werd Engeland door een nieuwe stroom buitenlanders overspoeld. Na de val van Duinkerken in juni 1940 kwamen immers met de ternauwernood ontkomen Engelse troepen ook vele duizenden Poolse, Deense, Belgische, Franse en Nederlandse vluchtelingen mee. Ook deze mensen moesten op hun politieke betrouwbaarheid worden onderzocht. Dit gebeurde in vijf zogenaamde 'reception centres' in Londen. In januari 1941 besloot M15 alle ondervragingen op één plek te concentreren en wel in een oud scholencomplex in Wandsworth (Zuid-Londen). In de negentiende eeuw was het een internaat geweest voor meisjes, die hun vader als soldaat of matroos in de Krimoorlog (1853-1856) hadden verloren: the Royal Victoria Patriotic Asylum for the Orphan Daughters of Soldiers and Sailors killed in the Crimean War. In de praktijk werd deze lange naam begrijpelijkerwijs afgekort tot Patriotic School of R.V.P.s. In de havensteden Poole, Bristol, Liverpool en Glasgow, waar de meeste vluchtelingen arriveerden, werden bovendien nog bijkantoren opgericht, van waaruit men naar de Patriotic School werd overgebracht.⁴ Ten slotte bevond zich in Latchmere House te Londen het zogenaamde Camp 020, een interneringskamp voor zwaardere gevallen, bijvoorbeeld diegenen die van spionage werden verdacht.⁵ Dankzij dit systeem van internering en screening konden in de periode 1939-1945 zestien vijandelijke agenten worden ingerekend. Al in september 1940 waren vier Abwehr-spionnen (onder wie twee Nederlanders) door een Duitse onderzeeboot aan de Engelse kust afgezet, maar zij werden vrijwel direct gearresteerd. Veel moeilijker te ontdekken waren agenten die met groepen bonafide vluchtelingen uit Spanje en Portugal werden meegesmokkeld. Dit was dan ook de reden, waarom allen die uit bezet gebied ontsnapt waren duchtig aan de tand werden gevoeld.⁶

De politieke quarantaine in de Patriotic School was een niet onprettig soort detentie. De buitenlanders werden er als gasten behandeld. Zij kregen een goede slaapplek, behoorlijk te eten en te drinken en voor alle nationaliteiten waren er kranten en lectuur voorhanden. Toch zaten de 'gasten' er wel degelijk gevangen: zij mochten geen contact onderhouden met de buitenwereld en werden net zolang vastgehouden tot er zekerheid was over hun politieke betrouwbaarheid. In de Patriotic School was een team van aanvankelijk 5 en uiteindelijk 45 ondervragers dag in dag uit bezig met het verhoren van vreemdelingen. Er werd in januari 1941 gestart met 155 te ondervragen personen en dit aantal steeg al snel tot gemiddeld 700 per maand.⁷ Elke buitenlander, of het nu een Pool, Fransman of Nederlander was, werd in zijn eigen taal verhoord; voor elke nationaliteit

was een aparte sectie opgericht. De screening door M15 bestond uit een nauwkeurig onderzoek van de bezittingen van de betrokken persoon en inbeslagname van paspoort en reisdocumenten (voorzover die aanwezig waren). Daarna volgde de eigenlijke ondervraging. Daarbij lag het accent in eerste instantie niet zozeer op de gestelde vragen, als wel op de optekening van het verhaal van de gast, waarna vervolgens allerlei elementen uit dit relaas zorgvuldig werden gecheckt aan de hand van al beschikbare informatie. Belangrijke punten waren: de voormalige werkkring, eventuele contacten met de bezetter of verzetsbeweging, het motief voor de reis naar Engeland en de reis zelf. Mochten bepaalde elementen uit dit verhaal onbevredigend zijn, dan kon de veiligheidsofficier op grond van deze eerste verklaring gericht gaan ondervragen. Er was vooral veel aandacht voor de reisbeschrijving. Ieder die uit bezet Europa ontsnapt was, moest tot in de kleinste bijzonderheden vertellen (en aanwijzen op de kaart) hoe dat in zijn werk was gegaan, hoe hij van plaats A naar plaats B was gereisd, hoe hij diverse grenzen was gepasseerd, tot en met welke pastoor in welk Frans dorp onderweg had geholpen. Elk detail, elk onderdeel van de route en elke naam werd zorgvuldig gecheckt in het uitgebreide kaartsysteem, waarin alle door de vluchtelingen verstrekte informatie werd opgeslagen. Op den duur leverde dit de Engelse ondervragers een totaalbeeld van de diverse vluchtwegen op en stelde hen in staat iemand die wel heel makkelijk allerlei barrières onderweg had genomen 'onderuit te halen'. Menig Engelandvaarder getuigt in zijn memories van de grondige werkwijze en koele vasthoudendheid van de ondervragers. J. van Golen bijvoorbeeld herinnert zich dat hij een 'kapot' Frans contactadres vergeten was. Dat is een adres op de ontsnappingslijn dat niet meer betrouwbaar bleek te zijn. De bem toegewezen veiligheidsbeambte bleef hierover 'negen dagen lang doorzeuren'.⁸ Bart Bredero schrijft:

Iedere oneffenheid in het verhaal van de ondervraagde werd met eindeloos geduld uitgevlooid. [...] Ook een persoonsnaam, die de tweede keer anders werd uitgesproken of in een ander verband werd gebruikt, gaf weer aanleiding tot vragen, vragen en nog eens vragen. Niets werd voor zoete koek geslikt.⁹

Behalve de verificatie van gegevens aan de hand van kaartsystemen werd – zo nodig – getracht bij de diverse in Engeland aanwezige buitenlandse veiligheidsdiensten inlichtingen in te winnen over de ondervraagde. Ook zochten de ondervragers contact met eventueel in Engeland aanwe-

zige personen of instanties die voor de politieke betrouwbaarheid van de betrokkene konden instaan. Zo weet jhr. Jan Beelaerts van Blokland – in mei 1941 met een gestolen vliegtuig uit Nederland ontsnapt – zich te herinneren dat hij een 'routinegeval' was, omdat zijn oom al in Londen zat als vice-voorzitter van de Raad van State.¹⁰ Dit laatste betekent overigens niet dat iedere arriverende Engelandvaarder met de juiste relaties zonder meer kon 'doorstromen', om maar niet te spreken van een vrijstelling van het onderzoek in de Patriotic School. Alleen vooraanstaande landgenoten bestemd voor een post binnen de regering en de top van het diplomatieke personeel konden aan de screening ontkomen. Ook een belangrijk afgezant van het verzet als G.J. van Heuven Goedhart, die in 1944 naar Engeland kwam om de regering in te lichten over de toestand en verhoudingen in het bezet gebied, werd dit voorrecht verleend.¹¹ Voor alle andere vluchtelingen of Engelandvaarders was deelname aan het veiligheidsonderzoek ongeacht hun functie of relaties verplicht.

Door het uitgebreide en arbeidsintensieve onderzoek, dat bij iedere persoon moest worden verricht, nam het verblijf in de Patriotic School gemiddeld een paar dagen tot één week in beslag. Vooral in latere jaren, toen het aantal vluchtelingen toenam en soms grote groepen tegelijk kwamen, werd de wachttijd langer. In juni 1943 bijvoorbeeld arriveerden in één week 1300 buitenlanders, die – omdat er in de Patriotic School niet voldoende ruimte was – in diverse dependances moesten worden ondergebracht.¹²

Dat iemand lang in de Patriotic School moest verblijven kon echter ook te maken hebben met het feit dat aan de politieke betrouwbaarheid van de ondervraagde getwijfeld werd. Onbetrouwbaar betekende in dit verband in de eerste plaats, dat men vermoedde dat de betrokkene pro-Duits was, banden met de bezetter had onderhouden of zelfs 'door de Duitsers gestuurd was'. In de tweede plaats werden mensen met communistische sympathieën gewantrouwd, ook al behoorde de Sovjet-Unie sinds het in juni 1941 door nazi-Duitsland was aangevallen, tot het geallieerde kamp.¹³ Men krijgt zelfs de indruk dat elke politieke uiting met argwaan werd bekeken. Zo werd Jaap Burger, de latere minister van Binnenlandse Zaken in het kabinet-Gerbrandy, aanvankelijk gewantrouwd omdat hij een 'te politieke' reden voor zijn komst opgaf. Burger zei gekomen te zijn vanwege de slechte voorlichting door Radio Oranje, in het bijzonder op het punt van de April-Meistakingen in Nederland. Toen dit zijn Engelse ondervrager niet overtuigde zei hij:

Als ik ooit nog eens oversteek naar Engeland dan zal ik tegen U zeggen als U me vraagt waarom: 'Meneer, dat is heel eenvoudig. Het is daar [in bezet Nederland] zo'n rotzooi, dat je daar zelfs geen five o'clock tea hebt.'¹⁴

Eerste prioriteit van M15 bij het verhoren van buitenlanders was echter de ontmaskering van Duitse Abwehr-agenten. De Nederlandse zeeman L. Zwaanswijk, die in september 1941 via Zweden in Engeland aankwam, werd bijvoorbeeld wekenlang vastgehouden omdat men het verdacht vond dat hij als eenvoudig zeeman zo veel talen sprak.¹⁵ Hetzelfde overkwam de journalist en cineast Gerard Rutten – alleen ging het bij hem niet om zijn talenkennis, maar om zijn contacten met de Berlijnse filmproductiemaatschappij UFA. Bovendien had hij alleen gereisd, zonder getuigen, en zijn tocht naar Engeland was ongebruikelijk snel en gemakkelijk verlopen. 'Hoe langer men in de Patriotic School was,' schrijft Rutten,

des te meer werd men door zijn zaalgenoten verdacht. Na twee weken was ik vrijwel geïsoleerd. Ik was een zeer verdacht persoon geworden, want anders was ik al vrijgelaten. Niemand wilde meer met mij praten.¹⁶

Zowel Zwaanswijk als Rutten werd uiteindelijk toch bonafide verklaard, maar daar gingen weken van slopende ondervragingen aan vooraf. Beiden werden aan de tand gevoeld door iemand die als *spycatcher* een reputatie had hoog te houden: de Nederlandse kolonel Oreste Pinto (1889-1961). Pinto had voor en tijdens de Eerste Wereldoorlog spionageactiviteiten verricht voor de Franse inlichtingendienst, het Deuxième Bureau. Sinds 1914 woonde hij in Engeland en dreef daar een handel in zuidvruchten en een vertaalbureau. Daarnaast verleende hij – zonder officieel te zijn aangesteld – diensten aan M15. Vanwege zijn enorme talenkennis en ervaring op het gebied van de (contra)spionage werd Pinto al snel na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ingeschakeld bij de screening van de talloze vluchtelingen met wie Engeland weldra overstroomd werd. Hij bleek een intelligent, vasthoudend en gevreesd ondervrager die er – naar eigen zeggen – in slaagde acht spionnen te ontmaskeren. Van 1940 tot 1942 was hij hoofd van de Dutch Section in de Patriotic School en in die hoedanigheid kreeg hij alle Nederlandse Engelandvaarders te zien. Omdat hij door zijn werk in Engelse dienst zijn Nederlanderschap dreig-

de te verliezen, verruilde hij zijn baan in de Patriotic School in oktober 1942 voor een soortgelijke functie bij de Nederlandse veiligheidsdienst, die zich eveneens bezighield met de ondervraging van Engelandvaarders.¹⁷

Pinto had als zakenman een dubieuze reputatie: in de jaren twintig en dertig werd hij diverse malen wegens malversaties veroordeeld.¹⁸ Zijn reputatie als spionnenvanger was evenmin vlekkeloos. Na de oorlog is Pinto in allerlei publicaties uitgebreid op een aantal gevallen ingegaan.¹⁹ Hij had daarbij de neiging te romantiseren, de feiten niet altijd juist weer te geven en vooral zijn eigen aandeel in deze zaken groter voor te stellen dan in werkelijkheid het geval was. Beroemd is bijvoorbeeld het geval van de Abwehr-spion Dronkers, een al wat oudere Haagse PTT-beambte die in mei 1942 de Noordzee overstak. In de versie van Pinto werd Dronkers ten val werd gebracht, nadat hij in diens bagage materiaal voor het werken met onzichtbare inkt had ontdekt. Maar de ontmaskering was feitelijk vooral te danken aan een tip van de Nederlandse veiligheidsbeambte A.J.J. Vrinten. Die kende Dronkers nog van voor de oorlog en wist dat hij tot de NSB behoorde en toen al voor de Abwehr werkzaam was. Dit laatste verzuimt Pinto echter te vermelden.²⁰

Pinto was onder Engelandvaarders berucht om zijn verhoormethodes. Hij liet een verdachte eindeloos zijn relaas herhalen om te kijken of er niet kleine verschillen in het verhaal slopen. Ook paste hij – naar eigen zeggen – graag psychologische trucs toe en probeerde hij zo snel mogelijk tijdens een verhoor een 'emotionele crisis' te veroorzaken. Als hij de ondervraagde boos of angstig wist te maken kon hij zo het initiatief bemachtigen en behouden.²¹ Rutten vond Pinto lijken op een soort roofvogel met doordringende ogen en een schorre stem:

Hij liet mij in zijn grote sombere kamer in het felle licht zitten, staarde mij glimlachend aan en vertelde dat het hem een bijzonder genoegen was mij te kunnen ondervragen daar ik volgens zijn overtuiging een agent was die met behulp van de vijand naar Engeland was gezonden [...]. Ik heb deze man gehaat en verafschuwd gedurende deze slopende ondervragingen. Maar tegelijkertijd moest ik hem bewonderen om zijn techniek en zijn vasthoudendheid.²²

Volgens L. de Jong zijn ruim 3000 Nederlanders door de 'zeef' van de Patriotic School gegaan: 24 in de periode mei 1940 tot mei 1941, 180 van mei tot december 1941, ruim 500 in 1942, 400 in 1943 en ruim 2000 in 1944 en

1945 tezamen.²³ Tot en met 1943 ging het om Engelandvaarders; het cijfer voor 1944 en 1945 omvatte ook een grote groep van 1400 niet-Engelandvaarders, onder andere Nederlandse arbeiders die voor de OT in Frankrijk werkten en na de geallieerde invasie massaal naar Engeland kwamen. Afgezien van de laatste categorie zou het totaal aantal Engelandvaarders dus 1700 worden.

Het overgrote deel van deze 1700 Engelandvaarders werd 'politiek betrouwbaar' bevonden, hetgeen in Engelse termen betekende dat zij 'trouw waren aan de geallieerde zaak' en niet als spion door de vijand waren gestuurd. Als dit was vastgesteld werd de betrokken Engelandvaarder zoals dat heette 'vrijgegeven' en doorgesluisd naar de Nederlandse autoriteiten.²⁴

De Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdienst(en)

Het wekte bij Engelandvaarders op zijn zachtst gezegd enige bevreemding dat zij, na door de Engelsen honafide te zijn verklaard, opnieuw werden verhoord, nu door de Nederlandse veiligheidsdienst. Om te begrijpen waarom dit zo was, is het noodzakelijk om kort in te gaan op de geschiedenis van de Nederlandse geheime dienst(en) in Londen.²⁵

Van de vooroorlogse Nederlandse inlichtingen- en veiligheidsdienst was in mei 1940 vrijwel niemand naar Engeland overgestoken; ook de door deze dienst verzamelde gegevens waren in Nederland achtergebleven of vernietigd.²⁶ Door een strikt vasthouden aan de Nederlandse neutraliteit had noch de regering noch de dienst zelf eraan gedacht om voorbereidingen te treffen voor het geval Nederland bezet zou raken. Er was daardoor in bezet Nederland geen netwerk van medewerkers waarop men kon terugvallen en er was geen zendverbinding.

De Nederlandse regering in ballingschap was door dit alles volkomen verstoken van inlichtingen, niet alleen inlichtingen over het inmiddels bezette Nederland, maar ook inlichtingen over de Nederlandse vluchtelingen die zich met haar in Engeland bevonden.

Dit laatste deed zich direct pijnlijk voelen in juni 1940, toen M15 begon met een grootscheeps onderzoek naar de politieke betrouwbaarheid van de grote massa vluchtelingen uit Europa, onder wie Nederlanders. Het bleek toen, dat onbetrouwbaar geachte Nederlanders door de Britten werden geïnterneerd, zonder dat de Nederlandse regering daarin enige zeggenschap had of om advies werd gevraagd. Een dergelijk advies kon

men van Nederlandse zijde ook niet geven, omdat in Londen een Nederlandse inlichtingen- c.q. veiligheidsdienst ontbrak. Om in deze leemte te voorzien, besloot de Nederlandse regering in Londen op 19 juli 1940 een nieuwe dienst op te richten: de Centrale Inlichtingen Dienst (CID).²⁷ De CID ressorteerde onder het ministerie van Justitie, kwam onder leiding van F. van 't Sant, tevens particulier secretaris van koningin Wilhelmina en werd gevestigd op het adres 77 Chester Square, waar ook de koningin en prins Bernhard kantoor hielden.

De CID kreeg als taken:

- 1 Het actief verzamelen van inlichtingen over bezet Nederland, door agenten met zendapparatuur naar bezet gebied te sturen (spionage);
- 2 Het op hun politieke betrouwbaarheid onderzoeken van uit bezet Nederland afkomstige landgenoten (Engelandvaarders) en van Nederlanders die al in Engeland waren (veiligheidstaak);
- 3 Het passief verzamelen van inlichtingen over pro-Duitse en collaborerende Nederlanders door nieuw aangekomen Nederlanders ook op dit punt uitvoerig te ondervragen (contraspionage).

Terwijl de Engelsen het spionage- en contraspionage- c.q. veiligheids- werk in twee verschillende diensten hadden ondergebracht (namelijk M16 en M15), moest de CID deze activiteiten dus combineren. Dit was misschien een van de redenen, waarom de CID op diverse punten heeft gefaald. Zo kwam het sturen van agenten naar bezet gebied slechts moeizaam op gang, omdat de CID in bijna alle opzichten (materieel, opleiding agenten) zeer afhankelijk was van de Engelsen.

Het veiligheidswerk kwam erop neer dat de CID ervoor moest zorgen dat er geen politiek onbetrouwbare Nederlanders vrij rondliepen. Er bestonden echter geen duidelijke richtlijnen rond het begrip 'politieke betrouwbaarheid', waardoor in de praktijk elk geval afzonderlijk werd bekeken. In overleg met M15 werd dan al of niet tot internering overgegaan. Een van de doelstellingen waarmee de CID werd opgericht (het verkrijgen van inspraak bij de internering van Nederlanders) was hiermee bereikt. Toch zorgden die betrouwbaarheidsonderzoeken voor veel beroering binnen de Nederlandse gemeenschap in Londen, met name door de manier waarop Van 't Sant hiermee omging. Door zijn vertrouwenspositie bij de koningin werd hij als 'verklikker' gezien. Hij had die positie voor de oorlog verkregen door de koningin ter zijde te staan in een netelige

kwestie aangaande haar echtgenoot, prins Hendrik.²⁸ Deze zaak kostte hem zijn baan als hoofdcommissaris van de Haagse Politie en maakte dat niet-ingewijden – en dat was bijna iedereen – hem als niet – integer beschouwden. In verzetskringen in Nederland circuleerde het (door de Duitsers verspreide?) gerucht dat Van 't Sant een verrader was en diverse Engelandvaarders kwamen mede hierom naar Engeland: om de regering voor Van 't Sant te waarschuwen.²⁹ Hoewel de koningin Van 't Sant volkomen vertrouwde werd zijn positie als CID-directeur op den duur onhoudbaar.

In augustus 1941 werd Van 't Sant vervangen door zijn adjunct, R.J.P. Derksema, een advocaat uit Zutphen, die geen enkele ervaring had met (contra)spionage. Na het terugtreden van Van 't Sant ressorteerde de CID achtereenvolgens onder het departement van Binnenlandse Zaken, Marine, toen weer even – onofficieel – onder Justitie en ten slotte onder het departement van Algemene Oorlogvoering.³⁰ Dit proces ging gepaard met enorme ruzies, intriges en getouwtrek tussen diverse ministeries. De CID viel op den duur uiteen in verschillende diensten met sterk gescheiden functies, tot zij in 1944 ophield te bestaan. De uit de CID voortkomende diensten hielden zich of uitsluitend met inlichtingenwerk bezig (het in november 1942 opgerichte Bureau Inlichtingen (BI)), óf uitsluitend met sabotage (het begin 1944 opgerichte Bureau Bijzondere Opdrachten (BO)), of uitsluitend met veiligheidstaken.

In het kader van dit hoofdstuk beperken wij ons nu verder tot die laatste activiteit, de veiligheidsdienst. De Nederlandse veiligheidsdienst was de dienst van Derksema, die zich vanaf zijn aanstelling in augustus 1941 in feite alleen maar met veiligheidswerk (lees betrouwbaarheidsonderzoek) had beziggehouden.³¹ Zijn dienstitak werd aanvankelijk aangeduid als 'Bureau Derksema' en later (vanaf 1 juli 1942) als Politie-Buitendienst (Buitendienst van de Afdeling Politie van het ministerie van Justitie). Deze 'politie-ele inlichtingendienst', ressorterend onder het ministerie van Justitie, kreeg onder meer als taken: het ondervragen van uit Nederland overgekomen personen en het uitwerken en in kaart brengen van de aldus verkregen gegevens; het onderzoek naar betrouwbaarheid van schepelingen bij de koopvaardij; onderzoek naar de betrouwbaarheid van Nederlanders in Engeland (waaronder bij de regering aan te stellen personen) en het verzamelen van inlichtingen over de betrouwbaarheid van Nederlanders in bezet Nederland.³²

De Politie-Buitendienst (hierna aan te duiden als PBD) werkte nauw samen met M15, maar speelde in dit contact wel de rol van junior partner.³⁴ Nederland was een bondgenoot in de strijd tegen nazi-Duitsland, maar was tevens afhankelijk van het gastland. Gevallen waarbij Nederlanders spionageactiviteiten voor de Duitsers hadden verricht werden dan ook in de eerste plaats door M15 behandeld. Soms riepen de ondervragers van M15 daarbij de hulp in van hun Nederlandse collega's (zoals bij de reeds genoemde spion Dronkers). Was er geen sprake van spionage, maar twijfelde M15 toch aan de betrouwbaarheid van een Nederlandse ondervraagde, dan werd de betrokkene compleet met een doorslag van het Engelse verhoor aan de PBD overgedragen. De Nederlandse collega's werd dan gevraagd om hun bevindingen over de man of vrouw in kwestie mee te delen. M15 deed dit echter alleen, zoals de Engelse minister van Binnenlandse Zaken H. Morrison in september 1942 aan de Nederlandse regering liet weten

in cases where it is considered that the Netherlands Intelligence Service can give assistance by reason of their special knowledge of their country or countrymen.³⁵

Derksema wenste voor zijn dienst echter meer dan een adviesrol bij twijfelgevallen. Het liefst had hij gezien dat Engelandvaarders helemaal niet langs de Patriotic School hoefden en direct naar de PBD werden gestuurd. Toen dit door de Engelsen werd afgewezen, diende hij een verzoek in of ondervragers van de PBD dan misschien aan de verhoren van Nederlanders in de Patriotic School konden deelnemen. Ook dit verzoek werd vriendelijk doch zeer beslist afgewezen. Als men dit aan de Nederlandse veiligheidsdienst zou toestaan, zouden ook de andere 'allied nations' een dergelijk verzoek gaan indienen.³⁶ Wel werd door de Engelse autoriteiten toegestaan, dat een speciale Nederlandse verbindingsofficier bij M15 de namen van pas in de Patriotic School gearriveerde Nederlanders doorkreeg.

De PBD was gevestigd op het adres 82 Eaton Square, Londen. Hoofd was zoals vermeld Derksema, met als plaatsvervanger baron H.A.G. Steengracht van Moylandt. Verder werkte Pinto hier, die in oktober 1942 zijn intrede deed als hoofd van de afdeling Contraspionage en als zodanig

Engelandvaarders op hun betrouwbaarheid moest testen. Oud-inspecteur van politie A. Wolters gaf leiding aan de Afdeling Politieke Veiligheid en ondervroeg diezelfde Engelandvaarders over de politieke betrouwbaarheid van mensen in Nederland en het buitenland. De reeds genoemde Vrinten was verantwoordelijk voor de Afdeling Veiligheid voor de Scheepvaart. W.P.C. Molenaar ten slotte deed de boekhouding en had daarnaast, als hoofd van de Afdeling Nederland, de zorg voor Nederlandse geïnterneerden op het eiland Man.³⁷

Vanaf medio 1942 was er beleid omtrent het stelselmatig verhoren van Engelandvaarders door de PBD. Dit betekent echter niet dat Engelandvaarders in de periode daarvoor niet door Nederlandse instanties werden ondervraagd. Met de weinige Engelandvaarders die in de jaren 1940-1942 arriveerden waren wel degelijk gesprekken gevoerd, om te horen wat voor nieuws zij over bezet Nederland te vertellen hadden. Het gebeurde alleen niet systematisch en het had niet zozeer het karakter van een (politie)verhoor. De drie Leidse studenten K. van Eendenburg, A.D. Vas Nunes en K. Michielsen, die op 5 juli 1940 als eerste Engelandvaarders met een twaalfvoetsjol de Noordzee overstaken, hadden ongeveer een week na aankomst een 'onderhoud' met de heer A. Pelt, hoofd van de Regeringsvoorlichtingsdienst. Zij vertelden daarin over hun vlucht en over de toestand in Nederland sinds de capitulatie.³⁸ In november 1940 droeg het ontsnappingsrelaas van Engelandvaarder R. Kassel de titel 'Verklaring'.³⁹ Pas in de loop van het jaar 1941 – toen ook het aantal Engelandvaarders begon toe te nemen – werd het in de praktijk vaste regel dat Nederlanders afkomstig uit bezet gebied zich vanuit de Patriotic School rechtstreeks meldden bij het Bureau van Derksema. Omstreeks dezelfde periode (najaar 1941) groeiden de gesprekken met Engelandvaarders van louter reisverslagen en levensbeschrijving uit tot 'verhoren' waarbij op systematische wijze bepaalde vragen aan de orde kwamen, namen van 'foute' personen in Nederland werden gevraagd en aan het eind een oordeel werd gegeven over de politieke betrouwbaarheid van de betrokkene en eventuele geschiktheid voor bepaalde functies. Deze werkwijze bestond dus al een tijdje, voordat zij in juli 1942 door de minister van Justitie officieel als een taak van de PBD werd vastgelegd. Overigens was het verhoor door de PBD niet een ambtsedig proces-verbaal, zoals de gewone politie die maakt. Wel was het steeds gedateerd en voorzien van de naam en handtekening van de ondervrager.

Het verhoor dat de PBD Engelandvaarders afnam vertoonde grote overeenkomsten met dat van de Engelsen in de Patriotic School. Ook

door de PBD werd allereerst gevraagd naar personalia, adres, familie, opleiding, beroep, godsdienst, lidmaatschap van een politieke partij of vereniging en vervulling van militaire dienst, datum van vertrek uit Nederland en aankomst in Engeland. Wanneer een Engelandvaarder familieleden bezat die sympathiek stonden tegenover de bezetter werd hier langer bij stilgestaan en werd bepaald welk soort verhouding de ondervraagde met dit familielid onderhield.

Hierna volgde het zogenaamde 'eerste verhoor', meestal afgenomen door Pinto. De hele levensloop en loopbaan van de betrokken Engelandvaarder werd doorgenomen tot het moment dat hij of zij naar Engeland vertrok. Het grootste deel van het verslag betrof de reis naar Engeland, de voorbereidingen daartoe en eventuele eerdere, mislukte ontsnappingspogingen. Vreemd genoeg werd in de schriftelijke neerslag van het verhoor maar zelden gerept van de motivatie van Engelandvaarders. Dat gebeurde wel als er een duidelijke aanleiding voor het vertrek was geweest, bijvoorbeeld als de Engelandvaarder in kwestie had moeten vluchten, omdat hij door de Duitsers werd gezocht. Meestal bleef het echter bij vage aanduidingen, waaruit blijkt dat men gemotiveerd was en moeite had gedaan om weg te komen, zoals 'het plan om weg te gaan bestond bij hem sinds de capitulatie' of 'monsterde aan op een schip voor Zweden met de bedoeling later te deserteren'.

Ook bij de PBD moesten de ondervraagden gedetailleerd vertellen welke vluchtroute ze gebruikt hadden, hoe ze grenzen overschreden hadden en wie onderweg hulp had verleend.

Hierna volgde een zogenaamd 'nader verhoor', dat tot doel had informatie over bezet Nederland te verkrijgen. In de volgende paragraaf, die gewijd is aan de informatie die Engelandvaarders overbrachten, komen wij hierop terug.

Meestal werd aan het eind van het eerste verhoor door de ondervrager aangegeven of de Engelandvaarder in kwestie naar zijn oordeel politiek betrouwbaar was. Een enkele keer gaf ook de ondervrager van het nadere verhoor op dit punt zijn mening. Was het oordeel negatief dan betekende dit dat de man of vrouw in kwestie pro-Duits was, overtuigd lid van de NSB was (geweest) of in het ergste geval als Duits agent naar Engeland was gestuurd. Net als bij M15 werden ook personen met communistische sympathieën als 'politiek onbetrouwbaar' gekwalificeerd, al werd daar door de ondervragers onderling verschillend over gedacht. Zo oordeelde Pinto na het eerste verhoor van een communistische Engelandvaarder: 'Is ongetwijfeld antinazi.' Zijn collega Wolters concludeerde echter: 'Ge-

zien vanuit Nederlands standpunt beschouw ik hem niet als politiek betrouwbaar.⁴⁰

Overigens bevonden zich onder de Engelandvaarders zeer weinig communisten. Gevraagd naar hun politieke richting antwoordden zes Engelandvaarders dat zij communist waren, slechts een van hen was daadwerkelijk lid van de CPN. Zeer veel Engelandvaarders gaven tijdens het verhoor te kennen dat zij geen enkele politieke richting aanhingen en niet lid waren van een politieke partij (zie tabel 16).⁴¹

Van de circa 1500 Engelandvaarders van wie een verhoor werd aangetroffen werd het overgrote deel politiek betrouwbaar bevonden. Bij veertig Engelandvaarders luidde het oordeel 'twijfelachtig'. Tot die veertig twijfelgevallen behoorden zestien Engelandvaarders van wie de ondervragers het (reis)verhaal (of delen daarvan) ongeloofwaardig of onwaarschijnlijk vonden. Deze Engelandvaarders werd dikwijls gekwalificeerd als 'fantast' of 'praatjesmaker'; in tweede instantie werden zij echter toch meestal wel betrouwbaar verklaard, omdat er niet genoeg bewijzen van het tegendeel aanwezig waren.

Van de 24 overblijvende Engelandvaarders, die dus echt als twijfelachtig golden, werden 21 Engelandvaarders aangeduid als 'slap', bijvoorbeeld omdat zij vrijwillig in Duitsland waren gaan werken en bij drie luidde het eindoordeel 'politiek onbetrouwbaar', omdat zij lid waren geweest van de NSB of aanverwante organisaties.

Dit betekende overigens niet, dat personen uit deze twee laatste categorieën direct achter slot en grendel gingen. Maar de PBD gaf dan het advies om de betrokkenen nog een tijd te observeren en niet op een verantwoordelijke post te plaatsen. Dat observeren kon bijvoorbeeld plaatsvinden in het leger. Zo schreef Pinto over een Engelandvaarder van wiens betrouwbaarheid hij (nog) niet geheel overtuigd was:

Ik ben van mening, dat x als soldaat in het leger kan worden toegelaten en dat voorzichtigheidshalve zijn meerderen opdracht krijgen hem gedurende den eersten tijd speciaal te controleren.⁴²

Bij de twee onbetrouwbaren was Pinto van oordeel dat zij – nu zij eenmaal in Engeland waren – niet meer als gevaarlijk golden en dus niet hoefden te worden geïnterneerd.⁴³ Opname in het leger, de marine of de koopvaardij was voor deze mensen echter niet aan de orde.

Vaak werd aan het oordeel over de betrouwbaarheid een korte karakter-schets toegevoegd: 'Dom, eerlijk, politiek betrouwbaar, moedig',⁴⁴ of 'Stug, niet erg open, enigszins sloom'.⁴⁵ Ook kwamen nogal clichématige omschrijvingen in de trant van 'Een flinke Hollandsche jongen',⁴⁶ of 'Een typische Scheveninger van het beste soort',⁴⁷ regelmatig voor.

Hoewel de PBD niets te zeggen had over de toekomstige werkkring of het legerondeel waar de Engelandvaarder terecht zou komen (men noteerde alleen voor welk onderdeel voorkeur bestond), werd in sommige gevallen het al of niet geschikt zijn voor bepaalde functies aangegeven: 'Simpel en buitengewoon eerlijk, schitterend fysiek, ideaal soldaat, volkomen betrouwbaar',⁴⁸ of: 'Ondervraagde is zeer nerveus, kan zijn gedachten slecht verzamelen. Zal in het leger niet op zijn plaats zijn'.⁴⁹

Ten slotte klonk soms in het eindoordeel duidelijke sympathie of bewondering door voor wat de Engelandvaarders op hun tocht hadden klaargespeeld. Zo schreef Pinto over de Engelandvaarder J.F. ter Doest, die zestien jaar was toen hij vertrok en geheel alleen, zonder geld, maar met enorm veel geluk via Frankrijk en Spanje Engeland had bereikt:

Een zeer naïef doch flink en moedig ventje. Zijn wonderbaarlijke reis is een treffende illustratie hoezeer de voorzienigheid de 'onschuldigen van geest' in bescherming neemt. [...] Is nog te jong voor militaire dienst en zal dus te werk gesteld moeten worden tot hij de militaire leeftijd bereikt. Zal dan waarschijnlijk een zeer goed soldaat worden.⁵⁰

Engelandvaarders als leveranciers van informatie over bezet gebied

Na het betrouwbaarheidsonderzoek volgde het 'nadere verhoor over Nederland', meestal afgenomen door ondervrager Wolters. Hierbij ging het niet meer om screening van de betrokken Engelandvaarder, maar om het losweken van informatie over 'toestanden in bezet Nederland'. Allereerst vroeg Wolters of de Engelandvaarder in kwestie bij het verzet betrokken was geweest en zo ja, waaruit dat verzetswerk had bestaan. Verzetsmensen werden met naam en toenaam beschreven en ook ondernomen acties, liquidaties etc werden uitgebreid uit de doeken gedaan. Stukje bij beetje ontstond zo bij de ondervragers een beeld van het verzet in Nederland. Het is de vraag of dit beeld correct was. Sommige Engelandvaar-

ders zullen hun aandeel in het verzet wat hebben overdreven, terwijl anderen zich juist heel bescheiden opstelden.

Vervolgens werd Engelandvaarders gevraagd namen te noemen van mensen in hun woonplaats of wijdere omgeving die 'goed' dan wel 'fout' waren. Met fout werd bedoeld: mensen die lid van de NSB waren of aantoonbaar met de Duitsers collaboreerden. Meestal bleef dit beperkt tot een rijtje namen (gemiddeld 5). Sommige Engelandvaarders die uit hoofde van hun beroep (bijvoorbeeld vertegenwoordiger of advocaat) veel mensen kenden of zich in het kader van hun verzetswerk speciaal met 'fouten' hadden beziggehouden, kwamen met aanzienlijke lijsten. Bijzondere belangstelling bestond bij de ondervragers voor gezagsdragers (burgemeester en wethouders), hoge ambtenaren, politiefunctionarissen en militairen.

Engelandvaarders leverden het ministerie van Justitie hiermee belangrijke informatie, die als basis kon dienen voor de voorgenomen naoorlogse berechting van collaborerende of anderszins 'foute' Nederlanders. Maar ook andere ministeries en instanties waren in deze gegevens geïnteresseerd. Van de PBD-rapporten ging allereerst een doorslag naar het kabinet van de Koningin. Verder had het ministerie van Binnenlandse Zaken twee eigen inlichtingenbureaus, het Bureau Zuivering en Bureau Documentatie, die allebei toegang hadden tot de informatie van de PBD. Het Bureau Documentatie verzamelde – net als de PBD – gegevens over 'mensen en toestanden in bezet gebied; het Bureau Zuivering legde zich toe op 'foute' ambtenaren.⁵¹

Sommige Engelandvaarders wisten echter weinig namen te noemen of hadden als geheel over bezet Nederland weinig mee te delen. Misschien kwam dat doordat zij al geruime tijd uit Nederland weg waren. Een andere mogelijke reden is, dat zij het enigszins zat werden steeds opnieuw hun verhaal te moeten afdraaien. Velen waren onderweg, in neutrale landen als Zwitserland, Zweden, Spanje en Portugal ook al ondervraagd door vertegenwoordigers van het Bureau Inlichtingen (zie inleiding). Wat de reden ook was, ondervrager Wolters toonde zich bepaald geïrriteerd, wanneer een Engelandvaarder weinig of niets te melden had. 'Deze Engelandvaarder' schreef hij over een van hen,

kan nagenoeg geen inlichtingen verstrekken; aan hem is de bezetting van ons land bijna ongemerkt voorbij gegaan.⁵²

Met dit 'nadere verhoor' waren de ondervragingen van Engelandvaarders door de PBD afgerond. Nog werden zij echter niet met rust gelaten, want vervolgens meldde zich de zogenaamde 'Interdepartementale Commissie voor het hooren van overgekomen Nederlanders'. Deze commissie was samengesteld uit vertegenwoordigers van alle departementen. Engelandvaarders die door de PBD waren 'gezien' werd gevraagd op een zogenaamde 'Staat van inlichtingen' in te vullen van 'welk deel van Nederland en van welke bedrijfstakken, diensten en kringen de betrokkene inzonderheid kennis [droeg]'. Afhankelijk van wat daar werd opgegeven (bijvoorbeeld scheepswerf, levensmiddelenindustrie, universiteit of politie) werden ter zake kundige ambtenaren van de betrokken ministeries opgetrommeld.

Ieder lid van de commissie kon op zijn eigen terrein vragen stellen aan de 'zojuist overgekomenen', die meestal in groepjes van vier tegelijk werden verhoord. Zo stelde een ambtenaar van het ministerie van Sociale Zaken vragen over lonen en prijzen en over de voedseltoestand. Een vertegenwoordiger van het departement van Handel, Nijverheid en Scheepvaart was uiteraard geïnteresseerd in de economische bedrijvigheid, de industrie en de havens. En een medewerker van het departement van Defensie (later gesplitst in de departementen van Oorlog en Marine) wilde natuurlijk alles weten over het aantal Duitse militairen in Nederland, de kustbewaking en de effecten van Engelse bombardementen. Zo meldde Engelandvaarder H.J. Doornbos in januari 1942 aan de Interdepartementale Commissie, sprekend over zomer 1941:

Gedurende de maanden Juli, Augustus en September is er praktisch iedere nacht luchtalarm geweest. Soms vielen er dan bommen uit vliegtuigen die van een bombardement op Duitsland terugkeerden. Men weet de resultaten van de bombardementen zeer goed geheim te houden. [...] De neergekomen vliegtuigen worden dadelijk bewaakt en weggehaald.

Er was bij de ondervragers grote aandacht voor de stemming onder de bevolking en de vraag hoe de mensen in Nederland op allerlei gebeurtenissen reageerden. Met betrekking tot neergehaalde Britse bommenwerpers zei Doornbos:

Toont het publiek zich bij de neergekomen vliegtuigen enthousiast, dan wordt er geschoten. Zoo heeft het geval zich in Amster-

dam voorgedaan dat Engelsche en Fransche krijgsgevangenen zich in een trein bevonden, die aan het station te Amsterdam stilhield. Het publiek toonde zich sympathiek tegenover deze krijgsgevangenen. Het gevolg was dat op het publiek werd geschoten, waarbij een Leidsch student werd gedood.

Uitgebreid werd ook stilgestaan bij voorbeelden van symbolisch verzet en demonstraties van aanhankelijkheid aan het Koninklijk Huis. 'Op 31 augustus,' aldus Doornbos,

waren jongelui van een hbs te Rotterdam gekleed in blauwe pakken, met witte overhemden en roode dassen. Een NSB-leraar was woedend en zij kregen drie kwartier den tijd om zich te verkleeden. Zij gingen weg en zijn niet meer teruggekomen, doch gingen stemming in de buitenwijken van Rotterdam maken.⁵³

Een andere Engelandvaarder vermeldde de ludieke actie van een paar Delftse studenten; gekleed in donker pak en met hoge hoed hadden zij zich bij een stoplicht in Den Haag opgesteld. Zodra het licht op oranje sprong, gingen de hoeden af. Dit veroorzaakte een volksoploop, die door de politie uiteen werd gedreven.⁵⁴

In augustus 1942 werd de Interdepartementale Commissie vervangen door een commissie met een meer beperkte opzet: de Commissie van Verhoor. Hierin waren slechts het ministerie van Oorlog, dat van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en de Regeringsvoorlichtingsdienst vertegenwoordigd.⁵⁵ De honger van de commissieleden naar informatie over bezet Nederland bleef echter onverminderd groot. Duizenden één dingen wilden zij van de Engelandvaarders weten: hoe het gesteld was met de kwaliteit van het brood, of de treinen op tijd liepen, hoe er in het algemeen over de koningin en de regering werd gedacht en of er veel naar Radio Oranje werd geluisterd. Na verloop van tijd kwam de Regeringsvoorlichtingsdienst met een eigen enquête omtrent radio-uitzendingen, waarin onder meer gevraagd waar en hoe vaak men luisterde, of er een 'moffenzeef'⁵⁶ gebruikt werd en welke programma's gewaardeerd werden (of niet). In de antwoorden van Engelandvaarders werd kritiek op Radio Oranje onverbloemd geuit. Zo meende een Engelandvaarder in juni 1941:

De BBC-berichten in het Nederlandsch zijn hoofdzaak; Radio Oranje beschouwt men als luxe. [...] Vele dingen interesseren het Nederlandsche volk ook niet, men vindt het te lauw.⁵⁷

Anderen vonden dat er op Radio Oranje juist 'te veel gescholden' werd. Dat koningin Wilhelmina de Duitsers voor 'schurken' had uitgemaakt werd daarentegen weer erg op prijs gesteld. Waardering was er voor het politieke overzicht en ook voor de liedjes van 'de Watergeuzen'.

Veel aandacht was er ook – niet alleen bij de Commissie van Verhoor, maar ook bij de PBD – voor de aanhang onder de bevolking van groeperingen en partijen als de NSB, de Nederlandsche Unie en – bevreesd als men in Londen was voor een opleving in Nederland van radicale elementen – de CPN. De uitspraken die Engelandvaarders hierover deden, waren echter vaak onjuist en ongefundeerd. Berucht is het geval van een Engelandvaarder die zeker wist dat het aantal CPN-leden in Amsterdam dertigduizend bedroeg en dat er in kamp Schoorl achtduizend CPN'ers uit Amsterdam gevangenzaten. In werkelijkheid zaten er in Schoorl zeshonderd aanhangers van de CPN, afkomstig uit heel Nederland.⁵⁸

Ook over diverse andere kampen in Nederland kwam informatie binnen. Zo arriveerde er een Engelandvaarder die in het begin van de oorlog korte tijd in kamp Amersfoort had gezeten.⁵⁹ Ook waren enkele Engelandvaarders zoals we hebben gezien uit Westerbork ontsnapt. Recentelijk hebben diverse historici zich gebogen over de vraag wat 'men' in Londen en in het bijzonder wat koningin Wilhelmina wist van het lot van de Nederlandse joden.⁶⁰ Wat hebben Engelandvaarders hierover meegedeeld? Wisten zij welk lot de joden te wachten stond? Veel joodse Engelandvaarders vertelden over gedeporteerde familieleden, van wie soms al na enkele weken bericht van overlijden werd ontvangen. Ook circuleerden er – vooral vanaf het voorjaar van 1943 – geruchten over uitroeiing en zelfs vergassing van joden, die overigens voor de meeste Nederlanders te absurd waren om te kunnen geloven.⁶¹ Deze – strikt genomen – inaccurate berichten zijn een heel enkele keer ook in de verslagen van Engelandvaarders terug te vinden. Zo meende een Engelandvaarder die in april 1944 in Londen arriveerde, te weten dat circa 400 kinderen uit het joodse weeshuis te Amsterdam in oktober 1942 in Vught waren vergast.⁶² Men vermoedde en begreep dat deportatie de dood betekende, maar wat er precies met de joden gebeurde was niet bekend, althans niet bij de Engelandvaarders van wie ik verhoren heb gelezen.

Engelandvaarders waren gemiddeld een jaar onderweg, dus was hun informatie vaak verouderd. Daarom werd vooral 'slag geleverd' om mensen die de Noordzee waren overgestoken en dus over zeer actuele informatie beschikten. Zo kon de arts Ben Sajet, die in juni 1941 arriveerde, alles vertellen over de Februaristaking in Amsterdam, waarvan men – zoals Sajet ontdekte – in Londen vier maanden na dato nog maar gebrekkig op de hoogte was. Uit Sajets relaas blijkt dat niet alleen zijn informatie welkom was, maar ook datgene wat hij zich droeg. Hij was de dag vóór zijn vertrek naar Artis geweest en had twee toegangsbewijzen nog in zijn zak zitten:

Als zij [medewerkers van de Nederlandse geheime dienst, *ad*] jongens in Nederland lieten droppen, konden ze die kaartjes meegeven, gedateerd 16 juni. Dan hadden die jongens dus het bewijs dat ze op 16 juni in Amsterdam waren geweest!⁶³

Aangezien slechts weinig Engelandvaarders Engeland op de snelle manier – via de Noordzee – bereikten, heeft men zich met mensen die al lang uit Nederland weg waren tevreden moeten stellen.

De vraag rijst of de verouderde en soms onnauwkeurige informatie die Engelandvaarders aanleverden, wel enige waarde bezat voor de Nederlandse regering in Londen en zo ja, welke. De journalist Meyer Sluysen, destijds in Londen werkzaam bij de Regeringsvoorlichtingdienst, heeft in dit verband eens opgemerkt dat Engelandvaarders een naar waarheid getekend beeld van Nederland overbrachten, maar dat dit het beeld van slechts een deel van Nederland was.⁶⁴

Daarmee bedoelde hij ten eerste dat de Engelandvaarders geen getrouwe afspiegeling van het Nederlandse volk vormden. Sluysen zag hen als overwegend jonge mannen met veel daadkracht en weinig politiek benul. Dat laatste – zo voegde hij eraan toe – kon ook niet anders, want 'hoe oud waren ze, toen elk politiek leven in Nederland de keel werd dichtgeknepen?' Maar hij bedoelde met zijn opmerking ook te zeggen, dat Engelandvaarders niet de enige bron van informatie waren. En daarin had Sluysen gelijk.

Via geheime kanalen als de Zwitserse en Zweedse weg en door toedoen van een vanuit Engeland opererende inlichtingdienst als B1, heeft een enorme hoeveelheid informatie over bezet Nederland vanaf 1942/1943 Londen bereikt: door spionagegroepen opgestelde rapporten, illegale bladen, militaire gegevens et cetera. Ook werd elke dag een lading Neder-

landse kranten per KLM-toestel vanuit Lissabon naar Londen overgevlogen.

Hierdoor kon men op den duur in Londen de situatie in Nederland misschien wel beter overzien dan de mensen in Nederland zelf.

De eerste opvang

In 1940 kwamen volgens mijn gegevens slechts zes Engelandvaarders over, 26 daarna in de maanden januari tot mei 1941. Het spreekt vanzelf dat bij dergelijke kleine aantallen de opvang van Engelandvaarders nog geen punt van aandacht voor de regering vormde. Zelfs de term 'Engelandvaarders' kwam in ambtelijke stukken nog niet voor. Nederlanders afkomstig uit bezet gebied werden meestal aangeduid als 'nieuw aangekomenen' of 'uit Nederland overgekomenen'. Na vrijlating uit de Patriotic School werden zij zonder problemen in hotels en pensions ondergebracht of zij logeerden bij eventuele familie of kennissen in Londen. Lukte dat niet, dan stonden er in het gebouw van de PBD op Eaton Square een paar bedden waar men kon overnachten.

Toen het aantal Engelandvaarders in de tweede helft van 1941 toenam (van mei tot december 1941 arriveerden er 107) werd het toch noodzakelijk om van regeringswege het een en ander te gaan regelen. Moesten de Nederlanders in de Patriotic School bijvoorbeeld niet officieel worden begroet? En waar moesten zij verblijven in de periode dat zij nog niet bij een onderdeel van de strijdkrachten waren ingedeeld?

Wat betreft het welkom in de Patriotic School lijkt het initiatief niet zozeer van de Nederlandse regering te zijn uitgegaan als wel van de Engelse autoriteiten. In het voorjaar van 1941 benaderden zij de Nederlandse Regeringscommissaris voor de Vluchtelingen, O.C.A. van Lidth de Jeude, en vroegen hem eens langs te komen in de Patriotic School. Van Lidth, die in voorgaande hoofdstukken al enkele keren werd genoemd als minister van Oorlog, was van 1940 tot 1942 voorzitter van het Nederlandse Rode Kruis in Londen en tevens gemachtigde van de Nederlandse regering voor vluchtelingenzaken. Als zodanig ressorteerde hij onder de minister van Binnenlandse Zaken, Van Boeijen. In zijn Londense dagboek noteert Van Lidth op 16 mei 1941:

Halfdrie met Friedhoff [een van zijn medewerkers, *ad*] naar Tooting, alwaar in een zeer groot schoolgebouw een centraal service is

ingericht, alwaar al degenen die uit de bezette gebieden hier aankomen, worden opgenomen en zorgvuldig onderzocht alvorens zij worden vrijgelaten. De commandant vraagt mijne medewerking om het portret van de Nederlandsche Koninklijke Familie te bekomen dat in de cantine moet prijken, eenig zakgeld te verstrekken voor de Nederlanders die mochten aankomen en een in de Nederlandsche taal geschreven brief van welkom, die bij hun aankomst wordt overhandigd om den indruk weg te nemen, dat zij in een interneringskamp zijn.⁶⁵

Die Nederlandse welkomstbrief is er inderdaad gekomen. Als voorbeeld diende een brief van generaal Charles de Gaulle, die aan Franse Engelandvaarders werd uitgereikt. De eerste, juichende zin daarvan was: 'Je vous souhaite la bienvenue. Les Forces Francaises Libres sont fières de vos efforts pour les rejoindre. Nous avons besoin de vous.'⁶⁶ De Nederlandse brief, afgedrukt op oranje papier met een rood-wit-blauwe rand, luidde:

Waarde landgenoot, Van harte heeten wij u welkom in ons midden, in Engeland, het land waarheen U gekomen bent om zij aan zij met ons te strijden voor de vrijheid van ons geliefde Vaderland. Enkele dagen zijn noodig voor onderzoek, daar Engeland – de burcht der vrijheid – zijn toegangspoorten angstvallig moet bewaken. In het bijgaande pakket vindt U het een en ander, dat naar wij vertrouwen welkom zal zijn, terwijl de Hollandsche lectuur en spelen, die wij beschikbaar hebben gesteld U den tijd zullen helpen verkorten in Uw tijdelijk verblijf. Aanvaardt dit pakket als een geste en als een begin van datgene van wat wij nog voor U hopen te doen. O.Z.O. (Oranje Zal Overwinnen). Ondertekend: Comité ter Bevordering van het Welzijn der Nederlandsche strijders

Het Comité ter bevordering van het welzijn der Nederlandsche Strijders was een particuliere welfareorganisatie. Het in de brief genoemde welkomstpakket bevatte '100 sigaretten, een doos biscuits, een stuk scheerzeep, een scheermesje, een tandenborstel plus tube tandpasta, een tablet chocola en een stukje koek'.⁶⁷ Vanaf begin 1942 kreeg bovendien een Nederlandse 'welfareambtenaar' toegang tot de Patriotic School. Meestal was dit een medewerker van de PBD, W. Molenaar. Hij heette de pas aangekomen Nederlanders namens de Nederlandse regering welkom en overhandigde het eerste zakgeld. Elke Engelandvaarder kreeg een zoge-

naamd *entrée de campagne* van £ 5,- en een wekelijks zakgeld van £ 1,-. Engelandvaarder Jan Kist, die zomer 1942 arriveerde, vond dit een hele verbetering ten opzichte van de onverschillige houding die hij onderweg bij Nederlandse diplomatieke vertegenwoordigers in Frankrijk en Spanje had waargenomen. Enigszins cynisch schreef hij aan een vriend:

We zagen al twee vertegenwoordigers van onze Regeering, die ons kwamen begroeten: 'De Regeering stelt het op hoogen prijs dat u naar Engeland heeft willen komen.' We wisten niet wat we hoorden!⁶⁸

Als tijdelijke huisvesting voor Engelandvaarders huurde de Nederlandse regering eind 1941 een fraai gelegen landhuis in Hampshire: Dogmersfield Park. Hier konden de pas aangekomen Nederlanders bijkomen van hun zware tocht en een korte vakantie genieten. Soms werden zij hier ook nog door medewerkers van de PBD ondervraagd, wanneer men in aanvulling op het verhoor in Londen nog meer wilde weten. Omdat Dogmersfield Park nogal ver van de Engelse hoofdstad lag (het was anderhalf uur met de trein), werd het in augustus 1942 ingeruild voor een opvangcentrum in Londen zelf: Huize Florys. Dit centrum bood plaats aan vijftien personen en stond onder leiding van een oud-gezagvoerder van de koopvaardij, kapitein K. H. Dik.

Was met deze maatregelen de eerste opvang geregeld, al snel drong het tot de regering door dat er wellicht ook voor enige recreatie moest worden gezorgd. Al in juli 1941 meldde minister van Binnenlandse Zaken Van Boeijen, die toen tijdelijk ook de portefeuille van Defensie bestierde, dat veel 'overgekomenen' klaagden dat zij zo lang moesten 'rondsletteren alvorens hun militaire bestemming te vinden'. Vooral degenen die bij 'de vliegdiens' wilden of bij het KNIL moesten geduld oefenen. Van Boeijen kon de ongeduldige reacties van Engelandvaarders wel begrijpen:

Men moet oog hebben voor de geestesgesteldheid van deze mensen. Zij hebben vaak met groot gevaar voor hun leven ons land verlaten en branden van verlangen om de Nederlandsche zaak te kunnen dienen...⁶⁹

Tot concrete maatregelen om deze situatie te verbeteren kwam Van Boeijen echter niet. In september 1941 merkte minister-president Gerbrandy in de ministerraad op, dat onder de wachtende Engelandvaar-



Tekenaar: Engelandvaarder (en latere televisieregisseur) Max Appelboom.

ders 'een bedenkelijke sfeer' begon te ontstaan. Hij stelde voor de Interdepartementale Commissie te vragen hoe deze landgenoten zouden kunnen worden beziggehouden.⁷⁰ Deze commissie adviseerde de overgekomen Nederlanders tijdelijk werk op een ministerie te bezorgen of rapporten over bezet Nederland te laten schrijven. Ook leek het de commissie een goed idee een 'begeleidend ambtenaar' aan te stellen, zodat er één duidelijk aanspreekpunt zou komen.

Met deze aanbevelingen werd weinig gedaan, al is het wel eens voorgekomen dat Engelandvaarders inderdaad werd gevraagd rapport uit te brengen over bepaalde aspecten van de bezetting. In de voorgestelde begeleidend ambtenaar zag de regering echter niets. Dat is jammer, want een van de andere grieven van Engelandvaarders betrof de overmaat van bureaucratie, waarmee men in Londen werd geconfronteerd en onduidelijkheid over de vraag waar men voor bepaalde vergoedingen, nieuwe kleding et cetera moest aankloppen. Een van de redenen voor die onduidelijkheid was, dat de regering verzuimd had te bepalen welk departement voor Engelandvaarders verantwoordelijk was. Wat betreft het betrouwbaarheidsonderzoek was het ministerie van Justitie de aangewezen instantie, maar vluchtelingenzaken behoorden tot het terrein van het ministerie van Binnenlandse Zaken. Omdat de meeste Engelandvaarders in dienst gingen hield ook het ministerie van Oorlog zich met deze groep bezig. Het gevolg was dat ministeries verantwoordelijkheden (en

daaraan verbonden kosten) op elkaar afschoven en Engelandvaarders in de praktijk van het kastje naar de muur werden gestuurd. Ook nadat zomer 1942 uitdrukkelijk was bepaald dat Binnenlandse Zaken de 'materieële en sociale zorg voor overgekomenen' zou behartigen, bleven er klachten hinnenkomen over 'bureaucratische rompslomp'.⁷¹

In augustus 1942 namen Engelandvaarders zelf het initiatief tot oprichting van een 'Commissie Bijstand Engelandvaarders'. Dit was – voorzover ik kon nagaan – een van de eerste keren dat de term Engelandvaarders in ambtelijke stukken voorkwam. De 'Commissie Bijstand' stelde zich ten doel de belangen van Engelandvaarders te behartigen en Gerbrandy's ministerie van Algemene Oorlogvoering van het Koninkrijk op dit punt van advies te dienen.⁷² Een van de klachten die deze commissie aankaartte betrof het gedoe rond reiskostenvergoedingen voor Engelandvaarders. Vooral in Lissabon, vanwaar Engelandvaarders per vliegtuig of boot naar Engeland vertrokken, werden door het Nederlandse consulaat nogal eens vage toezeggingen gedaan, dat men in Londen de gemaakte reiskosten zou kunnen declareren. Wanneer de betrokken Engelandvaarder in dienst ging (vaak moest hij daarvoor onderweg al tekenen) werden de kosten inderdaad meestal zonder problemen door het ministerie van Oorlog vergoed. Was de toekomstige bestemming echter nog niet duidelijk, dan hadden Engelandvaarders na aankomst de grootste moeite om (een deel van) de reiskosten terug te krijgen. Maar ook wanneer het ging om veel kleinere bedragen, bleef er veel onduidelijkheid bestaan. Engelandvaarder Jaap Burger bracht de onvrede in juni 1943 als volgt onder woorden:

We worden overal ontboden, iedereen wil inlichtingen hebben, maar niemand vraagt waar we geld voor bus en underground vandaan moeten halen en niemand weet het te zeggen. [...] De jongens [de groep jongeren waarmee Burger was overgekomen, *ad*] krijgen een militair uniform, sommigen zelfs een rang, maar hun salaris zal aan het eind van de maand worden uitbetaald [...]. Men deelt hen mede, dat hun schade aan verloren kleding enzovoort zal worden vergoed; men heeft slechts een rekwest aan de betrokken minister in te dienen en afdoening zal ongetwijfeld met de spreekwoordelijke ambtelijke spoed volgen [...]. De jongens komen hier niet om rekwesten aan ministers in te dienen of de kunst van het 'declareeren' te leren, zij komen om hun plicht tegenover het Vaderland te doen.⁷³

Voor al de laatste zin maakt duidelijk, dat het Burger niet zozeer ging om de voorzieningen zelf, die waren op zich prima. Steen des aanstoots was de houding van veel ambtenaren, die van weinig of geen begrip getuigde voor wat Engelandvaarders bewoog: namelijk zo snel mogelijk het vaderland dienen. Aan de andere kant waren Engelandvaarders op dit punt misschien ook wel wat overgevoelig. In dit verband sprak de commandant van de Irenebrigade, A.C. de Ruyter van Steveninck binnenskamers eens van 'typische Engelandvaarders-neurose'.⁷⁴ Ook in deze psychologische kant van de zaak had Burger een goed inzicht, zoals blijkt uit de lezing die hij 1980 hield, ter gelegenheid van de herdenking van de honderdste geboortedag van Wilhelmina. Na de wonderbaarlijke ontvangst door de koningin werden [Engelandvaarders], aldus Burger

door allerlei belangrijke figuren voor een lunch uitgenodigd en uitgehoord. En net als ze zichzelf ook belangrijk gingen vinden, liet men hen – naar hun gevoelen – vallen als een baksteen. Dan waren ze niet belangrijk meer, want ze hadden hun verhaaltjes verteld. Dan zongen ze weer, naar ze op diverse plaatsen van de veel bekritiseerde vertegenwoordiger van Buitenlandse Zaken te verstaan gekregen hadden:

Wij zijn uit 't lood geslagen elementen

Wij zijn gekomen voor de centen.⁷⁵

Dat met de opvang op zich weinig mis was, lijkt bevestigd te worden door een van de uitkomsten van de enquête. Op de vraag hoe men de ontvangst en opvang door de regering in ballingschap heeft ervaren antwoordde 42 procent van de respondenten in positieve zin, 7 procent beoordeelde de opvang zowel positief als negatief, 18 procent had geen mening, 20 procent was beslist negatief en voor 13 procent was de vraag niet van toepassing (zie tabel 17).

In augustus 1943 werd Burger door toedoen van koningin Wilhelmina als minister zonder portefeuille in het kabinet opgenomen. In die hoedanigheid ging hij direct aan het werk om de door hem gesignaleerde klachten op te lossen. Het resultaat was de zogenaamde 'Commissie van Ontvangst', welke volgens Burger 'de jongens door haar handelingen het besef moest geven, dat wij verheugd zijn over hun behouden aankomst en bereid zijn aan eventuele individuele wensen tegemoet te komen'.⁷⁶ De Commissie van Ontvangst zou gaan opereren vanuit Oranjestad, een huis in Londen, op het adres 23 Hyde Park Place, dat



Engelandvaarders poseren samen met koningin Wilhelmina en prinses Juliana op 9 september 1944 voor Oranjestad. Op de 1ste rij onder andere: pater Monchen, Wilhelmina, Juliana, Gerard Rutten en Emmy Rutten-Broekman. De blonde vrouw in het midden van de foto is Bep Turksma. Achterste rij 1ste en 2de van links: Harry Bamberger en W. van der Sluis; 5de van links: Bob van der Stok en 2de van rechts: Th. Wachtel. Achter het rechterraam (met stropdas): Sally Noach. Foto: NIOD.

koningin Wilhelmina in juni 1942 aan Engelandvaarders geschonken had.

Tegen de tijd dat deze commissie aan de slag ging, eind 1943, was het aantal binnenkomende Engelandvaarders bijna verdubbeld. In 1942 kwamen 243 Engelandvaarders aan, in 1943 bedroeg hun aantal 405. In de periode daarna kwam het tot een nog grotere stijging, doordat honderden Engelandvaarders, die lang in Zweden, Zwitserland en Spanje waren blijven steken, eindelijk naar Engeland konden doorreizen. In 1944 arriveerden 544 Engelandvaarders en in 1945 (tot mei) nog 372. Het is dus wel enigszins te begrijpen, dat het ambtenarenapparaat moeite had deze toevloed van mensen te verwerken. Temeer omdat in deze periode ook grote groepen andere 'Engelandbereikers' de ambtelijke aandacht vroegen. Ik doel op de al eerdergenoemde Nederlanders die als (dwang)arbeider in Frankrijk werkten toen dit in de nazomer van 1944 werd bevrijd en van

daaruit naar Engeland doorstroomden. Een tweede stroom van niet-Engelandvaarders kwam op gang toen Zuid-Nederland in het najaar van 1944 was bevrijd en honderden Nederlanders zich na een oproep van de Koopvaardij als oorlogsvrijwilliger meldden. In principe kwamen deze mensen niet in aanmerking voor de voorzieningen die voor Engelandvaarders getroffen waren. De vrijwilligers voor de Koopvaardij kregen bijvoorbeeld geen entree de campagne en gingen niet naar Huize Florys. Zij werden door het ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart ondergebracht in zeemanstehuizen. Bij de niet-Engelandvaarders zorgde deze ongelijkheid voor ontevredenheid en gemopper. Om financiële redenen wilden de diverse ministeries de geldelijke beloning van £ 5,- niet ook aan oorlogsvrijwilligers beschikbaar stellen. Het resultaat was dat de entree de campagne voor Engelandvaarders in het voorjaar van 1945 werd afgeschaft. Dit feit illustreert hoe Engelandvaarders in de laatste fase van de oorlog waren geworden tot slechts een van de groepen uit een grote, heterogene verzameling van 'Engelandbereikers'.

Samenvatting

Na aankomst in Engeland werden Engelandvaarders aan een reeks van verhoren onderworpen, eerst door Engelse en daarna door Nederlandse instanties. Die verhoren hadden een tweeledig doel: vaststelling van hun politieke betrouwbaarheid en het verzamelen van inlichtingen over bezet gebied.

Het eerste verhoor op Engelse bodem geschiedde in een oud scholencomplex, de Patriotic School en werd uitgevoerd door de Engelse veiligheidsdienst M15. Alle Engeland binnenkomende buitenlanders werden hier grondig 'gescreend' om zo eventuele Duitse spionnen te kunnen ontmaskeren. Soms werden Nederlandse onderdanen op grond van Engelse veiligheidswetgeving geïnterneerd. Aangezien er in Londen geen Nederlandse inlichtingendienst aanwezig was (bijna alle medewerkers en ook de documentatie waren in bezet Nederland achtergebleven) besloot de regering in juli 1940 een nieuwe dienst in het leven roepen: de Centrale Inlichtingen Dienst. Deze CID combineerde het spionage en contraspionage- en veiligheidswerk. Later viel zij uiteen in diensten met meer gescheiden taken. Een onderafdeling, die zich tot veiligheidswerk beperkte, de zogenaamde Politie-Buitendienst kreeg vanaf najaar 1941 als een van haar taken toebedeeld het verhoren van nieuw aangekomen

Engelandvaarders. Belangrijkste ondervrager hier was spycatcher kolonel Pinto, die in de periode 1940-1942 in dienst van M15 Nederlandse Engelandvaarders in de Patriotic School had verhoord. Hij werd door Engelandvaarders zowel verguisd als hewonderd om zijn scherpe en intelligente manier van ondervragen.

Het verhoor door de PBD bestond uit twee gedeelten: het eerste diende om na te gaan of de Engelandvaarder politiek betrouwbaar was, het tweede om inlichtingen over personen en toestanden in bezet gebied te verkrijgen.

Politiek betrouwbaar betekende: trouw aan de Nederlandse c.q. geallieerde zaak. Iemand die politiek onbetrouwbaar werd geacht, was pro-Duits, lid van NSB of aanverwante organisatie (geweest) of in het ergste geval door de Duitsers als agent gestuurd. In tweede instantie werden ook mensen met een communistische overtuiging gewantrouwd.

In het aanvullende verhoor door de PBD werd Engelandvaarders gevraagd naar hun eventuele betrokkenheid bij het verzet in Nederland. Ook wilde men namen weten van Nederlanders in bezet Nederland die volgens Engelandvaarders NSB-lid waren of collaboreerden. Deze gegevens werden zorgvuldig opgeslagen met het oog op de naoorlogse bijzondere rechtspleging. Behalve het ministerie van Justitie maakte ook het ministerie van Binnenlandse Zaken gebruik van deze gegevens.

Waren Engelandvaarders door de PBD vrijgegeven, dan volgde – na enige tijd – opnieuw een verhoor en wel door de zogenaamde Interdepartementale Commissie, later 'Commissie van Verhoor' geheten. Deze commissie bestond uit vertegenwoordigers van diverse departementen, die in de breedste zin van het woord inlichtingen over Nederland wens-ten.

De informatie die Engelandvaarders overbrachten was fragmentarisch, soms inhoudelijk onjuist en vaak verouderd, doordat vooral diegenen die de zuidelijke route volgden zo lang over hun tocht hadden gedaan. Zij waren overigens niet de enige informatiebron. Via geheime kanalen als de Zweedse en Zwitserse weg werden duizenden berichten, telegrammen, illegale bladen et cetera doorgesluisd, waardoor men in Londen misschien wel een beter totaaloverzicht van bezet Nederland had dan de mensen in Nederland zelf.

In het eerste oorlogsjaar was regeringsbeleid ten aanzien van Engelandvaarders amper noodzakelijk, omdat er nog maar zo weinig arriveerden. Na medio 1941 kwam hierin verandering. Engelandvaarders hadden opvang, nieuwe kleding en geldelijke ondersteuning nodig en

moesten in de periode tot hun intrede in militaire dienst worden beziggehouden.

De opvang als geheel was toereikend en adequaat, maar in de omgang met Engelandvaarders hadden ambtenaren soms weinig begrip voor de wens van deze landgenoten om zo snel mogelijk aan de oorlog te kunnen deelnemen.

Waardering: audiënties en onderscheidingen

De film *Soldaat van Oranje*, die in 1977 werd uitgebracht, bevat een scène waarin de hoofdpersonen, enkele Leidse studenten en een zeeman, vlak na aankomst bij Wilhelmina op de thee worden uitgenodigd. We zien hoe de nerveuze Engelandvaarders van tevoren door een hofdame geïnstrueerd worden op welke manier zij de koningin dienen aan te spreken. Vervolgens verschijnt Wilhelmina ten tonele, volgens ingewijden zeer waarheidsgetrouw vertolkt door de actrice Andrea Domburg. Zij begroet de Engelandvaarders met een stijve, onhandige buiging en zegt: 'U bent de schakel tussen mij en Holland.' Dan ontwikkelt zich een nogal moeizaam gesprek, waarbij duidelijk wordt dat Wilhelmina zeer geïnteresseerd was in de verhalen over bezet Nederland, maar nogal moeite had zich met 'gewone' mensen te verstaan. Zo vraagt zij in de film aan haar particulier secretaris, de heer Van 't Sant, wat de zeeman – sprekend over NSB'ers – met 'klerelijers' bedoelt.

In dit filmfragment is een aantal elementen te herkennen dat in de beeldvorming rond Engelandvaarders en Wilhelmina steevast aanwezig is:

- 1 De koningin hechtte veel waarde aan wat deze onderdanen afkomstig uit bezet gebied te vertellen hadden.
- 2 De koningin had moeite om met 'gewone mensen' te communiceren.
- 3 De koningin ontving alle Engelandvaarders, ongeacht afkomst of politieke kleur.
- 4 Engelandvaarders waardeerden deze koninklijke geste zeer en waren bereid voor hun vorstin door het vuur te gaan.

In dit hoofdstuk zal nader worden ingegaan op deze vaste elementen. Daarbij zal niet alleen het verloop van de audiënties worden behandeld, maar ook de voorbereiding daarop.

Behalve door Engelandvaarders op de thee te vragen, liet de koningin haar waardering ook nog op andere manier blijken, namelijk door hun een onderscheiding toe te kennen. Deze gold als een beloning voor het feit dat zij het initiatief tot de overtocht hadden genomen. Hierover is veel minder bekend dan over de audiënties. Wel is duidelijk dat lang niet alle Engelandvaarders gedecoreerd zijn. Dit roept vragen op rond het decoratiebeleid van de Nederlandse regering in Londen: welke onderscheidingen waren er, op welke gronden werden deze toegekend en wat was de rol van de koningin op dit terrein?

De ontvangst door koningin Wilhelmina

Dat Engelandvaarders de schakel vormden tussen haar en Nederland heeft Wilhelmina niet alleen in de film maar ook in werkelijkheid gezegd en wel op 2 juni 1942, tijdens de opening van Oranjestad, het tehuis voor Engelandvaarders dat op haar initiatief tot stand was gekomen. Letterlijk zei zij toen:

Gij zijt de schakel tussen hen die thuisbleven en mij... Door u kan ik de polsslag van ons volk beluisteren...¹

Deze uitspraak geeft kort en bondig weer, waarom Engelandvaarders zo belangrijk waren voor de koningin. Zij waardeerde hen in drie opzichten: als informanten, als representanten van haar volk en als goede vaderlanders met daadkracht en doorzettingsvermogen.

In haar memoires legt Wilhelmina zelf vooral de nadruk op Engelandvaarders als berichtgevers.² Zij brachten haar nieuws over het bezette Nederland, waarvan zij de eerste oorlogsmaanden tot haar verdriet en ergernis totaal afgesneden was geweest. Er wordt wel eens gesuggereerd dat de koningin voornamelijk van Engelandvaarders wilde horen hoe er in bezet Nederland over haar vertrek in mei 1940 gedacht werd.³ Dat is zeker (aanvankelijk) een van haar aandachtspunten geweest, maar lang niet het enige. Zij liet hen vertellen over alles wat zij onderweg hadden meegemaakt, over de situatie thuis, hun familie, de maatregelen van de bezetter, de jodenvervolging, de arbeidsinzet, onderduikers, de voedselsituatie en nog veel meer. De koningin werd hierbij gedreven door een diep mededogen met het Nederlandse volk, dat de bezetting moest zien te doorstaan. 'Als ik aan ons land of eigenlijk aan ons Volk denk,' schreef

ze aan haar dochter Juliana, 'krimpt mijn hart in elkaar van de ellende en 't lijden.'⁴

Dat Wilhelmina Engelandvaarders letterlijk als vertegenwoordigers van haar volk zag en hen met eerbied en bewondering tegemoet trad, is iets wat door diverse Engelandvaarders is opgemerkt. Gerard Rutten was zeer ontroerd door de buiging waarmee de koningin de Engelandvaarders begroette en noemde dit gebaar 'een groet aan de afgezanten van haar volk in nood'.⁵ Eenzelfde ervaring had Hazelhoff Roelfzema:

Ze maakte een onwennige buiging in onze richting en keek daarbij vlak over onze hoofden heen, hetgeen de indruk maakte, dat haar plechtige groet niet zozeer onszelf gold als wel ons volk achter ons, verzonken in duisternis, waaruit wij als afgezanten naar voren waren getreden...⁶

Dit 'contact met het volk' had nog een ander aspect, dat voor Wilhelmina persoonlijk heel belangrijk was. In het vooroorlogse, strenge hofceremonieel was de afstand tussen vorstin en volk zeer groot geweest. Onder de Londense omstandigheden was de koningin van dit keurslijf bevrijd en kon zij door gesprekken met mensen uit allerlei lagen van de bevolking proberen die afstand te overbruggen. Ook al tijdens de Eerste Wereldoorlog had zij de behoefte gevoeld om in gesprekken met 'gewone' mensen de stemming te peilen en meer over hun levensomstandigheden te horen. Dat was toen nauwelijks mogelijk, onder de buitengewone omstandigheden van de Tweede Wereldoorlog kon dat wel.⁷

Uit de literatuur komt koningin Wilhelmina naar voren als een strijdvaardige vrouw, die een hekel had aan slapheid en besluiteloosheid. Zij heeft zich in Londen dan ook enorm geërgerd aan lieden die minder rotsvast van de geallieerde overwinning overtuigd waren. Bezien vanuit deze context is het begrijpelijk dat Engelandvaarders direct haar sympathie hadden. Zij hadden immers een 'daad' gesteld door de gevaarlijke tocht naar Engeland te ondernemen. Het waren mannen (en een handjevol vrouwen) die als militairen tegen de vijand wilden vechten, iets wat Wilhelmina ook graag gedaan zou hebben, ware zij man geweest en jonker.⁸

Wilhelmina's felle haat tegen de bezetter ging gepaard met een enorme verering voor verzetsstrijders, die zij als een soort heldenvolk beschouwde. Ook Engelandvaarders werden door haar daartoe gerekend, niet alleen vanwege hun overkomst, maar ook omdat zij – in haar visie – in Ne-

derland al in het verzet waren geweest. 'Alle Engelandvaarders en Engelandvaarsters' zo schrijft de koningin in haar memoires

verklaarden... zonder uitzondering... [dat zij] eerst tot hun besluit om over te steken waren gekomen, nadat hun gebleken was, dat de mogelijkheid aan de ondergrondse strijd deel te nemen voor hen niet meer bestond.⁹

Dit laatste nu was onjuist. In werkelijkheid had de meerderheid van de Engelandvaarders weinig of niets met verzet te maken gehad, voor een belangrijk deel overigens omdat het hun niet gelukt was aansluiting te vinden bij een verzetsgroep. Dat de koningin dit dacht te horen, kwam voort uit de behoefte het te horen, zoals geen Engelandvaarder de behoefte had dit tegen te spreken. Aan de enkeling die dit wel deed, liet de koningin duidelijk merken dat zij dit niet waardeerde. Zo was bijvoorbeeld de ervaring van een pas afgestudeerde rechtenstudent. Hij moest maar liefst drie keer op bezoek bij de koningin om haar in te lichten over het Rode Kruis (waar hij administratief werk had verricht om niet naar Duitsland gestuurd te worden) en over het studentenverzet:

Over het eerste [het Rode Kruis, *ad*] had ik uiteraard veel informatie, over het tweede [het studentenverzet, *ad*] noch veel weet, noch hoge dunk en dat vond Hare Majesteit niet leuk.¹⁰

Een andere Engelandvaarder herinnert zich hoe de koningin hem vroeg naar 'de samenwerking van het hele Nederlandse volk in het verzet' en hij vond het teleurstellend, dat zij 'niet gedoogde' dat het volgens hem om uitzonderingen ging.¹¹

Hiermee zijn wij beland bij de complexe persoonlijkheid van de koningin, haar bijzondere positie en de daaruit voortvloeiende communicatieproblemen. Veel Engelandvaarders omschreven de koningin na afloop van het bezoek als 'een lieve moeder of oma' die thee schonk en naar hun wel en wee informeerde. Dat neemt niet weg dat de gesprekken vaak in een, zoals Gerard Rutten het omschrijft, 'moeilijke sfeer' verliepen.¹² Dit kwam voort uit nervositeit van zowel de kant van de koningin als die van de Engelandvaarders. Laatstgenoemden kenden de beeltenis van de vorstin meestal alleen van munten of postzegels en waren danig onder de indruk van het feit dat zij nu echt tegenover haar zaten. Hoe groot het ontzag voor de koningin was blijkt bijvoorbeeld uit een voorval dat door

Engelandvaarder Gerard Dogger beschreven wordt. Bij de opening van Oranjestad weigerde een van de aanwezige Engelandvaarders de hand van de koningin te schudden, met het argument dat hij vijftien dagen daarvoor (tijdens de audiëntie) al een hand van haar had gehad. Twee keer in één leven was meer dan hij verwerken kon.¹³

De koningin was op haar beurt nerveus omdat zij door haar eenzame en beschermde opvoeding niet goed geleerd had om persoonlijk contact met mensen te leggen.¹⁴ Een zeer strenge zelfbeheersing, die zij onder alle omstandigheden wist te bewaren, nam veel van haar spontaniteit weg en wekte de indruk van grote afstandelijkheid.¹⁵ Een combinatie van opvoeding en karakter maakte bovendien dat de koningin geen tegenspraak duldde. Ook haar schoonzoon, prins Bernhard, heeft daar terdege mee kennisgemaakt. Hij herinnert zich hoe zijn schoonmoeder wegens een meningsverschil een halfjaar niet met hem heeft willen praten. Van Engelandvaarders kon zij daarentegen alles hebben, is zijn stellige opvatting.¹⁶

Zij liet hen vrijuit praten, maar stuurde de gesprekken wel in de door haar gewenste richting en selecteerde alleen die informatie die zij gebruiken kon, hetgeen overigens een zeer menselijke eigenschap is. Dat daardoor bij de koningin een beeld totstandkwam dat niet met de werkelijkheid strookte, is evident.

Vaststaat in ieder geval dat Wilhelmina Engelandvaarders vanaf het moment dat zij begonnen te arriveren collectief in de armen sloot. Haar particulier secretaris, Van 't Sant, kreeg de opdracht deze mensen zo spoedig mogelijk na aankomst naar haar door te sturen. Als directeur van de CID was Van 't Sant als eerste op de hoogte van de namen van pas aangekomen Engelandvaarders; later kreeg hij deze gegevens door van de PBD. Hiermee raken wij aan de voorbereiding en organisatie van de audiënties. Behalve Van 't Sant was hierbij ook jhr. ir. O.C.A. van Lidth de Jeude betrokken, aanvankelijk als Regeringscommissaris voor de Vluchtelingen, sinds 1942 ook als minister van Oorlog.

Hij hoopte overigens op die manier ook nieuws over zijn familie in Nederland te vernemen. Zo wist Van Lidth in juli 1940 niet hoe het zijn zoon Cees in de meidagen als militair was vergaan. Hij was dan ook opgelucht toen de eerste drie overgekomen Engelandvaarders, de reserveofficieren Van Eendenburg, Vas Nunes en Michielsen hem vertelden dat Cees waarschijnlijk niets was overkomen, omdat zij dit anders zeker hadden gehoord.¹⁷ Er was echter nog een andere reden waarom Van Lidth Engelandvaarders ontving. Op 3 mei 1943 noteerde hij in zijn dagboek:

Een tweetal Engelandvaarders ontvangen, geschikte jongens. Als regel laat ik ze even bij mij komen voor zij op Maidenhead ontvangen worden. Ik maak eenige korte aantekeningen die ik naar Chester Square [waar de koningin kantoor hield, *ad*] doorzend, zoodat men dan ongeveer weet, welk vleesch men in de kuip heeft.¹⁸

Of dit eigen initiatief was van Van Lidth of dat hij hiertoe een verzoek van de koningin had gekregen is niet bekend. Wel stond Van Lidth op redelijk goede voet met de koningin, al was het maar om dat zij hem als een van de weinige ministers waardeerde om zijn strijdvaardige houding. Van Lidth was overigens niet altijd positief over de Engelandvaarders die hij zag. Op 14 juni 1943 schreef hij bijvoorbeeld: 'Een negental Engelandvaarders ontvangen. De grootste helft joden en de meeste nogal pretentius'.¹⁹ Op 25 juni 1943: 'Een achttal Engelandvaarders ontvangen, onder wie enkele verwaande en onaangename jodenbengels...'²⁰ Er zijn overigens geen aanwijzingen dat Van Lidth dergelijke opvattingen aan anderen liet weten. Maar ook als hij dat wel zou hebben gedaan, dan nog zou dat geen invloed gehad hebben op de keuze van Engelandvaarders die voor een audiëntie in aanmerking kwamen. Zoals Van 't Sant later verklaarde²¹ wilde de koningin in principe alle Engelandvaarders zien, 'ongeacht rang, stand, politiek en geloof'. Hij mocht alleen ingrijpen wanneer haar veiligheid in het geding was en dan nog moest hij eerst met haar overleggen.²²

Nadat Van Lidth rapport had uitgebracht, benaderde Van 't Sant de betrokken Engelandvaarders voor een afspraak. Vooral later in de oorlog, toen Engelandvaarders vrij snel bij een krijgsmachtonderdeel werden ingedeeld, was het een hele organisatie om iedereen te achterhalen en voor het bezoek aan de koningin naar Londen terug te roepen. Er werd naar gestreefd dit binnen twee à drie weken na aankomst te realiseren, maar in de praktijk werd dat vaak langer.

De koningin ontving de Engelandvaarders in groepjes bij haar thuis, meestal op het buiten Stubbings House in Maidenhead, waar zij het grootste deel van de oorlog gewoond heeft. Ook op 77 Chester Square, het werkadres van de koningin in Londen, vonden audiënties plaats. In 1944, toen er grote groepen Engelandvaarders tegelijk toestroomden, waren deze locaties niet meer toereikend en werd uitgeweken naar Netherlands House, een groot pand in Londen dat als ontmoetingsplaats voor Britten en Nederlanders bestemd was.

De Engelandvaarders reisden meestal per trein naar Maidenhead en

werden dan door iemand uit de omgeving van de koningin per auto afgehaald. Meestal was dit Van 't Sant, later werd ook jhr. mr. G. Beelaerts van Blokland bierbij ingeschakeld. Hij was van 1943 tot 1945 ordonnans-officier van Wilhelmina. In zijn in 1997 verschenen herinneringen stelt hij, dat hij de taak kreeg om Engelandvaarders aan de koningin voor te stellen, omdat Van 't Sant door veel mensen uit bezet gebied gewantrouwd werd.²³ Uit verschillende verklaringen van Engelandvaarders blijkt echter, dat Van 't Sant ook later in de oorlog nog intensief betrokken was bij de contacten tussen de koningin en Engelandvaarders.

Vond de ontvangst in Londen plaats, dan werden Engelandvaarders – heel luxe – per auto gehaald en teruggebracht of – iets minder luxe – alleen per auto gehaald, waarna zij met het openbaar vervoer de terugtocht moesten aanvaarden.

De bezoeken hadden meestal 's middags plaats, dus schonk de koningin thee en presenteerde daarbij koekjes of sandwiches, geassisteerd door haar gezelschapsdame, mevrouw L. Verbrugge. De koningin onderhield zich met iedereen persoonlijk, vroeg meestal eerst naar de familieomstandigheden, welke berichten men over thuis ontvangen had en vuurde dan haar overige vragen af. Was de groep wat groter, dan was het gezelschap dusdanig gegroepeerd dat aan elke tafel één stoel te veel was geplaatst, zodat ze groepje voor groepje kon 'afwerken'.

Zelfs bij de 'megaontvangsten' uit 1944 wist de koningin dit patroon te handhaven. Engelandvaarder Jan Buyser herinnert zich hoe hij met ongeveer honderd anderen in een zaal door Wilhelmina werd ontvangen en hoe zij zich daar drie uur lang met ieder van hen persoonlijk onderhield.²⁴

Was de audiëntie bij de koningin thuis, dan nam zij haar bezoekers ook mee uit wandelen in de tuin, die toegang gaf tot een klein park. Dat was vaak de gelegenheid om een gesprek onder vier ogen met hen te hebben. Zij deed dit wanneer Engelandvaarders 'bijzonder geleden hadden', specifieke berichten voor haar bij zich hadden,²⁵ of op het punt stonden een gevaarlijke opdracht te vervullen. Dit laatste was het geval bij Maarten Cieremans, die in september 1944 als geheim agent voor het Bureau Bijzondere Opdrachten (BBO) boven bezet Nederland per parachute zou afspringen. Vlak daarvoor kreeg hij een oproep om bij de koningin op de thee te komen. In zijn memoires heeft hij weergegeven hoe zijn gesprek onder vier ogen met koningin Wilhelmina verliep, wat daar zoal bij ter sprake kwam en vooral hoe hij zich daaronder voelde:



Engelandvaarders op bezoek bij koningin Wilhelmina in Maidenhead, 1944. Links van de koningin zit Rie Knapper, rechts J.A.F. Brouwers, die kort na zijn ontvangst bij de koningin is gesneuveld. Foto: rvd.

[De koningin], een hofdame, twee andere Engelandvaarders en ik zaten aan een grote, ovale tuintafel achter het huis. [...] Mijn mond was kurkdroog en de thee was gloeiend heet. Van de koekjes en de kleine sandwiches nam ik niets. Die overbekende stem. Dat gezicht, dat binnenkort weer op iedere postzegel, op iedere munt zou staan. Vlakkijken echt. Ik hoorde nauwelijks wat er gezegd werd tot de koningin zich weer tot mij richtte. 'Zit je te dromen, jongeman? Kom, jij en ik gaan een wandelingetje door de tuin maken. Wij hebben heel wat te bespreken.' Ik stond snel op en zei: 'Graag, Majesteit.' Haar wandelstok liet zij staan, zij haakte haar arm in de mijne en zei met een glimlach: 'Ik mag wel een beetje op je steun rekenen, is 't niet? En vind je het goed dat ik je Maarten noem [...]'. 'Graag, Majesteit,' zei ik maar weer.

'Zeg maar gewoon mevrouw hoor, en vertel eens, hoe verloopt de training in Oxford?'

Ik vertelde nogal klungelig mijn verhaal en liet mij ontvallen dat ik er niet echt om zat te springen om te gaan springen, maar dat de generaal had gezegd dat de oorlog nog lang niet was afgelopen. Met een ernstig gezicht nam de koningin mijn uitdrukking over. 'Ik kan

alleen maar blij zijn, Maarten, dat je niet zit te springen om te gaan springen. Ik denk trouwens dat ik wel kan raden wie die zwartgallige generaal is. Vertel het maar.' 'Generaal Van Oorschoot, mevrouw, maar ik geloof niet dat hij zwartgallig is. Ik denk alleen dat hij, als oude rot in het spionagevak, wil voorkomen dat wij te luchthartig zullen denken over wat ons te wachten staat.' Ziezo, ik kwam er een beetje in. [...] 'Waarom heb jij je gemeld voor het bureau van de heer Van Oorschoot?' 'Nou ja, mevrouw, gemeld... Ik ben er eigenlijk ingerold, een andere keuze was er nauwelijks.' 'Dat klinkt een beetje negatief.'

Intussen waren wij gaan zitten op een bankje onder een oude vruchtboom. Ik vreesde dat het gesprek nu toch nog de verkeerde kant opging. Maar het viel [...] mee. 'Ik waardeer je keuze. Je had ook "neen" kunnen zeggen. En nogmaals, ik begrijp volkomen dat je niet zit te springen om te gaan springen. Met jou en miljoenen anderen hoop ik dat het niet nodig zal zijn.' Ik antwoordde stoer: 'Wat moet gebeuren, moet gebeuren, mevrouw.' Zij kneepte in mijn arm en zei: 'Wij moeten weer terug naar de anderen. Met hen ga ik ook nog even wat rondstappen. Zij hebben veiliger jobs dan jij. Vergeef mij een klein grapje. Ik ben helemaal niet zo'n liefhebster van wandelen, maar... wat moet gebeuren, moet gebeuren!'

Uit het verslag van Cieremans blijkt ook dat de koningin de in oorlogstijd geldende securityvoorschriften uiterst serieus nam.²⁶ Zo sprak zij Cieremans, die immers een geheime opdracht ging vervullen, consequent aan met zijn schuilnaam Coenen. Ook wilde zij niet dat haar eigen personeel haar gesprekken met gasten zou kunnen volgen:

Op de terugweg hadden koningin Wilhelmina der Nederlanden en sergeant Coenen een samenzwering. Zij fluisterde: 'Houd ons gesprek even neutraal, nu. Die marechaussee waar wij zo dadelijk langslopen, hoeft geen geheimen te horen.'

'Zeker, Majesteit.' Daarop moest ik vertellen over mijn familie, over de weinige berichten die ik over hen had, over mijn schooljaren en mijn toekomstplannen. Er schoot mij een brok in de keel toen zij ten slotte zei: 'Groet je vader en moeder van mij en zeg hen dat ik trots ben op hun zoon.'²⁷

Soms nam de koningin de vrijheid om – dikwijls buiten Van 't Sant om – bepaalde personen, van wie ze nog meer inlichtingen verwachtte, voor een volgend gesprek uit te nodigen. Met sommige Engelandvaarders onderhield zij regelmatig terugkerende contacten. Dit gold bijvoorbeeld voor Hazelhoff Roelfzema, Tazelaar, Krediet en Dogger, de mensen die in 1941/1942 geprobeerd hebben via het strand van Scheveningen contact met het verzet in Nederland te bewerkstelligen. Later hadden onder anderen Rutten, Erik Michielsen, Charles van Houten tijdelijk een dergelijke vertrouwensrelatie met de koningin. Toen ging het om het streven naar naoorlogse vernieuwing, dat de koningin hoog in haar vaandel had staan.

Zo heeft de koningin vele honderden gesprekken met Engelandvaarders gevoerd. Dat alle 1700 Engelandvaarders bij Wilhelmina op de thee genodigd werden – iets wat door de betrokkenen zelf en veel latere geschiedschrijvers als vaststaand feit is aangenomen – klopt echter niet.²⁸ Het blijkt ook uit de enquête: van de 192 Engelandvaarders die hieraan deelnamen zijn er 36 niet door de koningin ontvangen (zie tabel 18).

Ongetwijfeld is het de vurige wens van de koningin geweest om hen allemaal te zien, maar alleen al om praktische redenen was dat niet mogelijk. Sommige Engelandvaarders werden al heel snel na aankomst in Engeland doorgestuurd naar hun krijgsmachtonderdeel of opleiding in bijvoorbeeld Australië, Canada of de Verenigde Staten, waardoor de tijd ontbrak om bij de koningin langs te gaan. Ook de afwezigheid van de koningin zelf, die zowel in 1942 als in 1943 een reis naar de Verenigde Staten en Canada ondernam, was natuurlijk een reden voor het niet doorgaan van audiënties. Daar staat tegenover dat prins Bernhard bij afwezigheid van zijn schoonmoeder de honneurs waarnam en uit haar naam diverse Engelandvaarders heeft ontvangen.²⁹ Ook prinses Juliana heeft in Canada en in Suriname, waar zij in 1943 een bezoek bracht, veel met Engelandvaarders gesproken. Dat het vooral Juliana overigens niet altijd makkelijk viel om haar moeder op dit terrein te vervangen, blijkt uit de ervaringen van een Engelandvaarder die in Canada bij prinses Juliana werd ontboden. Tot zijn stijgende ontzetting (en die van de prinses) vroeg of zei Juliana helemaal niets en zaten zij minutenlang zwijgend tegenover elkaar. Toen de loodzware stilte zo'n tien minuten had geduurd, waagde hij het beleefd te vragen of de prinses misschien iets wilde weten over de wijze waarop hij uit Nederland ontsnapt was. Opgelucht gaf de prinses te kennen dat zij dat graag wilde horen, waarna het gesprek verder vlot verliep.³⁰

Terug echter naar Engeland. De audiënties bij Wilhelmina hebben voornamelijk plaatsgehad in de jaren 1940-1944. Engelandvaarders die in de eerste maanden van 1945 nog 'binnendruppelden' werden over het algemeen niet meer door de koningin ontvangen. Zij kwamen eigenlijk 'te laat'. Zij hadden lange tijd (soms jaren) in Zweden of Zwitserland vastgezeten en hadden — omdat ze al zo lang uit bezet Nederland weg waren — niet veel nieuws te vertellen. Ook toen was de koningin trouwens enkele malen afwezig. In maart 1945 bezocht zij Zeeuws-Vlaanderen en zette daarbij voor het eerst weer voet op Nederlandse bodem. Op 26 april vestigde zij zich, samen met haar dochter Juliana in Anneville, vlak bij Breda. Een week later, op 4 mei, capituleerde Duitsland en was de oorlog afgelopen.

Voor ongeveer de helft van het eerdergenoemde aantal van 36 niet door de koningin ontvangen Engelandvaarders geldt, dat hiervoor waarschijnlijk praktische redenen waren (afwezigheid van de koningin, snelle doorzending naar Amerika of Australië of late aankomst van de Engelandvaarders). De anderen weten niet, althans niet officieel, waarom zij werden 'overgeslagen'. Soms was officieus wél bekend waar de schoen wrong. Zo kreeg een Engelandvaarder te horen dat hij niet voor een audiëntie (en een onderscheiding) in aanmerking kwam omdat hij in een naturalisatieproces verwickeld was en (nog) geen Nederlander was.³¹ Een ander schrijft dat hij 'net als wel meer Engelandvaarders die via Zweden waren gekomen' niet door de koningin ontvangen werd en suggereert dat dit kwam doordat Zwedengangers als een soort 'tweederangs-Engelandvaarders' werden gezien, die het veel makkelijker hadden gehad dan diegenen die via Spanje en Portugal arriveerden.³² Weer een ander had allerlei klachten over de regering en wilde die aan de koningin overbrengen. Hem werd toen meegedeeld, dat dit Hare Majesteit 'te veel zou verontrusten'.³³ Ook Van 't Sant heeft na de oorlog op dit euvel gewezen. Volgens hem waren er

ministers en ook andere autoriteiten die niet wilden dat Engelandvaarders bij de koningin kwamen, omdat een dergelijk bezoek wel eens gevolgd werd door reeks vragen [van de koningin, *ad*] aan de ministers.³⁴

In dit soort 'gevallen van obstructie' konden zwaargewichten in de nabijheid van de koningin, zoals jhr. Beelaerts van Blokland, vice-president van de Raad van State, meestal wel voor een oplossing zorgen. Toch zal

het aantal Engelandvaarders dat door tegenwerking van ministers niet ontvangen werd, klein zijn. Wilhelmina had aan sommige ministers zó'n hekel, dat de kwalificatie 'lastig' voor haar waarschijnlijk juist een aanbeveling betekende en een reden was om juist dié Engelandvaarder op de thee te vragen.

Wie er bij de koningin mochten komen werd in het wereldje van de Nederlanders in Londen nauwlettend gevolgd en bekritiseerd. Zo schreef Derksema, hoofd van de PBD, in 1943 op gebelgde toon aan zijn chef, de minister van Justitie, dat de keuze (van diegenen die bij de koningin ontboden werden) hem vaak 'in hooge mate verbaas[de] en op de andere aangekomenen een slechte indruk maakt[e]'.³⁵ Naar zijn mening (en hij stond daarin niet alleen) werden de 'verkeerde' Engelandvaarders doorgestuurd, 'losgeslagen types' die zich onderweg aan dronkenschap of onzedelijk gedrag hadden schuldig gemaakt of met geld hadden geknoeid (vergripen die altijd uitgebreid in de verhoorrapporten vermeld werden).³⁶ Over Engelandvaarders 'die iets op hun kerfstok hadden' en toch bij Wilhelmina werden uitgenodigd, zijn tal van anekdotes in omloop. Zo zou Van 't Sant volgens de verhalen eens met een bezorgd hart twee Engelandvaarders hebben aangemeld, die hij als 'zware jongens' betitelde. De koningin vroeg eerst wat hij met 'zware jongens' bedoelde. Toen haar particulier secretaris dit naar tevredenheid had uitgelegd, zou zij hebben geantwoord:

Meneer Van 't Sant, ik ben niet alleen koningin van de goede, maar ook van de slechte Nederlanders. Ik zal die twee mannen ontmoeten, (zo)als Engelandvaarders.³⁷

De koningin beschouwde het contact met Engelandvaarders als iets heel dierbaars, zelfs 'als een eigen taak en roeping, die [haar] ziel en denkwereld geheel in beslag [nam]'.³⁸ Hoe hebben Engelandvaarders zelf de koninklijke belangstelling ervaren? Het zal geen verbazing wekken, dat Engelandvaarders dit over het algemeen zeer hebben gewaardeerd. Zij vonden het een grote eer en zagen het een als een bekroning van hun gevaarlijke reis naar Engeland. De meeste Engelandvaarders roemen het scherpe verstand van de koningin, haar goede geheugen en uitstekende feitenkennis. Zij was goed op de hoogte van de toestand in Nederland, is hun indruk, beter dan de meeste regeringsinstanties waar zij tot dan toe mee te maken hadden gehad. Engelandvaarder S. Susan bijvoorbeeld werd uitgehoord over zijn verblijf in het concentratiekamp Amersfoort:

want zij kende veel mensen, die daar in diezelfde tijd waren opgesloten, zoals bijvoorbeeld Dr. Gunning, de rector van het Amsterdams Lyceum, ds. Bosch, de hofpredikant en vele anderen. [...]

Daarna wilde zij nauwkeurig op de hoogte worden gebracht van de gang van zaken in de Nederlandse textiel- en confectie-industrie tot aan mijn vertrek uit Nederland en het was opmerkelijk hoeveel zij van deze takken van industrie afwist. Zelden in mijn leven heb ik een inspannender gesprek gevoerd. Nauwelijks had ik een en ander over een bepaald onderwerp verteld of de volgende vraag werd afgevuurd.³⁹

Anders ook dan de regeringsinstanties legde de koningin echte en warme helangstelling aan de dag voor wat Engelandvaarders te vertellen hadden. Voor de regering waren deze mensen, die slechts plaatselijke indrukken meenamen, niet zo interessant, voor de koningin wél. Belangrijk was verder dat het gesprek niet alleen een kwestie van eenrichtingsverkeer was. Natuurlijk bepaalde de koningin de conversatie in hoge mate door de vragen die zij stelde, maar zij gaf de Engelandvaarders ook de gelegenheid zelf met vragen of opmerkingen te komen. Zo hoorde zij klachten aan over de weinig behulpzame consulaire ambtenaren op de gezantschappen en klachten over de ontvangst in Londen. Zelfs de koningin was niet bij machte alle problemen direct op te lossen, maar het feit alleen al dat zij de klachten serieus nam en met aandacht luisterde, nam een deel van de ergernis en het ongenoegen bij Engelandvaarders weg. Ook prins Bernhard heeft zich vaak voor Engelandvaarders ingezet. Hij sprong wel eens financieel bij, wanneer iemand dringend om geld verlegen zat.⁴⁰ Ook heeft hij meerdere keren zijn invloed aangewend om Engelandvaarders, die niet bij het wapen van hun keuze (vaak de luchtmacht) werden toegelaten, te helpen.⁴¹ In feite hebben koningin en prins als een soort ombudsvrouw/-man en sociaal werk(st)er gefungeerd en waren het mede deze kwaliteiten die hen razend populair maakten bij Engelandvaarders. Dat de koningin als eerste (veel eerder dan de regering) doorhad dat Engelandvaarders een eigen sociëteit nodig hadden en die vervolgens realiseerde door Oranjestad te stichten, heeft daartoe ook bijgedragen.

Ondanks alle enthousiasme waren er ook enkele gemengde en zelfs negatieve geluiden. Een Engelandvaarder merkt op dat de ontvangst indrukwekkend was, maar dat de koningin geen gevoel voor humor had.⁴² Een ander vond dat het bezoek niet veel voorstelde:

Het was een gesprekje van een minuut of tien met vragen over hoe je ontsnapt was (niet waarom) en hoe de behandeling in Spaanse gevangenissen was. Op het gebrek aan consulaire hulp werd niet ingegaan.⁴³

Een derde vond het vreemd dat hij vooraf geïnstrueerd werd vragen van de koningin alleen maar positief te beantwoorden, hetgeen tot hilarische zinsconstructies leidde als: 'Ben jij over de Noordzee ontsnapt?' 'Ja, Uwe Majesteit, ik ben over land, via Spanje ontsnapt.'⁴⁴ Ook het vooraf verplicht gestelde handenwassen (Wilhelmina was doodsbang voor infecties) werd niet door iedereen gewaardeerd. Eén Engelandvaarder, ten slotte, is niet op de audiëntie bij de koningin verschenen omdat men, zoals hij later als reden opgaf, 'bij zulke visites toch niet de waarheid mag zeggen'.⁴⁵

Deze paar negatieve reacties doen natuurlijk niets af aan het feit dat het overgrote deel van de Engelandvaarders het bezoek aan de koningin positief waardeerde. De meeste Engelandvaarders waren gekomen om te vechten voor de bevrijding van Nederland. De in mei 1940 verdreven koningin Wilhelmina was – mede door haar inspirerende toespraken tot het volk voor Radio Oranje – een geweldig symbool voor dit vaderland geworden, een ware 'moeder des vaderlands'. In de naoorlogse beeldvorming is dit 'vorstin-en-vaderland-element' sterk benadrukt. Voor de betrokken Engelandvaarders was de aanmoediging van koningin Wilhelmina zeer belangrijk, maar gemotiveerd waren zij toch al. Of zoals een van hen het zeer nuchter formuleert:

Het bezoek aan de koningin was een heugelijke ervaring [...] en een stimulans voor de motivatie voorzover iemand die nog nodig had.⁴⁶

Onderscheidingen⁴⁷

Militairen en burgers komen zelden of nooit tot heldhaftig gedrag uit verlangen naar een lintje. Onderscheidingen die in oorlogstijd worden uitgereikt hebben daarentegen veel meer te maken met de behoefte van autoriteiten om hun strijders te belonen voor en aan te moedigen in de strijd tegen de vijand. Deze stelling van de Amerikaans/Britse sociologen Goode en Holmes⁴⁸ gaat in zijn algemeenheid zeker op voor de Neder-

landse regering te Londen, die zich in de jaren 1940-1945 met deze beide facetten van het decoreren (beloning en aanmoediging) driftig heeft beziggehouden.

Met 'beloning achteraf' werd al direct in juni 1940 begonnen, toen de regering besloot tot decoratie van diegenen die zich in de meidagen van 1940 heldhaftig hadden gedragen. Ook de onderscheidingen die later aan Engelandvaarders werden toegekend, zijn als 'beloning achteraf' te kenmerken. De 'aanmoediging vooraf' had vooral betrekking op opvarenden van de Nederlandse koopvaardij schepen. Deze schepen, waarvan de bemanning zich in mei 1940 op bevel van de Nederlandse regering met schip en al naar Engeland had begeven, werden ingezet als vracht- of bevoorradings schepen voor de geallieerde bondgenoten. Dit was heel gevaarlijk werk, dat vele slachtoffers geëist heeft. Het is dan ook niet verwonderlijk dat sommige zeelieden zich aan de, door de Nederlandse regering ingestelde, vaarplicht probeerden te onttrekken. Decoratie van moedig gedrag aan boord van de schepen was, in die context bezien, een heel noodzakelijk middel om bij de opvarenden der koopvaardij 'de moed erin te houden'.

De enige dapperheidonderscheiding waarover men in mei 1940 beschikte, was een zeer hoge: de Militaire Willems-Orde (hierna afgekort tot mwo), verleend wegens 'uitmuntende daden van moed, beleid en trouw *in den strijd* verricht'. Kort daarvoor, in april 1940, was nog een herziening van de wet op de mwo tot stand gekomen. De voornaamste wijziging was dat de onderscheiding voortaan niet alleen aan militairen, maar in bijzondere gevallen ook aan burgers zou kunnen worden toegekend. Bij de behandeling van deze wetswijziging was in het parlement enig geharrewar ontstaan naar aanleiding van de interpretatie van het begrip 'in de strijd'. De regering wilde dit begrip wat ruimer opvatten, in die zin dat het niet uitsluitend 'persoonlijke deelname aan het gevecht met de vijand' hoefde te betekenen. Minister van Defensie, Dijkhoorn, gaf als voorbeeld de 'bevelhebber-achter-het-bureau', die bij de tegenwoordige strijdwijze meestal niet meer op het gevechtsterrein aanwezig kon en mocht zijn. De Kamer was het hier echter niet mee eens, waarop Dijkhoorn zijn voornemen tot ruimere interpretatie liet varen.

Een paar weken later zat de regering, inclusief Dijkhoorn, in Londen en zag zich met een geheel nieuwe situatie geconfronteerd, hetgeen van grote invloed op het decoratiebeleid zou zijn. Nederland was bezet en dit had tot gevolg, dat criteria voor 'verdiensten voor het vaderland' een andere inhoud kregen. In plaats van beloning voor braafheid, oppassend-

heid en vele jaren 'trouwe dienst', ging het nu om stimulering van vechtlust, ongehoorzaamheid, verzet en sabotage. Een ander verschil met vroeger was, dat behalve militairen nu ook veel burgers bij de strijd waren betrokken.

Het decoreren volgens deze inzichten deed al snel de behoefte ontstaan aan onderscheidingen die meer op de nieuwe situatie waren toegesneden. En die kwamen er: in juni 1940 het Bronzen Kruis, in februari 1941 het Kruis van Verdienste, later in 1941 het Vliegerskruis en in 1944 het Oorlogsherinneringskruis en de Bronzen Leeuw.

Ook stelde de regering twee adviescommissies in: in oktober 1940 de Commissie Onderscheidingen Koopvaardij (COK) en een klein jaar later de Commissie Militaire Onderscheidingen (CMO). De eerste commissie was een gezamenlijk initiatief van de minister van Oorlog (toen nog minister van Defensie geheten) en diens collega van Handel, Scheepvaart en Nijverheid en had tot taak: advisering over toekenning van dapperheidonderscheidingen aan opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot. De tweede commissie, de CMO, adviseerde inzake dapperheidonderscheidingen aan militairen (toen voornamelijk nog van de marine). Haar eerste voorzitter was dan ook de latere minister van Marine, Furstner. Dit systeem met twee gescheiden commissies weerspiegelt de aloude tegenstelling tussen militaire en civiele autoriteiten, waarbij de eerste in het verleden vaak hadden geprobeerd civiele onderscheidingen aan militaire ondergeschikt te maken. Ook tijdens de Tweede Wereldoorlog zou deze controversie weer opblazen.

Deze animositeit tussen militaire en civiele autoriteiten kwam al snel tot uiting rond het Bronzen Kruis, dat aanvankelijk alleen voor militairen, later voor militairen én burgers was bedoeld. Het Bronzen Kruis zou verleend worden aan hen 'die zich door moedig of beleidvol optreden tegenover de vijand hebben onderscheiden, zonder nochtans in aanmerking te komen voor [...] benoeming tot Ridder in de M.W.O.' Al snel maakte het COK kenbaar bezwaren te hebben tegen het Bronzen Kruis, en wel tegen de woordjes 'tegenover de vijand' uit het instellingsbesluit. Hiermee herleefde – in iets andere gedaante – de discussie rond de interpretatie van het begrip 'in de strijd'. Het bleek namelijk vaak voor te komen, dat moedig gedrag van zeelieden (bijvoorbeeld bluswerkzaamheden of de redding van drenkelingen nadat het eigen schip getorpedeerd was) niet beloond kon worden, omdat het optreden weliswaar moedig en beleidvol was geweest, maar niet uit 'rechtstreeks vuurcontact' met de vij-

and had bestaan. De cok wilde daarom liever een apart 'Koopvaardijkruis' dat toegekend zou kunnen worden voor 'het verrichten van uitstekende daden *in verband met vijandelijke actie*'. Na veel getouwtrek werd in februari 1941, tot vreugde van de 'civiele partij', een dergelijke, niet-militaire onderscheiding ingesteld, die weliswaar niet alleen voor koopvaardijmensen bestemd was, maar verder toch aan hun wensen beantwoordde. Dit was het Kruis van Verdienste, te verlenen aan hen die 'zich in verband met vijandelijke actie door moedig en beleidvol optreden hebben onderscheiden en daarmee het belang van het koninkrijk hebben gediend'. In tegenstelling tot het Bronzen Kruis kende het Kruis van Verdienste twee rangen (met gesp en zonder gesp). Het Kruis van Verdienste was de eerste van een lange reeks oorlogsonderscheidingen waarbij men niet meer de strijders van de meidagen in gedachten had (zoals bij het Bronzen Kruis nog het geval was), maar diegenen die daarna de strijd hadden voortgezet. Voor de luchtmacht kwam er in 1941 het (militaire) Vliegerskruis, voor lagere categorieën van koopvaardijpersoneel (machinisten, stokers en dergelijke) volgde in 1944 het (civiele) Oorlogsherinneringskruis. In datzelfde jaar, 1944, werd ook – door persoonlijk ingrijpen van de koningin – de Bronzen Leeuw ingesteld, die ten opzichte van de andere onderscheidingen als een hogere graad fungeerde en qua rang direct onder de mwo kwam. De Bronzen Leeuw kon zowel aan militairen als burgers worden toegekend. Na afloop van de oorlog zouden nog zes andere onderscheidingen volgen.⁴⁹

Vooral bij de Bronzen Leeuw deed de militair-civiele tegenstelling zich weer danig voelen. Het cmo (de militaire lobby dus) had een 'Gouden Kruis' voor ogen, dat qua waarde tussen de mwo en de andere decoraties in zou staan en alléén voor beloning van militaire prestaties bedoeld was. Juist toen alles in kannen en kruiken leek, sprak de koningin haar veto uit over het Gouden Kruis. Hoezeer Wilhelmina militaire deugden ook bewonderde, het puur militaire karakter van deze onderscheiding stuitte haar tegen de borst, omdat het decoratie van de door haar zo bewonderde verzetsstrijders en koopvaardijmensen onmogelijk zou maken.⁵⁰

Welke onderscheidingen voor Engelandvaarders?

De eerste Engelandvaarders, K. van Eendenburg, A.D. Vas Nunes en K. Michielsen arriveerden op 6 juli 1940, nadat zij met een zeilbootje van-

af het strand van Noordwijk de Noordzee waren overgestoken. De koningin ontving hen direct bij zich thuis (toen nog Roehampton Park te Londen) en was zó ingenomen met hun komst dat zij besloot de drie mannen zonder overleg met de regering te onderscheiden met het Bronzen Kruis. Tegelijk liet zij aan de ministers weten dat in het vervolg aan allen die uit bezet gebied via de Noordzee naar Engeland wisten te ontsnappen *automatisch* het Bronzen Kruis moest worden toegekend. Het was een echt koninklijk gebaar, maar ook een inconstitutionele daad waar de regering bepaald niet blij mee was. Dit zou de hele oorlog zo doorgaan. Zo schreef Van Lidth de Jeude op 14 oktober 1942 in zijn dagboek hoe in de ministerraad ter sprake was gekomen

de moeilijkheid dat Mevrouw [de koningin, *ad*] zich persoonlijk met de 'Engelandvaarders' inlaat, eischt dat zij onderscheiden worden, dikwijls ten onrechte en Hare Ministers in groote moeilijkheden brengt. Gebrek aan vertrouwen is de grond van dit alles!⁵¹

Nog afgezien van het feit dat de koningin door haar actie met betrekking tot het Bronzen Kruis in één klap alle regels en procedures omzeilde, stelde zij de adviescommissies hiermee voor problemen. Bij Engelandvaarders die de Noordzee overstaken was immers geen sprake van 'moedig en beleidvol optreden *tegenover de vijand*'. Zij kregen de vijand meestal zelfs niet eens te zien. Dat was trouwens maar goed ook, want in die gevallen waar men wél door een Duits patrouilleschip of -vliegtuig ontdekt werd, was de boottocht afgelopen. Natuurlijk vereiste de heimelijke voorbereiding en uitvoering van een dergelijke ontsnapping moed en vindingrijkheid, dat begrepen de leden van de adviescommissies ook wel. Maar zij vonden dat zij zich aan de regels dienden te houden om ongelijkheid in toekenning te voorkomen. Door het ingrijpen van de koningin was er echter niets meer aan te doen en zo hebben inderdaad vrijwel alle mannelijke en vrouwelijke Engelandvaarders die via de kortste weg, de Noordzee, naar Engeland kwamen het Bronzen Kruis in ontvangst mogen nemen. Ook de twee groepjes die de overtocht begin mei 1941 per (gestolen) vliegtuig maakten kregen het Bronzen Kruis uitgereikt.⁵² Vanaf medio 1942 werd dit principebesluit van de koningin echter iets minder strikt uitgevoerd. Zo werd aan de Nederlandse bemanning, die volgens een door zeeman Jacob de Mos uitgedacht plan, op 31 augustus 1942 een Duits spionageschip kaapte en daarmee over de Noordzee naar Engeland koers zette (zie hoofdstuk 3) geen Bronzen Kruis uitgereikt. Hoe-

wel zij de Noordzee hadden overgestoken (en nog wel op spectaculaire wijze) kregen De Mos en zijn medebemanningsleden slechts het Kruis van Verdienste. De twee jongste bemanningsleden, respectievelijk zestien en vijftien jaar oud, kregen zelfs geen enkele onderscheiding. Daar stond tegenover dat De Mos tijdens zijn bezoek aan Wilhelmina een persoonlijk aandenken van de koningin kreeg opgespeld: een broche in de vorm van een witleren margriet, die zij – als symbool van de vrijheid – bij de opening van Oranjarahaven ten geschenke had gekregen.⁵³

Uit het jaar 1943 zijn gevallen bekend, waarbij alleen de organisator en/of leider van een geslaagde overtocht het Bronzen Kruis werd toegekend, terwijl de overigen het Kruis van Verdienste kregen.⁵⁴ De achtergrond van deze koerswijziging was misschien dat het welslagen van een tocht overzee meestal in handen was van de organisator en diegene(n) aan boord met nautische kennis. De rest van de opvarenden deed – in de publieke opinie – niet veel meer dan meevaren en onderweg zeeziek zijn. Hoe gevaarlijk de 'rechtstreekse tocht' naar Engeland echter was (en hoe onjuist dus deze redenering) blijkt uit het grote aantal Engelandvaarders dat bij een ontsnappingspoging over zee door arrestatie of verdrinking is omgekomen. Overigens heeft men deze nieuwe richtlijn niet consequent toegepast, want de in 1944 per bootje aangekomen Engelandvaarders hebben wél weer allemaal het Bronzen Kruis ontvangen.

Engelandvaarders die langs andere wegen in Engeland arriveerden (dat wil zeggen via Spanje/Portugal, Zweden), van wie de toestroom pas in 1941 goed op gang kwam, moesten in de visie van de koningin ook met een onderscheiding beloond worden. Dus verzocht de regering in de zomer van 1941 aan beide adviescommissies, COK en CMO, zich te buigen over de vraag voor welke onderscheiding de 'niet per boot overgekomen Nederlanders' in aanmerking kwamen.⁵⁵ Het lijkt misschien vreemd dat ook de CMO gevraagd werd zich over dit onderwerp uit te spreken: Engelandvaarders waren immers over het algemeen burgers. Misschien gebeurde dit, omdat de meeste Engelandvaarders in dienst gingen en dus spoedig militair zouden worden. Een andere reden is wellicht, dat de COK alleen over het koopvaardijpersoneel ging en alle andere 'burgergevallen' naar de CMO heeft doorgesluisd. Hoe dan ook: de beoordeling van een aan Engelandvaarders toekomende onderscheiding werd in de praktijk meestal aan de CMO voorgelegd. De minister waaronder een Engelandvaarder na aankomst kwam te ressorteren diende het verkorte reisverslag van de betrokkene in bij de CMO en deze bracht advies uit.⁵⁶

Daarom ligt in het nu volgende vooral de nadruk op de visie van de CMO.

De CMO-leden, vertegenwoordigers van de landmacht, marine en het KNIL waren iets minder enthousiast over Engelandvaarders dan de koningin. Eigenlijk vonden zij dat alle Engelandvaarders, ongeacht de wijze waarop ze gekomen waren, slechts voor een herinneringsmedaille in aanmerking kwamen. Dit was ook de mening van de minister van Oorlog, Van Lidth de Jeude.⁵⁷ Een herinneringsmedaille had (en heeft) een lagere status dan een koninklijke onderscheiding en werd meestal aan grotere groepen mensen toegekend die bij belangrijke krijgsverrichtingen betrokken waren (vergelijk de invasie in Normandië). Het gaat er dan louter om dat men 'erbij is geweest', niet om wat iemand individueel heeft gepresteerd. Alleen wanneer 'de ontvluchting het karakter van een bijzonder moedig en beleidvol optreden' had, wilden de CMO-leden een koninklijke onderscheiding overwegen. Maar op verzoek (lees: bevel) van de koningin moesten zij Engelandvaarders die met een bootje de Noordzee waren overgestoken wel het Bronzen Kruis toekennen. Voor de overige Engelandvaarders zagen zij het Kruis van Verdienste als goed alternatief. Dit werd immers verleend voor daden in verband met vijandelijke actie en in die termen kon men 'ontsnapping uit bezet gebied' zien.

In het Koninklijk Besluit werd de toekenning van het Kruis van Verdienste aan Engelandvaarders meestal gemotiveerd met de woorden 'Wegens het beleidvol voorbereiden en uitvoeren van een plan tot ontsnapping uit bezet Nederland, waarna, na vele moeilijkheden te hebben ondervonden, Engeland werd bereikt'. Veelzeggend in deze formulering is de keuze voor het woord 'ontsnapping', dat een actieve en militaire connotatie heeft, in plaats van de term 'vlucht' of 'ontvluchting'.

Opnieuw was het dus vooral aan het initiatief van koningin Wilhelmina te danken dat de waardering voor de overkomst van Engelandvaarders in de vorm van een onderscheiding werd uitgedrukt. Wat haar daarbij bezielde, heeft zij meerdere malen tijdens de uitreiking van onderscheidingen aan Engelandvaarders onder woorden gebracht. Op 26 februari 1943 sprak zij bijvoorbeeld bij zo'n gelegenheid:

Gij zijt hier gekomen om, ieder op uw eigen wijze strijdend, mede te werken tot de herrijzenis van ons vaderland en ons Rijk. Van velen van u mocht ik persoonlijk vernemen welke moeilijkheden gij op uw tocht hierheen hebt moeten overwinnen. Gij hebt mij verhaald van de gevaren die gij trotseerdet, van de ontberingen die u



Engelandvaarders krijgen op 5 september 1944 in Maidenhead door koningin Wilhelmina het Kruis van Verdienste uitgereikt. Van links naar rechts: onbekend, M. Weisglas, L. van Coevorden, H. Bamberger, Wilhelmina, M. Sanders en G.J. Mol. Vierde van rechts (op de rug gezien): P. Ganderheijden. Foto: privé-collectie M. Weisglas.

niet bespaard zijn, ja, van de kwellingen naar lichaam en geest die velen van u ondergingen. [...] Voorwaar, gij hebt allen geleden en gestreden om uw doel te bereiken. Gij allen hebt door uw vaderlandsche houding de u toegedachte onderscheiding ten volle verdiend.⁵⁸

Kenmerkend voor de koningin is de nadruk die zij hier legt op het lijden van Engelandvaarders. Het lijden, dat in haar visie loutering zou brengen, net zoals het Nederlandse volk – zo hoopte zij – ‘gelouterd’ uit de periode van onderdrukking te voorschijn zou komen. Ook valt uit deze hooggestemde en diepgemeende woorden van de vorstin af te lezen welke criteria gehanteerd werden bij de toekenning van onderscheidingen aan personen uit bezet gebied. Engelandvaarders moesten een ‘gevaar-

volle reis' achter de rug hebben (dat wil zeggen niet op legale wijze en niet voorzien van Duitse papieren), al of niet gepaard gaand met ontberingen (opsluiting in gevangenissen en werkkampen) en de ontvluchting moest zijn voortgekomen niet in de eerste plaats uit lijfsbehoud, maar uit de wens om 'het Nederlands belang in de strijd tegen de vijand te dienen'. Deze zelfde criteria zijn ook terug te vinden in een schrijven van de minister van Oorlog aan zijn collega van Justitie enkele maanden daarvoor. Heel expliciet werden daar ook twee categorieën Engelandvaarders genoemd die *niet* voor decoratie in aanmerking kwamen:

Zij, die aanmonsteren aan boord van vijandelijke of neutrale schepen en er in slagen van deze schepen te deserteren in een neutraal land of op een andere wijze den neutralen of geallieerden wal weten te bereiken, komen niet in aanmerking voor een onderscheiding, tenzij hun wedervaren bij het deserteren van bedoelde schepen daartoe speciale aanleiding geeft.

Zij, die zich aan boord van vijandelijke of neutrale schepen bevinden en door geallieerde instanties van boord worden gehaald, vallen uiteraard niet in de termen voor een onderscheiding.⁵⁹

Hiermee werden veel Engelandvaarders die via Zweden kwamen van decoratie uitgesloten.

In de loop van 1943, toen het aantal Engelandvaarders steeds meer toenam, ontstond binnen de Nederlandse gemeenschap in Londen enig gemor rond genoemde criteria. Zo stuurde een niet met name genoemde 'Kapitein Kustvaart' in juli 1943 een ingezonden stuk naar het in Londen uitgegeven blad *Vrij Nederland*, waarin hij zich beklaagde over het feit dat de mannen van de Nederlandse koopvaardij, die in 1940 hun leven hadden gewaagd door hun schepen naar Engeland over te brengen, niet als Engelandvaarders werden gezien. Degenen die daarna op eigen gelegenheid overkwamen waren – blijkens de speciale onderscheiding – wél Engelandvaarders. De kapitein kon zich hierbij neerleggen. Niet echter als het personen betrof die

wellicht om het veege lijf te redden hierheen kwamen en hier misschien van minder waarde zijn voor de bevrijding van het Vaderland, dan indien zij in Holland gebleven waren en in het Ondergrondsche Front hadden gediend.⁶⁰

Naar aanleiding van dit stukje ontspan zich in de ingezonden brievenrubriek van *Vrij Nederland* een hele discussie rond het begrip 'Engelandvaarder'. Drong de hier geciteerde kapitein aan op strengere maatstaven, anderen vonden de criteria juist nu al te streng. Op 24 juli 1943 schreef een legaal (dat wil zeggen met officiële papieren, dus niet clandestien) ontsnapte Nederlander, dat een legale ontsnapping toch ook veel 'intellect en constructief denken' vereiste.⁶¹ Twee weken later nam iemand het, onder het kopje 'De strijd om een titel' op voor zijn vriend, die via Zweden was ontsnapt met het doel in Engeland dienst te nemen, maar door 'het een of andere overwijze ambtenarenhoofd' als niet-Engelandvaarder was bestempeld en daarom geen onderscheiding had gekregen.⁶²

Mede naar aanleiding van dit soort ontboezemingen in de pers achtten in september 1943 ook de CMO-leden de tot nu toe gehanteerde criteria betreffende Engelandvaarders niet meer toereikend. Vooral het laatste criterium (de reden waarom men gevlucht was), was daarbij een heikel punt. Het was naar hun oordeel op grond van de (uittreksels uit) verhalen en reisverslagen moeilijk te achterhalen of een Engelandvaarder werkelijk gevlucht was om het Nederlands belang te dienen. Vaak was een hele andere motivatie doorslaggevend. De CMO wees op

Nederlanders, die uit Nederland zijn gevlucht omdat zij zich aan een strafbaar feit hebben schuldig gemaakt, bijv. handel op de zwarte markt, diefstal enzovoort en bij overkomst voorgeven het Nederlandsch belang te willen dienen.

Ook dacht de commissie aan

de in Nederland vervolgte Israëlieten, die wisten dat zij naar Polen zouden worden gedeporteerd. Zij namen – zeer begrijpelijk – de vlucht naar elders, veelal op den laatsten dag voor hun deportatie. Het hoeft geen betoog, dat uit de rapporten van de hier bedoelde personen slechts bij uitzondering valt af te leiden wat de ware reden hunner ontvluchting is geweest.⁶³

Een andere categorie betrof Nederlanders die wegens hun ondergronds werk door de Gestapo werden gezocht en om die reden naar Engeland vluchtten. Het verschil met de twee vorige groepen was echter dat zij al in Nederland de belangen van hun land hadden gediend.

De commissie voorzag dat in een bepaalde fase van de oorlogvoering de vijandelijke bewaking van de kust en/of grenzen zou verslappen, waardoor het niet denkbeeldig was, dat een groot aantal Nederlanders richting Engeland zou vertrekken. Mede uit vrees voor daling van de waarde van koninklijke onderscheidingen, pleitte de CMO dus voor strengere maatstaven bij de toekenning van onderscheidingen aan Engelandvaarders.⁶⁴

In de discussieronde die volgde, en waaraan diverse ministeries deelnamen, liet vooral één minister zich niet onbetuigd. Het was de minister zonder portefeuille, mr. J.A.W. Burger, die zelf Engelandvaarder was. Hij vond ook dat 'dienst aan de nationale zaak' het belangrijkste criterium vormde, maar verweet de commissie een gebrek aan kennis van de verhoudingen in bezet Nederland. Zo wees hij de commissie er fijntjes op, dat op het bezit van een buitenboordmotor, het luisteren naar een geheime zender en dergelijke in bezet gebied veel hogere straffen stonden dan op zwarte handel en diefstal. De meeste zwarthandelaren zouden zich dus in de visie van Burger wel twee keer bedenken alvorens vanwege dit vergrijp naar Engeland uit te wijken. Toevoeging aan de commissie van iemand die zelf Engelandvaarder was en bekend met de toestand in bezet gebied, zou de commissie volgens Burger voor verder 'mistasten' op dit terrein behoeden.

Veel belangrijker en ernstiger vond Burger echter dat gelijke gevallen verschillend beoordeeld werden. Zo kende hij een echtpaar, dat samen de gevaarlijke reis naar Engeland had gemaakt en waarbij aan de man een onderscheiding werd uitgereikt en aan de vrouw niet. Ook wist hij van diverse personen 'van voortreffelijke spirit', die toch geen onderscheiding hadden gekregen, en omgekeerd, gevallen waarbij de onderscheiding volstrekt ten onrechte was toegekend.⁶⁵

De minister van Oorlog, Van Lidth de Jeude, vond Burgers aanbeveling om een Engelandvaarder in de CMO op te nemen niet nodig, 'aangezien de commissie voldoende competent geacht kan worden deze gevallen te beoordeelen en zich uiteraard op de hoogte kan stellen bij Engelandvaarders, indien daaraan behoefte mocht bestaan'.⁶⁶

Eind 1943 werd de ministerraad het eens over de strengere maatstaven. Alleen die Engelandvaarders zouden voor een onderscheiding in aanmerking komen, waarvan *overtuigend* gebleken was, dat zij zich in dienst van het landsbelang wilden stellen, rechtstreeks gericht op de oorlogvoering of van wie de ontvluchting het gevolg was van het dienen van Nederlandse belangen in eigen land. Met deze laatste clausule werd de

groep van voor de Gestapo gevluchte verzetsstrijders alsnog 'binnengehaald'. Verder moesten bij de ontvluchting *eigenschappen* zijn betoond 'welke de toekenning van een [...] onderscheiding rechtvaardigen'. Welke eigenschappen dit waren werd niet nader toegelicht.⁶⁷

Tot een toepassing van deze strengere maatstaven is het echter nauwelijks gekomen en voorzover daar sprake van was, werd die toepassing in 1944 weer teruggedraaid. Oorzaak was opnieuw een ingrijpen van de beschermvrouwe van de Engelandvaarders, koningin Wilhelmina. Zij vond het ten opzichte van de op dat moment nog arriverende Engelandvaarders onbillijk nu strengere criteria te hanteren, terwijl aan grote groepen Engelandvaarders, reeds het Kruis van Verdienste was uitgereikt. Bovendien gaf zij te kennen het Kruis van Verdienste, voorzover uitgereikt aan Engelandvaarders als een herinneringskruis te willen beschouwen, te verlenen 'wegens het volbrengen van de gevaarvolle overtocht naar Engeland, teneinde zich in dienst te stellen van de Nederlandse Regeering'. Verdiensten voor de nationale zaak zouden in een andere vorm en op een ander tijdstip worden erkend. Ook het Bronzen Kruis, voorzover uitgereikt aan Engelandvaarders, wilde de koningin als een herinneringskruis zien. Hiermee toonde de vorstin zich dus voorstander van een ruime toekenning van onderscheidingen aan Engelandvaarders. Door deze decoraties als herinneringsmedailles te bestempelen nam zij voorstanders van strengere criteria de wind uit de zeilen.

Er zijn aanwijzingen dat Engelandvaarders die niet bij de koningin werden uitgenodigd (meestal omdat zij snel na aankomst naar elders werden doorgestuurd) niet onderscheiden zijn. Zo schreef een aantal Engelandvaarders eind 1945 vanuit Batavia een brief aan koningin Wilhelmina, met het verzoek hun alsnog een onderscheiding toe te kennen. Zij waren begin 1944 in Engeland gearriveerd. Zij dachten op dat moment dat de oorlog in Europa snel afgelopen zou zijn en dat een opleiding te veel tijd zou vergen om nog doeltreffend aan de strijd te kunnen deelnemen. Daarom hadden zij zich gemeld voor de strijd tegen de Japanners in Nederlands-Indië, waar zij in oktober 1945 waren aangekomen. Zij hadden echter met levensgevaar bezet gebied verlaten en waren in Engeland aangekomen toen Nederland nog bezet was. Op grond daarvan meenden zij op 'de titel van Engelandvaarder en daaraan verbonden onderscheiding' aanspraak te mogen maken.⁶⁸

Deze laatste zin geeft aan dat de onderscheiding in de ogen van sommige Engelandvaarders vrijwel automatisch aan iedere ontsnapte Ne-

derlander verstrekt werd en dientengevolge iets was waar zij recht op hadden. De CMO was uiteraard van oordeel dat een onderscheiding geen recht was, laat staan iets wat opgeëist kon worden. Toch hebben diverse mensen die deze gunst niet ten deel viel daarover hun ongenoegen geuit (zoals blijkt uit ingezonden brieven naar *Vrij Nederland*) en sommigen van hen gingen wel degelijk tot 'reclame' over, hetgeen wil zeggen dat zij probeerden te achterhalen waarom zij niet gedecoreerd werden.

Vaak bleek het criterium van de 'gevaarvolle reis' dan het struikelblok te zijn geweest. Een van de niet-gedecoreerden kreeg na de oorlog via een familielid, die werkzaam was bij de diplomatieke dienst, te horen dat hij niet genoeg 'gesouffreerd' had.⁶⁹ Het was duidelijk, dat iemand die onderweg was gepakt en maanden in Franse of Spaanse gevangenissen en kampen had doorgebracht, een moeilijke reis achter de rug had. Maar iemand die het geluk had betrekkelijk snel en zonder al te veel ellende Madrid te bereiken voerde natuurlijk aan, dat hij evenveel gevaar had gelopen en opgepakt had kunnen worden.

Derksema van de PBD, wiens verhoren van Engelandvaarders voor de CMO als basis dienden bij de beoordeling, was niettemin vrij strikt in deze materie. Zo noemde hij een Engelandvaarder die met een Duits visum naar Parijs was gereisd 'een van alle gemakken voorziene Engelandvaarder', die in zijn ogen niet voor een onderscheiding in aanmerking kwam.⁷⁰ In enkele gevallen waren de persoonlijke gedragingen van Engelandvaarders reden om hun de onderscheiding te onthouden. Ook hier was weer vrij bepalend, wat daarover in het door de PBD opgestelde rapport ter sprake kwam. Het ging hier om egoïstisch of onzedelijk gedrag, diefstal, fraude et cetera. Anders dan bij de voordracht voor audiënties bij de koningin, had de PBD wat betreft onderscheidingen dus een beslissende stem.⁷¹

Van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders hebben 128 Engelandvaarders het Bronzen Kruis ontvangen, 655 het Kruis van Verdienste, van 39 staat vast dat zij geen enkele onderscheiding kregen; 884 Engelandvaarders zijn wel gedecoreerd, maar om andere redenen dan hun overkomst als zodanig (zie tabel 19). Daarbij ging het om onderscheidingen als het Vliegerskruis of het Oorlogsherinneringskruis of het veel later, in 1981 ingestelde Verzetshedenkingkruis. Op grond van deze cijfers zou men kunnen concluderen, dat iets minder dan de helft van de populatie (783 Engelandvaarders of 46 procent) voor hun overkomst met een onderscheiding werd beloond. Nader onderzoek zou kunnen leiden tot de

noodzaak dit percentage iets hoger te stellen, maar zal de orde van grootte niet wezenlijk doen veranderen.⁷²

Samenvatting

Wat was de betekenis van de ontvangst van Engelandvaarders door koningin Wilhelmina en de aan Engelandvaarders toegekende onderscheidingen? Beide fenomenen dienden om waardering tot uiting te brengen voor het feit dat Engelandvaarders de moeilijke en gevaarlijke tocht naar Engeland ondernomen hadden. Zowel wat betreft de audiënties als de onderscheidingen ging het initiatief in de eerste plaats uit van de koningin. De regering volgde ietwat aarzelend. Net als bij de opvang van Engelandvaarders, leek de regering ook wat betreft onderscheidingen niet goed raad te weten met deze groep.

Voor de koningin waren Engelandvaarders representanten van het Nederlandse volk dat zij in bezet Nederland had moeten achterlaten. Zij bewonderde hen om hun daadkracht, doorzettingsvermogen en hun bereidheid om voor het vaderland te vechten. Evenzeer waren het echter voor haar berichtgevers, die haar de broodnodige inlichtingen konden verschaffen over de toestand in bezet Nederland en speciaal die van het verzet. Bovendien stelden de ontmoetingen met Engelandvaarders de koningin in staat contacten te onderhouden met allerlei geledingen van het Nederlandse volk, iets wat voor de oorlog niet mogelijk was geweest. Dat deze contacten voor de vorstin van groot belang waren, blijkt wel uit het feit dat zij – nadat de stroom Engelandvaarders minder werd – door-ging met het ontvangen van 'gewone Nederlanders'. Zo ontving zij na september 1944 vele 'crossers': mensen die vanuit bezet Noord-Nederland door de linies naar het bevrijde zuiden kwamen en van daaruit naar Engeland gingen. Ook werd in de winter van 1944/1945 een delegatie uit de bevrijde provincies in Maidenhead uitgenodigd, om hun noden en verlangens van het moment en die van de toekomst met de koningin te bespreken.⁷³

Engelandvaarders waardeerden de speciale koninklijke aandacht, met name de sociale aspecten ervan. Dit mag echter niet worden omgedraaid, in die zin dat mensen slechts naar Engeland zouden zijn gekomen uit een vorstin-en-vaderland-motief, zoals overigens in het eerste hoofdstuk al uiteen is gezet.

Ook wat betreft onderscheidingen voor Engelandvaarders heeft de ko-

ningin steeds het voortouw genomen, waarmee zij vaak lijnrecht inging tegen de door de regering aangewezen adviescommissies en de daarin sterk vertegenwoordigde 'militaire lobby'. Zij beseftte het belang van het aandeel van niet-militairen in de strijd tegen de vijand. Vanuit die optiek vond zij dat Engelandvaarders na een moeilijke reis vol ontberingen voor hun initiatief beloond moesten worden, hetgeen dan ook op grote schaal gebeurd is. Daarmee heeft zij een zeer sterk stempel gedrukt op de betekenis die aan het begrip 'Engelandvaarder' werd toegekend. De buitengewoon ingewikkelde relatie tussen regering (en ambtenarenapparaat) en staatshoofd in Londen heeft ertoe geleid dat noch de 'ruime' interpretatie van de koningin, noch de 'smalle' interpretatie van ambtelijke en politieke adviseurs ten volle in het decoratiebeleid tot uitdrukking zijn gebracht.

Engelandvaarders ingezet voor de oorlogvoering

'Ik moet met een meisje niets van doen hebben tot die oorlog voorbij is...' zo verklaarde een Engelandvaarder in 1943 na aankomst tijdens het verhoor door de Nederlandse veiligheidsdienst. 'Eerst wil ik die rotmoffen het land uit jagen.'¹ De ondervragers waren opgetogen over deze gemotiveerde jongeman en noemden hem in hun beoordeling 'een ruwe diamant'. Deze ruwe diamant was Jan de Bloois, een 27-jarige tuinder uit Maasland, die met elf anderen in een bootje de Noordzee was overgestoken. Op 7 mei 1944 werd hij als agent voor het Bureau Inlichtingen (BI) boven Nederland gedropt met als opdracht contact te leggen met bepaalde verzetsgroepen. Hij slaagde in die opzet, maar werd op oudejaarsdag 1944 bij een razzia ontdekt en, toen hij probeerde weg te komen, doodgeschoten.² Niet alle Engelandvaarders werden geheim agent. En slechts weinig Engelandvaarders zullen zich – net als De Bloois – de omgang met het vrouwelijk geslacht hebben onttrokken ten behoeve van de goede zaak. Maar dat vanuit Engeland de strijd voor de bevrijding van Nederland moest worden voortgezet was een mening, die door vrijwel alle Engelandvaarders werd gedeeld. Vooral de jongeren onder hen zagen reikhalzend uit naar het moment waarop zij de aansporingen van koningin Wilhelmina over Radio Oranje om 'de nazi op zijn kop te slaan'³ in praktijk konden brengen.

In totaal zijn ongeveer 1700 Engelandvaarders in Engeland aangekomen, die zich 'ter beschikking van de regering stelden'. Wat deed de Nederlandse regering in Londen met deze mensen? Welk gebruik werd er gemaakt van hun strijdvaardigheid? Anders geformuleerd: hoe werden Engelandvaarders ingezet voor de geallieerde oorlogvoering? Dit is een vraag die in de bestaande historische literatuur niet of nauwelijks aan de orde is gekomen en als dat al gebeurde niet of slechts gebrekkig werd beantwoord.⁴

Rond dit thema, de inzet van Engelandvaarders voor de geallieerde oorlogvoering, zijn drie groepen te onderscheiden:

- 1 Engelandvaarders die militair werden;
- 2 Engelandvaarders die in een burgerfunctie terechtkwamen;
- 3 Engelandvaarders die als geheim agent werden ingezet.

Al direct in de zomer van 1940 besloot de Nederlandse regering in ballingschap tot oprichting van een 'Nederlands Legioen' in Engeland, dat zij aan zij met de geallieerden zou moeten vechten tegen nazi-Duitsland. De Engelse regering was bereid de Nederlandse regering bij de uitvoering van dit plan te helpen, maar stelde als voorwaarde dat de dienstplicht voor Nederlandse mannen zou worden afgekondigd. Ook zonder dat de Engelsen dit afdwongen had de Nederlandse regering hiertoe moeten overgaan. Er hadden zich weliswaar in mei 1940 over de hele wereld Nederlanders als militair vrijwilliger gemeld om het vaderland te hulp te schieten, maar dat ging slechts om een paar honderd man. Daarom werd in augustus 1940 de dienstplicht ingesteld voor Nederlanders van 19 tot 36 jaar (later gewijzigd in 18 tot 42 jaar) die zich buiten Nederland bevonden. Aanvankelijk richtte men zich uitsluitend op Nederlanders die in Engeland, Canada en de Verenigde Staten woonden, later volgde uitbreiding tot Nederlanders uit andere landen (behalve bezet gebied, Indië en de West).⁵

Engelandvaarders, Nederlanders die erin slaagden uit het bezette vaderland weg te komen, vielen automatisch onder deze dienstplichtbepalingen. Vaak hadden zij zich trouwens onderweg al bij Nederlandse consulaten als vrijwilliger voor de Nederlandse strijdkrachten gemeld. Als vrijwilliger of dienstplichtige kregen zij een plaats binnen de door 'mei 1940' zwaargehavende Nederlandse landmacht, waarvan slechts een klein deel naar Engeland was ontkomen, de numeriek sterkere Nederlandse marine en koopvaardij of de Nederlandse luchtmacht, waarvan het personeel volledig bij de Britse strijdkrachten gedetacheerd was.

Niet alle Engelandvaarders gingen echter in dienst. Sommigen waren al te oud, een enkeling was nog te jong, anderen werden om medische of andere redenen afgekeurd. Weer anderen kregen, gezien hun opleiding of capaciteiten, een baan bij een van de ministeries in Londen. Het handjevol vrouwelijke Engelandvaarders kwam niet voor militaire dienst in aanmerking (hoe graag sommigen dat ook wilden) en maakte zich nuttig in de administratieve of verzorgende sfeer. Later kregen enkelen van hen

toch de mogelijkheid vrijwillig in een soort (para-)militair verband actief te worden, in het Vrouwen Hulp Korps (VHK). Ook in een burgerfunctie waren al deze mensen echter ingeschakeld voor de oorlogvoering.

Een aparte groep vormen Engelandvaarders als De Bloois, die bereid waren als geheim agent naar bezet Nederland terug te keren. Formeel vallen zij ook onder de militairen. Gezien het speciale karakter van hun werk en het verhoudingsgewijs hoge percentage Engelandvaarders onder de agenten, lijkt een aparte behandeling van deze groep echter gerechtvaardigd. De eerste groep, die van de militairen, is veruit het grootst. Daarom is een groot deel van dit hoofdstuk aan hen gewijd. Daarna komen – iets beknopter – de burgers en geheim agenten aan bod. Voor een goed begrip van de situatie waarin Engelandvaarders terechtkwamen volgt eerst een overzicht van de Nederlandse krijgsmacht in Engeland. Daarna verschuift het perspectief naar Engelandvaarders zelf: hun motivatie om dienst te willen nemen, de procedure rond hun indeling en cijfers over hun inzet bij diverse krijgsmachtdelen. Ook wordt aandacht besteed aan de manier waarop militaire autoriteiten deze 'vrijwilligers' zagen en de militaire achtergrond van Engelandvaarders.

*De militairen: 'Uithuilen en opnieuw beginnen'*⁶

Van de Nederlandse krijgsmachtdelen die na de capitulatie naar Engeland hadden kunnen uitwijken, was de Koninklijke Marine het sterkst vertegenwoordigd. Maar liefst 3100 man marinepersoneel was met een flink aantal kruisers, torpedobootjagers, onderzeeboten en andere oorlogsvaartuigen aan de bezetter ontsnapt. Ook de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) was compleet met Fokker-TW8-watervliegtuigen behouden in Engeland aangekomen. Onder leiding van de eveneens ontkomen chef van de marinestaf, vice-admiraal J.Th. Furstner, die op 18 mei 1940 tot bevelhebber van de Nederlandse zee- en marineluchtstrijdkrachten was benoemd, werden deze eenheden direct in de Britse oorlogvoering ingezet.

Hetzelfde gold voor de Nederlandse koopvaardij schepen, die zich in mei 1940 op bevel van de Nederlandse regering naar Engeland hadden begeven. Deze vrachtschepen, tankers, kustvaarders, passagiers- en sleepboten werden direct aan de Engelsen ter beschikking gesteld en zijn van groot belang geweest voor de bevoorrading van het oorlogvoerende Engeland, het vervoer van troepen, munitie, materieel et cetera. Het ter

beschikking stellen van de koopvaardij schepen gebeurde trouwens zonder dat de Nederlandse regering overging tot vordering van deze schepen (dit gebeurde pas in 1942). In plaats daarvan werden de schepen onder beheer geplaatst van een namens de regering toezichthoudende commissie: de *Netherland Shipping and Trading Committee* (meestal kortweg 'Shipping' genoemd). Behalve een aantal belangrijke rederijen was hierin uiteraard ook de regering vertegenwoordigd. De arbeidskracht aan boord van de koopvaardijvloot werd wél 'gevoerd'. Het koopvaardijpersoneel (gedurende de oorlogsjaren ging het in totaal om 18.500 man) werd gemilitariseerd en om voldoende bemanningsleden voor de schepen te waarborgen werd in augustus 1940 een soort dienstplicht voor zeevarenden ingevoerd: de vaarplicht.

Tegen deze twee, vanuit Nederlands perspectief gezien, belangrijke steunpilaren van de geallieerde oorlogvoering, de marine en de koopvaardij, stak de Nederlandse Koninklijke Landmacht nogal pover af. Slechts een paar detachementen hadden vanuit Zeeuws-Vlaanderen naar België en Frankrijk kunnen uitwijken en kwamen in juni 1940 vanuit Duinkerken, Brest of Bordeaux in Engeland aan. Samen met de ongeveer driehonderd *marechaussees* die een scheepstransport Duitse krijgsgevangenen vanuit IJmuiden hadden bewaakt kwam de landmacht op niet meer dan een kleine 1500 man.⁷ Anders dan de marine en de koopvaardij beschikte de landmacht niet over materieel en moesten de manschappen het in de eerste maanden zelfs zonder onderkomen stellen. Tot ver in de herfst van 1940 bivakkeerden zij in tentenkampen in Wales.

Onder de 1500 mensen van de landmacht bevond zich 250 man personeel van de luchtvaartafdeling. De Nederlandse luchtmacht vormde in die tijd nog niet een afzonderlijk krijgsmachtdeel en was verdeeld over de marine en de landmacht. In tegenstelling tot de *MLD* hadden de vliegers van de landmacht geen eigen toestellen meegenomen en was een groot deel van hen nog leerling-vlieger. Zij konden dus niet direct worden ingezet.

Om hun opleiding af te maken wilden de vliegers zelf (en ook hun instructeurs) het liefst naar Canada, dat in juni 1940 een aanbod had gedaan aan de Nederlandse regering tot oprichting van een vliegschool in Newfoundland. De minister van Defensie A.Q.H. Dijkhoorn besliste echter anders en stuurde hen in het najaar van 1940 naar de Nederlandse vliegopleiding in Nederlands-Indië. Daar aangekomen bleek onvoldoende materieel aanwezig zodat zij in 1941 onverrichter zake naar Engeland moesten terugkeren.

Het Nederlands Legioen kwam intussen niet erg van de grond. De rekrutering in Canada en de Verenigde Staten werd een mislukking, omdat de autoriteiten in die landen niet altijd meewerkten in het verstrekken van gegevens over Nederlandse inwoners en ook omdat zij de Nederlandse regering niet toestonden om dwang uit te oefenen op dienstweigeraars. De meeste dienstplichtigen kwamen naar verhouding uit Zuid-Afrika. In dit land kwamen circa 900 Nederlanders op, tegen circa 1100 man uit Canada en de v.s. samen.⁸ Maar in Zuid-Afrika had de regering dan ook actieve steun verleend hij dwangmaatregelen tegen dienstweigeraars, net zoals zij dat ook ten aanzien van Britse onderdanen had gedaan. Een van die dwangmaatregelen bestond eruit dat Nederlanders in Zuid-Afrika die nog de Nederlandse nationaliteit hadden voor de keus werden gesteld om óf dienst te nemen bij het Nederlands Legioen in Engeland óf afstand te doen van hun Nederlands paspoort. Dit laatste hield echter in dat zij statenloos werden en in Zuid-Afrika tot *persona non grata* konden worden verklaard.

De animo onder Nederlanders in den vreemde om zich voor het Nederlands Legioen aan te melden was dus niet overweldigend groot. Veel geëmigreerde Nederlanders waren uit economische motieven weggegaan en voelden er weinig voor het land 'dat hen niet te eten had kunnen geven' te hulp te komen. Anderen wilden wel dienst nemen, maar dan liever bij het Amerikaanse of Britse leger. Daar komt bij, dat er met degenen die wél animo vertoonden voor 'Holland' door de Nederlandse autoriteiten weinig slagvaardig, om niet te zeggen halfslachtig werd omgesprongen. Zo werd het aan de 120 vrijwilligers (geen dienstplichtigen dus!) die zich in mei 1940 in Zuid-Afrika hadden gemeld, aanvankelijk niet toegestaan op kosten van het rijk naar Engeland te komen.⁹ Hetzelfde geldt voor zo'n kleine 500 Surinaamse vrijwilligers, die – zoals Engelandvaarder Hugo Pos zich herinnert – door de Nederlandse regering in Londen 'vergeten' werden en de hele oorlog in Suriname moesten blijven, zonder dat er van hun diensten gebruik werd gemaakt. De reden hiervoor was, zo vermeldt Pos, dat de toenmalige minister van Oorlog, Van Boeijen, vreesde dat de Surinamers binnen de Prinses Irene Brigade aanstoot zouden geven aan de Nederlandse vrijwilligers en dienstplichtigen uit Zuid-Afrika.¹⁰

Het Nederlands Legioen in Engeland leek intussen qua omvang op een brigade af te stevenen. Maar ook voor een brigade (circa drie- à vierduizend man) was dit Nederlandse leger aan de kleine kant, want al met al is de sterkte nooit veel meer dan tweeduizend man geweest. Dat de Brigade

zo bescheiden bleef kwam niet alleen door het geringe aantal vrijwilligers en dienstplichtigen dat toetrad. Het lag ook aan het regeringsbeleid, dat tot het aantreden van Van Lidth de Jeude als minister van Oorlog in september 1942, erop gericht was de Brigade als een reservoir voor andere diensten te gebruiken. Zo werden marechaussees aan de Brigade onttrokken om de koningin in Maidenhead en regeringsgebouwen in Londen te bewaken, andere groepen militairen werden naar Nederlands-Indië, Suriname en Curaçao verscheept, weer anderen kwamen terecht in een commando-eenheid of werden als kanonnier op koopvaardij-schepen ingezet. Ten slotte was er een groep, die (burger)taken kreeg bij de talrijke regeringsbureaus en het enorme administratieve apparaat van de Shipping in Londen. Dit voortdurende 'komen en gaan' van haar leden, had voor de brigade tot gevolg dat deze als los zand aan elkaar hing. De eenheid kon verder door de hoge gemiddelde leeftijd (32 jaar) bepaald niet gevechtssklaar genoemd worden. Vooral het contingent vrijwilligers uit Canada telde nogal wat oudere mannen (soms zelfs tot 55 jaar), die in verband met hun leeftijd en gezondheidstoestand niet geschikt waren voor de oorlogvoering.¹¹ Een ander probleem was dat veel officieren, die in mei-juni 1940 uit Frankrijk waren overgekomen, zwaar gedemoraliseerd waren door de nederlaag tegen de Duitsers en daardoor geen goed voorbeeld vormden voor het lagere kader.

Voeg daarbij de zwakke leiding van de Brigade (in de eerste anderhalf jaar versleet men vijf commandanten) en het geworstel met de behuizing (pas in 1941 kreeg men eindelijk een permanent onderkomen in Wolverhampton) en het is duidelijk dat het moreel binnen de Nederlandse Brigade ernstig te wensen overliet. Zó'n slechte naam had de Brigade dat prins Bernhard in maart 1941 liet weten, dat zijn vrouw en hij niet akkoord gingen met de vernoeming van de Brigade naar hun dochter, prinses Irene. Eerst moest de Brigade zich maar eens ontwikkelen tot een serieuze gevechtseenheid. Dit was in grote trekken de situatie binnen de Nederlandse krijgsmacht in Engeland, toen in 1941 de stroom Engelandvaarders aarzeland op gang kwam. Van deze problemen wisten zij uiteraard niet.

De 'militaire' motivatie

Dat er in Engeland een Nederlands Legioen werd opgericht, was – zeker voor de eerste lichting Engelandvaarders – een aansporing om op weg te

gaan. Kees van Eendenburg, een van de eerste Engelandvaarders die begin juli 1940 met een bootje overkwamen, vertelde na aankomst dat hij mede tot zijn vertrek was gekomen, nadat hij begin juli de koningin over Radio Oranje had horen spreken over het Nederlands Legioen in oprichting.¹² Ongeveer een maand later, op zaterdag 3 augustus 1940, kwamen de Nederlandse strijdkrachten in Engeland opnieuw ter sprake in een uitzending van Radio Oranje. Opgewekt vertelde de omroeper dat de keuring voor het Nederlands Legioen zojuist achter de rug was en dat 'alle Nederlanders hier gereed [zijn] om de zaak van hun land te dienen.' Vervolgens werd het uniform van de Nederlandse soldaten beschreven: van Britse makelij, maar met een oranje leeuw en het woord 'Nederland' op de linkerarm. Na ook de verrichtingen van de 'Jantjes' van de Koninklijke Marine en de jongens van de Nederlandse koopvaardij te hebben aangestipt, besloot de omroeper dit onderdeel van de uitzending met de woorden:

Alle Nederlanders hier hunkeren naar den dag waarop ons vaderland weer vrij zal zijn! Maar zij zitten niet bij de pakken neer. Zij zijn Nederlandsch van aard en zetten de tanden op elkaar. Juist nu wil ieder welgemoed zijn plicht doen.¹³

Het hele 'item' zal krap vijf minuten hebben geduurd. Toch hebben die paar zinnen in deze en latere uitzendingen vermoedelijk grote invloed gehad: het gaf de luisteraars het gevoel dat er aan hun bevrijding werd gewerkt en een klein groepje kreeg hierdoor het idee (of werd gesterkt in een al bestaand plan) om naar Engeland te gaan.

Overigens gold de belangstelling van met name jongere Engelandvaarders niet zozeer het Nederlands Legioen als wel de meer sportieve kanten van het oorlog voeren: jachtvlieger worden bij de RAF of vechten bij de commando's. In hoofdstuk 1 werd al gememoreerd hoe W.L. Brugsma ervan droomde boven zijn woonplaats Heemstede enkele Messerschmidts uit de lucht te kunnen schieten. Ook Maarten Cieremans heeft het in zijn memoires over een schooljongensdroom, waarin hij als 'sportieve oorlogsheld in een besmeurd camouflagepak, een helm achtereinde op het hoofd, een wapen in mijn knuisten [...] de gehate, arrogante vijand tot onvoorwaardelijke overgave' zou dwingen.¹⁴

Maar niet iedereen was zo gespitst op een militaire rol. Sommige Engelandvaarders wilden volgens de dossiers 'een bijdrage' leveren aan de geallieerde overwinning, zonder die bijdrage nader te specificeren. Dat het

in oorlogstijd uitdraaide op een militaire functie werd door de overgrote meerderheid als vanzelfsprekend geaccepteerd. Voorzover ik heb kunnen nagaan hebben drie Engelandvaarders die militaire rol niet kunnen of willen accepteren: zij weigerden dienst. Een van hen deed dat op grond van gewetensbezwaren. De man had vanuit zijn geloof de overtuiging dat hij nooit iemand mocht doden. In bezet Nederland was hij actief geweest in het verzet. Toen bijna alle leden van zijn groep gearresteerd waren en hij gedwongen was onder te duiken, besloot hij naar Engeland uit te wijken. Daar aangekomen werd hij op grond van zijn kennis van en ervaringen in het verzet bij een ministerie aangesteld. Nadat hij in 1944 alsnog voor militaire dienst werd opgeroepen, besloot hij met zijn gewetensbezwaren voor de dag te komen. Daarbij speelde ook de overtuiging een rol dat zijn werk op het ministerie vruchtbaarder was, dan wat hij bij de Prinses Irene Brigade zou kunnen uitrusten. Hoe zijn zaak behandeld werd, beschrijft hij aldus:

De Commissie ter beoordeling van gewetensbezwaren bestond uit Ds van Dorp, een majoor en een psychiater. Ds van Dorp aanvaardde mijn uitleg, de majoor toonde eerst geen mening te hebben. De psychiater echter wees op de schijnbare tegenstelling tussen verzetsactiviteiten en dienstweigering, niet onbegrijpelijk, maar eindigde met mij van lafheid te beschuldigen, wel onbegrijpelijk. Dat bracht de majoor aan zijn kant en de bezwaren werden 2-1 afgewezen.¹⁵

De betrokken Engelandvaarder moest nu kiezen tussen dienstneming of de gevangenis. Dat laatste vond hij belachelijk, nadat hij met gevaar voor eigen leven aan de bezetter was ontsnapt. Dus koos hij uiteindelijk toch voor dienstneming 'in de verwaande overtuiging dat God mij ervoor zou behoeden iemand te doden'. En dat kwam uit:

Als chauffeur van een brengun carrier met nog drie man voor de bediening van het machinegeweer is het wapengebruik mij bespaard gebleven. Onder vuur geweest zonder zelf te vuren.¹⁶

Iemand die op heel andere gronden dienstweigende was Engelandvaarder Jacques Gans, die in het najaar van 1943 in Londen arriveerde. Omdat hij journalist was, lag het voor de hand dat hij emplooi zou vinden bij de Regeringsvoorlichtingsdienst. Voor Radio Oranje was zijn stem echter

ongeschikt. Ook zijn (toen nog) links-radicalen opvattingen vormden een bezwaar. Uiteindelijk werd hij lost-vast-medewerker van *De Vliegende Hollander*, een propagandablaadje dat door geallieerde vliegtuigen boven bezet Nederland werd uitgeworpen.

Naar Gans zelf vermoedde, kreeg hij dit baantje op voorspraak van de koningin, die hem schijnt te hebben gewaardeerd omdat hij tijdens het gebruikelijke gesprek met haar onomwonden zijn mening zou hebben gezegd.¹⁷ Het werk voor *De Vliegende Hollander* liet Gans veel vrije tijd, die hij benutte met het ageren tegen antidemocratische tendensen binnen de Nederlandse gemeenschap in Londen, die door Gans als 'neofascisme' werden aangeduid. In mei 1944 (hij had toen al ontslag genomen bij *De Vliegende Hollander*) richtte Gans het 'Comité van Actie tegen het Neofascisme' op. Dit richtte zich tegen het juist in die tijd gereedgekomen ontwerpbesluit Tijdelijke Bestuursvoorziening, waarover de regering jarenlang en onder strikte geheimhouding had gediscussieerd. Dit ontwerpbesluit, waarvan Gans de inhoud wist te achterhalen door het tijdelijk van een van de ministeries te ontvreemden, voorzag in de eerste periode na de bevrijding in een tijdelijk bestuursorgaan, dat slechts een adviesfunctie had. De Staten-Generaal, Provinciale Staten en gemeenteraden zouden volgens het ontwerpbesluit voorlopig niet terugkeren. Begin juni 1944 publiceerde het Comité van Actie tegen het Neofascisme een manifest, dat behalve een beginselverklaring ook een resolutie bevatte waarin de bezwaren tegen het ontwerpbesluit Tijdelijke Bestuursvoorziening werden opgesomd. Ondertekenaars waren afgezien van Gans de journalisten L. de Jong, A. den Doolaard, H.P.L. Wiessing, de latere letterkundige H. Gomperts (toen ambtenaar bij het ministerie van Koloniën) en J. de Sturler, ambtenaar bij het ministerie van Economische Zaken. Het op grote schaal door Gans verspreide manifest veroorzaakte veel commotie, onder de Nederlanders in Londen maar ook ver daarbuiten. Zo kreeg het ministerie van Buitenlandse Zaken te maken met bezorgde vragen van het State Department in Washington of het inderdaad zo was, dat de Nederlandse regering 'het democratische pad verlaten had'.¹⁸

Terwijl Gans druk was met zijn acties tegen het 'neofascisme' ontving hij – mei 1944 – van het ministerie van Oorlog een oproep voor militaire dienst. Gans schreef terug dat dit onmogelijk was, omdat hij bezig was met een opdracht die hem 'door de koningin en de ondergrondse beweging in Nederland' verstrekt was, daarmee doelend op het manifest. Na een herhaalde oproep kreeg Gans eind juni 1944 van het ministerie van

Oorlog te horen dat hij als dienstweigeraar werd beschouwd. Gans hield zich daarop een tijdlang schuil op het Engelse platteland, maar bleef van daaruit de minister van Oorlog, Van Lidth de Jeude, met open brieven bestoken. Hoe deze minister op zijn beurt dacht over de lastige Engelandvaarder Gans valt na te lezen in diens Londense dagboeken. Op 4 juli 1944 noteerde een getergde Van Lidth dat hij zich beraadde op juridische stappen tegen Gans, maar tot zijn spijt van zijn raadsman te horen kreeg dat deze dienstweigeraar niet voor de krijgsraad kon worden gebracht 'omdat hij nimmer in werkelijke dienst was geweest'.¹⁹ Uiteindelijk kwam Gans in september 1944 terecht bij het Britse Pioneer Corps, een eenheid waarin alle deserteurs en dienstweigeraars van de diverse geallieerde naties verzameld werden. 'Serves him right!' schreef Van Lidth in zijn dagboek, toen hij dit hoorde.²⁰

Gans was in Londen volgens zijn biograaf Willem Maas een 'buitenbeentje'. Niet alleen het Londense establishment stoorde zich aan zijn 'onaangepast gedrag', ook menig mede-Engelandvaarder zal zich aan hem hebben geërgerd. Toch moet men niet uit het oog verliezen, dat er misschien meer Engelandvaarders zijn geweest die weerszin voelden tegen de militaire dienst of vonden dat andere werkzaamheden nuttiger waren, maar dat niet openlijk hebben geuit. Vaststaat in ieder geval dat het om een zeer kleine minderheid ging. Veruit de meeste Engelandvaarders wilden wel in militair verband vechten en zelfs graag.

Militaire achtergrond van Engelandvaarders

Als er één categorie Nederlanders is, waarvan men in de oorlogsjaren enthousiasme voor een Nederlands Legioen zou verwachten, dan was het wel die van de beroepsmilitairen. Inderdaad zijn er een paar geweest voor wie de radioberichten over het Legioen de aanleiding vormden om op weg te gaan. Zij hadden het opgevat als een bevel om zich in Engeland te gaan melden. Maar hun aantal was gering. Van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders was slechts 6 procent (of 106 Engelandvaarders) als beroepsmilitair afkomstig uit de vooroorlogse strijdkrachten (zie tabel 20).

In hoofdstuk 1 van dit proefschrift werd al beschreven hoe de Nederlandse strijdkrachten in de zomer van 1940 werden opgeheven. Het beroepspersoneel van landmacht en marine kreeg daarbij een erewoordverklaring voorgelegd, waarmee het beloofde in de toekomst niets tegen

de bezetter te zullen ondernemen. Degenen die tekenden waren daarmee gevrijwaard van krijgsgevangenschap. Bijna alle beroepsmilitairen (circa tweeduizend officieren en ruim achtduizend onderofficieren, beroepsmilitairen korporaals en soldaten) hebben deze verklaring getekend. De redenen hiervoor zijn divers. Volgens het Landoorlogreglement was het niet ongebruikelijk een dergelijke verklaring te eisen. Daarbij komt dat veel officieren van lagere rang door hun superieuren werd aangeraden om te tekenen en dat algemene directieven van de Nederlandse regering in ballingschap over deze kwestie uitbleven. Sommige militairen hadden het gevoel dat hun rol was uitgespeeld – nu de militaire strijd gestreden was – en kozen voor hun gezin. Zo schreef de latere CHU-staatssecretaris van Defensie luitenant-generaal M. R. H. Calmeyer in zijn memoires:

Ik kende de kracht van het Duitse Rijk. Ook Frankrijk was intussen neergeslagen, ik zag de toekomst als een lange donkere koker, aan het eind waarvan nog zelfs het flauwste schemerlicht niet gloorde. Mocht ik mijn Vrouw en dochter onder deze omstandigheden alleen laten en mijzelf laten opbergen in een krijgsgevangenkamp ergens in Duitsland, waar ik zeker ook niets tegen het Duitse Rijk zou kunnen ondernemen? Ik had het gevoel: je hebt als officier gedaan wat je kon, nu is het zaak voor je gezin te zorgen.²¹

De marineofficier J. N. van der Meij huldigde dezelfde opvatting als Calmeyer, maar zag – ook al was de militaire strijd voorbij – voor zichzelf nog wel degelijk een taak weggelegd:

Het lag voor de hand dat alleen principieel redenerende persoonlijkheden [de erewoordverklaring] weigerden te tekenen en dat de overgrote meerderheid dit wel deed. Mijn overweging om mij bij deze meerderheid aan te sluiten was dat het weinig zin had machteloos achter prikkeldraad te zitten. Voor bewuste Nederlanders waren er nog wel andere taken overgebleven, al was het alleen maar om te helpen onze eigen identiteit te behouden en te zorgen dat wij niet willoos werden 'ingegliedert' [geïncorporeerd] in het nazi-dom.²²

Slechts 71 beroepsmilitairen weigerden te tekenen en werden als gevolg daarvan naar Duitse krijgsgevangenkampen afgevoerd. Hoewel deze groep zich hierdoor vrijwillig buitenspel zette, was er voor hun princi-

piële houding (ook in regeringskringen in Londen) veel waardering. Na de oorlog kregen deze militairen en ook degenen die in een later stadium van de oorlog 'vrijwillig' in krijgsgevangenschap gingen het gelijk aan hun kant. Tot ergernis van verzetslieden die vonden dat deze beroepsmilitairen 'het erbij hadden laten zitten', kregen zij vrijwel direct na mei 1945 ook hun oude posities in het legerapparaat terug.

Voor de beroepsmilitairen die wel getekend hadden en dus in Nederland hadden mogen blijven gold nu als grote vraag of zij zich aan het gegeven erewoord hadden te houden of niet. Sommigen, zoals Van der Meij, vonden van niet, omdat Duitsland immers door de inval ook allerlei eerder gedane beloftes had gebroken. Zoals in hoofdstuk 4 werd gememoreerd deed Van der Meij twee mislukte pogingen tot Engelandvaart. Bij de tweede poging in september 1941 werd hij gearresteerd, waarna hij de rest van de oorlog in gevangenissen en tuchthuizen heeft doorgebracht.

Maar de meerderheid van de beroepsmilitairen achtte zich wél gebonden door het gegeven erewoord en vond dat zij dit niet mocht breken. Zij zagen wellicht slechts een rol voor zichzelf weggelegd bij het opnieuw uitbreken van de strijd, bij de bevrijding van Nederland. Daarbij kwam ook dat het ook niet eenvoudig was om Engelandvaarder te worden, zoals in hoofdstuk 1 uiteengezet. Voor beroepsmilitairen kwam daarbij dat zij door naar Engeland te gaan hun wachtgeld zouden verliezen en daarmee hun gezin in armoede zouden storten.

Om diezelfde reden besloten veel beroepsmilitairen niet onder te duiken toen zij in mei 1942 voor 'een controle' naar de kazernes werden teruggeroepen. Hoewel het velen duidelijk was dat deze oproep betekende, dat zij alsnog in krijgsgevangenschap naar Duitsland zouden worden afgevoerd, hebben zij zich toch gemeld. Dat was, zo merkt Schulten op, zeker voor de gehuwde beroepsmilitairen de meest 'veilige' en sociaal-economisch gezien gunstige keuze. Op het moment dat hun 'vrijwillige' krijgsgevangenschap inging werden zij in officiële dienst teruggenomen (hun carrière werd dus niet onderbroken) en kregen zij hun volledige wedde uitbetaald, waardoor hun gezin goed verzorgd in Nederland achterbleef. Van degenen die onderdoken werd daarentegen het wachtgeld stopgezet. Na de oorlog hebben zij nog de grootste moeite gehad om de gederfde inkomsten terug te krijgen.²³

De 106 beroepsmilitairen die wél naar Engeland gingen, waren dan ook vrij jong (hun gemiddelde leeftijd was 26 jaar) en voor het grootste deel ongehuwd (76 van de 106).

Bijkomend motief was voor sommigen van hen dat zij in 1940 net aan het begin van hun militaire loopbaan stonden en deze doorkruist zagen door de Duitse inval. Een van hen schrijft bijvoorbeeld:

Ik wilde vlieger worden... Op 9 mei 1940 ontving ik een brief dat ik aangenomen was voor de opleiding tot officiërvlieger... Toen de Duitsers verboden examen te doen voor navigator tweede klasse besloot ik te vertrekken.²⁴

Gezien het feit dat het vooral om jonge, ongehuwde mannen ging, is het niet verwonderlijk dat 25 procent van deze 106 beroepsmilitairen cadetten of adelborsten waren, toekomstige officieren, die door de oorlog hun opleiding aan de KMA of het KIM hadden moeten staken. Wel is opmerkelijk dat een groot deel van de cadetten behoorde tot het Koninklijk Nederlands Indisch Leger (KNIL) (zie tabel 21). Ook Schulten heeft er in een beschouwing over de KMA in oorlogstijd op gewezen, dat KNIL-cadetten als het om Engelandvaart en ontsnappingen uit krijgsgevangenkampen gaat, oververtegenwoordigd zijn. Hij voert als mogelijke verklaring aan, dat de KNIL-cadetten – in tegenstelling tot die van de landmacht – vanaf het eerste jaar aan de KMA studeerden en daardoor een sterkere onderlinge band hadden.²⁵

De komst naar Engeland van militairen die de erewoordverklaring hadden ondertekend, stelde de Nederlandse regering in Londen aanvaankelijk wel voor problemen. Die problemen waren van juridische aard. In het Landoorlogverdrag uit 1907 was namelijk bepaald dat de eigen regering van krijgsgevangenen die op erewoord in vrijheid waren gesteld, geen diensten mocht vorderen die strijdig waren met het gegeven woord. Met andere woorden: de Nederlandse regering mocht deze militairen eigenlijk niet inzetten in de strijd tegen Duitsland. Toen op 30 april 1941 twee jonge marineofficieren, A. de Jong en J. J. Storm van 's Gravesande na een gevaarlijke tocht over de Noordzee in Engeland aankwamen werd het probleem heel concreet. Beide mannen hadden de erewoordverklaring getekend, maar vlak voor hun vertrek uit Nederland teruggestuurd. Daarmee achtten zij zichzelf in juridische zin 'vrij' om de strijdbijl tegen Duitsland op te nemen. De ministerraad dacht daar anders over en oordeelde dat deze militairen niet voor de strijd in Europa konden worden ingezet. In plaats daarvan moesten zij maar naar Nederlands-Indië. Op die manier hielden zij zich aan hun verklaring: namelijk dat zij niet tegen

Duitsland de wapenen op zouden nemen.²⁶ De Jong en Storm van 's Gravesande waren hierover zeer verbolgen. Een van hen heeft de minister van Defensie (op dat moment was dat Van Boeijen) per brief laten weten dat hij weigerde naar Nederlands-Indië te gaan en wilde wachten 'tot daaromtrent bij de Nederlandsche regering gezondere denkbeelden zijn doorgedrongen.'²⁷ Beide officieren zijn uiteindelijk toch naar de archipel afgereisd, waar zij deelnamen aan de Slag in de Javazee. Storm is daarbij gesneuveld. Ook de beroepsofficieren J. Beelaerts van Blokland en G. Steen, die in mei 1941 met een van de Duitsers gestolen vliegtuig naar Engeland waren gevlogen, ontmoetten enige terughoudendheid bij de autoriteiten, omdat zij de erewoordverklaring hadden getekend.²⁸ Overigens is die houding van de regering later versoepeld en werden zowel Beelaerts als Steen wel degelijk in Europa ingezet.

106 Engelandvaarders waren dus beroepsmilitair. Wat was nu de militaire achtergrond van de overige Engelandvaarders? Meer dan de helft van hen was niet eerder in dienst geweest; 31 procent had wel de dienstplicht vervuld (dit is inclusief de beroepsmilitairen); 7 procent betrof vrouwen en mannelijke Engelandvaarders die voor militaire dienst waren afgekeurd en van 11 procent heb ik de militaire achtergrond niet kunnen achterhalen (zie grafiek 6).

Tot de groep die wel de dienstplicht had vervuld behoorden ten minste 133 reserveofficieren.²⁹ Deze militairen hadden tijdens hun dienstperiode vrijwillig de officersopleiding gevolgd, werden na afloop met groot verloop gezonden, maar bleven bij hun onderdeel ingedeeld om – in tijd van oorlog – eventueel weer opgeroepen te kunnen worden. Toen de beroepsmilitairen in juli 1940 werden gedwongen de erewoordverklaring af te leggen, bleven de reserveofficieren buiten schot. Pas in juni 1943 moest ook het reservepersoneel zich voor krijgsgevangenschap melden. Slechts 554 van de circa tienduizend reserveofficieren heeft aan deze oproep gevolg gegeven. Als oorzaken voor dit lage aantal noemt Schulten de omstandigheid, dat de Duitsers de maatregel in 1943 ruim van tevoren aankondigden, dat er op grote schaal vrijstelling werd verleend en dat de regering in Londen nu duidelijke aanwijzingen had gegeven om vooral geen gehoor te geven aan de Duitse oproep.³⁰ Met enig voorbehoud kunnen wij concluderen dat verhoudingsgewijs veel minder reservemilitairen dan beroepsmilitairen naar Engeland zijn gegaan: 133 van de circa tienduizend reservemilitairen (1,3 procent), tegen 106 van de circa tweeduizend beroepsmilitairen (5 procent).

Wanneer men de 133 reserveofficieren vanwege hun vrijwillig gevolgde opleiding als een soort beroepsmilitairen zou beschouwen en hun aantal voegt bij dat van de 106 beroepsmilitairen, dan wordt de scheve verhouding tussen militairen en Engelandvaarders zonder militaire training iets rechtgetrokken. Het verandert echter niet veel aan het feit, dat de overgrote meerderheid van de Engelandvaarders niet in dienst was geweest. Onder hen bevonden zich veel jonge mannen die in de periode 1920-1924 waren geboren en dus bij het uitbreken van de oorlog in 1940 nog te jong waren voor militaire dienst of al wel waren gekeurd, maar nog niet waren opgeroepen. Het lijkt er dus op dat het vooral jonge, militair ongetrainde Nederlanders waren die zich geroepen voelden (en in staat waren) de geallieerde gelederen te komen versterken.

De bijzondere positie van Engelandvaarders

Vergeleken met onwillige dienstplichtigen uit Amerika, Canada of Zuid-Afrika golden Engelandvaarders als zeer gemotiveerde vrijwilligers. Niet alleen kwamen zij zich vrijwillig melden om een aandeel te leveren in de strijd tegen nazi-Duitsland, zij hadden zich ook bereid getoond daarvoor een gevaarlijke reis te ondernemen, daarmee hun leven op het spel zettend.

Hoewel Engelandvaarders vrijwillig waren gekomen, werden zij vervolgens als normale dienstplichtigen behandeld. Dat leidde op zijn minst tot enige verwarring, aangezien een groot aantal Engelandvaarders onderweg door Nederlandse consulaten in Zweden, Zwitserland en Spanje als vrijwilligers waren aangemerkt. Deze landen waren officieel neutraal en mochten op hun grondgebied dan ook niet toestaan dat er dienstplichtigen werden geworven. Vandaar dat voor de term 'vrijwilliger' werd gekozen. Engelandvaarders in Zweden bijvoorbeeld ondertekenden de volgende verklaring:

Ondergetekende verklaart dat hij zich tot het Consulaat Generaal der Nederlanden te Stockholm heeft gewend met het verzoek als vrijwilliger dienst te mogen nemen bij de Nederlandse weermacht te Canada, Engeland of Nederlandsch-Indië. Hij bevestigt hiermee nog uitdrukkelijk dat dit voornemen om het vaderland op deze wijze te mogen dienen geheel uit vrije wil geschiedt en dat hij alle gevolgen aan deze stap verbonden, zonder voorbehoud aanvaardt.³¹

Zodra Engelandvaarders echter in Engeland waren aangekomen, werden zij – mits tussen de 18 en 42 jaar oud – geacht dienstplichtig te zijn. Een uitzondering vormden Engelandvaarders die geen Nederlander waren. Dit betrof vooral jonge Duitse joden, die in mei 1940 nog niet genaturaliseerd waren. Daarnaast ging het om Nederlanders die hun nationaliteit verloren hadden doordat zij zich gedwongen hadden gezien in het Vreemdelingenlegioen te gaan.

Deze mensen konden als vrijwilliger dienst nemen. De Engelandvaarders met Nederlandse nationaliteit waren echter dienstplichtig. Dit verschil, op basis van formeel-juridische gronden, werd niet altijd begrepen en wekte irritatie aangezien het een verschil in waardering suggereerde.

Een tweede klacht betrof de manier waarop Engelandvaarders werden ingezet. Zij hadden zich door hun vertrek schuldig gemaakt aan een vergrijp waarop de bezetter weldra de doodstraf stelde. Werd zo'n Engelandvaarder in Europa gevangengenomen, dan liep hij alsnog een grote kans ter dood te worden gebracht. Een simpele oplossing was om in deze gevallen papieren met een gefingeerde naam mee te geven. De departementen van Oorlog en Marine zagen hier aanvankelijk niet zo de noodzaak van in. Nog in 1941 werden vervalste identiteitspapieren geweigerd aan Engelandvaarderpiloot G. Steen, terwijl het toch heel denkbaar was dat hij na een noodlanding gepakt zou worden met een duidelijk risico vervolgens gefusilleerd te worden.³²

Deze grieven werden in september 1942 door de Commissie Bijstand Engelandvaarders naar voren werd gebracht. In een brief aan de minister-president stelde de secretaris van de Commissie, K.H. Schilp, voor om alle Engelandvaarders in het vervolg als vrijwilligers te beschouwen en dit ook door een onderscheidingsteken op het uniform zichtbaar te maken. Verder vroeg hij de regering om aan Engelandvaarders die de kans liepen krijgsgevangene te worden papieren met een gefingeerde naam te verstrekken.³³

Het tweede verzoek werd door de ministerraad gehonoreerd, het eerste echter niet.³⁴ Engelandvaarders bleven dienstplichtigen die onmiddellijk na aankomst moesten worden ingelijfd. Wel kreeg de Commissie Bijstand Engelandvaarders te horen, dat Engelandvaarders eventueel een vast dienstverband voor de duur van de oorlog konden aangaan. Dan werd hun status gelijk aan die van vrijwillig dienende militairen. Overigens bleek er geen verschil te zijn in kleding of uitmontering tussen dienstplichtigen en vrijwilligers.³⁵

Hieruit blijkt vooral hoe weinig behoefte er in Londen bestond om een

specifieke status te verlenen aan Engelandvaarders: het waren natuurlijk enerzijds bij uitstek rechtgeaarde Nederlanders, maar anderzijds leidde dat tot de gedachte dat zij op grond daarvan verder zonder nadere onderscheiding in het grotere geheel zouden dienen.

Indeling

Hiermee zijn we gekomen op het terrein van de ministeries van Oorlog en Marine, waar de indeling en inzet van Engelandvaarders voor de oorlogvoering werd bepaald. Hoe ging dit in zijn werk?

Zodra Engelandvaarders uit de Patriotic School ontslagen waren en vervolgens ook door de PBD politiek betrouwbaar waren verklaard, moesten zij zich melden bij het Rekruteringsbureau van het ministerie van Defensie (later ministerie van Oorlog geheten) en dat van het ministerie van Marine. Hier vulden zij een inlichtingenstaat in, waarna ambtenaren van de beide departementen in overleg beslisten of de betrokkenen bij de landmacht, marine of koopvaardij werden ingelijfd.³⁶

Engelandvaarders hadden een streepje voor boven 'gewone' rekruten, in die zin dat zij zelf mochten kiezen bij welk krijgsmachtonderdeel zij zouden dienen. Dit schijnt door koningin Wilhelmina verordend te zijn, waarschijnlijk mondeling, want op papier is er niets over te vinden. Gevraagd naar dit specifieke punt antwoordde prins Bernhard:

Dat mijn schoonmoeder aan Engelandvaarders vrije keuze van Wapen heeft beloofd... ik geloof er niets van dat zij dat gedaan heeft. Dat kon helemaal niet, omdat bijvoorbeeld toelating tot de luchtmacht van zo veel factoren afhankelijk is. Men kan afgekeurd worden op de ogen... enzovoorts.³⁷

Toch was het bij Engelandvaarders algemeen bekend, zelfs al vóór zij in Engeland aankwamen, dat zij 'vrije keuze' van onderdeel hadden. En het lijkt erop dat de militaire bureaucraten in Londen tot op zekere hoogte inderdaad rekening hebben gehouden met de wensen van Engelandvaarders. In de door mij uitgezette enquête stelde ik onder meer de vraag of het 'mogelijk was bij de militaire indeling zelf een keuze aan te geven'. Van de 159 Engelandvaarders voor wie deze vraag van toepassing was³⁸, antwoordden er 108 ja, 29 nee, 8 hadden geen mening en 24 Engelandvaarders gaven aan dat zij wel mochten kiezen, maar dat hun keuze niet of slechts deels werd gehonoreerd.

Inderdaad houdt keuzemogelijkheid niet zonder meer in dat ieders keuze ook gehonoreerd werd. Bij de luchtmacht en ook bij bepaalde landmachteenheden (zoals bijvoorbeeld de commando's) lagen de fysieke eisen erg hoog, zodat gegadigden voor deze onderdelen vaak niet door de keuring kwamen. Ook beschikten lang niet alle Engelandvaarders over voldoende kennis van de Engelse taal, die voor het volgen van een intensieve opleiding (zoals die bij de RAF) vereist was.

Maar er was – zeker in de eerste oorlogsjaren – een welwillende houding ten aanzien van Engelandvaarders. Zo hebben de Nederlandse autoriteiten en niet in de laatste plaats prins Bernhard zich moeite getroost om de weinige Engelandvaarders die in 1940 waren gearriveerd en die voor de luchtmacht kozen, ter wille te zijn. Ook had men begrip voor het feit dat Engelandvaarders liefst zo snel mogelijk actief aan de strijd wilden deelnemen. Een deelnemer aan de enquête schrijft:

Men was zeer voorkomend en begrijpend dat ik na de lange en moeilijke reis geen zin had om als adelborst verder te studeren en de kans te lopen niet operationeel aan de oorlog deel te nemen. Ik werd toen als stuurmansleerling bij de Koopvaardij geplaatst.³⁹

Halverwege de oorlog echter werden amhtenaren die met de indeling te maken hadden minder soepel als het om speciale wensen ging. Dit kwam vooral doordat de luchtmacht wel érg populair was bij Engelandvaarders, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Prinses Irene Brigade. Engelandvaarder Rudy Blatt (die in Nederland bij de landmacht had gediend) kwam eind juli 1942 in Londen aan en herinnert zich merkbare irritatie bij de instanties toen hij te kennen gaf bij de luchtmacht te willen:

Kolonel Hulst, die de leiding had over de Londense vertegenwoordiging van het Nederlandse leger, ontving mij dadelijk. Hij toonde zich heel vriendelijk, maar op een wat gereserveerde, afstandelijke manier. Nadat hij mij had gefeliciteerd met mijn geslaagde ontsnapping, gaf hij mij de verzekering dat het Nederlandse leger mij heel goed kon gebruiken als volledig opgeleid soldaat. Ik mocht zelf kiezen in welk onderdeel ik wilde dienen, maar hij liet er geen twijfel over bestaan dat hij het liefst zou zien dat ik koos voor de landmacht. [...] Tot grote ergernis van kolonel Hulst [koos ik] voor de RAF. Hij moest zich echter neerleggen bij die keuze, want niemand minder dan koningin Wilhelmina zelf had bepaald dat ie-

dereen die kans had gezien uit Nederland te ontsnappen, zelf mocht kiezen in welk onderdeel hij wilde dienen. Kortaf werd me gezegd dat mijn wens ter kennis van de bevoegde instanties zou worden gebracht.⁴⁰

Toch is Blatt niet bij de RAF terechtgekomen. Hij werd voorlopig ingedeeld bij de Prinses Irene Brigade in Wolverhampton en toen het wachten op toelating tot de RAF hem te lang duurde, gaf hij zich op voor de commando's.

Niet alleen luchtmachtgedagiden werden teleurgesteld, ook Engelandvaarders die bij de koopvaardij wilden, kregen soms nul op het rekest. In het najaar van 1941 kwam een groep Engelandvaarders aan, die een zeer lange reis had gemaakt via Zweden, de Sovjet-Unie, Perzië en Brits-Indië. De achttien zeelieden die bij deze groep hoorden wilden bij de koopvaardij, maar werden – hoewel zij heftig protesteerden – op één na allemaal bij de marine ingedeeld. Zij hrachten hiertegen in dat de Nederlandse vertegenwoordigers onderweg, de consul in Stockholm, de gezant in Teheran en de consul in Calcutta, hun uitdrukkelijk hadden toegezegd dat zij bij de koopvaardij zouden komen. Dit bracht 'Londen' ertoe verschillende consulaten ter verantwoording te roepen. Consul-generaal A.M. de Jong in Stockholm ontkende beloften aan de Engelandvaarders te hebben gedaan en verwees naar de vrijwilligersverklaring die zij in Stockholm hadden ondertekend. Hiermee hadden zij zich ter beschikking gesteld van de regeringen moesten het aan die regering overlaten hoe zij het beste konden worden ingezet. Het slot van dit welles-nietesspel was dat de minister van Buitenlandse Zaken de raad kreeg alle consulaten te instrueren om geen toezeggingen te doen, omdat 'Nederlanders welke overkomen niet vrij zijn in de keuze van hun bestemming'. Of Buitenlandse Zaken die suggestie heeft overgenomen is niet bekend.⁴¹

Het gevolg van dit soort geschillen was dat sommige Engelandvaarders erg inventief werden om toch hun zin te krijgen. Een van hen herinnert zich hoe zijn vrienden en hij bij het ontslag uit Patriotic School te horen kregen, dat zij zich 's ochtends bij defensie moesten melden en 's middags bij de marine. Omdat zij graag bij de mariniers wilden gingen zij expres 's ochtends naar de marine en 's middags naar defensie, waardoor dit laatste ministerie, dat hen ongetwijfeld bij de Irene Brigade had willen inlijven, achter het net viste.⁴² Eigen initiatief van de kant van de Engelandvaarders was dus belangrijk. Goede relaties waren dat trouwens ook. Diverse Engelandvaarders die problemen hadden met de toegang tot de

luchtmacht en hun nood gingen klagen bij prins Bernhard, zijn door zijn bemoeienis alsnog toegelaten.

De hele gang van zaken rond de keuze overziend luidt de conclusie, dat door de departementen van Oorlog en Marine, die met de indeling belast waren, tot op zekere hoogte werd meegegaan in de voorkeur van Engelandvaarders, maar dat soms ook totaal en op ondoorgrondelijke wijze anders werd beschikt. Of zoals een Engelandvaarder het kernachtig uitdrukt:

Ons was gezegd dat Hare Majesteit vrije keuze van wapen had beloofd, maar daar had Haar Marine nog nooit van gehoord!⁴³

De meeste Engelandvaarders werden ingedeeld bij de landmacht en bij de marine: bij de landmacht ging het om ruim vijfhonderd (waaronder een kleine tweehonderd bij de luchtmacht) en bij de marine om een kleine vierhonderd Engelandvaarders (onder wie 61 bij de Marine Luchtvaart Dienst (MLD)). Kleinere groepen kwamen terecht bij het KNIL en de Koopvaardij (zie voor exacte aantallen tabel 22).

Engelandvaarders hebben bijgedragen aan de totale prestaties van de Nederlandse land-, zee- en luchtmacht in de Tweede Wereldoorlog en de geschiedenis daarvan is al uitgebreid te boek gesteld. Daarom wordt in wat nu volgt alleen per onderdeel een korte toelichting op de cijfers gegeven en wordt er gewezen op militaire eenheden, waarin Engelandvaarders in verhouding een groot aandeel hebben gehad.

Engelandvaarders als militairen ingeschakeld

De luchtmacht was populair bij Engelandvaarders. De reden was dat zolang de invasie nog niet had plaatsgevonden deze tak van de krijgsmacht de meeste kans bood om snel aan de strijd te kunnen deelnemen. Daarnaast was piloot worden voor sommige Engelandvaarders een wensdroom, die zij al van jongs af aan hadden gekoesterd en nu door de omstandigheden in vervulling ging. Overigens werden ze niet allemaal piloot: men kon ook worden opgeleid tot navigator/bommenrichter (ook wel waarnemer genoemd) of telegrafist/boordschutter. Verder waren Engelandvaarders werkzaam op de grond, op de militaire vliegvelden, waar zij bijvoorbeeld het onderhoud van de toestellen tot taak hadden.



Engelandvaarder H.J.P. Jansen ontvangt eind 1943 in Canada zijn vliegbrevet uit handen van prinses Juliana. Foto: privé-collectie P. van Kroonenburgh.

Engelandvaarders die in Nederland tot vlieger waren opgeleid, werden direct bij de RAF gedetacheerd en ingezet. Degenen die nog opgeleid moesten worden hebben aanvankelijk lang doelloos rondgelopen. Dit kwam doordat de RAF-opleidingsscholen in het eerste oorlogsjaar nog voor buitenlanders gesloten waren en van een eigen Nederlandse vlieg-school nog geen sprake was.⁴⁴ Bovendien deed zich een juridisch probleem voor. Toetreding tot de Britse RAF betekende 'dienstneming bij een vreemde krijgsmacht', waardoor deze Nederlanders strikt genomen hun Nederlanderschap dreigden te verliezen. Dit werd later opgelost met een speciaal door de koningin verleende ontheffing. Ondanks deze tegenslagen was het enthousiasme, ook bij deze vroege Engelandvaarders, onstuitbaar. Dat bleek overduidelijk toen twee Engelandvaarders van het eerste uur, K. van Eendenburg en A. Vas Nunes in februari 1941 voor Radio Oranje werden geïnterviewd. Zij hadden over hun ontsnapping in

juli 1940 vanaf het strand van Noordwijk een boekje geschreven, zo vertelden zij voor de radio. De bedoeling was dat dit boekje in Nederlands-Indië gepubliceerd zou worden en dat van de opbrengst een Spitfire zou worden aangeschaft, 'die door een van ons als piloot in de Vrije Nederlandse Luchtmacht gevlogen zal worden'.⁴⁵ Enkele maanden voor deze radio-uitzending was in december 1940 door bemiddeling van prins Bernhard een eerste groep van 24 Nederlandse leerling-vliegers door de RAF geaccepteerd. In totaal zijn circa tweehonderdvijftig Nederlanders (niet alleen Engelandvaarders) bij de RAF in opleiding geweest.⁴⁶ Ook in Canada en de Verenigde Staten hebben diverse Engelandvaarders een luchtvaartopleiding gevolgd.

Van Eendenburg vloog na zijn opleiding bij verschillende Engelse Spitfire-squadrons en kwam uiteindelijk terecht bij het in 1943 opgerichte 322 Squadron, het enige Nederlandse eskader bij de RAF.⁴⁷ Het bestond voor een groot deel uit Nederlandse jachtvliegers, onder wie enkele Engelandvaarders, die in 1941 (vaak via de Noordzee) in Engeland waren gearriveerd. Enkele namen zijn: L.L. de la Bretoniere, R.F. Burgwal, R.F. van Daalen Wetters, J.W. van Hamel, A. Homburg, J. Plesman en L.D. Wolters. Ook de commandant, Bob van der Stok, was Engelandvaarder. Van der Stok was zelfs twee keer uit bezet gebied ontsnapt. De eerste keer in 1941, als verstekeling op het schip de *St. Cergue* (zie hoofdstuk 3). De tweede keer in 1944, toen hij op spectaculaire wijze ontsnapte uit een krijgsgevangenkamp in Polen, waar hij – na in 1942 boven bezet gebied te zijn afgeschoten – was opgesloten.⁴⁸ Uiteraard hebben Engelandvaarders die later in de oorlog aankwamen niet zolang operationeel kunnen zijn als Van Eendenburg en Van der Stok. Sommigen hebben door de lange duur van de opleiding – tot hun spijt – zelfs helemaal niet meer aan de oorlog kunnen deelnemen.⁴⁹

Het is niet verbazingwekkend dat dit gevaarlijke werk een hoge tol eiste: van de hierboven genoemde deelnemers aan 322 Squadron bijvoorbeeld zijn Burgwal, Van Hamel, Plesman, Wolters en Homburg bij gevechts- of oefenvluchten omgekomen of als vermist gerapporteerd.⁵⁰

De Engelandvaarders die bij de marine waren ingedeeld hebben gediend bij het Korps Mariniers of hebben gevaren op kruisers, mijnenvegers, fregatten en onderzeeboten.⁵¹ Velen werden ook bij de Engelse marine gedetacheerd. Zo was Engelandvaarder Karel Citroen decoder op een Brits schip, hetgeen betekende dat hij achter de radio zat om de Duitsers op hun Schnellboote af te luisteren:

Op den duur kende ik de meeste commandanten en hun stemmen wel. Ik hoorde zelfs ooit een zekere Heinz een torpedo op ons afvuren – een tel later was het al gebeurd, ik zat gelukkig op het stuk van het schip dat bleef drijven. Ik heb ook wel eens gehoord dat onze torpedo hen trof, ik hoorde ze schreeuwen en dan was het stil.⁵²

Engelandvaarders hadden een voorkeur voor het spectaculaire, gevaarlijke werk. Bij de marine ging het dan om dienst op Motor Torpedo Boten (MTB's) en Motor Gun Boats (MGB's). Deze vaartuigen werden ingezet om de Duitse kustvaart in Kanaal en Noordzee te verhinderen. Het was gevaarlijke werk, dat grote reactiesnelheid en een enorm uithoudingsvermogen vereiste. De patrouilles duurden soms zeer lang en vonden altijd 's nachts plaats. Logisch dus dat de gemiddelde leeftijd rond de 26 lag en juist Engelandvaarders, die over het algemeen jong waren, hiervoor in aanmerking kwamen.

In de zomer van 1942 werd een Nederlands MTB-flottielje (bestaande uit 8 boten) opgericht, onder leiding van Engelandvaarder en luitenant ter zee tweede klasse E.H. Larive. Een jaar eerder was Larive vanuit het krijgsgevangenkamp Colditz in Duitsland ontsnapt en via Zwitserland naar Engeland ontkomen. In 1944 werd er aan het flottielje van Larive een tweede toegevoegd en werd Larive commandant van een MTB-dienst.⁵³

Hugo Pos was een van de Engelandvaarders die kozen voor de koopvaardij. Hij was eigenlijk ingedeeld bij de Prinses Irene Brigade in Wolverhampton, maar vond het daar saai. Toen er vrijwilligers gevraagd werden voor kanonnier bij de koopvaardij gaf hij zich samen met een vriend op. In zijn memoires beschrijft hij hoe je maar moest afwachten waar het schip waarop men geplaatst werd naartoe zou varen. Hij prees zich gelukkig dat hij niet naar de Noordelijke IJszee hoefde, maar terecht kwam op de Flora, die een 'warme' zee bevoer:

Eenmaal op het schip kwamen we er achter dat de bemanning er andere gedachten over geluk op nahield. Zij was zonder defaitistisch te zijn, ervan overtuigd dat wij in deze wateren de duikboten niet konden ontlopen. Dat was op zichzelf geen reden tot kanke ren, de ontevredenheid richtte zich meestal op de lage gevarentoeslag die de heren in Londen Jan de zeeman hadden toebedacht...⁵⁴

Het ging goed totdat de Flora in de nacht van 17 juni 1942 op weg naar Curaçao voor de kust van Colombia door een U-Boot tot zinken werd gebracht. De bemanning, waarvan slechts één lid dodelijk getroffen was, kon tijdig ontkomen in de enige nog niet beschadigde reddingboot en werd door een Engelse oorlogsbodem die in de buurt was aan boord genomen. Voor Pos was dit het einde van zijn koopvaardijloopbaan, want hij werd daarna weer bij het leger ingedeeld, nu bij de troepen in Suriname.

Van de Engelandvaarders die naar het KNIL gingen, zijn de meesten maar kort in Engeland geweest. Zij ontvingen hun opleiding in Australië en de bedoeling was dat zij voor de bevrijding van Nederlands-Indië zouden worden ingezet. Nogal wat Engelandvaarders kozen voor dit onderdeel omdat zij familie in Indië hadden, waarmee het contact door de Duitse inval verloren was gegaan.

Eenzelfde doel, bevrijding van Nederlands-Indië, had de zogenaamde Expeditionaire Macht, een legermacht die vanaf eind 1944/begin 1945 in Engeland werd gevormd. Behalve oorlogsvrijwilligers (Nederlanders die na de bevrijding van Zuid-Nederland in het najaar van 1944 naar Engeland kwamen om zich bij de strijdkrachten aan te sluiten) zijn hier ook heel wat laat gearriveerde Engelandvaarders terechtgekomen. Toen Japan in augustus 1945 capituleerde en in Nederlands-Indië door Soekarno de onafhankelijke Republiek Indonesië werd uitgeroepen, werden deze troepen ingezet om het Nederlands gezag in Indonesië te herstellen. Sommige Engelandvaarders waren hierdoor onaangenaam verrast, omdat dit bepaald niet het oorspronkelijke doel was, waarvoor zij bereid waren te worden ingezet.

Iedere Engelandvaarder werd voorlopig ingedeeld bij het zogenaamde detachement Londen en ging van daaruit naar zijn definitieve plek.⁵⁵ Daarom zijn er bij de landmacht meer Engelandvaarders ingedeeld geweest dan de ruim vijfhonderd die hier werden opgegeven (zie tabel 22). Maar van de Engelandvaarders die definitief bij de landmacht kwamen, zijn er ruim honderd in augustus 1944 met de Prinses Irene Brigade meegegaan naar het strijdtonel in Frankrijk. De rest van de Engelandvaarders in de Koninklijke Landmacht was verdeeld over de troepen in Engeland (de detachementen Londen en Wolverhampton) en het Militair Gezag, de omvangrijke organisatie die een overgangsbewind zou gaan vormen in het te bevrijden Nederland.

De problemen bij de Prinses Irene Brigade die aan het begin van dit hoofdstuk besproken werden, waren als snel ook bij Engelandvaarders tot in detail bekend. Gevolg was dat sommigen niet overenthousiast waren om dáár dienst te nemen. 'De Prinses Irene Brigade,' schrijft een Engelandvaarder, die in 1944 arriveerde, 'was voor ons in die dagen een volstrekt nutteloze militaire eenheid.'⁵⁶ Rudy Blatt, die er in de zomer van 1942 terecht kwam in afwachting van overplaatsing naar de RAF, vond het er vreselijk. Hij zat er te midden van een groep Zuid-Afrikanen, die in feite gedwongen waren geweest dienst te nemen bij de brigade. Het waren mensen, aldus Blatt, met een nogal negatieve motivatie:

Zonder uitzondering verafschuwden zij het denkbeeld in dienst te moeten, vooral in het Nederlandse leger. Er waren er heel wat bij, die openlijk een antisemitische houding aannamen of zelfs hun pro-Duitse gezindheid niet onder stoelen of banken staken. Ze zeiden ons dat wij ons met betrekking tot wat de Duitsers in Nederland hadden gedaan aan overdrijving schuldig maakten, met name ten aanzien van het bombardement op Rotterdam. Bovendien schenen ze het vooral op mij te hebben gemunt; niet alleen omdat ik joods was, maar ook omdat ik tot de Engelandvaarders behoorde. Zij hadden niet het minste begrip voor de welhaast godsdienstige ijver waarmee ik had gestreefd naar het doel om weer aan de strijd deel te nemen.⁵⁷

Toen het antwoord op zijn verzoek om bij de RAF geplaatst te mogen worden uitbleef, besloot Blatt een aanvraag in te dienen voor een Nederlandse commandogroep, die eerder dat jaar, 1942, was opgericht. Met zo'n tachtig anderen (onder wie diverse Engelandvaarders) werd Blatt, na de zware keuring te zijn doorgekomen, naar dit onderdeel overgeplaatst. De groep heette: No. 2 Dutch Troop en stond onder leiding van Jan Linzel (ook een Engelandvaarder). No. 2 Dutch Troop maakte deel uit van No. 10 Interallied Commando. De Engelsen gebruikten deze commando-eenheden om raids uit te voeren op de kust van West- en Noord-Europa en het heeft er lang naar uitgezien dat ook No. 2 Dutch Troop een dergelijke actie zou moeten ondernemen. Zo overwoog men bijvoorbeeld de commando's in te zetten voor een verrassingsaanval op Scheveningen, waarbij zij gevangenen uit het Oranjehotel zouden moeten bevrijden. Steeds werden dit soort plannen echter afgeblazen, omdat zij stuk voor stuk niet uitvoerbaar bleken. In 1943 werd de groep naar

Brits-Indië gedirigeerd, maar ook daar kwam het niet tot een daadwerkelijke inzet. Pas tegen het einde van de oorlog kreeg No. 2 Dutch Troop enkele serieuze taken. Een deel van de groep werd ingezet bij de Slag om Arnhem, een ander deel bij de geallieerde landing op Walcheren. Enkel, onder wie Blatt, zijn als geheim agent in dienst getreden van het Bureau Bijzondere Opdrachten (BBO). De rest ging naar de staf van prins Bernhard.⁵⁸

Intussen waren er bij de Prinses Irene Brigade enkele verbeteringen doorgevoerd. De oudere en minder valide militairen werden verwijderd (voor een deel gingen zij over naar het Militair Gezag), er werden drie gevechtsgroepen en een mobiele eenheid gevormd en de brigade kreeg – eindelijk – een serieuze taak: de bewaking van de Engelse oostkust. Ook werden begin 1944, onder druk van de Engelse generaal Montgomery, die de brigade numeriek te zwak vond, honderd Nederlandse mariniers vanuit de Verenigde Staten aan de Irene Brigade toegevoegd.

Dit alles werkte gunstig op het moreel van de troepen. Waar Rudy Blatt in 1942 nog gruwde van de lauwe mentaliteit binnen de Prinses Irene Brigade, was Engelandvaarder Edgar Asselberghs die er in 1944 terecht kwam, gematigd positief over de sfeer in Wolverhampton:

Ondanks de verscheidenheid konden we in ons peloton best met elkaar opschieten. Een ijzeren discipline was er niet, maar iedereen deed wat hij doen moest [...]. We wisten allemaal waarvoor we gekomen waren en dat gaf een band en een bereidheid om echt mee te doen, ook met de vervelende dingen. Als er al eens – maar dat gebeurde niet vaak – van boven een hoogdravende toespraak op ons afkwam, werd de inhoud daarvan naderhand, terug onder ons, gereflecteerd en van overbodige romantiek ontdaan. Je kunt ook zeggen: er werd eens flink om gelachen. Iedereen had in zich een stil idee van de realiteit en dat bleef voortleven. We werden opgeleid om te vechten, te helpen bij de bevrijding van Nederland.⁵⁹

Nuttiger achter een schrijfmachine dan achter een mitrailleur: de burgers

Naast de vele Engelandvaarders die in militaire dienst gingen, was er een kleine groep die in een burgerfunctie heeft bijgedragen aan de geallieer-

de oorlogsinspanningen. Zij verrichtten veelal administratief werk en belandden dus achter een bureau, meestal in Londen. Het gaat om een groep van 128 Engelandvaarders, bestaande uit 48 vrouwen en 82 mannen.

Voor Nederlandse vrouwen bestond er geen dienstplicht en deze werd – ondanks het Engelse voorbeeld – tijdens de oorlog ook niet ingesteld. Daardoor kwamen vrouwelijke Engelandvaarders automatisch in burgerfuncties terecht. Voor mannen gold in grote lijnen het omgekeerde. Zij moesten in dienst, tenzij ze jonger waren dan 18 of ouder dan 42, of als zij voor militaire dienst waren afgekeurd. In die gevallen kwam een burgerfunctie in het vizier. Daarnaast werd vrijstelling van militaire dienst verleend als aannemelijk werd gemaakt dat zij op grond van hun opleiding, capaciteiten of specifieke kennis beter buiten de krijgsmacht hun land konden dienen. Van die laatste mogelijkheid heeft het apparaat van de Nederlandse regering in ballingschap ruimschoots gebruikgemaakt. Vooral in de eerste oorlogsjaren kampten de ministeries met een ernstig personeelstekort. Het kwam dan ook regelmatig voor dat goed opgeleide Engelandvaarders, zelfs nog vóór zij in Engeland waren gearriveerd, door een ministerie werden 'geclaimd'. Juristen en politie-inspecteurs onder de Engelandvaarders werden snel doorgeschoven naar het ministerie van Justitie, diplomaten naar het ministerie van Buitenlandse Zaken en economen en accountants waren uiteraard welkom bij het ministerie van Financiën of dat van Handel, Nijverheid en Scheepvaart. Ook aan lager geschoold personeel (kantoorbedienden, boekhouders et cetera) was gebrek. Naarmate de oorlog vorderde, veranderde echter het beleid van het ministerie van Oorlog, dat de vrijstellingsverklaringen afgaf. Vanaf het najaar van 1942 kreeg de dienstplicht absolute prioriteit en moest een ministerie met zware argumenten komen om een potentieel dienstplichtige Engelandvaarder voor andere doeleinden te kunnen 'vorderen'. Een groot deel van de eerder vrijgestelde Engelandvaarders werd in 1944 alsnog in actieve dienst geroepen ter versterking van de Prinses Irene Brigade, die in augustus van dat jaar in Frankrijk werd ingezet. Sommige Engelandvaarders betreurden dat, omdat zij vonden dat zij in hun burgerbaan nuttiger waren dan binnen de brigade, anderen waren juist blij nu eindelijk actief aan de militaire strijd te kunnen deelnemen.

Het resultaat van de hernieuwde wervingsactie voor de brigade was dat er na 1944 nog slechts 82 mannelijke Engelandvaarders een burgerfunctie uitoefenden. Zij deden werk, waarin zij niet konden worden gemist óf waren voor militaire dienst afgekeurd. Dat laatste was het geval bij

M. Parren en R. Hartog. Beiden waren student (respectievelijk in de medicijnen en economie) en beiden werden om medische redenen afgekeurd. Ongelukkig voor hen waren die medische gebreken al vóór zij in Engeland aankwamen geconstateerd. Dat had tot gevolg gehad dat zij na hun vlucht via Frankrijk en Spanje maandenlang in Portugal bleven steken, omdat voor de doortocht naar Engeland (per boot of vliegtuig) personen met een militaire bestemming voorrang kregen. Pas toen hun een werkkring bij de Nederlandse overheid was gegarandeerd, hadden zij naar Engeland mogen doorreizen. Parren kreeg een baan bij een medische dienst ressorterend onder het ministerie van Sociale Zaken en Hartog werd aangesteld bij het ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart.

De meeste Engelandvaarders met een burgerbaan waren, net als deze studenten, ambtenaar bij een ministerie. Twee Engelandvaarders stonden een tijdlang aan de top van een departement: in 1943 werd mr. J.A.W. (Jaap) Burger minister zonder portefeuille (later van Sociale Zaken), in 1944 gevolgd door de verzetsman/journalist mr. G.J. van Heuven Goedbart, die tot minister van Justitie werd benoemd.

De overige Engelandvaarders in een burgerfunctie waren werkzaam bij de 'Shipping', de KLM of verdienden hun brood in de journalistiek. Zo werd de Engelandvaarder L. Tas redacteur bij Radio Oranje en vonden diverse journalisten, fotografen en/of filmmakers onder de Engelandvaarders (zoals Gerard Rutten en Jacques Gans) emplooi bij de Rijksvoorlichtingsdienst (RVD). Ook de populaire schrijver van *Hollands Glorie* Jan de Hartog, die in 1943 in Engeland arriveerde, behoorde tot deze groep. Zijn overkomst werd door de RVD van grote propagandistische waarde geacht.⁶⁰ Hij werd vrijgesteld van militaire dienst en gaf enkele drukbezochte lezingen over het verzet, waarbij hij ook de koningin onder zijn gehoor vond. Later trok hij zich terug om te werken aan *Gods geuzen*, dat na de oorlog zou verschijnen.⁶¹

Het leven van de burgers in Londen was – in verhouding tot diegenen die in de strijdkrachten actief waren – betrekkelijk rustig en veilig, maar toch niet geheel van gevaar ontbloot. Tijdens de slag om Engeland in september 1940, maar ook later in de oorlog was Londen vaak het doelwit van Duitse bombardementen. In 1944 werden daar de nieuwe Duitse langeafstandsraketten, door Hitler V(ergeltungs)waffe genoemd, aan toegevoegd (de v1, v2 en v3). De aanvallen met deze wapens brachten koningin Wilhelmina in de zomer van 1944 tot het schrijven van een waarderende brief aan alle departementen, waarin zij leidinggevend

verzocht aan hun ondergeschikten door te geven, dat 'Hoogstdezelve met bijzondere voldoening heeft vernomen, dat de Regeeringsdiensten te Londen, niettegenstaande vliegende bommen, met lust en ijver doorwerken'.⁶²

Hoewel dus diverse Engelandvaarders van achter een bureau de strijd tegen nazi-Duitsland ondersteunden, werd een dergelijke bijdrage in de publieke opinie toch minder hoog aangeslagen dan een bijdrage in militair verband. Iets dergelijks valt althans te proeven uit een stukje in *Vrij Nederland* van 4 september 1943, geschreven door R., waarachter hoogstwaarschijnlijk Engelandvaarder Gerard Rutten schuilgaat, die sinds juni 1943 aangesteld was bij de RVD.⁶³ In *Vrij Nederland* mengde hij zich in de discussie over het begrip Engelandvaarder door een lans te breken voor de mensen die – net als hijzelf – 'op kantoor' hun bijdrage leverden:

En waarom zou hij die bij de commando's dienst kan doen omdat hij jong en ijzersterk is, een betere vaderlander zijn dan degene die op een van de regeringsbureaux uitsluitend zijn hersens moet gebruiken? Ik wil het niet hebben over de lammelingen, die hemel en aarde bewogen hebben om op een kantoor te komen, terwijl zij vaak nuttiger in het leger of op de vloot konden dienen..., maar er zijn nu eenmaal mensen, die nuttiger zijn achter een schrijfmachine dan achter een mitrailleur; en een schrijfmachine kan een even doodelijk wapen zijn voor den vijand.

Met 'mensen achter de schrijfmachine' bedoelde Rutten journalisten, een beroepsgroep, waartoe hij ook zelf behoorde. Buiten de journalistieke sfeer werden schrijfmachines echter voornamelijk bediend door vrouwen.

De achtergrond van de 48 vrouwelijke Engelandvaarders werd in hoofdstuk 1 al toegelicht: 28 waren gehuwd, 18 ongehuwd en 2 gescheiden. De meeste van de getrouwde vrouwen waren huisvrouw en hebben – zeker wanneer zij kinderen hadden – in Engeland niet aan het arbeidsproces deelgenomen.

Degenen die wél een baan hadden (dat waren er voorzover ik kon nagaan een kleine 20) waren meestal werkzaam als secretaresse of typiste bij een ministerie of regeringsbureau. Zo werkte de schrijfster Josepha Mendels, die vóór haar komst naar Engeland enkele jaren in Frankrijk had gewoond, bij de Franse afdeling van de Rijksvoorlichtingsdienst. La-

ter was zij medewerkster van *Nouvelles de Hollande*, een informatieblad voor Franstalige landen.⁶⁴

Twee vrouwen hadden een functie in de medische sfeer: één als verpleegster en de ander als doktersassistente. Die doktersassistente, Martha van Esso-Polak, was eigenlijk arts. Samen met haar verloofde B. van Esso (eveneens arts) was zij in juli 1942, drie dagen nadat zij voor haar artsexamen was geslaagd, vertrokken om aan de jodendeportaties te ontkomen en in Engeland haar steentje bij te dragen. Na aankomst in Londen wilde zij graag als arts aan de slag, maar een dergelijke baan kon de regering haar niet bieden. Om toch iets nuttigs te doen accepteerde zij daarop werk als doktersassistente.

Hoe nuttig het werk van typiste of verpleegster ook was, sommige vrouwen wilden een actievere bijdrage leveren. De stewardess Trix Terwindt bijvoorbeeld liet zich als geheim agente droppen boven bezet Nederland. Over haar meer in de volgende paragraaf.

Opmerkelijk was ook de oorlogsloopbaan van Ida Veldhuyzen van Zanten, die net als Terwindt stewardess was geweest. In hoofdstuk 1 werd al beschreven hoe zij in 1940 op de clandestiene radio berichten hoorde over de oprichting in Engeland van een transportvliegerskorps, de Air Transport Auxiliary (ATA) en hoe zij toen besloot om dáár dienst te nemen. Na drie mislukte pogingen om per boot vanaf de Nederlandse kust weg te komen, lukte het de toen 31-jarige Veldhuyzen van Zanten in 1942 om Engeland te bereiken via Zwitserland en Spanje. Direct na aankomst stapte zij naar de ATA, maar werd tot haar grote teleurstelling afgewezen. Aanvankelijk omdat er geen buitenlanders werden toegelaten, later omdat zij niet goed door de vliegtest kwam. Ida sleet haar dagen intussen op een kantoor bij het ministerie van Binnenlandse Zaken, maar bleef hardnekkig streven naar een carrière als pilote. Door bemiddeling van prins Bernhard mocht zij uiteindelijk opnieuw een vliegtest doen en ditmaal slaagde zij. De rest van de oorlog heeft Veldhuyzen van Zanten als 'ferry-pilot' in dienst van de ATA pas afgebouwde toestellen van de fabriek naar vliegvelden gevlogen, waarvoor zij het Nederlandse Vliegerkruis en een Engelse onderscheiding (de Defence Medal) kreeg uitgereikt.⁶⁵

De wens om in (para)militair verband iets voor het vaderland te doen, leefde bij meer Nederlandse vrouwen, niet alleen bij vrouwelijke Engelandvaarders, maar ook vrouwen die al voor de oorlog in Engeland waren of daar tijdens de exodus van mei/juni 1940 terechtgekomen waren. De manier waarop in Groot-Brittannië vrouwen voor de oorlogvoering werden ingezet, was een groot voorbeeld voor hen. Al in de Eerste We-

reldoorlog waren in Engeland militaire vrouwenkorpsen opgericht, omdat er door de massale inzet van mannen een groot tekort aan arbeidskrachten ontstond. Na afloop van de oorlog werden deze korpsen ontbonden, om in 1938 onder dreiging van een nieuwe wereldoorlog weer tot leven te komen. Eind 1941 werd door middel van de 'National Service Act' de dienstplicht voor Britse vrouwen van 18 tot 30 jaar afgekondigd (later uitgebreid tot 42 jaar). Dit betekende dat deze vrouwen verplicht werden in de Britse oorlogsindustrie te gaan werken of dienst te nemen in een van de drie militaire vrouwenkorpsen. Bij de Britse landmacht was dit de Auxiliary Territorial Service (ATS), bij de marine de Women's Royal Naval Service (WRNS) en bij de luchtmacht de Women's Auxiliary Airforce (WAAF). De vrouwenkorpsen hadden zoals de naamgeving al doet vermoeden een ondersteunende functie: zij verrichtten administratieve en huishoudelijke taken, waardoor meer mannen voor frontdienst konden worden vrijgemaakt. Daarnaast hebben vrouwen in deze korpsen ook militaire taken vervuld, bijvoorbeeld binnen verbindings- of transportdiensten. De ATS beschikte in 1943 over 215.000 vrouwen. Bij de WRNS en de WAAF waren aan het einde van de oorlog respectievelijk 74.000 en 180.000 vrouwen in dienst.⁶⁶ Al snel vond het Engelse voorbeeld navolging bij de diverse regeringen-in-ballingschap in Londen. Zo werd door de Vrije Fransen onder leiding van De Gaulle eind 1940 het 'Corps des volontaires Françaises' opgericht.

De Nederlandse regering in Londen bleef wat achter op dit punt. Nederland had geen traditie op het gebied van militaire vrouwenkorpsen. Wel konden sinds 1933 vrouwen toetreden tot de Vrijwillige Landstorm en was in 1938 het Korps Vrouwelijke Vrijwilligers (KVV) opgericht, dat zich hulpverlening in tijden van nationale rampen of oorlog ten doel stelde. Hoewel zich binnen deze beweging wel een militaire stroming aftekende (zo droegen de leden van het KVV Amsterdam uniformen), was dit toch in essentie een burgerlijke organisatie.⁶⁷

Dat de Nederlandse regering te Londen weinig initiatief toonde tot oprichting van een militair vrouwenkorps, betekende niet dat het binnen de Nederlandse gemeenschap in Engeland aan belangstelling voor zo'n korps ontbrak. De in 1942 opgerichte Bond van Nederlandse Vrouwen in Groot-Brittannië was groot voorstander van een vrouwenorganisatie die in het hopelijk snel bevrijde Nederland humanitaire hulp zou moeten verlenen. Ook het Londens Comité van het Nederlandse Rode Kruis onder voorzitterschap van de latere minister van Oorlog, Van Lidth de Jeude, stond achter dit plan. Toen Van Lidth, eenmaal minister, in fe-

bruari 1943 echter de dienstplicht voor Nederlandse vrouwen bij wet wilde regelen, bleek dit grote weerstand op te roepen. De Bond van Nederlandse Vrouwen wilde liever een organisatie op basis van vrijwilligheid en het kabinet vreesde dat de ministeries door deze dienstplichtwet een groot deel van hun personeel zouden kwijtraken. Naar aanleiding van deze uitkomst stuurde het ministerie van Oorlog nu aan op een vrijwilligersorganisatie. In de zomer van 1943 werd hiertoe een oproep in *Vrij-Nederland* geplaatst, waarop zo'n 270 vrouwen reageerden, niet alleen Nederlandse vrouwen uit Engeland maar ook uit Suriname, de Antillen, de Verenigde Staten en Australië. Op 20 december 1943 werd middels het zogenaamde Hulpkorpsenbesluit het Vrijwillige Vrouwen Hulpkorps (VVHK) opgericht, dat onder de Koninklijke Landmacht zou ressorteren.⁶⁸ Doelstelling van het VVHK was: ongewapende dienstverlening in de sociaal-medische sfeer. Aanvankelijk was voor VVHK'ers geen militaire status beoogd. Na de geallieerde invasie in Normandië in 1944 werd het VVHK (inmiddels afgekort tot VHK: Vrouwen Hulpkorps) echter gemilitariseerd, zodat het hulpkorps de bevrijdingslegers zo spoedig mogelijk naar het vasteland zou kunnen volgen. In 1944 werden ook bij de marine en het KNIL vrouwenkorpsen ingesteld: de Marine Vrouwen Afdeling (MARVA) en het Vrouwenkorps-KNIL (VK-KNIL). De organisatie rond de MARVA kende een moeizame, trage start, waardoor de leden pas na afloop van de oorlog in 1945 echt konden worden ingezet (vooral in Nederlands-Indië). Ook het VK-KNIL, dat vanuit Australië opereerde, richtte zich op Nederlands-Indië.⁶⁹

Alleen het VHK is nog tijdens de oorlog in Nederland zelf actief geweest. Op 13 november 1944 staken acht groepen over naar Oostende. In het bevrijde zuiden van Nederland hebben zij onder meer hulp verleend aan evacués, voedsel en kleding uitgedeeld, kindertransporten naar Engeland begeleid en het Rode Kruis geassisteerd.

Van de 48 onderzochte vrouwelijke Engelandvaarders hebben zich er – voorzover bekend – acht bij een vrouwenkorps gemeld: zeven bij het VHK (E. Brandon, E. van Dien-Hendrix, F.M.L. van der Laan, E. Nautamoret, M. Knapper en de al eerder genoemde M. van Esso-Polak en E. Rutten-Broekman); één bij het VK-KNIL (J.A. Keg). Emmy Rutten-Broekman en Rie Knapper speelden elk een belangrijke rol in de organisatie van het VHK. Rutten-Broekman werd vlak na de oprichting in december 1943 aan de staf toegevoegd; Knapper werd in april 1944 naar de Verenigde Staten uitgezonden om daar verblijvende Nederlandse vrouwen voor het VHK te werven.⁷⁰

Voorzover bekend zijn in totaal tijdens de Tweede Wereldoorlog 180 Nederlanders als geheim agent naar bezet Nederland teruggekeerd.⁷¹ Zij maakten deel uit van een grootscheeps vanuit Engeland geleid spionage-offensief, waarbij agenten in bezet Europa werden ingezet om voor de geallieerden militaire inlichtingen te verzamelen, om de bevolking in bezet gebied aan te zetten tot sabotage en verzet tegen nazi-Duitsland of om de infrastructuur van dat verzet te verbeteren (organiseren van samenwerkingsverbanden, opzet van escapelijnen et cetera). Ging het om inlichtingenwerk dan werd de agent in kwestie uitgezonden door de Secret Intelligence Service (SIS), die tijdens de Tweede Wereldoorlog onder de Military Intelligence viel en daarvan de zesde afdeling vormde (M16). Ging het om creëren van ontsnappingsroutes voor gevangengenomen Britse piloten, dan was M19 de verantwoordelijke organisatie. Voor de uitzending van sabotageagenten was er een aparte Britse geheime dienst: de Special Operations Executive (SOE).

Ook de Nederlandse regering in ballingschap was geïnteresseerd in uitzending van agenten, maar om andere redenen. Via geheime agenten hoopte zij de verbroken verbinding met bezet Nederland te herstellen en informatie over de toestand daar te verkrijgen. De inlichtingen die de regering wilde, waren niet zozeer militair als wel politiek van aard: zij wilde weten welke verzetsgroepen er waren en welke (politieke) ideeën binnen deze groepen leefden. De agenten hadden tevens de functie van boodschapper, die bepaalde richtlijnen en wensen van de regering aan het verzet moesten overbrengen.

Uiteraard was men van Nederlandse zijde wat betreft de opleiding van agenten en de vervoers- en verbindingsmiddelen volledig van de Engelsen afhankelijk. Dat gold trouwens ook voor de Poolse, Franse, Noorse en andere regeringen in ballingschap die in Londen vertoefden. Het zou ondoenlijk en uit oogpunt van veiligheid ongewenst geweest zijn, om al die buitenlandse inlichtingendiensten van eigen code- en verbindingsmiddelen te voorzien. Verregaande samenwerking met de Britse organisaties (M16 en SOE) was dus geboden. Dat dit Britse overwicht wat betreft Nederland wel érg groot was, had veel te maken met de chaotische toestand die op het terrein van de Nederlandse geheime diensten bestond en die in hoofdstuk 5 over de verhoren al aan de orde is gekomen.

In de periode 1940-1942 hielden maar liefst drie Nederlandse instanties

zich gelijktijdig bezig met de uitzending van agenten naar bezet Nederland:

- 1 De Centrale Inlichtingendienst (CID);
- 2 Landing Operations Contact Holland;
- 3 Bureau Militaire Voorbereiding Terugkeer (MVT).

De CID was in juli 1940 opgericht en was zowel een inlichtingendienst (spionage onder andere door middel van agenten) als een veiligheidsdienst (contraspionage). De organisatie werd geleid door F. van 't Sant, particulier secretaris van de koningin, en na diens ontslag in augustus 1941 door de advocaat R.J.P. Derksema. Na zijn vertrek bij de CID ging Van 't Sant verder met het sturen van agenten, nu via 'Contact Holland': de groep van Engelandvaarder S.E. Hazelhoff Roelfzema, die agenten per motorboot afzette aan de Nederlandse kust. Eind 1941 kwam er nog een derde dienst bij: het Bureau Militaire Voorbereiding Terugkeer (MVT) met als hoofd de luitenant-kolonel der mariniers M.R. de Bruyne. Onder verantwoordelijkheid van het Bureau MVT voltrok zich in de jaren 1942-1943 het Engandspiel. Dit was een (vooral na de oorlog) gerucht-makende affaire, waarbij vanuit Engeland tientallen agenten naar Nederland werden gezonden, die bij aankomst echter direct door de Duitsers werden onderschept. De zogenaamd in vrijheid vergaarde informatie die deze agenten naar Londen seinden, werd in werkelijkheid door de Duitsers verstuurd. Alle agenten waren bekend met het systeem van de 'security check': dit hield in dat zij op van tevoren afgesproken plaatsen (bijvoorbeeld de 18de en 42ste letter) in hun telegram een fout moesten maken. Lieten zij deze security check weg, dan wist 'Londen' dat iemand anders het bericht had verzonden. Hoewel de gevangengenomen agenten diverse keren de security check weglieten, ten teken dat zij zich in gevangenschap bevonden, werd deze afgesproken 'veiligheidscode' meer dan een jaar lang door SOE genegeerd. Van dit Engandspiel zijn 54 agenten en honderden verzetsmensen in Nederland het slachtoffer geworden.

Aan de hoogst verwarrende situatie met drie in Londen langs en door elkaar opererende geheime diensten kwam een einde toen 'Contact Holland' medio 1942 werd opgeheven en de CID in het najaar van 1942 gesplitst werd in een veiligheidsafdeling (de Politie-Buitendienst van het ministerie van Justitie onder leiding van Derksema) en een inlichtingenafdeling: het Bureau Inlichtingen (BI), dat onder het ministerie van Oorlog viel.⁷² Deze laatste dienst, achtereenvolgens geleid door de Engeland-

vaarders majoor H.G. Broekman en majoor J.M. Somer, kreeg als taak voor de regering inlichtingen (in de breedste zin van het woord) vanuit Nederland te verzamelen. Daartoe werden ook agenten uitgezonden.

Hoewel details over het Englandspiel pas in 1944 tot Londen zouden doordringen, had het Bureau MVT al in de loop van 1943 de uitzending van agenten naar Nederland gestaakt. Men deed nog alleen aan wapendroppings. Begin 1944 arriveerden in Engeland twee agenten, Dourlein en Ubbink, die uit de gevangenis in Haaren hadden kunnen ontsnappen. Zij werden aanvankelijk niet door hun Engelse superieuren van SOE geloofd, maar na verloop van tijd moesten ook die erkennen dat de uitzending van Nederlandse SOE-agenten op een catastrofe was uitgelopen. Nog steeds is niet duidelijk of het Englandspiel het gevolg was van een bewust opofferen van Nederlandse agenten door de Britten of dat er domweg aan Britse zijde grove fouten zijn gemaakt. In een in 2003 verdedigde dissertatie wordt op grond van onlangs vrijgegeven Britse documenten gesteld dat er toch aan Britse opzet moet worden gedacht.⁷³ Over deze kwestie is het laatste woord echter nog niet gesproken.

Hoe dan ook, het Bureau MVT werd in maart 1944 omgevormd tot het Bureau Bijzondere Opdrachten (BBO), met aan het hoofd generaal J.W. van Oorschot, een oudgediende van de vooroorlogse Nederlandse geheime dienst GS III. BBO verzorgde de dropping van sabotageagenten en wapens ten behoeve van het Nederlands verzet. Hoewel ook BI en BBO nauw moesten samenwerken met Britse geheime diensten (BI met MI6 en BBO met SOE), was in deze periode (1943-1945) de Nederlandse inbreng een stuk groter dan in de jaren 1940-1942, toen het aandeel van de CID zich slechts beperkte tot de aanlevering van Nederlanders die zich voor het gevaarlijke agentenwerk beschikbaar stelden.

Hiermee zijn we terug bij de agenten zelf. Van de 180 geheim agenten die tijdens de bezetting naar Nederland terugkeerden waren er 108 Engelandvaarder (oftewel 61 procent).⁷⁴

Voor dit grote aandeel van Engelandvaarders zijn drie redenen aan te geven. De eerste agenten die door de CID in 1940-1941 werden uitgezonden waren hoofdzakelijk Nederlanders die óf in mei 1940 met de Nederlandse strijdkrachten naar Engeland waren overgestoken óf vanuit alle werelddelen in Londen voor militaire dienst opkwamen. Derksema schijnt zelfs bij voorkeur gebruik te hebben gemaakt van die laatste categorie van dienstplichtigen. Een snelle terugkeer naar de familie in Nederland was voor veel van deze mensen de motivatie om zich als agent

beschikbaar te stellen. Juist het feit dat zij in geen jaren in Nederland waren geweest en al helemaal geen ervaring hadden met de bezetting bleek echter in hun nadeel. Hierdoor waren zij namelijk geneigd de risico's van hun missie te onderschatten.⁷⁵

Hieruit vloeien voort de tweede en derde reden, waarom vooral Engelandvaarders als agent werden aangezocht. De enigen die kennis van bezet gebied in huis hadden waren immers diegenen die zojuist uit dat gebied ontsnapt waren: Engelandvaarders. Toen eind 1942 B1 werd opgericht, liet Van Lidth de Jeude dan ook in het stichtingsbesluit opnemen dat de minister van Oorlog, met voorrang boven ieder ander ministerie kon beschikken over zojuist aangekomen en gescreende Engelandvaarders, met het doel deze mensen als B1-agent te werven.⁷⁶

De derde reden was dat Engelandvaarders juist door hun ervaringen in bezet Nederland veel sterker dan anderen gemotiveerd waren om dit gevaarlijke werk op zich te nemen. Nadat de eerste agenten Lodo van Hamel en Cees van Brink in respectievelijk augustus en november 1940 waren uitgezonden, duurde het maar liefst tot juni 1941 voordat er opnieuw agenten konden worden uitgestuurd. Dit kwam onder meer doordat niemand in deze periode genegen was een dergelijke opdracht uit te voeren. Maar in 1941 kwam de stroom Engelandvaarders op gang. Het waren jonge mensen, die liefst zo snel mogelijk voor de bevrijding van Nederland in actie wilden komen. Liever dan maanden of jaren bij de Prinses Irene Brigade af te wachten, kozen zij daarom voor een dropping als geheim agent. Dit was bijvoorbeeld voor de Engelandvaarders Henk Letteboer en Bram Grisnigt het motief om ja te zeggen, toen zij in 1942 door het B1 gevraagd werden om naar Nederland terug te keren.⁷⁷ Ook Piet Gerbrands, die in maart 1943 als een van de eerste B1-agenten gedropt werd dacht er zo over:

Als jonge jongens vond je zo'n aanbod [om geheim agent te worden, *ad*] geweldig. Ieder wilde graag wat doen. Je dacht: die oorlog is bijna afgelopen, wij komen er niet meer aan te pas [...]. Wij vonden dit nu een mooie kans om ons nuttig te maken.⁷⁸

Behalve door een voorkeur voor snelle actie, werden de meeste Engelandvaarderagenten gekenmerkt door een intense haat tegen de Duitse bezetters. Zo iemand was De Bloois, die aan het begin van dit hoofdstuk geciteerd wordt. Een ander voorbeeld is de wiskundeleraar George Jambroes. Dat hij, gezocht wegens verzetsactiviteiten, maar ternauwernood

aan de Duitsers was ontsnapt, was voor hem geen beletsel om zich als agent aan te melden. In juni 1942 werd hij gedropt en werd vervolgens slachtoffer van het Englandspiel. Op grond van verklaringen van Louis Tas, die samen met Jambroes de reis naar Engeland had gemaakt, heet het in het verslag van de Parlementaire Enquêtecommissie 1940-1945 dat Jambroes

enorm consequent van aard [was]. Hij heeft aan de heer Tas medegedeeld, dat hij voor niets zou terugdeinzen. Tijdens hun gezamenlijke reis naar Engeland had Jambroes 'de zaak reeds afgeschreven'. Jambroes had niet het idee, toen hij naar Engeland overstak dat hij een grote inzet deed, daar zijn leven, wanneer hij in Nederland zou zijn gebleven, ook niet veel meer waard was. Daarom lokte het hem aan, toen hij te Londen was aangekomen, weer iets bijzonders te kunnen doen.⁷⁹

Men zou verwachten dat Engelandvaarders, zeker diegenen die in Nederland om hun verzetswerk gezocht werden, blij waren dat zij vrij gebied bereikt hadden en niet direct stonden te popelen om terug te gaan. Maar juist verzetsmensen bleken daartoe vaak bereid en hadden soms tot in details uitgewerkte ideeën over wat hun taak als agent zou kunnen zijn. De 48-jarige Walrave van Krimpen, machinist bij de NS, had in Nederland wapens en munitie verzameld voor de OD (Ordiedienst). Doordat arrestatie dreigde, had hij – met bloedend hart – besloten vrouw en vijf kinderen achter te laten en de wijk naar Engeland te nemen. Na een geslaagde tocht over de Noordzee kwam hij in november 1941 in Londen aan. Daar zette hij direct alles op alles om als agent naar Nederland te worden teruggestuurd. In diverse brieven aan de CID zette hij uiteen dat hij met een groot aantal wapens moest worden gedropt op een door hem aangeduide plaats

waar Duitschers noch NSB'ers aanwezig zijn, doch wel een ongeveer 1000 vastberaden mannen, gediend hebbende bij het Nederlandsche leger, welke goed en bloed over hebben voor de goede zaak [...]. Door mij bedoelde verzetsgroep is in het bezit van enkele auto's, motorfietsen en minstens 3 mitrailleurs met munitie [...]. Hopende op uwe hoge medewerking in deze teneinde mijn ideaal waarmede ik naar Engeland kwam niet in rook te zien vervliegen, teken ik...⁸⁰

Al zijn mooie plannen ten spijt werd de wens van Van Krimpen niet vervuld. Hij was veel te oud om gedropt te kunnen worden. Zelfs bij jonge mensen deden zich al ongelukken voor bij het parachutespringen. Voor mensen boven de veertig was dit geen haalbare kaart.⁸¹ Ook voor militaire dienst was Van Krimpen echter te oud, zodat hij zich ten einde raad als vrijwilliger bij de Prinses Irene Brigade meldde. Vandaaruit werd hij op eigen verzoek als kanonnier overgeplaatst naar de marine. Hij sneuvelde op 26 maart 1943, toen de Prins Willem III waarop hij voer, werd getorpedeerd.⁸²

Een verzetsachtergrond kon iemand trouwens ook ongeschikt maken voor uitzending als agent, vooral als de Duitsers in het bezit waren van zijn signalement en zijn foto in het *Politie Opsporingsblad* had gestaan. Van de 108 uitgezonden Engelandvaardersagenten had 28 procent verzetswerk gedaan (variërend van het rondbrengen van illegale blaadjes tot zwaargewapend verzet).

Eén Engelandvaarder, de toen 22-jarige Leidse student P.L. baron d'Aulnis de Bourouill, heeft heel nauwgezet in zijn dagboek onder woorden gebracht waarom hij agent wilde worden. Hij had daar ook alle tijd voor, omdat het — om redenen die nog ter sprake komen — maar liefst anderhalf jaar duurde voordat hij eindelijk werd uitgezonden. D'Aulnis koos voor het agentenwerk uit loyaliteit tegenover zijn vrienden uit het verzet en ook tegenover het Engelse volk, waarvan hij de stoïcijnse vechtersmentaliteit zeer was gaan bewonderen. Verder vond hij, dat hij die als baron zijn titel van de Kroon had, de Kroon naar beste weten hoorde te dienen. Heel eerlijk gaf hij toe dat ook ijdelheid een drijfveer was en dat het hem wel aantrok na de oorlog met een onderscheiding (de Militaire Willems-orde) rond te kunnen lopen. Daarnaast was het voor hem van belang om door zijn agentenwerk zijn lot in eigen hand te kunnen nemen:

Ik ben bang voor vechten en geweld. Wat bij 't werk ook gebeure, ik zal niet omkomen door een bombardement, een artilleriebeschieting of een vlammenwerper. Ik zal bovendien mijn lot niet aan een commandant hoeven toevertrouwen, maar geheel mijn eigen oorlog voeren.

Zijn laatste motief werd ingegeven door de lange wachttijd die hem danig de keel uithing:

En tenslotte is het verduveld gek om door Holland rond te lopen tussen de niets vermoedende Moffen en – wie weet – grappen met ze te maken over die 'verdampte Engländer'. Ik zal me in Holland zeer thuis voelen, meer dan hier waar het me geweldig begint te vervelen.⁸³

Er was één vrouwelijke Engelandvaarder die voor dit werk opteerde: de 31-jarige KLM-stewardess Trix Terwindt.⁸⁴ Sinds de capitulatie had zij diverse pogingen gedaan om naar Engeland te komen, maar tevergeefs. Toen een verzetsorganisatie in maart 1942 aan haar vroeg een jonge cadet die geen Frans sprak naar Engeland te begeleiden, greep zij haar kans. Na aankomst in Engeland in augustus 1942 gaf zij te kennen te willen vechten, maar dat bleek tot haar grote teleurstelling niet mogelijk voor een vrouw. Meer dan een baan als secretaresse bij een of ander ministerie zat er voor haar niet in. Toen de Britse kapitein Airey Neave, niet lang daarvoor zelf ontsnapt uit het krijgsgevangenkamp Colditz, haar vroeg als agente voor M19 naar Nederland terug te gaan en een ontsnappingslijn voor Britse piloten te organiseren, nam zij dit voorstel met beide handen aan. Op 13 februari 1943 werd zij boven Nederland gedropt en direct door het Duitse 'ontvangstcomité' ingerekend.⁸⁵

De werving van de agenten gebeurde vooral in het begin van de oorlog niet erg systematisch en maakt een weinig professionele indruk. Zo kwamen Aart Homburg, Cor Sporre en Willem de Waard die in maart 1941 met een bootje via de Noordzee waren aangekomen, na gesprekken met anderen op het idee om zich als agent aan te melden. Via prins Bernhard werden zij doorverwezen naar officieren van de SOE. Van deze drie werd De Waard ongeschikt bevonden, Homburg en Sporre werden in september 1941 samen gedropt.⁸⁶

Meestal vond de werving echter plaats in de Patriotic School, toen Pinto daar nog als ondervrager werkte. Later verhuisde Pinto naar de Nederlandse Politie-Buitendienst en legde hij daar geschikte kandidaten de vraag voor of ze bereid waren om als agent naar Nederland terug te keren. Weer is het verslag van de Parlementaire Enquêtecommissie (PEC) 1940-1945 die in een poging het Engandspiel te ontrafelen veel aandacht aan dit soort zaken besteedde, een rijke bron. Bij de beoordeling van de getuigenissen voor de PEC over de geheime diensten past overigens wel enige terughoudendheid, omdat deze wellicht beïnvloed zijn door kennis van de noodlottige afloop van het Engandspiel. Niettemin is het mo-

gelijk, dat agenten inderdaad zo geworven zijn als hier door getuigen werd verteld. Een van die getuigen was de al eerder genoemde Louis Tas. Volgens zijn verklaring stelde Pinto hem en Jambroes (ieder apart) voor om een 'speciale opdracht' aan te nemen, omdat zij 'zeer intelligent waren en zich goede vaderlanders hadden betoond'. Tas hield zich ondanks deze 'vleierij' op de vlakte. Hij was broodmager door verblijf in diverse Spaanse gevangenissen en wilde eerst aansterken. Jambroes vertelde hem vlak daarna echter dat hij direct 'ja' had gezegd.⁸⁷

Behalve vleierij schijnt er ook wel eens psychische druk te zijn toegepast om weifelende kandidaten over de streep te trekken. Zo herinnerde mw. M.H. Jones-Maks die zowel onder Van 't Sant als Derksema als secretaresse bij de CIB werkte, zich dat 'de jongens' onder druk werden gezet door quasi-terloopse opmerkingen als 'Ben je soms bang?'⁸⁸

Bij veel Engelandvaarders waren echter geen speciale overredingstactieken nodig. Gerbrands bijvoorbeeld werd met vele anderen simpelweg voor militaire ondervragingen vanuit Wolverhampton naar Londen geroepen. Dat was – zo zei hij na de oorlog – 'camouflage'. De bedoeling was agenten te werven voor een 'opdracht-Nederland':

Voorzover ik heb kunnen constateren heeft haast ieder van ons het aanbod aangenomen. Wij waren in die tijd van de ondervraging met een stelletje van ongeveer 18 man. Ik heb het vermoeden dat het aan iedereen gevraagd is.⁸⁹

Dit soort uitspraken doet de vraag rijzen op grond van welke capaciteiten geselecteerd werd. Het best zijn wij hierover ingelicht met betrekking tot BI, omdat het hoofd van deze dienst, J.M. Somer, zijn herinneringen aan deze periode uitgebreid te boek heeft gesteld.⁹⁰ Volgens Somer was een goede fysieke conditie een allereerste vereiste. Daarnaast waren een juiste psychische gesteldheid en een goed verstand noodzakelijk. Mensen bij wie deze eigenschappen ontbraken werden – ook al waren zij nog zo gemotiveerd – afgewezen.⁹¹ Wanneer we de achtergrond van de groep Engelandvaarders die agent werd nader bekijken, valt op dat zij doorgaans jong waren (gemiddelde leeftijd is 24,5 jaar) en dat zij uit diverse beroepssferen afkomstig waren, variërend van rechtenstudent, marechaussee en ingenieur tot timmerman, zeeman en fabrieksarbeider.

De allereerste agenten werden volledig door de Engelsen opgeleid en zagen na het moment van werving geen enkele Nederlander meer. Met de komst van het BI veranderde dat. De aspirant-agenten werden samenge-

bracht in een huis vlak bij Londen, Huize Anna, dat onder Nederlandse leiding stond. Nog steeds was de opleiding echter in Engelse handen. Die opleiding omvatte onder meer telegrafie, codeleer, militaire organisatie, 'onopvallend optreden in vijandelijk gebied' en parachutespringen. Daarna volgde opleiding tot 'organisier' of 'w(ireless)/t(ransmitter)-operator'. De eerste had tot taak als organisator verzetsnetwerken te bouwen, de tweede als telegrafist het zendcontact met Engeland tot stand te brengen en te onderhouden. Voor de functie van organisier werden meestal mensen met een academische opleiding of officieren uitgekozen. Lager opgeleiden, vaak marinemensen die al enige ervaring met seinen hadden, werden opgeleid tot w/t-operator. Sabotageagenten van het BBO kregen naast de algemene opleiding extra vaardigheden aangeleerd zoals het omgaan met wapens en springstoffen, inbreken en de 'silent killing'-methode. Hier bestond een koppel agenten uit een organisier en een 'instructor' (wapeninstructeur). Slechts een klein deel van de leerling-agenten werd daadwerkelijk ingezet, althans bij BI. Somer noemt een afvalpercentage van 30 procent tijdens de vooropleiding, terwijl nog eens 20 procent niet door de eindopleiding kwam. Een van de struikelblokken was bijvoorbeeld om binnen zeer korte tijd de vereiste seinsnelheid van 15 à 20 lettergrepen per minuut onder de knie te krijgen. Agent De Bloois werd vooral door dit lesonderdeel tot wanhoop gebracht. Somer herinnert zich hoe De Bloois op een gegeven moment met de seinsleutel onder zijn hoofdkussen sliep en opmerkte dat 'zijn kop harder was dan de kei' (waarmee hij de 'key' bedoelde).⁹²

Een ander lesonderdeel dat problemen kon geven was 'security', dat het beste met geheimhouding of beveiliging kan worden aangeduid. Een aankomend agent die met buitenstaanders over zijn opdracht sprak was duidelijk niet geschikt voor zijn vak. In 1941, de tijd dat Derksema de scepter zwaaide bij de CID, was voor dit soort aspecten – eufemistisch uitgedrukt – weinig aandacht. Dit lag niet alleen aan de agenten zelf, maar ook aan de gebrekkige organisatie. Met name het feit dat spionage en contraspionage in één dienst gecombineerd werden gaf aanleiding tot problemen. Zo wist mw. Jones-Maks de Parlementaire Enquetecommissie ook te vertellen dat in de wachtkamer op Eaton Square, waar destijds de CID gevestigd was, openlijk over 'jongens die teruggingen' gesproken werd.⁹³ Bij het Bureau MVT onder leiding van De Bruyne was de toestand niet veel beter. Het feit dat Tas nog contact had met Jambroes nadat de laatste had toegezegd geheim agent te worden, is veelzeggend. Louis d'Aulnis, die eigenlijk in 1942 door dit bureau zou worden uitgezonden,

vond de organisatie zó amateuristisch, dat hij 'onder het voorwendsel van extreme angstdromen vroeg te worden teruggeplaatst bij de Prinses Irene Brigade.'⁹⁴ Pas veel later, in juni 1943, zou D'Aulnis voor B1, een dienst waarin hij wél vertrouwen had, naar bezet Nederland terugkeren.

Inderdaad had de leiding van B1, dat begin 1943 met de werving van agenten startte, meer oog voor het belang van een strikte geheimhouding, maar ook hier schoot men wat dit betreft tekort. Grisnigt en Letteboer herinneren zich hoe zij de tijd vóór hun opleiding begon in afzondering in Londen doorbrachten en in die tijd een schuilnaam uit hun hoofd moesten leren. Onder die naam moesten zij zich aan hun medeleerling-agenten voorstellen. Toen het moment dáár was bleken zij echter de meeste andere agenten met naam en toenaam te kennen, omdat zij allen afkomstig waren uit één groep Engelandvaarders die voor een deel samen de reis naar Engeland had gemaakt en tegelijk in Londen was aangekomen.⁹⁵

Alweer valt dit de agenten zelf niet aan te rekenen, maar duidt het op fouten in de organisatie. Somer zelf geeft grif toe dat er bij B1 op twee manieren tegen de basisprincipes van de security werd gezondigd. Ten eerste doordat agenten vooraf door de 'zeef' van de Politie-Buitendienst (PBD) gingen en militair geregistreerd werden bij het ministerie van Oorlog, zodat hun namen bekend werden. De tweede fout was dat alle agenten in één opleidingscentrum (Huize Anna) bijeen werden gebracht, terwijl het beter zou zijn geweest elke agent apart op te leiden zonder dat hij ooit met zijn collega's in contact kwam. Beide fouten waren volgens Somer niet te vermijden: militaire registratie was verplicht, ondervraging door de PBD was noodzakelijk om onbetrouwbare elementen uit te sluiten en alle agenten (niet alleen de Nederlandse, maar ook die van andere nationaliteiten) apart onderbrengen en opleiden was onmogelijk. Daarvoor ontbrak het in Londen aan voldoende woongelegenheden, instructeurs en vooral: tijd.⁹⁶

Niettemin heeft het later opgerichte BBO geprobeerd deze valkuilen te vermijden. Zo probeerde men als 't maar enigszins kon kandidaten af te zonderen vóórdat zij door de PBD gehoord waren. Met dat doel haalden zij Engelandvaarders rechtstreeks uit de Patriotic School.⁹⁷ En was een Engelandvaarder zelf op het idee gekomen om verdere ondervraging te omzeilen, dan was BBO er als de kippen bij om zo iemand aan te werven. Dit overkwam Maarten Cieremans en Wim Hoogewerff, die na ontslag uit de Patriotic School naar de Nederlandse autoriteiten werden doorgestuurd, maar in plaats daarvan op eigen houtje Londen in trokken. In

Oranjestad werden zij door een officier van BBO gerekruteerd en direct op een hotelkamer afgezonderd.⁹⁸ BBO maakte gebruik van diverse (Engelse) opleidingscentra, onder meer in Lincoln, Surrey en nabij Oxford.⁹⁹

Werd een agent door een Britse organisatie (M16 of SOE) uitgezonden, dan werd hij titulair tot luitenant bevorderd. Bij het Nederlandse B1 was men iets zuiniger en werd een agent bevorderd tot sergeant (mits hij niet al een hogere rang bezat). BBO hield het Britse systeem aan en bevorderde de agenten (in ieder geval de organisers) zodra zij succesvol gedropt waren tot luitenant. Een andere formaliteit die voor het vertrek geregeld moest worden was de ondertekening door de betrokken agent van een verklaring, waarin hij akkoord ging met uitbetaling door de staat van f15.000,- aan zijn nabestaanden wanneer hij in de uitoefening van zijn werk zou omkomen. Dat het gevaarlijk was, wat zij gingen doen, dat wisten deze agenten. Dat zij bij arrestatie door de Duitsers niet op een behandeling als krijgsgevangene hoefden te rekenen, dat wisten zij ook. Dat de pakkans in Nederland echter zeer hoog was, onder andere door hun gebrekkige valse papieren en de geavanceerde Duitse apparatuur om zenders uit te peilen, dat wisten zij niet.¹⁰⁰ En dat een groot deel van hen door verraad zelfs direct na de landing door de Duitsers zou worden ingerekend, dat wisten zij uiteraard ook niet.

Van de 108 uitgezonden Engelandvaardersagenten zijn er 51 omgekomen, bijna de helft dus. Van die 51 zijn er 8 direct bij de dropping omgekomen, omdat het vliegtuig dat hen zou afzetten werd neergeschoten of omdat zij ongelukkig terechtkwamen, zoals bijvoorbeeld de BBO-agent Johan Greidanus, die op 11 april 1945 in de Loosdrechtse plassen viel en verdronk.¹⁰¹ Van de overige 43 agenten zijn er 3 in een vuurgevecht tijdens hun arrestatie gesneuveld en 1 verdronk tijdens een poging om met een bootje over de Noordzee naar Engeland terug te keren. Twaalf agenten zijn in Nederland gefusilleerd, onder andere als represaillemaatregel na de aanslag op de Duitse politiechef Rauter in maart 1945. Een groep van 27 ten slotte liet het leven in Duitse concentratiekampen en gevangenis-sen. Hieronder bevonden zich de vele agenten, die als gevolg van het Engandspiel direct na aankomst in Nederland waren gearresteerd. Op 6 september 1944 werd een groot deel van deze groep naar Mauthausen afgevoerd. In de steengroeve in dit kamp werden zij gedwongen zware granietsblokken over een steile trap, bijgenaamd 'de trap des doods' naar boven te sjouwen. Binnen twee dagen na aankomst werden zij allen op



Engelandvaarder en geheim agent Bram Grisnigt in 1945, na terugkeer uit het concentratiekamp Ravensbrück. Foto: privé-collectie R.A. Grisnigt.

beestachtige wijze vermoord.¹⁰² Trix Terwindt ontkwam aan dit lot. Zij was al in mei 1944 vanuit de gevangenis in Haaren naar het vrouwenkamp Ravensbrück overgebracht. In januari 1945 werd zij naar Mauthausen overgeplaatst, waar zij ternauwernood de bevrijding haalde.¹⁰³

Aan de nabestaanden van de omgekomen agenten werd door de Staat der Nederlanden f15.000,- uitbetaald en een postume onderscheiding aangeboden. Degenen die hun missie tot een goed einde hadden gebracht en degenen die hun arrestatie en daaropvolgende gevangenschap hadden overleefd werden eveneens gedecoreerd. Verder was er nauwelijks sprake van enige financiële of sociale ondersteuning. Zelfs de hogere militaire rang, met bijbehorende honorering, die hun bij uitzending was toegekend werd na de oorlog zonder pardon teruggedraaid. Grisnigt, net

terug uit het concentratiekamp, was onaangenaam verrast toen hij merkte dat hij bij demobilisatie in september 1945 weer als dienstplichtig soldaat te boek stond:

Uitzending en honorering naar Nederland was als sergeant. Na demobilisatie was Defensie ineens alles vergeten, want — zo zeiden ze — BI viel buiten de normale gang van zaken. Ik heb zelf verder geen actie ondernomen. Maar een ontgoocheling was het wel.¹⁰⁴

Samenvatting

Engelandvaarders kwamen naar Engeland om de Nederlandse regering in ballingschap hun diensten aan te bieden of op een of andere wijze bij te dragen aan de strijd tegen nazi-Duitsland. Op drie manieren zijn zij door de Nederlandse regering bij deze strijd ingeschakeld: als militairen, als burgers en als geheim agenten.

De meeste Engelandvaarders zijn als militair actief geweest. Dit vloeide voort uit het gegeven dat de gevluchte Nederlandse regering in de zomer van 1940 besloot om met een eigen Nederlandse krijgsmacht deel te nemen aan de geallieerde oorlogvoering tegen Duitsland en daartoe de dienstplicht afkondigde. Deze dienstplicht was gericht op Nederlanders die buiten het bezette vaderland verbleven.

Met de komst van Engelandvaarders, Nederlanders die uit bezet Nederland wisten te ontsnappen, kreeg de regering dus de beschikking over extra manschappen waarop niet in eerste instantie was gedoeld. Kwantitatief stelde die toevloed van extra manschappen niet veel voor (in totaal bebden immers slechts ongeveer 1700 Nederlanders Engeland kunnen bereiken), maar kwalitatief was zij niet zonder betekenis.

Omdat Engelandvaarders de bezetting aan den lijve hadden ondervonden, waren zij meer gemotiveerd voor de strijd om de bevrijding van Nederland dan (sommigen van) de militairen die in mei 1940 naar Engeland waren overgestoken.

De onverwachte steun van Engelandvaarders werd door het militaire establishment in Londen met (gematigd) enthousiasme ontvangen, maar dit vertaalde zich niet in een door Engelandvaarders gewenste aparte militaire status, die van vrijwilliger. Ook was er weinig begrip en aandacht voor hun specifieke problemen wanneer zij eenmaal boven of in bezet gebied werden ingezet.

Wanneer de militaire achtergrond van Engelandvaarders onder de loep wordt genomen, valt op dat zich onder hen weinig beroeps- en reservemilitairen bevonden en dat het vooral jonge, nog niet eerder in dienst geweest zijnde Nederlanders waren die zich geroepen voelden de geallieerde gelederen te komen versterken.

Engelandvaarders zijn voornamelijk bij de marine en de landmacht terechtgekomen. Een iets kleiner aantal werd actief bij de luchtmacht, die toen nog geen afzonderlijk wapen vormde. Kleinere groepen werden ingezet bij de koopvaardij en het KNIL.

Een klein aantal Engelandvaarders heeft in een burgerfunctie inspanningen voor de oorlogvoering geleverd. Het ging hier vooral om administratieve functies bij de ministeries in Londen. Ook enkele van de 48 vrouwelijk Engelandvaarders hebben hier emplooi gevonden.

Een enkele vrouwelijke Engelandvaarder sloot zich aan bij een van de militaire vrouwenkorpsen, die vanaf eind 1943 naar Engels voorbeeld werden opgericht. Van deze korpsen is alleen het tot de landmacht behorende Vrouwen Hulp Korps (VHK) nog tijdens de oorlog in Nederland actief geweest.

Naar verhouding veel Engelandvaarders hebben zich bereid verklaard om als geheim agent naar Nederland terug te keren: van de in totaal 180 Nederlandse geheim agenten die – voorzover bekend – vanuit Engeland zijn uitgezonden waren er 108 Engelandvaarders (onder wie één vrouw). Zij werden hiervoor als de meest geschikte kandidaten gezien, omdat zij noodzakelijk geachte kennis van bezet gebied bezaten. Bovendien waren zij door hun ervaringen met het leven tijdens de bezetting meer dan anderen gemotiveerd om dit gevaarlijke werk op zich te nemen. De consequentie was echter wel dat Engelandvaardersagenten in vergelijking met Engelandvaarders die als militair of burger werden ingezet onevenredig grote verliezen hebben geleden. Bijna de helft van de Engelandvaarders die geheim agent werd heeft dit met zijn leven moeten bekopen.

Het beeld van de Engelandvaarder

Het beeld dat mensen van Engelandvaarders hebben varieert met de tijd en de leeftijd. Kinderen hebben geen enkel beeld bij het woord 'Engelandvaarders', 'oudere jongeren' weten dat de term iets met de Tweede Wereldoorlog te maken heeft en noemen al snel de film *Soldaat van Oranje* (gebaseerd op het gelijknamige boek van E. Hazelhoff Roelfzema). Mensen in de leeftijdscategorie 40 tot 50 jaar associëren de term – vooral als zij van protestantse huize zijn – vrijwel direct met de oorlogsromans van K. Norel, die zij als kind lasen. Ouderen hebben het scherpst omlijnde beeld van Engelandvaarders; omdat zij de oorlog zelf hebben meegemaakt blijft een verwijzing naar boeken of films bij hen veelal achterwege. Wel ontbreekt vaak ook bij hen kennis over de achtergronden en vluchtwegen van Engelandvaarders. Zo is het een wijdverbreid misverstand dat alle Engelandvaarders letterlijk naar Engeland gevaren zijn, met een bootje over de Noordzee, terwijl dit in werkelijkheid maar een betrekkelijk kleine groep betrof.

Dat de generaties die de oorlog bewust hebben meegemaakt of vlak daarna geboren werden het duidelijkste beeld van Engelandvaarders bezitten, is natuurlijk niet verrassend. In dit hoofdstuk zal geprobeerd worden de beeldvorming rond Engelandvaarders zowel tijdens als na de oorlog te volgen en te analyseren. Hoe is die beeldvorming tot stand gekomen, wie hebben eraan bijgedragen, welke accenten werden er in gelegd en in hoeverre komt het gevormde beeld overeen met de werkelijkheid? Daarbij worden vier perioden onderscheiden: 1. 1940-1945; 2. 1945-1950; 3. 1950-1970; 4. 1970-heden.

Deze periodisering loopt parallel aan de reeds meermalen opgemerkte veranderingen in de aandacht voor de Tweede Wereldoorlog in het algemeen. Daarin valt een golfbeweging waar te nemen: veel belangstelling voor en dus veel publicaties over de oorlog in de jaren 1945-1950, afnemende interesse, culminerend in een diep stilzwijgen in de jaren vijftig

en eerste helft jaren zestig, en een weer toenemende en nog steeds aanhoudende preoccupatie met de Tweede Wereldoorlog vanaf 1965/1970.¹ De publicaties van en over Engelandvaarders volgen nagenoeg hetzelfde patroon. Van de ruim 50 publikaties van Engelandvaarders zelf bijvoorbeeld dateert er slechts één titel uit de oorlog zelf, stammen er vier uit de eerste vijf jaar na de oorlog, vijf uit de periode 1950-1970 en de rest werd gepubliceerd na 1970.

De beeldvorming door Engelandvaarders zelf vond haar weerslag in memoires, autobiografieën, dagboeken, brieven, reisverslagen en interviews; die door anderen in biografieën, romans, jeugdboeken, films en in de officiële geschiedschrijving. Historici hebben tot nu toe weinig aandacht aan Engelandvaarders besteed. Biografen, beoefenaars van fictie en cineasten des te meer. Maar het grootst in aantal zijn de persoonlijke getuigenissen van Engelandvaarders zelf.

De historicus Jacques Presser was een van de eersten die, eind jaren vijftig, het belang van persoonlijke getuigenissen als historische bron onderkende en er ook een term voor bedacht: 'egodocumenten'. Gebruik van dit type bronnen verleende het geschiedbeeld in Pressers visie een extra dimensie: het betekende de introductie van het 'menselijk element' en 'het menselijk drama', het kon 'dode stof verlevendigen' en het was een hulpmiddel om abstracte historische processen inzichtelijker te maken of zoals Presser het formuleerde 'duidelijker op het projectiescherm der verbeelding' te krijgen.² Ondanks dit enthousiasme was Presser niet blind voor de nadelen van egodocumenten en moest hij erkennen dat deze bronnen door selectie, stilering en verfraaiing vaak onbetrouwbaar zijn. Sinds Presser deze woorden schreef, heeft de vraag naar het waarheidsgehalte van egodocumenten historici en psychologen danig bezighouden. Zij onderzochten de werking en het falen van het menselijk geheugen. Ook toonden zij aan dat memoires – zeker wanneer zij vele jaren later worden opgetekend – onvermijdelijk zijn geschreven met de kennis van later.

Wanneer men onderzoek doet naar beeldvorming – in dit geval die rond Engelandvaarders – blijken deze beperkingen of nadelen van egodocumenten juist een groot voordeel te zijn: zij laten zien hoe Engelandvaarders in diverse levensfasen op hun Engelandvaart terugkeken, tijdens of vlak na de oorlog of pas veertig, vijftig jaar later. Zij laten ook zien hoe in de loop der jaren accentverschuivingen zijn opgetreden, hoe het beeld van de tocht naar Engeland door opvattingen uit latere jaren werd gekleurd. Egodocumenten bieden, kortom, juist veel inzicht in de totstandkoming en verdere ontwikkeling van de beeldvorming.

Wat de Nederlandse bevolking tijdens de bezetting over Engelandvaarders te weten kwam was, voorzover de berichtgeving van de Duitsers afkomstig was, heel beperkt en eenzijdig. Ontsnappingsen naar Engeland vonden uiteraard plaats in het geheim en wanneer die uitlekten, was het meestal faliekant misgegaan. In hoofdstuk 4 werd al uitgebreid beschreven hoe pogingen om Nederland zonder Duitse toestemming te verlaten met het doel zich bij de geallieerden te voegen door de bezetter werden aangemerkt als Feindbegünstigung. De bestraffing van bij dit soort pogingen gearresteerde Nederlanders werd in het eerste oorlogsjaar nog wel – bij wijze van afschrikwekkend voorbeeld – in de (gelijkgeschakelde) pers beschreven.³ Maar al snel vond de behandeling van dit soort 'politieke zaken' achter gesloten deuren plaats en bereikten berichten hierover alleen via clandestiene weg de buitenwereld.⁴ Het enige waar het publiek kennis van nam waren de lijsten met doodvonnissen, die in de kranten werden gepubliceerd.

Ook zonder lezing van dit soort berichten was het uiteraard bekend dat er landgenoten waren die probeerden weg te komen. Zelfs de meest afzijdige en ongeïnteresseerde Nederlander kon dit eenvoudig afleiden uit de vele Duitse maatregelen en verbodsbepalingen, die unerlaubte Ausreise moesten tegengaan. Waartoe diende anders de strenge grensbewaking? En waarom anders werd bijna iedereen de toegang tot de kuststrook ontzegd en werd het bezit van een buitenboordmotor verboden verklaard?

Aan het feit dat het desondanks Nederlanders lukte om door dit cordon heen te breken en uiteindelijk zelfs Engeland te bereiken, werd door de Duitsers vanzelfsprekend geen ruchtbaarheid gegeven. Radio Oranje zond cryptische boodschappen uit, om familie of verzetsrelaties van Engelandvaarders te laten weten dat zij goed waren angekommen. Na de behouden aankomst van Jaap Burger, die in mei 1943 met tien anderen in een motorbootje de Noordzee overstak, luidde de boodschap bijvoorbeeld: 'De adelaar heeft elf veertjes verloren'. Voor het gros van de luisteraars in bezet Nederland was dit een nietszeggende zin; voor Burgers familie betekende dit afgesproken codebericht echter het einde aan hun onzekerheid over het lot van Burger: de adelaar stond voor nazi-Duitsland, de elf veertjes voor elf Engelandvaarders.⁵

De reden voor deze omzichtigheid is duidelijk: de bezetter luisterde mee. Als bekend werd wie in Engeland waren angekommen en op welke

wijze zij waren ontsnapt, dan liepen familieleden en helpers van Engelandvaarders gevaar gearresteerd te worden. Bovendien werden geheime vluchtroutes onbruikbaar voor diegenen die in de toekomst nog langs deze weg zouden willen ontsnappen. In hoofdstuk 3 werd er al op gewezen, dat bijvoorbeeld het ontsnappen via Zweden voor niet-zeevarenden moeilijker werd, nadat een Engelandvaarder voor een Amerikaanse zender, Radio Boston, wat al te loslippig waren geweest.

Zelfs in het vrije Engeland was geheimhouding geboden. Vanaf voorjaar 1942 moesten alle Engelandvaarders een 'verklaring van geheimhouding' tekenen, waarin zij de Nederlandse veiligheidsdienst te Londen beloofden niet in de openbaarheid te brengen hoe zij uit bezet gebied waren ontsnapt. Ook deze maatregel was bedoeld om achterblijvende familie en helpers van Engelandvaarders te beschermen en vluchtroutes geheim te houden. Betekende deze geheimhouding nu dat er ook van geallieerde zijde tijdens de oorlogsjaren geen enkel bericht over Engelandvaarders naar buiten kwam? Nee, daarvoor waren escapestories té goed bruikbaar in propaganda ten behoeve van de Nederlandse c.q. geallieerde zaak. De Rijksvoorlichtingsdienst (RVD) raakte hiervan al vroeg in de oorlog overtuigd en werd op dit punt krachtig gesteund door de minister-president, Gerbrandy. Deze besliste al in 1941 dat er wél berichtgeving over Engelandvaarders zou mogen plaatsvinden, maar – om aan bezwaren op het terrein van de veiligheid tegemoet te komen – zodanig dat identiteit en route niet zouden worden prijsgegeven.⁶ In de praktijk betekende dit dat alle artikelen c.q. teksten voor radio-uitzendingen vóóraf werden ontdaan van persoonsnamen en plaatsnamen en andere omschrijvingen die Engelandvaarders en hun helpers voor de Duitsers herkenbaar zouden maken.

Deze gecensureerde berichtgeving over Engelandvaarders in de pers en op de geheime zenders die vanuit Londen uitzendingen voor bezet gebied verzorgden, vormde het begin van de beeldvorming rond deze groep. Daarin voerden bewondering en leedvermaak de boventoon: bewondering voor de moed en inventiviteit van Engelandvaarders, die veelal op gevaarlijke en spectaculaire wijze waren ontsnapt en leedvermaak, omdat deze mensen de Duitsers te slim af waren geweest. Heel duidelijk is dat te zien aan de toonzetting van escapestories die in Engelse kranten werden gepubliceerd. Toen een groep van acht Engelandvaarders in april 1942 ontkwam door zich in IJmuiden als verstekeling aan boord van een vissersboot te verstoppen en vervolgens met schip en bemanning naar Engeland te varen, schreef de *Daily Express*:

Eight Dutch patriots, all wanted by the Gestapo in Holland a few weeks ago have reported to their Government in London each with a broad grin.

'We came in an icebox', one of them told me yesterday. The full story is a drama of a little boat rocking at night in a rough North Sea.⁷

Ook de liefde voor koningin en vaderland werd breed uitgemeten. Het verhaal over de Engelandvaarders die in april 1941 de Noordzee overstaken en zowel voor koningin Wilhelmina als voor de Britse koningin Elizabeth tulpen hadden meegenomen (zie hoofdstuk 3) leende zich daar uitstekend voor. Vier maanden nadat de bloemen door de Nederlandse ambassadeur in Londen bij beide vorstinnen waren bezorgd berichtte de *Daily Mail* onder de kop 'Smuggled tulips to two queens':

A bunch of withered red and white streaked tulips were recently presented to Queen Wilhelmina. They meant more to her than the finest bouquet that ever came out of a London or Paris florist shop. They were grown on her native soil. To get them here a small band of loyal Dutchmen dared the vigilance and vengeance of the Gestapo and the German army of occupation in Holland...⁸

Maar dit soort berichten in Engelse kranten bereikte de mensen in bezet Nederland natuurlijk niet. Voor informatie van geallieerde zijde waren zij afhankelijk van de BBC Home Service en de Nederlandse zenders Radio Oranje en De Brandaris. In mindere mate werd ook geluisterd naar de al genoemde Amerikaanse zender in Boston. Voor de beeldvorming rond Engelandvaarders tijdens de oorlog is het dus van belang te bekijken hoe deze groep in radio-uitzendingen werd belicht. Er waren in bezet Nederland 1,2 miljoen mensen met een radiotoestel. Nadat de bezetter in het voorjaar van 1943 had verordonneerd dat iedereen zijn toestel moest inleveren, slonk dat aantal aanzienlijk. Desondanks bleven er circa 300.000 luisteraars over: zij hielden hun radiotoestel achter.⁹

Bij het onderzoek naar het beeld van Engelandvaarders in radio-uitzendingen heb ik mij uit praktische overwegingen beperkt tot Radio Oranje en De Brandaris. De door deze stations uitgezonden teksten zijn bewaard gebleven en kunnen in het NIOD worden ingezien.

In totaal is er tijdens de bezettingsjaren in 57 uitzendingen van Radio Oranje en De Brandaris aandacht aan Engelandvaarders besteed of door of met Engelandvaarders gesproken. Dit gebeurde meestal zonder

naamsvermelding of slechts aanduiding door middel van initialen. Wanneer Engelandvaarders zelf het woord voerden, ging dit lang niet altijd over hun ontsnapping, maar over hun indruk van Londen of over het deel van de krijgsmacht waarbij zij waren ingedeeld. Op 5 juni 1943 had Radio Oranje bijvoorbeeld 'Een vrouwelijke Engelandvaarder in opleiding bij de ATS' voor de microfoon, op 31 juli was het de beurt aan een Engelandvaarder-parachutist en op 9 oktober van dat jaar sprak een Engelandvaarder-vlieger.

Vaak ging het echter niet om Engelse aangelegenheden, maar om zaken die op dat moment in bezet Nederland aan de orde waren. Zo hield Engelandvaarder Jan Linzel op 16 oktober 1941 een tirade tegen de beruchte NSB-journalist en radiospreker Max Blokzijl en sprak op 7 juli 1943 een 'Engelandvaarders-deskundige' op het gebied van sociale verzekering. Onderwerp van zijn praatje was: opheffing der werklozenkassen door het Nederlands Arbeidsfront. En op 6 maart 1943 was de avonduitzending getiteld: 'Stemmen uit bezet gebied'. Een paar mannelijke en vrouwelijke Engelandvaarders voerden een hoorspel op, waarbij steeds weer andere groepen uit de Nederlandse samenleving werden opgeroepen tot verzet. Ambtenaren moesten zorgen voor een zo groot mogelijke administratieve verwarring, arbeiders werden geacht de werkzaamheden te traineren en te saboteren en iedere Nederlander had de plicht om landgenoten die door de Duitse onderdrukking in moeilijkheden waren geraakt ('jong of oud, man of vrouw, jood of niet-jood') niet alleen met woorden, maar ook met daden te helpen. Het Londense *Vrij Nederland* schreef naar aanleiding van deze uitzending:

De toespraken zullen velen in bezet gebied hebben ontroerd en jonge mensen het gevoel hebben gegeven: Als wij ook eens in Engeland mochten aankomen...¹⁰

Of de Nederlandse bevolking echt zo ontroerd was, is de vraag. Radio Oranje werd vooral in 1940 en 1941 door veel luisteraars beoordeeld als saai, slap, drammerig en 'niet goed op de hoogte'. Dat verbeterde nadat Radio Oranje op 2 november 1942 met de strijdbare zeemanszender De Brandaris was gefuseerd, maar ook daarna was er nog kritiek.¹¹ De historica Annie Romein schrijft bijvoorbeeld in haar memoires dat zij de ABC prefereerde boven Radio Oranje, omdat zij de Engelse zender 'neutraler' vond.¹²

Waarom Radio Oranje overigens Engelandvaarders voor de micro-

foon haalde is duidelijk: het had tot doel de achterblijvers een hart onder de riem te steken, te laten zien dat Nederlanders, die eens ook onder het Duitse juk zuchtten, nu in het vrije Londen waren. Vijf maal werden Engelandvaarders rechtstreeks over hun ontsnapping geïnterviewd: vier maal voor Radio Oranje en één maal voor De Brandaris. Opvallend is hier het overwicht van de varende Engelandvaarders: vier van de vijf interviews waren met jonge jongens die in een bootje (één keer zelfs met een kano) de Noordzee waren overgestoken.

Op 20 februari 1941 sprak Robert Kiek van Radio Oranje met Kees van Eendenburg en Fred Vas Nunes, die met nog een metgezel (K. Michielssen) acht maanden eerder in een zeilbootje vanaf het strand van Noordwijk ontsnapten en als eerste Engelandvaarders aankwamen.¹³ Op 2 oktober 1941 interviewde Lou de Jong drie van een groep van acht Engelandvaarders.¹⁴ Zij waren op 3 september met een kleine motorboot vanaf het eiland Rozenburg vertrokken.¹⁵ Op 21 oktober 1941 voerde A. den Doolaard voor De Brandaris een levendig gesprek met twee Limburgers die, zoals hij in zijn aankondiging zei, uit het vaderland waren komen 'overwaaien'. Onderwerp van het gesprek was de stemming in Limburg, maar ook hun ontsnapping kreeg de nodige aandacht. De – uiteraard niet met name genoemde – Engelandvaarders waren Rudy Burgwal, die deel uitmaakte van de al genoemde groep van 3 september, en Armand Maassen, een Delftse TH-student die eind september met zijn studiegenoot Jan Jacob van Rietschoten in een kano naar Engeland was gepeddeld. Maassen werd samen met Van Rietschoten op 27 oktober opnieuw geïnterviewd, nu voor Radio Oranje, waar zij werden aangeduid met de schuilnamen Monne en Jack. Het laatste interview was met Jan Schiff en Johan van Wijngaarden, twee scholieren die bij de luchtmacht wilden. Op 12 maart 1942 vertelden zij aan Lou de Jong van Radio Oranje hoe zij via België, Frankrijk, Zwitserland en Spanje waren weggekomen.

De interviews vonden alle plaats in de periode 1941-1942. Dat er zo veel 'varende' Engelandvaarders aan het woord kwamen, is mede terug te voeren op het feit dat er toen nog maar weinig personen via de zuidelijke landroute (Spanje/Portugal) waren gearriveerd. Die stroom zou pas in 1942 goed op gang komen. Maar ook zal hebben meegespeeld, dat zo'n snelle, spectaculaire overtocht langs een voor Nederlanders vertrouwde weg (het water) tot de verbeelding sprak. Den Doolaard althans kondigde zijn gesprekspartners aan met de woorden:

Wij feliciteren onszelf, dat de groep vrije Nederlanders met twee zulke knapen als jullie is versterkt. Jullie hebben alweer bewezen dat echte Nederlanders nooit bang zijn voor het water. Dat is wat anders dan die plonsgoosers.

Die laatste term was in de volksmond de aanduiding voor Duitse soldaten die zich op de invasie van Engeland voorbereidden. De ondervraagde Engelandvaarders waren over het algemeen aardige, soms wat verlegen jongemannen, die op bewonderende woorden van de omroeper reageerden met een bescheiden gemompel. Op de vraag waarom zij waren weggegaan, volgde meestal een kort antwoord: 'Om zo gauw mogelijk actief deel te nemen aan de oorlog' of 'Niet om het lekkere eten in Engeland' of (in het geval van Maassen en Van Rietschoten, die om hun verzetswerk gezocht werden): 'De grond werd ons te heet onder de voeten.' Recht toe rechtaan werd daarna het verhaal van de voorbereiding en de vlucht gedaan. Daarin klonk het nodige plezier door hoe zij 'die domme Duitsers' te slim af waren geweest, zoals bij Van Eendenburg en Vas Nunes, die voor de ogen van de Duitsers hun scheepje hadden klaargemaakt en er vervolgens doodleuk mee waren weggezeild. Soms was er ook een stoere, branieachtige toon, zoals bij Schiff en Van Wijngaarden, die vertelden hoe zij vlak bij de Nederlands-Belgische grens door een Duitse soldaat waren aangesproken. Op zijn vraag wat zij daar deden, hadden zij gezegd dat zij kunstschilders waren en een landschap gingen schilderen. Vervolgens waren zij op de Engelsen gaan schelden:

Van W: 'Nou, daar tippelde hij helemaal in. Hij vond ons reuze kerels. We stonden hem op zijn rug te kloppen en zeiden dat hij vast binnen een paar weken in Londen zou zijn.'

Schiff: 'Ja, dat dacht hij zelf ook wel. Waarschijnlijk ligt hij nou wel ergens bevroren in Rusland. En wij zijn in Londen in plaats van hij.'

Dit interview werd trouwens aanleiding tot een rel, die duidelijk maakte dat de veiligheids censuur soms pijnlijk faalde. Schiff en Van Wijngaarden waren namelijk iets te openhartig geweest over de door hen gebruikte – en vanuit Zwitserland georganiseerde – sluiproute. De vrijwilligers die nog in Zwitserland op doortocht wachtten, waren woedend dat de route door dit gepraat over de radio min of meer hekend was geworden en vreesden – naar later zou blijken terecht – hiervan niet meer gebruik te kunnen maken.¹⁶

Na 1942 zijn nog verschillende Engelandvaarders aan het woord geweest, maar zij werden niet meer zo in de schijnwerpers gezet als gedurende deze interviews. Kwam dat door de heibel rond het interview uit maart 1942? Of had het te maken met de grote toestroom van Engelandvaarders via Spanje/Portugal vanaf 1942, waardoor het verschijnsel Engelandvaarder wat gewoner en alledaagser werd? Feit is dat in 1942/1943 de krijgskansen keerden ten gunste van de geallieerden en er dus genoeg andere wapenfeiten voorhanden waren, waarmee het moreel van de bevolking in bezet Nederland kon worden opgekrikt. Intussen was wat betreft Engelandvaarders de toon gezet en een eerste beeld gevestigd.

Hoewel vermoedelijk menig Engelandvaarder een dagboek zal hebben bijgehouden, is er vrijwel niet één al tijdens de oorlog tot officiële publicatie van zijn avonturen overgegaan. Behalve door de opgelegde geheimhouding kwam dit ongetwijfeld doordat de meesten van hen het druk hadden, althans geen tijd hadden voor bespiegeling. Bovendien krijgt men meer de neiging om terug te zien naarmate de te beschouwen gebeurtenissen zich langer geleden hebben afgespeeld.

Het is dan ook geen toeval dat de enige Engelandvaarder die wél al tijdens de oorlog publiceerde journalist van beroep was en door omstandigheden tijd had om zijn relaas op te schrijven. Ik doel op verzetsman Gerrit Jan van Heuven Goedhart met zijn vlak voor de bevrijding in Londen gepubliceerde brochure *De reis van Colonel Blake*.¹⁷ Van Heuven Goedhart was na aankomst in Londen in juni 1944 tot minister van Justitie in het kabinet-Gerbrandy 11 benoemd, maar kwam ten val als gevolg van de kabinetscrisis op 23 februari 1945. Hij benutte de vrijgekomen tijd door van zijn reis uit 1944 verslag te doen. De 'Colonel Blake' uit de titel is een verwijzing naar de schuilnaam, waarvan hij zich tijdens zijn tocht langs een Britse escapeliijn bediende en waarmee hij zich uiteindelijk bij minister-president Gerbrandy meldde. Dat de oorlog tijdens het schrijven van deze brochure nog niet was afgelopen, is goed te merken. Zo schrijft Van Heuven Goedhart in het voorwoord dat hij met namen van mensen en plaatsen heeft 'geknoeid', 'omdat ik niet weet of de Gestapo, welker lange armen ik zoo goed ken, dit boekje nog in handen zal krijgen voor zij is uitgespeeld.' Het is een spannend en goed geschreven verslag, door de schrijver zelf aangeduid als 'het eerlijk relaas van de wijze, waarop een mensch in het beschavingsjaar 1944 door Europa reizen moest.'¹⁸ Dat reizen ging, zeker in het geval van Van Heuven Goedhart, bepaald niet van een leien dakje. Vooral de oversteek van de Pyreneeën was een

nachtmerrie, waarbij hij tot twee keer toe midden in de bergen door zijn gids in de steek werd gelaten:

En ineens had ik het klare besef dat het nu wel mis lopen moest; dat ik eigenlijk geen redelijke kans had den weg terug te vinden; dat ik praktisch zeker tegen een van de patrouilles oplopen zou. Het was een uur of tien. De lucht begon te bewolken en om halfelf kletterde de regen. Nu kon ik niet meer zitten of liggen. Mijn jas en mijn rugzak begonnen te doorweken. Ik kreeg het koud. Doorzetten. Loopen! Klimmen! In het duister begon ik langs ongebaand terrein op goed geluk af mijn weg te zoeken. De regen hield na een uurtje op. Ik struikel over een steen, krabbel overeind en probeer het opnieuw. Een onbeschrijflijk gevoel van eenzaamheid maakt zich van mij meester...¹⁹

Het verslag van Van Heuven Goedhart was bestemd voor zijn twee dochtertjes, die nog te klein waren om 'alles' te begrijpen, maar er recht op hadden later te lezen waarom hun vader zo plotseling was vertrokken. Hij schreef het ook uit erkentelijkheid jegens verzetsmensen met wie hij had samengewerkt en als wiens afgevaardigde hij naar Engeland vertrok. Het is duidelijk dat Van Heuven Goedhart de prestaties van deze ondergrondse werkers, die hij gedurende de hele tocht in gedachten houdt, veel hoger waardeert dan zijn eigen prestatie: het bereiken van Engeland. Het doet hem in het voorwoord heel bescheiden verklaren dat hij zijn eigen avonturen niet zo belangrijk vond en dat hij niet meer had beleefd dan 'honderden anderen'.

Nu was Van Heuven Goedhart geen doorsnee-Engelandvaarder. Alleen al door zijn leeftijd (hij was 43 toen op hij weg ging) onderscheidde hij zich van zijn collega's. Hij had een scherp politiek inzicht, schreef al in de jaren dertig als hoofdredacteur van het *Utrechts Nieuwsblad* felle, antifascistische stukken en was tijdens de oorlog een van de leiders van het illegale *Parool*. Vergeleken met de nogal eendimensionale, door propagandadoelen gedomineerde berichtgeving over Engelandvaarders op de radio was het reisverslag van Van Heuven Goedhart anders van toon. Hij schreef openhartig over zijn angst en wanhoop onderweg en stelde zich met het oog op zijn in Nederland achtergebleven verzetskameraden bescheiden op.

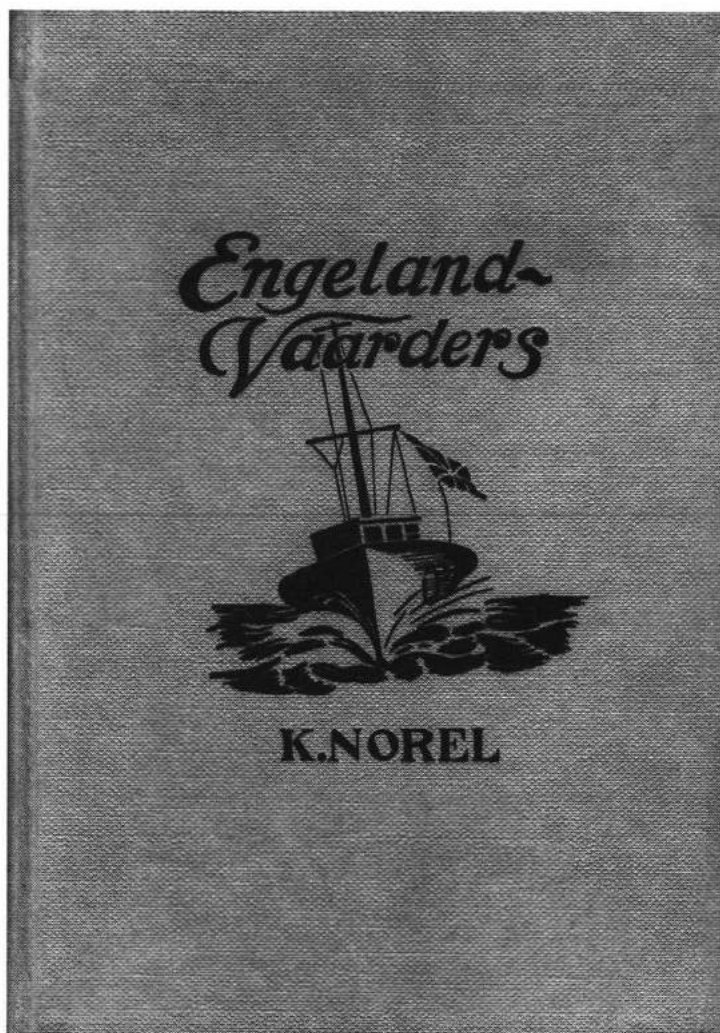
Zijn zeer persoonlijke getuigenis vormde een eerste aanzet tot nuancering.

Jaloers [luistert] Evert naar het ronken van de Tommies. Die gaan de werven van Kiel en Hamburg bombarderen en de fabrieken van Krupp te Essen. En hij vaart op de botter, hij vist naar paling. Alle dagen sjouwen hij en Dirk volle emmers aal naar de afslag, die voor het grootste deel naar de Duitse weermacht gaat. Hij vist om de vijanden te laten smullen! Evert hoopt dat de oorlog toch nog zo lang duren mag, dat hij oud genoeg is om soldaat te wezen en dat hij dan naar Engeland kan komen. Dan wordt hij vast piloot.²⁰

Aldus de overwegingen van een zestienjarige vissersjongen uit Urk om Engelandvaarder te worden. Zij staan in het boek *Engelandvaarders* van K. Norel, dat in november 1945 verscheen en direct een groot succes werd. Het was het eerste deel van een gelijknamige trilogie. Deel twee, gepubliceerd in 1946, heette *Strijders* en deel drie, dat weer een jaar later verscheen, *Verzet en victorie*.

Klaas Norel (1899-1971) was een schrijver/journalist van protestants-christelijke huize, die al voor de oorlog enkele successen had geboekt met romans voor zowel jeugd als volwassenen over de drooglegging van de Zuiderzee, *Land in zicht* uit 1935 en *Het getij verloopt* uit 1937. In juni 1940 belandde Norel al direct voor een paar weken in de gevangenis, omdat hij in 'zijn krant', het antirevolutionaire dagblad *De Vrije Westfries* openlijk tegen de Duitsers rebelleerde. Het duurde dan ook niet lang of *De Vrije Westfries* werd verboden. Norel wijdde zich daarna aan het schrijven van historische romans met niet mis te verstane titels als *Janmaats en sinjeuren* (1940) en *Dispereert niet* (1941). Toen hij in 1942 weigerde toe te treden tot de Kultuurkamer werd het voor Norel onmogelijk nog langer te publiceren. Met de hem kenmerkende energie en voortvarendheid stortte hij zich in het verzet in zijn woonplaats Enkhuizen en werd actief voor de Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers (LO). Vanaf het najaar van 1944 voerde Norel, inmiddels ondergedoken in Heerhugowaard, bovendien de redactie van de regionale editie van het ondergrondse *Trouw* in Noord-Holland.²¹ Na de oorlog was hij korte tijd nog journalist, maar al snel koos hij definitief voor het schrijversvak.

De Tweede Wereldoorlog was voor hem een belangrijke inspiratiebron: na *Engelandvaarders* volgden nog twee andere oorlogstrilogieën: *Varen en vechten* uit 1960 en *Vliegers in het vuur* (1970). Maar veel vaker nog vormden de zee en de scheepvaart het decor van zijn jeugdboeken en



Omslag van het boek *Engelandvaarders* door K. Norel, 1ste editie, 1945.

romans, waarbij *Scheepsmaat Woeltje* (1948) en – naar aanleiding van de watersnoodramp van 1953 – *Houen jongens* (1953) en *sos wij komen* (1954) regelrechte bestsellers waren. Norel had een onvoorstelbaar hoge productie. Toen hij in 1971 overleed had hij 160 titels op zijn naam staan en waren er drie miljoen boeken van hem verkocht.²²

Engelandvaarders, dat Norel grotendeels al tijdens de bezetting schreef, gaat over twee Nederlandse jongens van eenvoudige komaf, die het maar

slecht kunnen verdragen dat de Duitsers Nederland onder de voet hebben gelopen. De eigenlijke hoofdpersoon is een jonge, gelovige Urker visser, Evert Gnodde genaamd. Als contrast wordt daar zijn vriend Jan Koekman, een rode arbeidersjongen uit Rotterdam tegenovergesteld. Een vertegenwoordiger van het katholieke volksdeel ontbreekt. De helden zoeken koortsachtig naar een manier om naar Engeland te komen en nemen met dit doel dienst bij de Duitse marine. De respectieve families, die niet op de hoogte zijn van hun Engelandvaardersplannen, reageren met hoon en onbegrip. Maar Evert en Jan zetten door en komen terecht op een tot Duits marineschip omgebouwde vissersschuit. Evert ontwerpt een vernuftig plan om onderweg de Duitsers aan boord te overmeesteren en het schip te kapen en voert dit plan samen met Jan en een door hen uit de gevangenis bevrijde dominee uit. Eenmaal in Engeland volgen nog vele spannende avonturen als Evert en Jan dienst doen bij de MTB's (motortorpedoboten), deelnemen aan D-day en parachute-springen bij Arnhem. De laatste oorlogswinter spelen zij een rol in het verzet in het nog bezette deel van Nederland en dan is eindelijk de bevrijding daar. Die bevrijding is het resultaat van taai verzet en een onwankelbaar vertrouwen op Oranje en God. Wanneer Evert het tijdens de kaping even niet meer ziet zitten is het de dominee die hem moed inspreekt:

'Wat nou Evert?' herhaalt de predikant 'Zit je in de put nu we er bijna zijn?'

'We komen er nooit,' roept hij wanhopig uit.

'We zijn er zo,' verzekert de dominee.

Evert haalt de schouders op. 'Hoe zoudt u dat nu weten? Kent u de zee hier soms?'

'Zoveel weet ik er wel van, dat als je naar het westen vaart, je vast en zeker in Engeland moet komen.' Hij klopt hem op de schouder.

'Moed houden Evert, je staat niet alleen. Wij staan niet alleen. God heeft ons gisteren door heel veel moeilijkheden heen geholpen. Hij zal ons ook verder helpen.'²³

Ondanks het onmiskenbaar stichtelijk karakter van zijn boeken verwierf Norel zich ook vele lezers buiten de protestants-christelijke doelgroep. Tegenwoordig beperkt de verkoop van zijn boeken zich vooral tot bevinde-lijk-gereformeerde kringen op de Veluwe, in Zeeland en Zuid-Holland. De trilogie *Engelandvaarders* vormt daarop echter een uitzondering. Deze vindt nog steeds meer dan een halve eeuw na verschijning zijn

weg naar een groot lezerspubliek.²⁴ Norel blinkt misschien niet uit in het uitdiepen van karakters, maar hij is een uitstekende verteller. Bovendien zitten zijn spannende verhalen goed in elkaar. Daarvoor heeft hij dan ook uitgebreide documentatie verricht en voor *Engelandvaarders* in de maanden na mei 1945 met tal van mensen gesprekken gevoerd om datgene wat hij geschreven had aan de werkelijkheid te toetsen.²⁵

Het kunststuk dat Evert uithaalt met het Duitse marineschip vertoont opvallende gelijkenis met de in augustus 1942 uitgevoerde kaping van de logger Katwijk 110, die door de Duitsers als spionageschip werd gebruikt. Het brein achter dit plan en tevens leider tijdens de overval was de Scheveningse zeeman Jacob de Mos (zie hoofdstuk 3). In tegenstelling tot Evert was hij niet bij de Duitse marine, maar heeft hij gewoon als stuurman aangemonsterd. Zijn plan slaagde volkomen: De Mos leverde het schip compleet met Duitse gevangenen in Engeland af. Bovendien heeft zijn actie vele geallieerde vliegers het leven gered, die anders door dit spionageschip aan de Duitse kustwacht zouden zijn gerapporteerd.

In een terughlik uit 1992 concludeert De Mos dankbaar – en toepasselijker kan het bijna niet –: 'Onze Lieve Heer stond naast ons aan het roer.'²⁶ Toch heeft De Mos nooit met Norel gesproken; hij heeft zelfs geen enkel boek van hem gelezen.²⁷ Het is wel aannemelijk dat Norel in het toenmalige RIOD of een andere archiefinstelling een verslag van deze Engelandvaart heeft gelezen en daarop zijn verhaal heeft gebaseerd, maar zeker is dat niet.²⁸

Het succes van Norel met zijn trilogie *Engelandvaarders* is opmerkelijk, omdat (de meeste) Engelandvaarders zelf in deze periode, vlak na de bevrijding, de indruk hadden dat Nederlanders niet zaten te wachten op verhalen over hun oorlogsbelevissen.

Nederlanders waren nog vol van wat hun tijdens de bezetting was overkomen en konden weinig belangstelling opbrengen voor diegenen, die andere ervaringen hadden en niet of slechts korte tijd onder die bezetting hadden geleefd. Niet alleen de joodse overlevenden uit de kampen en repatrianten uit Nederlands-Indië, ook Engelandvaarders kregen met deze kille, nogal ongeïnteresseerde houding te maken. Het had in ieder geval ook bij deze laatste groep (Engelandvaarders) tot gevolg dat men zijn oorlogservaringen voor zich hield. Het verklaart voor een deel waarom ontboezeringen van Engelandvaarders zelf in deze eerste jaren na de oorlog beperkt bleven tot slechts twee boeken en een enkel stuk in de plaatselijk of landelijke dagbladpers.²⁹

Een andere, minstens zo belangrijke reden voor het stilzwijgen van Engelandvaarders is ongetwijfeld dat de meesten van hen zich na afloop van de oorlog meer op de toekomst richtten dan op het verleden. Zij waren jong, stonden veelal op het punt een gezin te stichten en moesten gaan nadenken over een burgerloopbaan. Zij namen deel aan de wederopbouw van Nederland of wendden zich van het vaderland af en zochten hun heil in het buitenland. Terugblikken had hoe dan ook op dat moment niet hun prioriteit.

Wat opvalt aan de paar titels die desondanks in deze periode verschenen, is dat er een zwaar accent wordt gelegd op onderdrukking en verzet, meer dan op de Engelandvaart zelf. Zie bijvoorbeeld de in 1945 postuum gepubliceerde herinneringen van Engelandvaarder Erik Michielsens, die in 1944 aan het einde van zijn opleiding tot piloot bij een oefenvlucht was omgekomen. Zijn boek heette *Tegen de vlagen van den oostenwind*,³⁰ een titel die in die dagen in één klap duidelijk maakte waar het over ging. Het speelt zich voornamelijk af tijdens de eerste bezettingsjaren en beschrijft de verzets- en spionageactiviteiten binnen het Leidse studentenmilieu, waar Michielsens als pas afgestudeerd jurist deel van uitmaakte. Ook de vele mislukte pogingen van de auteur om naar Engeland te ontsnappen komen uitgebreid aan bod. Het boek eindigt echter als in 1942 zijn eigenlijke Engelandvaart (via Zwitserland en Spanje) begint.

Ook in *Studenten onder de bezetting*³¹ uit 1946 is het verzetsperspectief overheersend. Door middel van dagboekfragmenten en vlak na de oorlog opgetekende herinneringen wordt de bijzondere positie van studenten belicht, waarbij hun deelname aan het verzet en worsteling met de in 1943 door de bezetter ingestelde loyaliteitsverklaring grote nadruk krijgen. In dit verband worden ook twee studenten ten tonele gevoerd, die naar Engeland probeerden te ontsnappen. De ene, Maarten Rutteman, beschrijft een barre tocht door de besneeuwde Pyreneeën, waarna hij uiteindelijk via Spanje Engeland bereikte. De lotgevallen van de andere student, Jaap van Mesdag, illustreren hoe het een Engelandvaarder verging die Engeland niet haalde. Daarmee wordt – na alle succesverhalen – nu ook de keerzijde van het Engelandvaren belicht. In het geval van Van Mesdag, die in augustus 1942 een poging deed met een kano naar Engeland te varen en daarbij gearresteerd werd, was dat een lange tocht langs Duitse gevangenissen en concentratiekampen, die pas eindigde toen Dachau in april 1945 werd bevrijd.

Eén vrouwelijke Engelandvaarder, de schrijfster Josepha Mendels, heeft haar oorlogservaringen (met name haar tocht over de Pyreneeën)

in een roman verwerkt, het in 1948 gepubliceerde *Je wist het toch...*³² Hoofdthema van dit boek is echter een liefdesrelatie in Londen tussen een joodse man en vrouw, die beiden uit bezet Europa zijn gevlucht.

Terugblikkend op de eerste vijf jaar beeldvorming na de oorlog kan worden geconcludeerd dat Engelandvaarders zelf zich terughoudend opstelden en dat de beeldvorming grotendeels bepaald werd door de Engelandvaarderstrilogie van Norel. Blijft de intrigerende vraag hoe het komt dat er voor de belevenissen van Engelandvaarders zelf vlak na de oorlog geen interesse was, terwijl diezelfde avonturen verpakt in jeugdboeken niet aan te slepen waren en zowel door kinderen als volwassenen 'verslonden' werden. Ik doel hier trouwens niet alleen op de boeken van Norel, maar ook op die van andere schrijvers van jeugdliteratuur over de oorlog, zoals H.J. van Nijnatten-Doffegnies (*Het geheime dorp*, 1ste druk 1947), Anne de Vries (*Reis door de nacht*, diverse delen, 1ste druk 1951), T. Lensen (*Drie hbs'ers wagen de sprong*) en P.J. Zonruiter (*Jan van der Griend: een Hollandse jongen in oorlogstijd*). De neerlandicus Herman Pleij kenschetste dit soort boeken eens als 'inhaalheroiek voor de gekwetste kinderziel'. Hij stelt dat deze kinderboeken de functie hadden om het beschadigde zelfbeeld van de Nederlandse jeugd (en dat van menig volwassene) op te krikken. De hele oorlog werd erin 'overgedaan', maar dan goed. Hollandse jongens, bij voorkeur afkomstig van het platteland, vochten er met blote knuisten tegen een oppermachtige vijand en God en Oranje vormden hun baken en richtsnoer. De officiële literatuur deed niet mee aan deze trend. Integendeel, in de boeken van Hermans, Vestdijk en Reve vierde het cynisme hoogtij en kon een verzetsstrijder net zo knullig of verdacht worden neergezet als een landverrader (bijvoorbeeld Vestdijks roman *Pastorale 1943* uit 1948). Een ander voorbeeld van dit genre is de autobiografische roman *Het v(e)ge lijf* van Engelandvaarder/literator Jacques Gans uit 1951.³³ Hij dreef daarin de spot met het begrip 'vaderland' of 'vaderlandsliefde' (zie hoofdstuk 1) en alleen al de titel van zijn roman gaf aan, dat hij wars was van heroiek. Een derde voorbeeld vormt de – weliswaar veel later gepubliceerde – roman *Herinneringen van een Engelbewaarder* van W.F. Hermans uit 1971. Hierin wordt de hoofdrol gespeeld door een advocaat, die in de chaotische meidagen van 1940 naar Engeland probeert te ontkomen, omdat hij een (joods) kind heeft doodgereden.

Omdat de literatuur voor volwassenen dus geen compensatie bood, weken volgens Pleij ook heel wat volwassenen met 'verliezersfrustraties' uit naar de jeugdliteratuur.³⁴

Hiermee is impliciet een antwoord gegeven op de vraag waarom Engelandvaarders zelf soms nogal koel bejegend werden, maar hun avonturen in kinderboeken gretig werden gelezen: confrontatie met Engelandvaarders die hun nek hadden uitgestoken en tijdens de bezetting niet stil waren blijven zitten, zou bij nogal wat Nederlanders wel eens aanleiding kunnen vormen tot onaangename vragen over het eigen gebrek aan daadkracht tijdens de jaren 1940-1945. In plaats daarvan was het voor de gemoedsrust beter om de spannende boeken van K. Norel en Anne de Vries te lezen. Daarin werd een duidelijk goed-foutschema gehanteerd en vrijwel alle Nederlanders vochten er als leeuwen, afgezien van een enkele NSB'er, die eraan werd toegevoegd om de plot iets meer reliëf te geven.

Omdat de boeken van Norel zo massaal gelezen werden, hebben zij waarschijnlijk grote invloed uitgeoefend op het beeld dat vele generaties Nederlanders van Engelandvaarders ontwikkelden. Het is niet voor niets dat veel mensen die kinderen waren in de jaren vijftig de term Engelandvaarders direct associëren met de trilogie van Norel. Het 'ferme-jongens-*imago*' van Engelandvaarders dat tijdens de bezetting was ontstaan werd ook door Norel gehanteerd en bovendien in een christelijke sfeer geplaatst. Ook het eenzijdige accent op het varen van de Engelandvaarders, dat eveneens al tijdens de oorlog aanwijsbaar is, werd door Norel versterkt. Hoewel hij wel degelijk vermeldt dat er ook Engelandvaarders via Spanje/Portugal en Zweden kwamen, kozen de protagonisten uit zijn Engelandvaarders-epos natuurlijk voor de zee. Het resultaat was dat de jeugdliteratuur met enkele prachtige en spannende boeken werd verrijkt, maar dat het beeld van Engelandvaarders, zoals dit zich tijdens de oorlog gevormd had, vijf jaar na de bevrijding niet erg gedifferentieerd was.

1950-1970: een 'mieterse' oorlog

Maarten keek nadenkend naar de kaart [...]. 'Jullie hebben in de oorlog onder water gestaan, he? [...] Hoe was dat?'

Hein lachte. 'Spännend hoor. Enorm spännend.'

Het antwoord beviel Maarten. 'Eigenlijk was de oorlog verdomd mieters.'

Die opmerking vermaakte Hein weer, maar ze stoorde Meierink die het gesprek gevolgd had. 'Dat mag u zo niet zeggen, meneer Ko-

ning,' zei hij vermanend. 'Als we alleen al denken aan de mensen die op een verschrikkelijke manier aan hun eind zijn gekomen, dan hebben we daar niet het recht toe.' [...]
'Natuurlijk niet,' suste Maarten.³⁵

Deze conversatie uit 1957, weergegeven in het eerste deel van J.J. Voskuils groot opgezette roman *Het Bureau*, laat zien hoezeer de oorlog in de jaren vijftig al 'geschiedenis' was geworden. Of je de oorlog nu 'mieters' vond, of plechtig herdacht als een periode waarin veel slachtoffers waren gevallen: het was allemaal lang geleden geheard en men stond er niet zo meer bij stil. De wederopbouw eiste alle aandacht op. Eensgezind en met steun van het Marshallgeld werd dit karwei geklaard. 'Vooruitkijken' was het parool en ieder jaar werd de afstand tot die donkere jaren 1940-1945 groter. Het was dus begrijpelijk dat er weinig op de oorlog werd teruggeblikt; ook publicaties van en over Engelandvaarders zijn in deze periode op de vingers van één hand te tellen.

Als eerste verscheen in 1950 het oorlogsrelaas van Hans Larive, een van de weinige officieren die in 1940 had geweigerd de erewoordverklaring te tekenen en dus in krijgsgevangenschap naar Duitsland was afgevoerd. Hij slaagde erin te ontsnappen en zich in Engeland te melden. Zijn boek *Vannacht varen de Hollanders*³⁶ bevat een beschrijving van zijn ontsnapping uit het krijgsgevangenkamp en gaat verder over de vele operaties waarmee hij als commandant van een flottielje МТВ's de Duitse scheepvaart in Het Kanaal probeerde te verstoren. Larive gold destijds voor veel mensen als een oorlogsheld. Hij was bijvoorbeeld het idool van journalist Arie Kleijwegt, die in het laatste oorlogsjaar onder Larive had gediend bij de marine in Engeland. In een radiopraatje uit 1993 beschreef Kleijwegt hoezeer hij tegen zijn commandant Larive opkeek: '28 jaar, onderscheiden met de Militaire Willems-Orde, een gelouterde oorlogsheld, hoofd van de marinevoorlichtingsdiensten zeer in trek bij alle Engelse dames.'³⁷

Toen het boek van Larive verscheen was er al enkele jaren een groot-scheeps onderzoek gaande naar het regeringsbeleid gedurende de oorlogsjaren. Dit onderzoek werd uitgevoerd door een eind 1947 door de Tweede Kamer ingestelde parlementaire enquêtecommissie, die tot taak kreeg de parlementaire controle op het beleid, die tijdens de oorlog uiteraard niet had plaatsgevonden, alsnog uit te voeren. In het zogenaamde 'Enquêtebesluit' werd vrij gedetailleerd aangegeven welke aspecten van het beleid getoetst dienden te worden. Zo moest de enquêtecommissie, ook wel naar haar voorzitter 'Commissie-Donker' genoemd, zich onder

meer buigen over het militaire beleid (in mei 1940 en later), het buitenlands beleid, de kwestie rond het aftreden en de terugkeer naar Nederland van minister-president De Geer en het probleem van de verbindingen met bezet gebied. Ook het beleid ten aanzien van de overzeese gebiedsdelen behoorde tot haar terrein. Die laatste opdracht gaf de commissie echter in 1956 terug. Zij achtte het niet langer aanvaardbaar getuigen onder ede te horen over gebeurtenissen, die al zo'n tien, vijftien jaar geleden hadden plaatsgevonden.

In de acht jaar (1948-1956) die de commissie voor haar onderzoek nodig had, werden 850 getuigen verhoord en een verslag van bijna 15.000 pagina's gepubliceerd. Om deze enorme hoeveelheid informatie ook voor het grote publiek toegankelijk te maken, verscheen bovendien in 1958 een samenvatting.³⁸

Welk beeld van Engelandvaarders rijst op uit de rapportage van de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945? Allereerst dat van de Engelandvaarder als geheim agent. Dit komt door de bijzondere aandacht van de commissie-Donker voor de activiteiten van de Nederlandse geheime diensten in Londen, werk waarvoor – vanwege hun kennis van bezet gebied – juist Engelandvaarders werden aangezocht. De commissie was vooral geïnteresseerd in de achtergronden van het Englandspiel, het spionagedrama, waarbij 54 Nederlandse geheim agenten in de periode 1942-1943 door verraad in Duitse handen vielen en omkwamen. Twee van de agenten die aan dit lot ontkwamen en daardoor een cruciale rol speelden, waren de Engelandvaarders Ben Ubbink en Pieter Dourlein. Zij deden hun verhaal in respectievelijk 1948 en 1950 voor de enquêtecommissie. Later verschenen de memoires van Dourlein ook in boekvorm, zowel in het Nederlands als in het Engels.³⁹ Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven waren Dourlein en Ubbink net als de andere agenten, die bij het Englandspiel betrokken waren, direct na aankomst in bezet gebied gearresteerd. Zij konden echter ontsnappen en keerden naar Engeland terug om de autoriteiten van het Spiel op de hoogte te stellen. Hoewel zij aanvankelijk niet werden geloofd en in de Londense Brixtongevangenis werden gedetineerd (de Duitse spelers van het Spiel, Giskes en Schreieder, hadden geseind dat deze agenten waren 'overgelopen'), kwam het Englandspiel door hun terugkeer tot een einde. Ook na hun vrijlating werden Dourlein en Ubbink nog lange tijd door argwaan achtervolgd, hetgeen hen zeer verbitterd maakte. Zij werden in militaire rang gedegradeerd en een onderscheiding als beloning voor hun moedige gedrag bleef uit. De enquêtecommissie sprak haar afkeuring uit over

deze onheuse bejegening van Dourlein en Ubbink. Overigens was dit onrecht op het moment dat dit oordeel werd gepubliceerd, al hersteld: in 1950 werd Dourlein gerehabiliteerd en onderscheiden; in 1954 gebeurde hetzelfde met zijn vriend Ubbink. Niet alleen ten aanzien van Dourlein en Ubbink werd het beleid van de regering negatief beoordeeld, op het hele terrein van het inlichtingenwerk was de regering, zo vond de commissie, ernstig tekortgeschoten. Voor de veronderstellingen in de pers als zou het Spiel een opzettelijke afleidingsmanoeuvre van de Engelsen zijn geweest, waarvoor Nederlandse agenten werden opgeofferd, kon de commissie echter geen hewijzen vinden.

Behalve als geheim agenten figureren Engelandvaarders in het verslag van de enquêtecommissie ook als slachtoffers van het veel bekritiseerde beleid van medewerkers van Nederlandse consulaten en gezantschappen in Frankrijk, Zwitserland, Spanje en Portugal, die – zo luidde de klacht – om hulp vragende Nederlandse vluchtelingen tijdens de oorlog nogal eens in de kou lieten staan. In opdracht van het ministerie van Buitenlandse Zaken had een andere commissie, naar haar voorzitter de commissie-Cleveringa⁴⁰ genoemd, al eerder onderzoek gedaan naar de gegrondheid van deze klachten. Deze 'Commissie tot onderzoek naar de houding van Nederlandse diplomatieke en consulaire ambtenaren tegenover Nederlandse uitgewekenen' werd officieel ingesteld op 20 augustus 1946, maar was haar werkzaamheden al in juni van dat jaar begonnen. Dit laatste vermoedelijk om een dreigende aanval van de PvdA op het gevoerde vluchtelingenbeleid voor te zijn.⁴¹ De commissie publiceerde in de jaren 1947-1950 een viertal rapporten.⁴² Zij concludeerde, dat sommige officiële vertegenwoordigers (met name in Spanje en Portugal) inderdaad hadden gefaald in de hulpverlening aan landgenoten in nood, maar dat over het geheel genomen de situatie toch niet zo ernstig was geweest als de vele klachten deden vermoeden.

Ook de enquêtecommissie moest zich blijkens haar opdracht buigen over deze problematiek. Zij kwam tot eenzelfde gematigd oordeel als de commissie-Cleveringa: enkele vertegenwoordigers waren nalatig geweest, maar over de hele linie viel het wel mee. Alleen met betrekking tot Spanje was haar oordeel scherper. Overigens heeft de enquêtecommissie het werk van de commissie-Cleveringa niet over willen doen en volstond zij veelal met verwijzingen naar de rapporten van laatstgenoemde commissie.⁴³ Niettemin kwam de ongeïnteresseerde houding van sommige diplomaten ook tijdens verhoren van Engelandvaarders door de enquêtecommissie ter sprake. Zo vertelde Engelandvaarder Jan Slors in 1948

aan de commissie hoe hij en zijn twee reisgenoten in 1941 op weg naar Spanje/Portugal van de Nederlandse consul te Marseille, de heer Van Lennep, te horen kregen, dat zij beter naar Nederland konden teruggaan.

Voorzitter: Dus hij [Van Lennep, *ad*] dacht dat u terug wilde? Dat lijkt mij nogal vreemd, want wanneer u duidelijk tegen iemand zegt, dat u naar Portugal wilt...

Slors: Hij zei zich niet bezig te kunnen houden met illegale werkzaamheden.

Voorzitter: Hij had waarschijnlijk opdracht gekregen zich daar niet mee te bemoeien. Dat neemt echter niet weg dat hij u toch wel had kunnen helpen. Uw bedoeling was om in Engeland in militaire dienst te komen, meen ik?

Slors: Ja.

Voorzitter: Was dat ook de bedoeling van uw vrienden?

Slors: Ja.

Jonkvrouwe Wittewaal van Stoetwegen: U hebt toch aan de heer Van Lennep verteld, waarom u uit Nederland gegaan was?

Slors: Wij kwamen ons daar eigenlijk enthousiast melden, in de mening verkerende, dat het Nederlands consulaat verder voor de tocht zou zorgen.

Jonkvrouwe: Dan begrijp ik niet, dat, als u enthousiast uit Nederland kwam om naar Engeland te gaan, de heer Van Lennep alleen maar de weg terug naar Holland voor u opende.

Slors: Dat is ons ook altijd een raadsel geweest.

Jonkvrouwe: Hebt u hem dat niet in de een of andere warme discussie onder het oog gebracht?

Slors: We hebben er wel zachtjes om gelachen, natuurlijk.⁴⁴

Ten slotte wordt in de verslagen van de enquêtecommissie een definitie van Engelandvaarders gegeven door hen af te grenzen van vluchtelingen. Wanneer Slors aangeeft dat 'vluchtelingen' en 'Engelandvaarders' twee verschillende begrippen waren, brengt de voorzitter van de ondervragingscommissie het onderscheid als volgt onder woorden:

Voorzitter: Onder vluchtelingen verstaat u eerder de joodse vluchtelingen, die daar (opvangcentrum in Portugal, *ad*) uitsluitend zaten met het doel te vluchten, terwijl u een bepaald doel had met uw tocht?

Slors: Ja.⁴⁵

Nogmaals: in werkelijkheid waren de groepen niet zo strikt gescheiden als hier wordt geschetst. Veel joodse vluchtelingen waren ook of in de eerste plaats Engelandvaarder, terwijl menig niet-joodse Engelandvaarder op weg was gegaan, omdat hij of zij in bezet Nederland gezocht werd. Toch lag en ligt het woord 'vluchten' gevoelig bij Engelandvaarders. Iemand die dat als geen ander begreep was Engelandvaarder Jaap Burger, die in een van de eerste geschiedschrijvingen van de oorlog *Onderdrukking en verzet* (in vier delen gepubliceerd in de jaren 1949-1954), het hoofdstuk over Engelandvaarders schreef. Geringschattend suggereert hij dat Engelandvaarders in de comptabiliteit van het ministerie van Buitenlandse Zaken vast als 'vluchtelingen' te boek staan. Hij memoreert hoe vertegenwoordigers van de Nederlandse regering in ballingschap geneigd waren om Engelandvaarders als 'uit het lood geslagen elementen' te beschouwen en hoe zij ijverden om 'die lastpakken' weer zo snel mogelijk in het ordelijke leven te doen inpassen.

Maar al te vaak begrepen zij [ministers, ambtenaren, medewerkers consulaten, *ad*] niet, dat juist dat ordelijke leven onverdraaglijk was voor wie de strijd op leven en dood in bezet gebied uit eigen ervaring kende en dat de herinnering daaraan slechts verdraaglijk werd door de directe deelneming aan de oorlogvoering...⁴⁶

Toch had Burger – die zelf destijds behoorlijk tegen het ambtenarendom van leer was getrokken – zich een afgewogen oordeel gevormd over de tegenstelling tussen de Londense bureaucratie en Engelandvaarders. Hij weet de communicatiestoornissen niet alleen aan de weinig inlevende houding van ambtenaren, maar ook aan de uitzendingen van Radio Oranje. Deze zouden een verkeerd beeld van de stemming in de vrije wereld hebben gewekt, waardoor het in bezet gebied ondenkbaar was dat er in Londen ook minder strijdbare types rondliepen. Een voor de jaren vijftig zeldzaam nuchtere en onafhankelijke visie. Eenzelfde onafhankelijkheid vertoonde Burger op het punt van de klachten tegen consulaten en gezantschappen die Engelandvaarders niet of gebrekkig zouden hebben bijgestaan. Ondanks het genuanceerde oordeel hierover van de commissies-Cleveringa en -Donker bleef het in die dagen mode om op de gezantschappen te schelden. Burger deed daar niet aan mee. Hij haalde het voorbeeld aan van een Engelandvaarder, die na diverse Spaanse gevangenschappen zijn wrok tegen het gezantschap voelde luwen, toen hij daar zelf een tijdje tewerk werd gesteld en de problemen in de praktijk meemaakte.

Toen de storm rond het Englandsiel geluwd was en de lijvige rapporten van de Enquêtecommissie 1940-1945 in bibliotheken op de plank waren gezet, werd het stil. Het enige wat verder nog in de jaren vijftig van Engelandvaarders afkomstig was, waren een paar stukken in het door het RIOD gepubliceerde *Dagboekfragmenten 1940-1945*.⁴⁷ Zo valt daar het relaas van een 19-jarige Engelandvaarder te lezen, die in 1944 in Maidenhead bij koningin Wilhelmina op bezoek gaat, twee fragmenten van een 27-jarige ingenieur (P.J. de Lint), die in het najaar van 1942 wordt gearresteerd bij een poging met een kano naar Engeland te varen en ook een stukje uit het dagboek van een 24-jarige arbeider, die in 1942 op weg naar Engeland in een Frans interneringskamp verblijft. Opmerkelijk aan dit laatste fragment zijn de antisemitisch getinte opmerkingen die erin voorkomen. Na een beschrijving van de karige voedselvoorziening in het kamp schrijft deze Engelandvaarder bijvoorbeeld:

Na het eten praten we eens met de jongens hier. Er zijn legio zat Joden met geld hier. Die hebben ook een betere verzorging. Het is maar goed dat ze dat spul opruimen. Verder veel jongens voor Engeland, maar die niet verder komen. Sommigen zijn al 12 maanden hier.⁴⁸

Voor een goed begrip van de situatie moet worden opgemerkt dat in dergelijke kampen, in Frankrijk maar ook elders, groepen mensen met uiteenlopende achtergrond en oogmerken op elkaars lip zaten. Juist dat verschil in doelstelling gaf over en weer tot irritaties aanleiding. Niettemin laten de opmerkingen van deze Engelandvaarder zien hoe wijdverbreid het antisemitisme tijdens de oorlog was, óók onder mensen die totaal niet Duitsgezind waren. En blijkbaar werd er vlak na de oorlog ook geen aanstoot aan genomen.

Pas begin jaren zestig viel er opnieuw iets over Engelandvaarders te lezen en wel van *Vrij Nederland*-journalist en verzetsman Mathieu Smedts. In *Den vaderland getrouwe* uit 1962, een boek met egodocumenten van verzetsstrijders, verhaalt Smedts van zijn eigen mislukte Engelandvaart, die al aan het begin abrupt eindigde met zijn arrestatie in België op 4 november 1942. Ook bevat dit boek een verslag van een joodse Engelandvaarder. Het is het relaas van Lex Gans die nadat hij uit Westerbork was ontsnapt en een jaar lang ondergedoken zat met hulp van een verzetsgroep via Frankrijk en Spanje naar Engeland kon ontkomen. Hij noemt zijn Engelandvaart 'een barbaarse reis' en eindigt bitter:

Terugblikkend op mijn oorlog constateer ik dat Hitler erin is geslaagd mijn familie bijna volledig uit te roeien. Het is hem gelukt mij in mijn eigen land het leven van een vogelvrijverklaarde te laten leiden. Ik heb mijn huid gered en niet meer dan mijn huid. Maar [...] op mijn bureau staat een foto van mijn jongens, die het verhaal van vader horen als een legende uit de riddertijd. Misschien heb ik mijn oorlog wel gewonnen.⁴⁹

In datzelfde jaar 1962 overleed de door Engelandvaarders zo vereerde oud-koningin Wilhelmina. Voor cineast Gerard Rutten was dat aanleiding zijn herinneringen aan haar op papier te zetten. Rutten was na aankomst in Engeland in 1943 een tijdlang een soort vertrouweling van de koningin; hij was er ook bij toen zij op 13 maart 1945 voor het eerst sinds 1940 weer voet op Nederlandse bodem zette in Zeeuws-Vlaanderen. In zijn *Ontmoetingen met koningin Wilhelmina*⁵⁰ schetst hij een interessant beeld van Wilhelmina's denkwereld en verwachtingen, dat later voor een groot deel door L. de Jong in deel 9 van diens *Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* werd overgenomen.

1971: *Soldaat van Oranje*

De goede band tussen Engelandvaarders en 'Oranje' waarover Rutten in 1962 al schreef, werd vele malen uitvergroot in het boek dat in nog veel grotere mate dan de trilogie van Norel het beeld van Engelandvaarders zou gaan bepalen: *Soldaat van Oranje*⁵¹ geschreven door Erik Hazelhoff Roelfzema. Op dit verslag van zijn oorlogsbelevissen uit 1971 heeft Hazelhoff inmiddels al twee keer een vervolg geschreven zodat de lezer niet alleen van zijn avonturen uit de jaren 1940-1945 deelgenoot wordt gemaakt, maar ook van die uit de meer dan vijftig jaren daarna.⁵²

S.E. Hazelhoff Roelfzema (1917), zoon van een koffieplanter, bracht zijn vroege jeugd in Nederlands-Indië door, maar volgde de middelbare school in Nederland. Hij getuigde al vroeg van ondernemingslust. Toen hij 17 was ging hij in de zomervakantie met een kolenboot naar Zuid-Amerika. En in 1938 beloofde hij een Amerikaans meisje, dat hij in de bar van het Kurhaus had ontmoet, op haar verjaardag in San Francisco te komen. Hij maakte de reis met slechts 10 dollar op zak en kwam inderdaad op haar verjaardag.⁵³ Deze tocht resulteerde in het in 1939 verschenen boek *Rendez-vous in San Francisco*.

Tijdens de Duitse invasie was Hazelhoff rechtenstudent in Leiden. Hij raakte al snel betrokken bij het vroege (studenten)verzet. Zoals in hoofdstuk 3 werd beschreven ontsnapte hij in de zomer van 1941 door, vlak na zijn afstuderen, als stoker aan te monteren op het Zwitserse, maar onder Panamese vlag varende schip de *St. Cergue*. Ook aan boord bevonden zich adelborst Peter Tazelaar en – als verstekeling – de student Bob van der Stok. Na aankomst in Engeland stortte Hazelhoff zich met steun van koningin Wilhelmina en prins Bernhard op het vraagstuk van de verbindingen met bezet Nederland. Naar een idee van Van der Stok opperde Hazelhoff het plan om geheim agenten op de kust bij Scheveningen/Den Haag af te zetten en zo contact te leggen met het verzet. Koningin en regering hadden echter een meer politiek doel voor ogen: zij wilden dat de agenten bepaalde personen, van wie de aanwezigheid in Londen gewenst werd, mee terug zouden nemen naar Engeland. Onder supervisie van F. van 't Sant en in samenwerking met E. Rabagliatti van de Engelse Secret Intelligence Service (SIS) werd 'Contact Holland' opgericht. Belangrijkste medewerkers waren hehalve Hazelhoff: Peter Tazelaar en Chris Krediet, een corpsgenoot van Hazelhoff, die al eerder uit bezet Nederland was ontsnapt. In de periode september 1941-mei 1942 werden enkele agenten (onder wie Tazelaar) per MTB aan de kust afgezet, waarbij Hazelhoff en Krediet de betrokken agent in een rubberbootje vanaf de MTB door de branding naar het strand brachten. Ook werden vele operaties uitgevoerd om agenten plus contacten weer op te pikken. Dat laatste mislukte echter keer op keer door miscommunicatie en slechte weersomstandigheden. Bij een van die mislukte pogingen, in januari 1942, werden de SDAP-politicus Wiardi Beckman en verzetsman/journalist Frans Goedhart, die zich bereid hadden verklaard met Tazelaar mee te gaan, aan het strand van Scheveningen gearresteerd. Tazelaar kon samen met verzetsman Gerard Dogger ontkomen. Uiteindelijk kozen deze twee voor een vluchtroute via Zwitserland en Spanje, waarmee Tazelaar voor de tweede keer Engelandvaarder werd. In april 1942 kwamen zij in Engeland aan.

Tegen die tijd was de rol van 'Contact Holland' uitgespeeld. De leiding van de Nederlandse geheime dienst was in handen gekomen van een op het terrein van inlichtingenwerk zo goed als onervaren kolonel der mariniers. En Rabagliatti werd overgeplaatst, zodat Van 't Sant – zonder dit contact bij de SIS – niet veel meer kon utrichten. Hazelhoff en Krediet werden – zeer tegen de zin van diverse ministers – door de koningin onderscheiden met de Militaire Willems-Orde (MWO) en hielden het in-

lichtingenwerk daarna voor gezien. Zij werden vlieger bij de Royal Air Force (RAF). De decoratie van Tazelaar werd door toedoen van de Nederlandse marine, waaronder hij officieel ressorteerde, tegengehouden. Hij belandde verbitterd bij de brandweer in Londen, waar hij ten slotte in 1944 door de nieuwe minister van Justitie Van Heuven Goedhart vandaan werd gehaald. Van Heuven Goedhart zorgde ervoor dat Tazelaar werd gerehabiliteerd, alsnog zijn mwo kreeg en weer als geheim agent werd ingezet. Zowel Hazelhoff als Tazelaar keerden in mei 1945 als adjudant van koningin Wilhelmina in het bevrijde Nederland terug en woonden enige tijd met de vorstin in het buitenhuis Anneville, bij Breda. Al snel werd het dienstverband echter op hun verzoek weer beëindigd: Tazelaar werd als commando in het Verre Oosten ingezet en Hazelhoff zocht zijn heil in de Verenigde Staten.

Daar werkte hij achtereenvolgens als medewerker van de Rijksvoorlichtingdienst in New York (om de Nederlandse visie op het Indonesië-conflict uit te dragen), filmacteur, verkoper in een herenmodezaak en directeur van een commercieel tv-station. Zijn weerzin tegen de Republiek Indonesia van Soekarno, die al geleid had tot zijn ontslag bij de RVD in New York, deed hem opkomen voor de belangen van de Molukken, die in 1950 een korte en ongelijke strijd voor onafhankelijkheid voerden. Hazelhoff was toen weer even geheim agent, wist met een watervliegtuig vanaf de Filipijnen het eiland Ceram te bereiken en met voor de Indonesiërs belastend feitenmateriaal terug te keren, waarmee de Molukse zaak bij de Verenigde Naties kon worden bepleit (wat overigens geen effect had). Na de Hongaarse opstand van 1956 stelde Hazelhoff zich opnieuw in dienst van een politiek doel en ging werken bij Radio Free Europe in München, een door de CIA gesponsorde zender, die uitzendingen verzorgde voor luisteraars in de Oostbloklanden. Hij werkte daar ironisch genoeg samen met zijn vroegere tegenstander van de Duitse Abwehr, Schreieder. Uiteindelijk vestigde Hazelhoff zich als schrijver op het eiland Maui, Hawaii.

Al in 1946 was Hazelhoff Roelfzema begonnen aan het manuscript dat later als *Soldaat van Oranje* zou verschijnen. Hij voelde zich verplicht alles op te schrijven

omdat ik getuige [was] geweest van gebeurtenissen, in het verzet, in Londen, in de geheime dienst, in de RAF, als adjudant van koningin Wilhelmina, die evenzeer het Nederlandse volk toebehoren als mij. Sommige van deze belevenissen hadden zo weinigen met mij gedeeld dat zij verloren zouden gaan tenzij ik ze neerschreef.⁵⁴

Na een paar hoofdstukken liep de auteur echter vast, omdat hij 'nog te dicht bij zijn onderwerp stond'. Vijfentwintig jaar later was die afstand er wel. Bovendien had hij toen dringend inkomsten nodig, omdat hij 'al zijn geld had verloren in de olie'.⁵⁵ In 1970 verschenen zijn herinneringen onder de titel *Het hol van de ratelslang*,⁵⁶ een jaar later gevolgd door een iets gewijzigde versie die *Soldaat van Oranje* heette.

Het boek beschrijft de lotgevallen van een groep Leidse studenten tijdens de oorlog en de keuzes die zij maken. Een paar gaan in het verzet, een paar ontsnappen bovendien naar Engeland, één meldt zich bij de ss en sneuvelt aan het oostfront, een ander – door de Duitsers onder druk gezet wegens zijn joodse vriendin – ontwikkelt zich tot verrader en weer een ander doet niets en studeert gewoon verder. Het verhaal wordt verteld vanuit het perspectief van Erik (Hazelhoff zelf). Hierdoor blijven het aandeel van Van der Stok (die het idee voor 'Contact Holland' leverde) en de aanzienlijke rol die Tazelaar speelde enigszins onderbelicht. Tazelaar had daar, zoals hij later in een interview verklaarde, geen probleem mee: 'Als ik vind dat mij minder eer is bewezen, dan moet ik zelf een boek schrijven. Maar daar ben ik te lui voor.'⁵⁷ Zijn verzetsvriend Gerard Dogger, met wie Tazelaar menig keer op het ijskoude strand van Scheveningen op Hazelhoff had staan wachten, kwam wel met zijn eigen, scherpzinnig geschreven verhaal: *De vierkante maan* uit 1979.⁵⁸ Ook Van der Stok liet zich niet onbetuigd en publiceerde zijn memoires in 1983 onder de veelzeggende titel *Oorlogsvlieger van Oranje*.⁵⁹

Hazelhoff's *Soldaat van Oranje* werd een groot succes: het werd vele malen herdrukt en ook in andere landen uitgebracht. In totaal zijn ongeveer een miljoen exemplaren over de toonbank gegaan. Dat succes zwol nog verder aan toen er op grond van dit boek door producent Rob Houwer een film werd gemaakt, die op 22 september 1977 in première ging. Het filmscript werd geschreven door Gerard Soeteman, Kees Holierhoek en Paul Verboeven. De laatste was ook de regisseur. De rol van Erik werd gespeeld door acteur Rutger Hauer, die toen net door zijn aandeel in de film *Turks Fruit* bekend was geworden. Andere (hoofd)rollen werden vervuld door Jeroen Krabbé (geheim agent Guus), Derek de Lint (de 'foute' student), Rijk de Gooyer (de Gestapo-man) en Andrea Domburg (zeer overtuigend als koningin Wilhelmina). De muziek bij de film *Soldaat van Oranje* werd geschreven door de componist Rogier van Otterloo (1941-1988). Het is een spannend, marsachtig thema, dat veel mensen aansprak en ook is bijgebleven. Dat laatste komt misschien mede doordat deze filmmuziek van Van Otterloo sinds 1977 menigmaal weer van

stal werd gehaald, wanneer in tv-documentaires of actualiteitenrubrieken het thema 'oorlog' of 'verzet' aan de orde was.

Zoals vaak wanneer een boek wordt verfilmd, viel er ook nu weinig meer van het oorspronkelijke boek in de film terug te vinden. Zo komen in de rol van Guus, die in de film op het strand wordt afgezet, de figuren van Tazelaar, Ernst de Jonge en andere agenten samen. Ook werden een paar erotische scènes ingelast, ter afwisseling van de meer rauwe en dreigende oorlogstaferelen. Heel spannend is de (overigens wél op waarheid stoelende) scène waarin Erik bij een mislukte ophaalactie de wal op gaat en in Engels uniform in een telefooncel op de boulevard van Scheveningen een verzetsrelatie probeert te bereiken. Dit lukt niet omdat de telefoons kort daarvoor zijn omgehoud, zodat de uit Londen meegebrachte zilveren dubbeltjes niet werken.

De film bevat ook de nodige humor. Onvergetelijk is de scène waarbij de zenuwachtige Engelandvaarders door een onhandige maar zeer strijdvaardige Wilhelmina op de thee worden ontvangen.

Hoewel het commentaar van filmcritici aanvankelijk wat zuinig was – zij misten diepgang, stoorden zich aan het effectbejag en vonden niets terug van hun eigen oorlogsherinneringen – trok de film meer dan twee miljoen bezoekers.⁶⁰

Het succes van het boek en de film *Soldaat van Oranje* valt voor een deel te verklaren uit de sinds het midden van de jaren zestig sterk toegenomen interesse voor de Tweede Wereldoorlog in Nederland. Van 6 mei 1960 tot 4 mei 1965 werd de spraakmakende televisieserie *De bezetting* uitgezonden, geschreven en gepresenteerd door dr. L. de Jong, de toenmalige directeur van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie. Weliswaar zou hij ook de eerste delen van zijn *Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* publiceren. Bovendien was in 1965 Pressers *Ondergang* verschenen, een indrukwekkende boek in twee delen over de vervolging en vernietiging van het Nederlandse jodendom. Niet lang daarna brak een controverse uit rond de discutabele figuur Friedrich Weinreb, die vlak na de oorlog was veroordeeld wegens oplichting en verraad van honderden joodse lotgenoten. En in 1972 ontstond grote opwinding rond de voorgenomen vrijlating van de 'Drie van Breda', drie in de gevangenis van Breda opgesloten Duitse oorlogsmisdadigers: F. Fischer, J. Kotalla en F. Aus der Fünfen. Ongeveer tegelijk met deze ontwikkeling begon de generatie die de oorlog als volwassene had meegemaakt op een leeftijd te komen waarop men op zijn leven gaat terugzien. Dit resulteerde in een stroom van herinneringen aan die donkere jaren 1940-1945.

Maar de film *Soldaat van Oranje* deed meer dan inspelen op deze hernieuwde belangstelling. Ook jonge mensen, die de oorlog niet hadden meegemaakt, voelden zich aangesproken: uiteraard omdat het een spannende, vakkundig gemaakte film was, maar misschien ook omdat de film aansloot bij het gedachtegoed van de jaren zestig en zeventig. Wat dat betreft was de titel – zoals Hazelhoff zelf ook vond – verwarrend. Die titel roept namelijk visioenen op van 'blinde gehoorzaamheid, onvoorwaardelijk opvolgen van orders en volstrekt vertrouwen in autoriteit', maar gaat in feite over een stel jongeren, die juist door orders te negeren iets tot stand brengen.⁶¹ Alle autoriteiten (behalve de koningin en in zekere zin minister-president Gerbrandy) komen er slecht van af.

Ook bij het 'Oranje' vallen vraagtekens te zetten. Zoals prins Bernhard in een voorwoord bij de filmeditie van het boek terecht opmerkte was Hazelhoff niet alleen een 'onmogelijk soldaat', maar ook slechts onder voorbehoud 'van Oranje'. Dit omdat hij (Hazelhoff) schrijft dat iedereen door zijn groep uitsluitend beoordeeld werd naar zijn prestaties in de strijd tegen nazi-Duitsland en dat iedereen die daarin tekortschoot, al was het de koningin zelf geweest, voor hen ophield te bestaan.⁶²

Dit soort subtiliteiten zal het grote publiek, zeker diegenen die alleen de film zagen, echter zijn ontgaan. Daarmee komen wij aan het effect dat *Soldaat van Oranje* op de beeldvorming rond Engelandvaarders heeft uitgeoefend. Die invloed is in een drietal steekwoorden te vangen: 'Oranje', 'studenten' en 'geheime dienst'.

Koningin Wilhelmina komt in zowel boek als film naar voren als de enige die doorhad waar het om ging, in tegenstelling tot de slappe regering en stuntelige militaire autoriteiten.

Dit leidt tot een sterke nadruk op de verknochtheid van Engelandvaarders aan Oranje. Ook in het boek *Engelandvaarders* van Norel werd hierop gewezen, maar het effect is in *Soldaat van Oranje* vele malen sterker. Die Oranjegezindheid wordt inderdaad bevestigd door mijn onderzoek naar de achtergrond en motivatie van Engelandvaarders (zie hoofdstukken 1 en 6), maar daaruit komt ook naar voren dat die geestdrift voor Oranje niet voor alle Engelandvaarders gold en ook niet voor iedereen in dezelfde mate.

Anders dan in het boek van Norel, waarin een eenvoudige visserszoon en een arbeider de hoofdrol speelden, staan in *Soldaat van Oranje* Leidse studenten centraal, jongens van goede, zelfs adellijke komaf, die zich aanvankelijk als arrogante 'corpsballen' doen kennen. Er waren inder-

daad behoorlijk wat studenten onder Engelandvaarders, vooral na 1943, toen verder studeren praktisch onmogelijk werd, tenzij de loyaliteitsverklaring werd getekend. Bovendien waren studenten vaak beter dan anderen in staat om te vertrekken: zij waren jong, nog ongebonden en spraken meestal hun talen.

Maar het studentenaandeel onder Engelandvaarders moet ook niet worden overdreven: van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders was 17 procent 'scholier of student' (zie grafiek 4). Beperken we ons tot de studenten in het tertiaire onderwijs, dan blijft een groep van 171 Engelandvaarders over. Van 34 van hen is niet duidelijk aan welke universiteit zij studeerden, sommigen geven ook op dat zij 'thuis' studeerden of 'privé-lessen' volgden. Van de 137 overigen is de universiteit of hogeschool wel bekend. Daarbij loopt de Technische Hogeschool Delft (THD) aan kop met 45 studenten. Ook de universiteiten van Leiden en Amsterdam (GU) zijn redelijk vertegenwoordigd met elk 22 studenten. Bij die 22 uit Leiden zijn er overigens zeven die na de sluiting van de Leidse universiteit naar Amsterdam, Utrecht of Groningen overstapten. De overige cijfers zijn: Utrecht: 15 studenten; Economische Hogeschool (EHS) Tilburg: 10 studenten; Landbouw Hogeschool Wageningen: 4 studenten; VU Amsterdam: 3 studenten en Nijmegen en Groningen elk 1 student.⁶³

Ten slotte werd met *Soldaat van Oranje* opnieuw – net als in de jaren vijftig in het verslag van de parlementaire enquêtecommissie – een sterk verband gelegd tussen Engelandvaarders en geheime dienst, waarmee de kleine groep Engelandvaarders die als geheim agent werd ingezet in verhouding tot de grote groep onevenredig veel aandacht kreeg.

1971-2000: Na Soldaat van Oranje

Het verhaal gaat niet over roemruchte koningssoldaten, maar over gewone, in meerderheid jonge mensen, die een soort tocht maken door jaren van onderdrukking en terreur. Naarmate de tijd verstrijkt wordt de weg onbegaanbaarder. De meesten gaan door, een groot aantal haalt het einde niet. Ik ben zo gelukkig hun verhaal te kunnen navertellen aan de mensen van deze tijd, van wie menigeen zich afvraagt: 'Wat zou ik hebben gedaan?'

Mijn antwoord zit in dit verhaal: Na de eerste wankelende stappen leer je lopen. Dan zet je, op gevoel, een koers uit. Zolang dat gevoel bij je

blijft zet je de ene voet voor de andere. Onderweg schrik je soms van jezelf. Maar je merkt dat je – ondanks jezelf – doorgaat. Dat is geen verdienste, het is een gegeven.

Deze sobere woorden zijn afkomstig van Engelandvaarder Maarten Cieremans en vormen de inleiding tot zijn in 1994 verschenen boek *De ene voet voor de andere*. Hoewel hij bloedstollende situaties beschrijft, waarvan men zich afvraagt hoe hij die ooit heeft kunnen overleven, komt het woord 'held' er niet in voor. Het woord 'Oranje' trouwens evenmin. Cieremans meldt zelfs dat hij 'aan prins noch priester' gevraagd heeft het voorwoord te schrijven. Reden: 'Zij waren er niet bij of zagen destijds de zaken te zeer anders dan ik.'⁶⁴ Zijn aversie tegen de kerk wordt duidelijk wanneer Cieremans beschrijft hoe zijn reisgenoot en hij in 1943 Vaticaanstad binnen drongen en als vluchtelingen asiel probeerden te krijgen, maar er zonder pardon weer werden uitgegooid. Dat hij prins Bernhard niet om een voorwoord vroeg, wil overigens niet zeggen dat hij anti-Oranje is. Hij schrijft met warmte over koningin Wilhelmina en het eerste exemplaar van zijn boek werd aangeboden aan prins Willem-Alexander. Cieremans, die na zijn dropping als BBO-agent in september 1944 een belangrijke coördinerende rol in het verzet speelde, was het destijds echter oneens met de vanuit Londen gedirigeerde bundeling van het verzet en vond prins Bernhard niet de juiste persoon om aan het hoofd te staan van dat gebundelde verzet.⁶⁵

Cieremans legt duidelijk andere accenten dan die welke tot nu toe in de beeldvorming rond Engelandvaarders signaleerd werden. Toch is het niet zozeer zijn genuanceerde visie op 'Oranje' als wel zijn opmerking over 'gewone, in meerderheid jonge mensen' die hem exemplarisch maakt voor de beeldvorming in de jaren 1970-2000, de jaren tijdens en na *Soldaat van Oranje*. Die 'gewone, in meerderheid jonge mensen' gingen in deze periode allemaal successievelijk met pensioen en dat betekende dat een nieuwe lichting Engelandvaarders, uit eigen beweging of op verzoek van kinderen en kleinkinderen, besloot zijn of haar oorlogsherinneringen vast te leggen. Het gros van de Engelandvaarders was, toen zij hun tocht ondernamen, rond de 24 jaar oud; dat verklaart ook de omvang van de publicatiegolf die nu loskwam.

Van de onderzochte egodocumenten van Engelandvaarders die sinds 1945 verschenen, is het overgrote deel pas na 1970 uitgekomen. Vooral de jaren 1985, 1990 en 1995 springen eruit, toen respectievelijk 40, 45 en 50 jaar bevrijding werd gevierd.

Meestal beperkt hun verhaal zich tot de oorlogsjaren, in een aantal gevallen is de Engelandvaart onderdeel van een complete autobiografie.⁶⁶

Hoewel niet over de hele linie, kan gezegd worden dat veel van deze boeken op zijn minst boeiend waren en vaak goed geschreven. Zo viel het boek van Cieremans niet alleen op door de inhoud, maar ook door de schrijfstijl en kreeg Hugo Pos voor zijn *In triplo* uit 1995 de E. du Perron-prijs. En Jan de Hartog die zijn hele schrijversloopbaan heeft moeten ervaren dat critici hem niet tot de 'echte' literatuur willen rekenen, heeft in 1999 een prachtig boekje geschreven over zijn tocht naar Engeland, getiteld *De vlucht*.⁶⁷ Belangrijker dan schrijfstijl of leesbaarheid is dat met elke persoonlijke getuigenis een nieuw facet van het Engelandvaren belicht wordt. Iedere Engelandvaarder heeft zijn eigen individuele motivatie, zijn eigen avonturen, kortom: zijn eigen verhaal.

Het zou te ver voeren om al deze egodocumenten afzonderlijk te noemen en te beschrijven. In plaats daarvan lijkt het zinvoller enige algemene opmerkingen te maken en te bekijken of er bepaalde groepen te ontdekken zijn die voorheen nog niet zo aan het woord kwamen. Het gegeven dat de meeste Engelandvaarders destijds begin twintig waren leidt ertoe dat zij hun Engelandvaart over het algemeen zien als een onderdeel van hun volwassenwording. Heel duidelijk is dat bij Bart Bredero. Hij publiceerde over zijn oorlogservaringen een boek dat hij omschreef als

het verhaal van een jongeman op de drempel van zijn volwassenheid, die het meest spannende avontuur beleefde waarmee een padvinder zijn speurtocht naar het volle leven mag aanvangen.⁶⁸

Hoewel de meeste Engelandvaarders samen met anderen reisden en dus wel iemand hadden om op terug te vallen, was het voor een groot aantal van hen toch de eerste reis die zij zonder hun ouders maakten. Zij moesten inventief zijn, handelen naar omstandigheden en zich uit netelige situaties zien te redden. Daarnaast deden zij tal van nieuwe ervaringen op, die zeker niet allemaal onaangenaam waren. Zo valt op dat menig Engelandvaarder zijn eerste verliefdheid en/of seksuele ervaring tijdens de reis naar Engeland heeft opgedaan en daar ook dikwijls in zijn memoires over uitweidt. Bij één, overigens niet meer zo jonge Engelandvaarder, J.M. Somer, hoofd Bureau Inlichtingen, is dit geschrijf over amoureuze verwickelingen zelfs nogal doorgeschoten.⁶⁹

De diversiteit van egodocumenten bevestigt dat de achtergrond van

Engelandvaarders heel verschillend was en zo ook hun motivatie. Er zijn (beroeps)militairen bij zoals de marineofficier Douw van der Krap,⁷⁰ de piloot Van Zinnicq Bergman⁷¹ en de officier der cavalerie jhr. J.J.G. Beelaerts van Blokland,⁷² maar ook totaal niet-militair georiënteerde figuren als Jacques Gans en Gerard Rutten.⁷³ Er zijn studenten bij, maar ook kantoorbedienden en arbeiders. Er zijn doorgewinterde verzetsmensen bij, maar meestal mensen die niets met het verzet te maken hebben gehad. Opnieuw verschijnen er egdocumenten van of interviews met Engelandvaarders, die als geheim agent werden ingezet: behalve Cieremans: Bram Grisnigt en Henk Letteboer.⁷⁴ Hoewel de meeste Engelandvaarders het vooropgezette plan hadden naar Engeland te gaan, zijn er ook bij die hiertoe kwamen door een toevallige samenloop van omstandigheden. Zo noemt A. Ammerlaan, die als boerenknecht in Zuid-Duitsland tewerk werd gesteld en vandaaruit naar Zwitserland kon ontsnappen, zijn tocht 'een nooit verwacht avontuur'.⁷⁵ Ook komen alle denkbare vluchtroutes aan de orde: niet alleen de tocht door de Pyreneeën of de oversteek van de Noordzee, maar ook ontsnappingen per vliegtuig⁷⁶ en via Zweden.⁷⁷

Om die diversiteit te 'vangen' en een zo compleet mogelijk beeld van de groep Engelandvaarders te presenteren is er een aantal boeken verschenen, die bestaan uit interviews met Engelandvaarders. Het eerste is *De Schakel* van Frank Visser uit 1976, waarin op basis van interviews, gerangschikt naar vluchtroute een eerste poging tot synthese werd gedaan.⁷⁸ Iets dergelijks deed ook H. Meijler, die in 1984 een groot aantal interviews publiceerde met leden van de Prinses Irene Brigade, waaronder veel Engelandvaarders.⁷⁹ Een geslaagd voorbeeld is de reeks interviews die Paul van Beckum met dertien Engelandvaarders maakte en die in 1992 verscheen onder de titel *Oranjevaren: dertien sluipwegen naar de vrijheid*.⁸⁰

Tussen de poging van Visser en het interviewboek van Meijler ligt het op historisch onderzoek gebaseerde overzicht dat L. de Jong van Engelandvaarders gaf. In het in 1979 verschenen negende deel van zijn *Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, getiteld *Londen*, tracht hij voor het eerst een totaalbeeld van Engelandvaarders te schetsen, dat in de inleiding van dit proefschrift al werd besproken. In het kader van dit hoofdstuk over de beeldvorming rond Engelandvaarders wil ik alleen nog wijzen op het feit dat De Jong wat betreft achtergronden en motivatie van Engelandvaarders enigszins aan debunking doet. Zo merkt hij op, dat de bewering van de koningin dat alle Engelandvaarders

in het verzet actief waren geweest, niet klopte. Ook stelt hij, terecht overigens, dat het dikwijls persoonlijke omstandigheden, zoals 'een disharmonisch huwelijk', waren die bij Engelandvaarders de doorslag gaven tot het besluit naar Engeland te gaan.

Net als in het Verslag van de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945 maakt ook De Jong onderscheid tussen Engelandvaarders en (voornamelijk joodse) vluchtelingen en hij beschrijft de al of niet door consulaten verleende hulp volledig vanuit dit perspectief. Hij erkent dat deze twee groepen door elkaar lopen, maar gaat niet specifiek op joodse Engelandvaarders in. Behalve joodse Engelandvaarders is er nóg een groep die niet zo bij De Jong aan bod komt, namelijk Engelandvaarders die hun doel nooit bereikt hebben, omdat zij onderweg werden gearresteerd. Dit kan verklaard worden uit het ontbreken van gegevens; een aantal bronnen is pas later bekend geworden.

Juist vertegenwoordigers van deze twee groepen – joodse Engelandvaarders en gestrande Engelandvaarders – hebben echter in de jaren 1970-2000 hun herinneringen op papier gezet. Daarmee hebben zij enkele nieuwe elementen in de beeldvorming naar voren gebracht. Reden om ten slotte deze twee groepen nader te hezien.

Wat betreft joodse Engelandvaarders is het nodig opnieuw terug te komen op de redenen waarom woorden als 'vluchten' of 'uitwijken', bij veel Engelandvaarders zo'n negatieve klank hebben. 'Veel Engelandvaarders', maar beslist niet alle: we hebben al gezien hoe Jacques Gans en Jan de Hartog er geen moeite mee hadden om hun reisverhaal respectievelijk *Het vege lijfen De vlucht* te noemen. De meeste Engelandvaarders spreken echter liever van het zich onttrekken aan bezet gebied met de bedoeling om van buitenaf effectiever tegen nazi-Duitsland te kunnen vechten. Bij joodse Engelandvaarders ligt het nog gecompliceerder. Zij liepen gevaar om gedeporteerd te worden en dus was bij hen de Engelandvaart zowel een uiting van de wens om zich bij de geallieerde strijdkrachten te melden als een manier om het eigen leven te redden. In de door mij uitgezette enquête, waarin onder andere naar de motivatie wordt gevraagd, komt dit dubbele motief bij joodse Engelandvaarders duidelijk naar voren. Bij sommigen van hen lijkt het echter alsof zij zich voor het tweede motief schamen en daarom het eerste extra benadrukken. Waarschijnlijk uit woede en verdriet om de velen die niets konden of wilden ondernemen tegen de dreigende deportatie, leggen zij het accent op hun strijdbaarheid en ondernemingszin. En strijdbaar en ondernemend waren zij zeker. Deze elementen, woede, verdriet en strijd-

baarheid, zijn in de memoires van joodse Engelandvaarders steeds vertegenwoordigd.

In 1971 (hetzelfde jaar dat *Soldaat van Oranje* uitkwam) verschenen de herinneringen van twee joodse Engelandvaarders: Bep Turksma en Sally Noach. Turksma was een 25-jarige verpleegster, die in 1942 uit Westerbork ontsnapte door met een stalen gezicht de poort uit te wandelen. Met hulp van de escapeorganisatie Dutch-Paris wist zij via Zwitserland Engeland te bereiken. Al in 1958 had zij haar verhaal op papier staan, maar zij slaagde er niet in een uitgever te vinden. Toen haar naam tijdens de Weinreb-affaire veelvuldig in de krant stond (Weinreb had haar in zijn memoires er valselijk van beschuldigd hem te hebben verraden) lukte dat ineens wel.⁸¹ Haar boek verscheen onder de titel *Vraag me niet waarom...: het avontuurlijk oorlogsverhaal van een jonge Nederlandse jodin*.⁸² Sally Noach's boek heet *Het moest gedaan worden*.⁸³ Die titel slaat niet zozeer op het feit dat hij Engelandvaarder was, als wel op de belangrijke rol die hij speelde in de hulpverlening aan joodse vluchtelingen en Engelandvaarders in Frankrijk. Direct in de meidagen van 1940 was hij, handelaar in tapijten te Brussel, in zuidelijke richting vertrokken. Hij kwam uiteindelijk terecht in Lyon, waar hij zijn diensten aanbood aan het Nederlands consulaat dat onder leiding stond van de Fransman M. Jacquet. Terwijl hij zelf als jood groot gevaar liep opgepakt te worden heeft hij door zijn improvisatietalent en goede contacten met de plaatselijke Franse autoriteiten vele Nederlandse vluchtelingen en Engelandvaarders uit de gevangenis weten los te krijgen en verder geholpen hetzij naar Zwitserland, hetzij richting Spanje. In het najaar van 1942 werd zijn positie echter onhoudbaar en volgde hij zelf de weg naar Engeland. In Londen aangekomen bleek het ministerie van Buitenlandse Zaken niet gecharmeerd van de onorthodoxe – lees illegale – tactieken, waarvan Noach zich in Lyon had bediend (ook al had hij daar honderden levens mee gered). Noach op zijn beurt stak niet onder stoelen of banken dat vertegenwoordigers van de buitenlandse dienst in Frankrijk volgens hem tekort waren geschoten en – als zij hadden gewild – veel meer joodse vluchtelingen hadden kunnen redden. Een onderscheiding als dank voor zijn reddingswerk zat er voor de 'lastige' Sally Noach dus niet in, al heeft hij die ten slotte in 1969 toch gekregen.

Nog veel meer dan Turksma en Noach legden joodse Engelandvaarders als Blatt en Kahn in respectievelijk de jaren tachtig en negentig het accent op joodse strijdbaarheid en verzet. Rudy Blatt gaf zijn memoires (uit 1985) de veelzeggende titel *Rudy, een strijdbare jood*.⁸⁴ En het oor-

logsverhaal van Hans Kahn, gepubliceerd in 1998 heet: *Mazzel en lef: tegen de stroom in*.

Kahn was net als Blatt al op jonge leeftijd, samen met zijn ouders vanuit Duitsland naar Nederland gevlucht en wist dus wat de joden in Nederland te wachten stond. Hij beschrijft op huiveringwekkende wijze hoe in de zomer van 1942 in Amsterdam de deportaties begonnen:

De deportaties [...] verliepen in alfabetische volgorde, meestal in de vorm van een uitnodiging van het Duitse gezag om 's nachts op het Centraal Station te verschijnen voor de '*freiwillige Arbeitseinsatz in der Ostzone*'. [...] De deportaties vonden dikwijls midden in de nacht plaats om te voorkomen dat de niet-joodse burgerij geconfronteerd werd met deze gruwelijke taferelen. [...] Vanuit de etagewoning van de Neubergers hoefde ik alleen maar mijn hoofd uit het raam te steken om rechts beneden mij, in de Weesperstraat, een lange stoet mensen voorbij te zien trekken. Daar gingen ze, 'de vrijwilligers'. In lange rijen schuifelden ze gedwee, koffertjes in de hand, in het blauwige schijnsel van zaklantaarntjes in de richting van het Centraal Station...⁸⁵

Al ver vóór dat moment had Kahn besloten dat de Duitsers hém in ieder geval nooit te pakken zouden krijgen. En dat lukte door een combinatie van geluk, brutaliteit en eigenzinnigheid, die hem na de oorlog ook tot een geslaagd ondernemer maakte.

Wat Kahn wel lukte, is voor een hele groep Engelandvaarders niet mogelijk gebleken. Zij werden onderweg door de Duitsers gearresteerd of hebben hun poging opgegeven en zijn naar huis teruggekeerd. Ook is er een onbekend aantal Engelandvaarders onderweg om het leven gekomen: zij zijn verdronken bij het oversteken van de Noordzee of zijn verdwaald en doodgevroren tijdens de slopende tocht over de Pyreneeën. In de beeldvorming rond Engelandvaarders kwam dit thema aanvankelijk weinig aan bod. Enerzijds omdat mensen die het leven bij hun poging verloren dit niet meer kunnen navertellen, anderzijds omdat het waarschijnlijk aantrekkelijker is om met een succesverhaal te komen dan met een verhaal dat slecht afloopt.

Eerder in dit hoofdstuk werd al even de student Van Mesdag genoemd, die in 1942 samen met een vriend vanaf de Zeeuwse eilanden in een vouwkano probeerde weg te komen. Zij dreigden al snel met kano en al

om te slaan, waarop Van Mesdag – toen hij schepen zag naderen – met zijn meegenomen trompet het sos-signaal blies. Dit werd gehoord door de bemanning van een Duitse schip, dat hen aan boord nam en vervolgens aan de Duitse autoriteiten uitleverde.⁸⁶ In 1987 deed Van Mesdag opnieuw zijn verhaal aan de journalisten Jos Schneider en Gijs van de Westelaken. In *De bus uit Dachau*⁸⁷ portretteren zij een groep Nederlandse gevangenen uit dit concentratiekamp, die na de bevrijding – omdat de Nederlandse overheid nogal traag was met repatriëring van bevrijde gevangenen – zelf maar vervoer organiseerden om naar Nederland te kunnen terugkeren. De passagiers van de bus vormen een staalkaart van het Nederlands verzet. Behalve Van Mesdag zijn er nog twee gestrande Engelandvaarders bij: de latere journalist W.L. Brugsma en KLM-piloot Carel Steensma.

Andere Engelandvaarders die uitvoerig het verhaal van hun arrestatie en gevangenschap hebben gedaan zijn in 1991 Madelon Verstijnen⁸⁸ en in 1997 de marineofficier J.N.J. van der Meij.⁸⁹

Het vage en enigszins mysterieuze beeld van Engelandvaarders die zich met kleine bootjes en zelfs kano's de Noordzee op waagden is een stuk scherper geworden door het onderzoek dat naar deze groep werd verricht door oud-verzetsman Jan Bruin, hetgeen resulteerde in de publicatie *Vrijheid achter de horizon* uit 1998 (zie ook inleiding en hoofdstuk 4).⁹⁰

De balans opmakend van deze laatste periode (1970-2000) zien wij als belangrijkste ontwikkeling, dat veel ouder wordende Engelandvaarders de behoefte kregen hun herinneringen op papier te zetten. Dit resulteerde in een grote hoeveelheid egodocumenten, die duidelijk maken hoe divers de achtergrond, motivatie en vluchtwegen van Engelandvaarders zijn geweest. Elke Engelandvaarder heeft zijn eigen, al dan niet spectaculaire verhaal te vertellen. Hieruit volgt dat er niet één beeld van Engelandvaarders bestaat, maar een veelheid van beelden. Anders gezegd: 'het beeld' van Engelandvaarders (voorzover men daarvan kan spreken) raakte 'vergruisd'.

Met zijn allen zijn deze egodocumenten echter niet in staat om het heersende, door de film *Soldaat van Oranje* bepaalde beeld te beïnvloeden, laat staan te verdrijven. Voor het grote publiek is het woord 'Engelandvaarder' daarom vermoedelijk nog steeds synoniem met de film *Soldaat van Oranje*.

Samenvatting

Aan de beeldvorming rond Engelandvaarders, die al tijdens de oorlog begon, is bijgedragen door zowel Engelandvaarders zelf met zogenaamde 'egodocumenten' als door anderen middels biografieën, interviews, romans, films en historische beschouwingen.

Wat Nederlanders tijdens de bezetting over Engelandvaarders te weten kwamen en dus heeft bijgedragen tot de beeldvorming over deze groep, was beperkt. Van de zijde van de bezetter werd vanzelfsprekend gezwegen. Alleen de doodvonnissen van gearresteerde Engelandvaarders die in de kranten gepubliceerd werden, spraken duidelijke taal.

In de geallieerde berichtgeving overheerste ook geheimhouding, om familieleden en helpers van Engelandvaarders te beschermen en de ontsappingsroutes niet te verraden. Wel werden de escapestories van aangekomen Engelandvaarders gebruikt in de geallieerde propaganda om zo de bevolking in bezet Nederland moed in te spreken en wellicht andere (vooral jonge) Nederlanders te stimuleren ook naar Engeland te komen om de geallieerde strijdkrachten te versterken. Dit propagandadoel leidde tot een nogal stoer imago van Engelandvaarders, waarbinnen weinig ruimte voor nuancering overbleef. Verder valt op dat er relatief veel aandacht was voor de kleine groep letterlijk varende Engelandvaarders, terwijl de meeste Engelandvaarders langs andere wegen (vooral via Spanje/Portugal) naar Engeland kwamen.

Ook na de oorlog was er nog niet veel van nuancering sprake. Een paar Engelandvaarders hebben direct na 1945 hun memoires gepubliceerd, maar het gros zweeg over zijn oorlogservaringen. Dit kwam doordat sommige Engelandvaarders het gevoel hadden dat de zwaarbeproefde Nederlandse bevolking niet op dergelijke verhalen zat te wachten, maar ook doordat hun eigen aandacht werd opgeëist door de naoorlogse wederopbouw. De beeldvorming rond Engelandvaarders werd in de periode 1945-1950 (en ook nog lang daarna) gedomineerd door de jeugdboeken van K. Norel. Met name zijn trilogie *Engelandvaarders*, waarin twee jongens van eenvoudige komaf het in naam van God en Oranje tegen de bezetter opnemen, is van grote betekenis geweest. Dergelijke boeken met een simpel goed-foutschema waren een tijdlang zeer in trek, niet alleen bij de Nederlandse jeugd, maar ook bij menig volwassene. Het al tijdens de oorlog gesignaleerde 'ferme-jongensimago' en ook de nadruk op het varen van de Engelandvaarders werd door Norel versterkt.

In de beeldvorming rond Engelandvaarders in de jaren vijftig spelen

de verslagen van de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945 (gepubliceerd in de jaren 1948-1956) een prominente rol. Door het onderzoek van deze commissie naar – onder meer – de rol van de Nederlandse geheime diensten in Londen en in het bijzonder het Engandspiel, komen Engelandvaarders in deze verslagen vooral als geheim agenten naar voren. Daarnaast is er veel aandacht voor klachten van Engelandvaarders tegen medewerkers van Nederlandse consulaten, die om hulp vragende Nederlanders nogal eens in de kou lieten staan. Ook worden Engelandvaarders gedefinieerd door hen af te grenzen van (joodse) vluchtelingen, waarbij de laatsten geen ander doel hadden dan te ontkomen, terwijl de eersten hun tocht ondernamen om dienst te nemen bij de geallieerde strijdkrachten. In werkelijkheid was de scheiding tussen deze twee groepen niet zo strikt.

Halverwege de jaren vijftig schrompelde de belangstelling voor de Tweede Wereldoorlog (en daarmee ook voor Engelandvaarders) ineen. Alles stond in het teken van de wederopbouw, waardoor er weinig neiging hestond tot reflectie op de oorlog. Halverwege de jaren zestig trok de belangstelling voor de jaren 1940-1945 weer aan, gemarkeerd door de televisieserie *De bezetting* en het boek *Ondergang* van de historicus J. Presser en de commotie rond de voorgenomen vrijlating van de 'Drie van Breda' in 1972.

In deze periode publiceerde Erik Hazelhoff Roelfzema zijn boek *Soldaat van Oranje* dat, mede door de film die op basis hiervan in 1977 werd uitgebracht, grote invloed op 'het beeld' van Engelandvaarders heeft uitgeoefend, misschien nog wel meer dan de jongensboeken van Norel. Elementen die in *Soldaat van Oranje* benadrukt worden – en daardoor het beeld voor het grote publiek wellicht iets hebben scheefgetrokken – zijn: de trouw en gehechtheid van Engelandvaarders aan 'Oranje', een negatieve voorstelling van burgerlijke en militaire autoriteiten die destijds in Londen de scepter zwaaiden (behalve de koningin), de studentenachtergrond van de hoofdpersonen en – opnieuw – de rol van Engelandvaarders als geheim agenten.

In 1979 gaf historicus L. de Jong in het deel over Londen van zijn *Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* als eerste een gedegen totaaloverzicht van Engelandvaarders. Hij besteedde veel aandacht aan de tegenstellingen tussen Engelandvaarders en Londense bureaucratie en aan de band tussen Engelandvaarders en koningin Wilhelmina. Dat Engelandvaarders de vorstin in staatkundige zin zouden hebben beïnvloed was volgens hem echter onzin. Wat betreft de achtergrond en

motivatie van Engelandvaarders deed De Jong enigszins aan debunking. Net als de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945 eerder deed, maakte ook De Jong onderscheid tussen Engelandvaarders en (joodse) vluchtelingen, met het verschil dat hij erkent dat de groepen door elkaar liepen en dat er ook vele joodse vluchtelingen waren, die ook of juist naar Engeland wilden om in militaire dienst te gaan.

Het woord 'vluchten' heeft in de totale beeldvorming rond Engelandvaarders steeds een negatieve klank gehad, met name bij Engelandvaarders zelf. Bij joodse Engelandvaarders die na 1970 in toenemende mate hun memoires schreven, ligt dit extra gecompliceerd. Een andere groep Engelandvaarders, die na 1970 meer en meer van zich laat horen zijn diegenen die hun reisdoel niet gehaald hebben, omdat zij onderweg gearresteerd werden. Belangrijkste ontwikkeling in deze periode (1970-circa 2000) is echter dat nu de Engelandvaarders die destijds begin twintig waren (en dat waren de meesten) een leeftijd bereikten waarop men geneigd is herinneringen voor het nageslacht te willen optekenen en bewaren. Het gevolg was een grote hoeveelheid egodocumenten, die goed laat zien hoe heterogeen de groep Engelandvaarders was en hoe elk zijn eigen verhaal te vertellen heeft. 'Het beeld' van Engelandvaarders raakt daardoor als het ware vergruisd.

Het grote publiek ontleent zijn beeld van Engelandvaarders vermoedelijk echter nog steeds aan de film *Soldaat van Oranje*.

Epiloog

Toen Engelandvaarder Maarten le Poole op 24 mei 1945, ruim drie jaar na zijn vertrek, weer thuiskwam werd hij als een held binnengehaald. De plaatselijke harmonie TOG bracht hem 'op zondag na de hoogmis' een serenade en in de krant verscheen een stukje getiteld 'De daden van den eersten Heerlenschen Engeland vaarder'. Hierin werd beschreven hoe Le Poole naar Engeland was ontkomen, hoe hij uit handen van Hare Majesteit de Koningin het Kruis van Verdienste had ontvangen en hoe hij daarna carrière had gemaakt bij de 'marinevliegdiens'. 'Deze jongeman', zo eindigde het stukje,

is wars van alle lofuiting of wierook. Maar de daden van den eersten Heerlenschen Engelandvaarder mogen wel eens in het volle daglicht gesteld worden. Eere wie ere toekomt!¹

Natuurlijk waren familie en vrienden in Nederland blij en trots om 'hun' Engelandvaarder weer in de armen te kunnen sluiten, maar daarbuiten waren er ook andere geluiden. Zeker is, dat niet elke Engelandvaarder met een serenade werd ingehaald. Toen Bart Bredero na tweeënhalf jaar afwezigheid terugkeerde, zei zijn vader tegen hem:

Je moet je avonturen maar niet aan de grote klok hangen. De mensen in Nederland hebben veel geleden en zullen je niet begrijpen.²

Zoon Bart hield dus zijn mond en de meeste Engelandvaarders deden hetzelfde. Velen hadden vermoedelijk ook geen enkele behoefte om – buiten de kring van familie en vrienden – over zichzelf te praten. De vernielingen en geestelijke ontreddeering in het pas bevrijde Nederland deden hen uit zichzelf al zwijgen.

Joodse Engelandvaarders werden in veel gevallen door vrijwel nie-

mand meer verwelkomd: hun familieleden waren gedeporteerd en zouden niet terugkeren. Engelandvaarders die in het verzet waren geweest, moesten ervaren dat hun toenmalige kameraden de strijd veelal niet hadden overleefd. Bij dit verdriet voegde zich een gevoel van vervreemding, waardoor sommige Engelandvaarders zich niet meer goed thuis voelden in Nederland. Hazelhoff Roelfzema beschrijft hoe zijn vrienden en hij elkaar in Oranjestad steeds hadden voorgelaten, dat zij zich niet te veel van de terugkeer in Nederland moesten voorstellen, maar dat zij desondanks niet op 'de stemming in het noorden' waren voorbereid:

Er werd enorm gefeest, maar onder het gehos en gezuip waren het trieste tijden.

Er was te veel geleden, er was te veel kapot. [...] Nederland zoals wij het ons herinnerden bestond niet meer. Het lag onherkenbaar voor ons, uitgemergeld als een stumper uit een concentratiekamp.³

Het viel te verwachten dat tussen de Nederlanders die (een deel van) de oorlog in Engeland hadden doorgebracht en degenen die onder de bezetting hadden geleefd een kloof zou groeien. De journalist Meyer Sluysers, die tot de eerste categorie behoorde, keek er in ieder geval niet van op. 'Als mensen vlak naast elkaar leven,' zo schreef hij twintig jaar na de oorlog, 'begrijpen ze dikwijls nagenoeg niets van elkaar. Hoe zou het anders zijn, wanneer ze door een zee en een oorlog van elkaar verwijderd worden gehouden?'⁴

In het verarmde en kapotgeschoten Nederland, dat zij jaren eerder heimelijk hadden verlaten, keerden Engelandvaarders als overwinnaars terug: weldoorvoed en gehuld in een mooi, geallieerd uniform. Bij sommige landgenoten wekte dit afgunst op; het deed hen smalend opmerken dat Engelandvaarders geen oorlog hadden 'gevoerd', maar 'gevierd'.

Toen de bevrijdingsfeesten voorbij waren begon het moeizame proces van herstel. Engelandvaarders werden geleidelijk aan gedemobiliseerd en moesten zich in de Nederlandse samenleving opnieuw een plek zien te verwerven.

Voor sommigen van hen was het moeilijk om afscheid te nemen van de oorlogsperiode, waarin saamhorigheid heerste en vroegere scheidslijnen waren weggefallen, scheidslijnen die na de oorlog weer pijlsnel werden opgetrokken. Zo schrijft een Engelandvaarder:

Er was onder Engelandvaarders geen klassenverschil. Maar terug in Holland was ik gewoon weer de los werkman. Ik had het daar moeilijk mee.⁵

Toch zien Engelandvaarders achteraf in meerderheid met tevredenheid terug op hun oorlogservaringen. In de enquête, in 1997 gehouden, zegt 51 procent van de 192 respondenten op een desbetreffende vraag dat hun leven positief beïnvloed is door het feit dat zij Engelandvaarder zijn. Zij zijn onder meer 'trots iets voor hun land te hebben kunnen doen' of zeggen door hun ervaringen als Engelandvaarder te hebben geleerd 'snel moeilijke beslissingen te nemen, ook als daaraan risico's verbonden zijn'. Daarnaast was 20 procent van de respondenten van mening dat de Engelandvaart geen enkele invloed had; 8 procent zag zowel positieve als negatieve effecten en 10 procent liet de vraag onbeantwoord. Maar een betrekkelijk gering aantal respondenten (11 procent) was van oordeel dat zijn of haar leven negatief door de Engelandvaart was beïnvloed (zie tabel 23). Onder die laatste groep zijn er enkelen die stellen, dat het voor Engelandvaarders moeilijk was om een baan te vinden. 'Bij sollicitaties,' schrijft een van hen,

was het beter het oorlogsverleden te omschrijven als 'ondergedoken'.

Men zat niet te wachten op oproerkraaiers. Men had veelal flink boter op het hoofd. Pas anderhalve generatie later ontstond begrip en respect.⁶

Een ander herinnert zich:

Oorlogsherinneringen kon je beter voor je houden. In Engeland sprak je er ook niet over, maar daar was het toch een deel van je cv.⁷

En een Engelandvaarder die beroepsmilitair was heeft het over 'naijver van de prikkeldraadgroep', waarmee hij militairen bedoelde die de oorlog in Duitse krijgsgevangenkampen hadden doorgebracht en die na 1945 hun oude posities weer innamen.⁸

Het is moeilijk deze uitspraken op hun juiste waarde te schatten. Tegenover deze negatieve uitlatingen staan namelijk die van andere Engelandvaarders, die juist menen dat hun achtergrond bij sollicitaties een pre vormde en dat zij hun baan of studiebeurs (mede) hieraan te danken

hadden. Waar de meeste Engelandvaarders het echter over eens zijn, is dat er van regeringswege vlak na de bevrijding weinig tot niets voor hen werd gedaan. Zo schrijft een deelnemer aan de enquête dat zijn hele familie 'in het verzet was geweest': vader zat in een jappenkamp, moeder en oudste broer in het Oranjehotel, hijzelf en twee andere broers waren Engelandvaarder:

Ondanks deze verdienste van de hele familie voor het vaderland, kregen wij na de oorlog geen enkele hulp van de regering. Vader moest zelf de studie van zijn veteranenzonen bekostigen. Ik vroeg een renteloze lening aan om te kunnen studeren, maar die werd afgewezen. Uiteindelijk ben ik uit teleurstelling naar Canada geëmigreerd.⁹

Zoals in het vorige hoofdstuk al even werd aangestipt, kregen Engelandvaarders net als vervolgingsslachtoffers, die uit de kampen waren teruggekeerd, te maken met een nogal kille, formele opstelling van het ambtenarenapparaat. Uit recent onderzoek is gebleken, dat de regering wel degelijk oog had voor de geestelijke en andere noden van repatrianten. De veel gewraakte kille houding zou echter zijn veroorzaakt, doordat dit leed niet als individueel leed werd gezien, maar werd beschouwd als een probleem van de gehele samenleving.¹⁰

Een ding staat vast: de afstandelijke opstelling van de autoriteiten zit menig Engelandvaarder nog steeds dwars. Zo werden diverse Engelandvaarders nog jaren na de oorlog geconfronteerd met aanmaningen door het ministerie van Binnenlandse Zaken om bepaalde, tijdens hun tocht naar Engeland verstrekte voorschotten terug te betalen. In veel gevallen ging het om geldelijke ondersteuning, die door het consulaat-generaal in Madrid aan Engelandvaarders in Spaanse gevangenissen was uitgekeerd. Omdat er van het karige gevangenismenu amper te leven viel, konden zij met dit geld van het consulaat eten van buiten de gevangenis laten bezorgen. Het ging hier soms om forse bedragen. Zo moest E. van der Putt f2096,40 terugbetalen wegens in Spanje door het consulaat verstrekte 'bijvoeding'.¹¹

Een andere grief was het nagenoeg ontbreken van opvang of begeleiding voor diegenen die bij hun poging tot Engelandvaart waren gearresteerd en ternauwernood het concentratiekamp hadden overleefd. 'Na de oorlog' zo schrijft een van die gearresteerde Engelandvaarders,

is er aan degenen die er niet in slaagden Engeland te bereiken weinig of geen aandacht besteed. Dit ondanks het feit dat zij als gevolg van de mislukking van hun tocht en daaropvolgende gevangenschap een uiterst moeilijke tijd doormaakten.

Desondanks vond hij dat de mislukte Engelandvaart voor hem persoonlijk ook positieve kanten had:

Ik heb door de mislukking en de gevangenschap wilskracht leren opbrengen, depressies leren overwinnen en ontberingen leren doorstaan, hetgeen ik na 1950 toen ik een baan moest zien te vinden dubbel en dwars nodig had. Hierbij heb ik geen enkele hulp van de Nederlandse overheid of het bedrijfsleven ontvangen. Je moest je 'erin vechten'.¹²

Er was in 1947 een wet in het leven geroepen, die voorzag in een pensioen voor invalide geworden oud-verzetsstrijders of nabestaanden van overleden oud-verzetsstrijders. Dit was de Wet Buitengewoon Pensioen 1940-1945 (WBP). Maar hiervoor golden zulke strikte criteria, dat personen die om hun geloof of politieke overtuiging waren vervolgd, onderduikers, gijzelaars, represailleslachtoffers en ook Engelandvaarders niet of slechts hoogstzelden van deze regeling gebruik konden maken. De uitkering werd alleen toegekend aan diegenen, 'die door daad of houding bewust hadden deelgenomen aan het tegen de vijand gerichte verzet binnen het koninkrijk in Europa en daarbij invalide waren geworden of waren omgekomen'.¹³

Sommige Engelandvaarders met problemen van financiële of sociale aard hebben zich – wanneer regeringsinstanties geen hulp konden bieden – tot koningin Wilhelmina of prins Bernhard gewend. Vooral de laatste kon door zijn bemiddeling nogal eens aan een oplossing bijdragen. De koningin en de prins hebben de ondersteunende rol die zij in Londen ten aanzien van Engelandvaarders vervulden, na de oorlog dus gecontinueerd.

In 1948 deed koningin Wilhelmina – na viering van haar 50-jarig jubileum als vorstin – afstand van de troon. Met haar dochter Juliana als opvolgster ging Nederland de jaren vijftig in. Het waren de jaren van wederopbouw die nieuwe welvaart brachten en waarin de basis werd gelegd voor de huidige verzorgingsstaat. Engelandvaarders droegen hier het hunne aan bij, maar er waren er ook veel die hun heil elders zochten en

naar Engeland, Canada, Australië, Nieuw-Zeeland, Israël of andere landen emigreerden. Dat is te zien aan de ledenlijst¹⁴ van de ver na de oorlog opgerichte Stichting Genootschap Engelandvaarders. Van de 424 Engelandvaarders die in 1999 bij dit genootschap waren aangesloten woonde 36 procent in het buitenland.

Dat dit louter een reactie was op het slechte of ontbrekende veteranenbeleid – zoals de vermelde negatieve reacties wellicht zouden kunnen doen vermoeden – is naar mijn indruk onjuist. Waarschijnlijk is het eerder zo dat Engelandvaarders over het algemeen ondernemende mensen waren, die door hun Engelandvaart al met vreemde oorden hadden kennisgemaakt, dikwijls met een Engelse vrouw getrouwd waren en door al deze factoren eerder geneigd waren om emigratie te overwegen.

Op 17 augustus 1948 kwamen ongeveer 250 Engelandvaarders bij elkaar op Paleis Het Loo in Apeldoorn om koningin Wilhelmina ter gelegenheid van haar gouden jubileum een geschenk aan te bieden. Dit bestond uit een zilveren penning met aan de ene kant een voorstelling van Oranjestad, het clubhuis in Londen dat Wilhelmina aan Engelandvaarders geschonken had en aan de andere kant de tekst AAN DE MOEDER VAN ORANJEHAVEN.¹⁵ De ontvangst had, volgens de krantenberichten uit die dagen, 'eenzelfde karakter als dergelijke bijeenkomsten tijdens de oorlog plachten te hebben, wanneer de koningin Oranjestad [...] bezocht'. Engelandvaarder en legeraalmoezenier A.F.M. de Monchy, tijdens de oorlog voorzitter van Oranjestad en organisator van het hele feest, herdacht in zijn toespraak tot de koningin de gesneuvelde Engelandvaarders. Ook zinspeelde hij op het komende aftreden van de vorstin, dat ruim twee weken later, op 4 september 1948 zou plaatsvinden. In haar dankwoord zei koningin Wilhelmina, dat wat haar betreft van een afscheid van 'de illegaliteit geen sprake kon zijn en dat zij hoopte nog vele malen te midden van Engelandvaarders te vertoeven'.¹⁶

Of dat nog vaak is gebeurd valt te betwijfelen. Prinses Wilhelmina leidde tot aan haar dood in 1962 een zeer teruggetrokken leven. De weinige gelegenheden waarbij zij nog in de openbaarheid optrad, stonden meestal in het teken van herdenking van oorlogs- en verzetslachtoffers. Zo verrichtte zij op 18 oktober 1949 op verzoek van de Oorlogsgravenstichting de plechtige opening van de erebegraafplaats in Loenen op de Veluwe. Bij die gelegenheid onthulde zij in de kapel van de erebegraafplaats ook het houten gedenkbord met namen van omgekomen Engelandvaarders, dat tijdens de oorlog in Oranjestad aan de muur had gehangen.¹⁷

En de Engelandvaarders? Sommigen van hen onderhielden op individuele basis onderling contact, maar als geheel viel de – zeer heterogene – groep uiteen. Datgene wat hen tijdens de oorlog bond (hun ontsnapping uit bezet Nederland en hun streven iets voor het vaderland te doen) bleek in de naoorlogse omstandigheden niet toereikend om de groep bij elkaar te houden. Er was in deze periode, de jaren vijftig en eerste helft jaren zestig, in Nederland in het algemeen een sterk verminderde belangstelling voor de Tweede Wereldoorlog. Deze 'stilte' kwam niet alleen door de 'flinkheidsmoraal' van de wederopbouw, maar had – zoals sociologe Jolande Withuis onlangs betoogde – ook te maken met politieke tegenstellingen. De jaren vijftig en zestig waren het tijdperk van de Koude Oorlog. Angst voor de nieuwe vijand, de Sovjet-Unie, drong de herinnering aan die andere agressor (Hitler-Duitsland) niet alleen naar de achtergrond, maar veroorzaakte ook een nieuwe kijk op de Tweede Wereldoorlog. Van een 'geallieerde strijd tegen agressie' werd de oorlog met terugwerkende kracht 'een strijd van het "vrije Westen" tegen het totalitarisme'.¹⁸

Dat de groep Engelandvaarders uit elkaar viel had natuurlijk ook praktische redenen. Zij waren jong en op de toekomst gericht: de meesten van hen waren druk bezig met hun maatschappelijke carrière en met het stichten van een gezin. Aan jaarlijkse samenkomsten met mede-Engelandvaarders bestond geen behoefte.

Eind jaren zestig kwam hierin verandering. Sinds de uitzending van de tv-serie *De bezetting* van L. de Jong, de verschijning van het boek *Ondergang* van J. Presser en vooral de commotie rond de voorgenomen vrijlating van de Drie van Breda in 1972, stond de Tweede Wereldoorlog weer in het brandpunt van de belangstelling.

Tegelijk begonnen Engelandvaarders op een leeftijd te komen waarop zij behoefte kregen om terug te zien. Voor sommigen van hen was dit een pijnlijke noodzaak omdat zij door hun oorlogservaringen in psychische nood raakten. Dit lijkt op het eerste gezicht misschien vreemd. Engelandvaarders – althans degenen die Engeland bereikt hadden – waren toch geen slachtoffers? Zij behoorden immers tot de geallieerde overwinnaars?

Dat laatste is zeker waar, maar dat neemt niet weg dat veel Engelandvaarders op hun tocht naar Engeland traumatiserende gebeurtenissen hadden meegemaakt: arrestaties, ontsnappingen, honger, ontberingen en langdurige opsluiting in Franse en Spaanse gevangenissen of interneringskampen. Onder de geënquêteerden die vonden dat de Engeland-

vaart hun latere leven negatief had beïnvloed en ook onder de groep die zowel positieve als negatieve effecten signaleerde, zijn diverse Engelandvaarders die aangeven dat hun gezondheid door de oorlogservaringen schade heeft geleden. Sommigen van hen kregen rond hun vijfenvijftigste, zestigste jaar een psychische inzinking, met soms nadelige gevolgen voor hun relatie of gezin.

Bij joodse Engelandvaarders kwam daar nog een schrijnend schuldgevoel bij, een verschijnsel dat later door psychologen met de term 'survivor's guilt' is aangeduid. Engelandvaarder Bram Meerloo, die overigens psychiater van beroep was, beschrijft in zijn memoires hoe hij in de zomer van 1942 samen met zo'n dertig anderen (militairen, burgers, joden en niet-joden) in een trein in Parijs werd gearresteerd. In het arrestantenlokaal waar zij gedurende de avond en nacht zaten opgesloten werd op een gegeven ogenblik een groep Franse smokkelaars binnengebracht. Zo onopvallend mogelijk schoof Meerloo naar hen toe en mengde zich onder hen. Dit was zijn redding, want tegen de ochtend werden de smokkelaars aan de Franse douane overgeleverd. Deze speelde het spel mee, legde Meerloo een symbolische boete op en liet hem vervolgens vrij. Meerloo vervolgde zijn gevaarlijke tocht en bereikte Engeland in februari 1943. Van zijn medearrestanten moet worden aangenomen, dat zij zijn weggevoerd en waarschijnlijk zijn omgekomen. Begin jaren zeventig, zo'n dertig jaar later dus, kreeg Meerloo last van steeds terugkerende nachtmerries:

Ik zie mezelf meegaan met de smokkelaars en voel me als een deserteur van hen die eerst mijn lot deelden en toen sterven moesten. [...] Zelfs nu doorleef ik in herhaalde nachtmerries de scène van mijn ontvluchting. Dan word ik wakker en ben me er weer van bewust dat ik aan de zekerheid van het concentratiekamp en dood ontkomen ben. Maar dan komt ook dat knagende schuldgevoel terug: waarom alleen mij dat beschoren was. Waarom hadden mijn mede-gevangenen niet hetzelfde durven doen? Wat voor recht had ik weg te lopen van het gezamenlijk noodlot?¹⁹

Meerloo wist als psychiater heel goed dat dit soort traumatische gebeurtenissen – die hij zelf dus aan den lijve had ondervonden – later psychische problemen zouden kunnen veroorzaken. Als psychologisch adviseur en kortstondig hoofd van de sectie volksgezondheid van het Militair Gezag heeft hij zich dan ook zeer ingespannen om de regering te door-

dringen van de noodzaak van een goede, begripvolle opvang voor 'gerepatrieerden'. In een rapport getiteld *De psychologie van de repatriëring* uit 1943 voorspelde hij, dat de mensen die uit de Duitse kampen zouden terugkeren, last zouden hebben van een 'verbroken psychisch evenwicht'. Dit zou zich naar zijn idee uiten in verlies van decorum, minderwaardigheids- of juist meerderwaardigheidsgevoelens of nihilisme en agressiviteit. Hij raadde aan deze mensen met begrip, warmte en (individuele) aandacht te benaderen en waarschuwde voor 'een al te generaliserende of ambtelijke' houding.²⁰ Jammer genoeg werd er door de regering weinig met zijn adviezen gedaan. Na de oorlog emigreerde hij naar de Verenigde Staten, om pas in 1968 in Nederland terug te keren.²¹

Dat was net op tijd om er getuige van te zijn hoe daar bij Engelandvaarders langzamerhand de behoefte ontstond om het verloren contact te herstellen. Vanaf 1966 kwam een groep Engelandvaarders jaarlijks bij elkaar, hetgeen drie jaar later resulteerde in de oprichting van de Stichting Genootschap Engelandvaarders. Dit genootschap stelde zich ten doel het onderling contact tussen Engelandvaarders te bewaren, steun te verlenen aan Engelandvaarders en hun maatschappelijke belangen te behartigen.²² In 1980 werden de laatste twee doelstellingen bij een statutenwijziging gepreciseerd als: 'het behartigen van de maatschappelijke belangen van Engelandvaarders' en 'het verlenen van charitatieve en andere steun aan Engelandvaarders die daarvoor naar oordeel van het hestuur in aanmerking komen'.²³ Het genootschap valt hiermee te omschrijven als een 'zelforganisatie' of 'vriendenkring', door Withuis aangeduid als een 'niet-professionele' organisatie, waarbij het primair gaat om 'onderlinge groepsvorming' en waarbij soms het accent ligt op belangenbehartiging en soms op onderlinge steunverlening.²⁴

Eerste voorzitter van het Genootschap Engelandvaarders was H.P. Linthorst Homan, toenmalig commissaris der Koningin in de provincie Friesland. Na zijn aftreden in 1979 waren achtereenvolgens voorzitter de Engelandvaarders: M.S. Kamminga, F. Th. Dijkmeester en (sinds 1987) R.W. Hemmes.

Het Genootschap Engelandvaarders organiseerde drukbezochte regionale en landelijke reünies. Die laatste bijeenkomsten werden regelmatig met de aanwezigheid van beschermheer prins Bernhard opgeluisterd.

Vanaf 1979 had men een eigen contactblad, getiteld *De Schakel*. Dit blad werd en wordt gekenmerkt door een grote trouw aan het Huis van Oran-

je. Politieke discussie werd hierin zoveel mogelijk vermeden. Toen dat in 1981 naar aanleiding van de kwestie rond de kruisraketten toch dreigde te gebeuren schreef een Engelandvaarder in een ingezonden brief:

Ons Genootschap herbergt – in hoofdzaak – Engelandvaarders die de onderlinge band van *toen* levend wensen te houden. Informatie over krachtsverhoudingen, nucleaire problematiek en dergelijke vormen hiervoor géén nuttige bijdrage. Het zou integendeel de politieke keuze aan de orde (kunnen) laten komen die ons zou kunnen verdelen. Communisten, democraten, joden, katholieken, liberalen, protestanten, socialisten etc zijn als Engelandvaarder gebundeld in ons Genootschap. Zo was het, zo is het en zo moet het ook blijven [...].²⁵

De redactie van *de Schakel* sloot zich bij dit standpunt aan.

Naast reünies organiseerde het genootschap ook diverse groepsreizen naar Londen. Zo was een delegatie van Engelandvaarders op 14 juli 1977 aanwezig bij de onthulling door de Nederlandse ambassadeur in Groot-Brittannië van een bronzen herdenkingsplaquette in de gevel van het huis in Londen, vlak bij Hyde Park, waar in de oorlog Oranjarahen gevestigd was.

De uit 1980 stammende formulering van de doelstellingen van het genootschap verwijzen naar ingrijpende wijzigingen, die zich met name in de jaren zeventig voordeden op het terrein van uitkering aan verzetslieden.

Zoals eerder opgemerkt golden er voor de wbp uit 1947 hele strenge criteria, waardoor allerlei groepen verzetsdeelnemers (ook Engelandvaarders) niet voor een buitengewoon pensioen in aanmerking kwamen. Geleidelijk aan werden die criteria versoepeld. Al in de jaren vijftig waren Jehova's getuigen, represailleslachtoffers en diegenen die in het buitenland verzet boden als verzetsdeelnemer erkend. In de jaren 1977 en 1978 volgden onder meer Indische gijzelaars, Nederlanders die in Duitsland tewerk waren gesteld en daarbij sabotage hadden gepleegd en ook Engelandvaarders, 'die een persoonlijke bijdrage aan de oorlogvoering hadden geleverd of hadden willen leveren'.²⁶ De Stichting Genootschap Engelandvaarders stelde daarop een sociale commissie in, die Engelandvaarders die meenden aanspraak te kunnen maken op de wbp met raad en daad bijstond.

De protesten tegen de vrijlating van de 'Drie van Breda' in 1972 hadden



Gedenkplaat bij Oranjenhaven in Londen, Hyde Park Place 23. Foto: privé-collectie A. Dessing.

gezorgd voor een bundeling van voorheen rivaliserende en volstrekt gescheiden opererende organisaties van oud-verzetssmensen en vervolgens. Ook Engelandvaarders werden hierin geïncorporeerd. In 1980 trad de Stichting Genootschap Engelandvaarders toe tot de Stichting Samenwerkend Verzet 1940-1945. Behalve het genootschap waren hierbij aangesloten de Nederlandse Federatieve Raad van het Voormalig Verzet Nederland (NFR/VVN), de Nederlandse vereniging van ex-politieke gevangenen, Expogé en de organisatie van pilotenhulpers, Escape.

Inmiddels zijn we bijna een kwarteeuw verder. De Stichting Genootschap Engelandvaarders bestaat nog steeds, maar kampt – als alle organisaties op dit terrein – met een sterk teruglopend aantal leden. De aangesloten Engelandvaarders zijn overwegend tachtigers en de lijst van overledenen, die tijdens de jaarlijkse reünie worden herdacht, wordt elk jaar langer.

Ondanks dit sombere perspectief was er juist in de afgelopen decennia, de jaren tachtig en negentig, relatief veel belangstelling en ook waardering voor Engelandvaarders.

Regelmatig werd er in radio- en televisieprogramma's aandacht aan Engelandvaarders besteed. Er waren ook een paar opvallende nieuwsfeiten. Op 24 april 2003 haalden Engelandvaarders het *NOS-Journaal*, toen een stuk van het Scheveningse strand werd omgedoopt tot 'Soldaat van

Oranje-strand'. Het initiatief hiertoe werd genomen door W. Post, historicus en docent geschiedenis uit Den Haag.²⁷ Onder toezicht van zo'n tweehonderd Engelandvaarders onthulde E. Hazelhoff Roelfzema samen met generaal b.d. R.W. Hemmes, voorzitter van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, op de boulevard in Scheveningen vlak bij het Kurhaus Hotel een gedenkplaquette. Deze gedenkplaat herinnerde aan de landingen die Hazelhoff, Tazelaar en Krediet als agenten van het 'Contact Holland' in de winter van 1941-1942 op het Scheveningse strand hebben uitgevoerd. Het was echter tevens uitdrukkelijk bedoeld als een eerbetoon aan 'alle Engelandvaarders'. Over deze Engelandvaarders had W. Post een lespakket samengesteld dat op Haagse middelbare scholen zou worden verspreid.²⁸

Vijf jaar eerder, op 19-20 april 1998, stak Hagenaar Hans Weeber onder veel belangstelling van de pers in een klein vletje met buitenboordmotor vanaf het strand van Scheveningen over naar Harwich. Dit was een eerbetoon aan de tocht die Engelandvaarder Willem de Waard uit IJmuiden, samen met Ab Hornburg en Cor Sporre, op 22 maart 1941 had gemaakt.²⁹

Het verschil met 1941 was dat Weeber door een mijnenjager van de marine, de Hr. s. Willemstad, werd begeleid, die 'hem geen moment uit het oog verloor' en via de radio contact met hem onderhield. Niettemin was het een hele prestatie gezien de kou, de moeite om wakker te blijven en vooral de eenzaamheid 's nachts. De tocht eindigde de volgende dag in Harwich, zoals de *Haagsche Courant* het omschreef 'met een indrukwekkende en emotionele bloemenhulde in zee'. Ook Willem de Waard en de burgemeester van Harwich waren daarbij aanwezig. In een interview zei Weeber dat hij het had gedaan 'voor de mannen van stavast die tijdens de oorlog door te vluchten de strijd tegen de Duitsers probeerden op te pakken'.³⁰

Engelandvaarders hebben zich met hart en ziel en op allerlei manieren ingezet voor de bevrijding van Nederland. Als geheim agenten hebben zij verhoudingsgewijs een zeer grote bijdrage geleverd. Maar Engelandvaarders waren niet met velen. Hun militaire bijdrage kon daardoor – hoewel op zich zeer belangrijk – bezien op het totaal van de geallieerde oorlogsinspanning niet doorslaggevend zijn. De meesten van hen hielden zich na aankomst verre van politiek. Toch betekende hun komst voor de Nederlandse regering in Londen een versterking en legitimatie van haar positie. Zij brachten informatie over bezet gebied mee naar het

vrije Londen. En ze hebben de achterblijvers (of sommigen daarvan) wellicht een hart onder de riem gestoken en het gevoel gegeven dat er paar van hun 'pleitbezorgers' aan de overkant waren gekomen. De historicus G. Puchinger schrijft althans dat toen bekend werd dat Engelandvaarder Jaap Burger tot minister was benoemd, veel mensen hem – ook al kenden zij hem niet persoonlijk – als vertegenwoordiger aanvoelden:

We hadden in Nederland het idee, dat Koningin en Kabinet nu *éindelijk* eens precies ingelicht waren over alles wat ons in Nederland beroerde.³¹

Maar bovenal ligt de betekenis van Engelandvaarders in het feit dat zij zich niet bij de bezetting hebben neergelegd, dat zij ondanks gevaren en tegenslagen met grote vasthoudendheid hebben geprobeerd zich hieraan te onttrekken om vanuit Engeland mee te werken aan een definitieve overwinning op nazi-Duitsland. Zij deden dit, om nogmaals Cieremans te citeren 'door de ene voet voor de andere te zetten',³² in de hoop zo ver mogelijk te komen. Sommigen haalden de eindstreep, anderen niet. Hun lotgevallen staan opgetekend in dit boek.

The first part of the paper discusses the importance of the study of the history of the United States. It is argued that the study of the history of the United States is essential for a full understanding of the country and its people. The second part of the paper discusses the importance of the study of the history of the world. It is argued that the study of the history of the world is essential for a full understanding of the world and its people. The third part of the paper discusses the importance of the study of the history of the United States and the world. It is argued that the study of the history of the United States and the world is essential for a full understanding of the United States and the world.

Noten

Inleiding

1. De vijfde sectie van de afdeling Military Intelligence van de Britse Generale staf.
2. L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945*. Deel 9 *Londen*. Den Haag, 1979, zie de hoofdstukken 2 en 7. Daarnaast komen Engelandvaarders kort aan de orde in dl. 5 'Maart '41-Juli '41, hoofdstuk 10.
3. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 127-134.
4. Idem, p. 624.
5. Idem, p. 128.
6. L. de Jong, a.w., dl. 5, p. 866.
7. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 624. Verder vermeldt De Jong nog enkele geïsoleerde cijfers, afkomstig uit Duitse bronnen. Zo zouden er in de periode zomer 1940-zomer 1942 30 pogingen tot Engelandvaart vanaf de Nederlandse kust door de Kriegsmarine zijn vrijdeld. Daarbij vielen circa 120 Engelandvaarders in Duitse handen. Zie dl. 5, p. 866.
8. J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945*. Houten, 1998.
9. R. Korpershoek, *Vrijheid achter de horizon: een analyse*. In: *Terugblik '40-'45*. Maandblad van de Documentatiegroep '40-'45, jrg. 38 (2000), nr. 4 (april), p. 124-138.
10. De UNEG had en heeft nog steeds een Belgische en een Franse afdeling. De UNEG Belge zetelt in Brussel, de UNEG France in Parijs. Het driemaandelijks orgaan van de Belgische afdeling heet *Dedalos*.
11. Dit was het Comité Français de la Libération Nationale (CFLN), waarvan behalve De Gaulle ook generaal Henri Giraud voorzitter was. Giraud, die de voorkeur genoot van de Amerikanen, was een oorlogsheld (ontsnapt uit Duitse krijgsgevangenschap), maar onderhield ook connecties met het Vi-

- chy-bewind. In nog geen halfjaar tijd werd hij er door De Gaulle 'uitge-
werkt', waarna deze het binnen het CFLN als enige voor het zeggen had. Zie
I. Ousby, *Occupation: the ordeal of France 1940-1944*. London, 1997, p. 236.
12. P. Louyet, *Het verzet*. Dl. 4 van 'België in de Tweede Wereldoorlog'. Antwerpen/Amsterdam, 1984, p. 65.
 13. Informatie gevonden op www.xresistance.org/evad.html (januari 2004)
 14. Vgl. internetpublicatie van J.C. Montagné (auteur van het boek *Les lettres que je n'ai jamais écrites: écrites sur la memoires d'un évadé de France interné en Espagne pendant la guerre de 1939 à 1945.*) <http://perso.wanadoo.fr/jean-claude.b.montagne/evades.htm> (januari 2004). Zie ook: R. Belot, *Aux frontières de la liberté: Vichy-Madrid-Alger-Londres. S'évader de France sous l'occupation*. Parijs, 1998, p. 664.
 15. Informatie van de website van het Noorse verzetsmuseum/Norges Hjemmefrontmuseum d.d. oktober 1999 (www.nhm.mil.no) en mondelinge informatie van een van de medewerkers van dit museum, Ivar Kraglund.
 16. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 515-517. De Jong noemt alleen 'tienduizenden Noeren', die over de grens naar Zweden zijn gevlucht.
 17. Vgl. de geslaagde ontsnapping per boot van drie KNIL-militairen (C. van der Star, W. Stockhuyzen en E. van der Veen) vanaf het eiland Java op 6/7/1942: F. Visser, *De Schakel: een documentaire uit de Tweede Wereldoorlog*. Baarn, 1976, p. 64-83.
 18. In augustus 1940 (wetsbesluit A 10) gold dienstplicht voor Nederlandse mannen in Engeland, Canada en de Verenigde Staten van ten minste 19 en ten hoogste 36 jaar oud; in februari 1941 werd dit uitgebreid tot Nederlanders die zich in andere landen bevonden (behalve bezet Nederland, Indië en de West); begin 1942 kwam men tot de ondergrens 18 jaar en bovengrens 42 jaar. Zie L. de Jong, *Het Koninkrijk*, dl. 9, p. 691.
 19. Die andere bronnen waren: secundaire literatuur: memoires van Engelandvaarders, allerlei monografieën over (aspecten van) de geschiedenis van de bezetting, zowel uit regionaal als landelijk perspectief et cetera, lijsten met namen van Engelandvaarders, die tijdens de oorlog door diverse ministeries in Londen werden opgesteld en de ledenlijst van het in 1966 opgerichte Genootschap Engelandvaarders.
 20. Wanneer ik dergelijke namen bijvoorbeeld terugvond in de gegevens van de Kanselarij der Nederlandse Orden als ontvangers van een onderscheiding als Engelandvaarder, dan was dat een reden om deze namen in het bestand op te nemen.
 21. Vgl. interview met J. Staal en D. Stibbe, getiteld 'Werkkampen en jodenpassen' in: *De Opmaat*: Tijdschrift over veteranen in oorlogstijd. Jaargang 4 (1998), no. 2 (maart), p. 36.

22. Zie voor een uitgebreidere toelichting hoofdstuk 5 van dit proefschrift.
23. Zie hoofdstuk 5, waar op deze materie nader wordt ingegaan.
24. C.W.I. Wittewaai van Stoetwegen, *De freule vertelt*. Baarn, 1973, p. 68-71.
25. Vgl. de mislukte poging van de broers Gideon en Jan Karel Boissevain, die in hoofdstuk 4 wordt beschreven. Zij wilden met een uit twee houten vermouthvaten geconstrueerd vlot naar Engeland varen: R. van Olm, *Recht al barstte de wereld: Reina Prinsen Geerligts en de ondergang van de verzetsgroep CS-6*. Schoorl, 1998, p. 19. Volgens Van Olm waren de broers zo'n vier kilometer van de kust verwijderd toen een Engelse piloot hen opmerkte en de Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij alarmeerde. Deze voer direct uit en pikte de jongens op. Deze deden alsof zij zeer opgelucht waren over hun redding en werden daardoor niet vastgehouden. Wat in deze versie onwaarschijnlijk overkomt, is de passage over de Engelse piloot. Een Britse piloot die dicht bij de kust vloog, moest zien te ontsnappen aan Duits afweerschut en bevond zich niet in de positie om enige reddingmaatschappij te alarmeren. In de autobiografie van violist Theo Olof (*Flarden*. Baarn, 2000, p. 59), die vanaf 1933 als jonge Duits-joodse vluchteling enkele jaren bij de familie Boissevain in huis woonde, vond ik een meer accurate versie. Volgens Olof werden Gideon en Jan Karel op de Waddenzee door een Duitse patrouilleboot aangehouden en naar Terschelling gebracht. Door toedoen van hun oom Th. de Booy, die directeur was van de NZHRM (Noord-Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij), werden zij vrijgelaten. Navraag bij de familie Boissevain leverde weer een iets ander lezing op, die ten slotte bevestigd werd door een verslag van Th. H. de Booy in het boek *Mijnen en grond-zeeën* (Amsterdam, 1946). De broers waren met het vlot via het IJsselmeer de Waddenzee op gegaan, met de bedoeling vandaaruit via de Noordzee naar Engeland te varen. Zij liepen echter vast op een zandbank en werden opgepikt door een reddingboot die toevallig in de buurt was, omdat er een Brits vliegtuig in de Waddenzee was neergestort. De bemanning van de reddingboot zag de jongens aan voor piloten en hun vaartuig voor een rubbervlot. De Booy vermoedt dat de ondervragers op de Hafenüberwachungsstelle op Terschelling heel goed doorhadden dat de broers naar Engeland hadden willen varen, maar dat zij het als een kwajongensstreek beschouwden en de Engelandvaarders ongemoeid lieten.
26. Die laatste categorie betreft enkele Engelandvaarders die vanuit Spanje/Portugal direct doorreisden naar de Nederlandse legeronderdelen in Canada en Verenigde Staten en die nooit in Engeland zijn gekomen. Dit is een groep die ik bij mijn onderzoek heb uitgesloten (zie definitie). Vanwege hun informatie over motivatie, aanleiding voor de tocht et cetera heb ik besloten deze Engelandvaarders niet van de enquête uit te sluiten.

1. Zie voor nadere toelichting van het Bureau Inlichtingen de Inleiding.
2. S.G. Timmers Verhoeven, *Een reis naar vrij gebied in het jaar 1944*, Vlissingen, 1992 (ongepubliceerd manuscript), p. 2.
3. *Den vaderland getrouwe: een boek over oorlog en verzet*, samengesteld door Mathieu Smedts. Amsterdam, 1962, p. 204.
4. Zie L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 1976. Deel 7, p. 74-77. Eind juni 1941 was een eerste experiment gehouden met (toen nog vrijwillig) werken op zondag. Ondanks de beloofde toeslag op het loon kwam toen nog geen kwart van de mijnwerkers opdagen. Ditzelfde gebeurde in maart en april 1942. Nadat 159 'weigerende' mijnwerkers voor straf naar het Ruhrgebied waren gezonden, legde men zich bij zondagsarbeid neer.
5. Politie Buitendienst (hierna aan te duiden als PBD)-verhoor J.A. Steman, d.d. 21/4/1943. Archief van het ministerie van Justitie Londen (hierna af te korten tot MvJL), doos 151/dossier 3792.
6. *Statistisch Zakboek 1940*, p. 2.
7. Dit materiaal bestaat uit de verhoren, memoires van en interviews met Engelandvaarders en een enquête, waarop 192 Engelandvaarders repondeerden. Zie Inleiding voor nadere toelichting.
8. Enquête no. 119.
9. Enquête no. 125.
10. Brief van E. Asselberghs aan auteur, d.d. 4/9/1999.
11. Interview met P.L. baron d'Aulnis de Bourrouill in: L. Wagenaar en P. Steur: *De laatste ridders: ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Militaire Willems-Orde*. Den Haag, 1990, p. 91.
12. Zie grafiek 2 'Engelandvaarders naar geboorteplaats'.
13. Interview mr. J. van Lelyveld (over zijn echtgenote, de schrijfster Hella Haasse) door Rinskje Koelenwijn in de *De Groene Amsterdammer*, 18/2/1998.
14. Interview M. Cieremans, d.d. 21/1/1997.
15. In 1943 keerde hij als geheim agent naar bezet Nederland terug, en heeft als een van de weinige agenten tot het einde van de oorlog kunnen doorwerken zonder te worden gearresteerd. Zie: Interview met mr. P.L. baron d'Aulnis de Bourrouill in: P. van Beckum, *Oranjarahven: dertien sluipwegen naar de vrijheid*. Naarden, 1992, p. 131.
16. Enquête no. 78.
17. Vgl. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 170/dossier 4254; doos 199/dossier 5533; doos 214/dossier 3631; doos 214/dossier 3944.

18. Enquête no. 158.
19. H. Meijler, *Ik zou wéér zo gek zijn: mannen van de Irene Brigade*. Amsterdam, 1984, p. 99.
20. Ch. L. J.F. Douw van der Krap, *Contra de Swastika: de strijd van een onverzettelijke Nederlandse marineofficier in bezet Europa, 1940-1945*. Bussum, 1981, p. 73-74.
21. B. van der Boom, *We leven nog: de stemming in bezet Nederland*. Amsterdam, 2003, p. 21; zie ook N. van der Zee, *Om erger te voorkomen: de voorgeschiedenis en uitvoering van de vernietiging van het Nederlandse jodendom tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 1997, p. 188.
22. Zie B. van der Boom, a.w., p. 24-25. Hij citeert dagboekschrijvers die zich eind 1940 al pro-Oranje betoonden; ook wijst hij op een rapport van de Wehrmacht uit juli 1942, waarin de bevolking 'uitzonderlijk Oranjegezind' werd genoemd, 'méér zelfs dan voor de oorlog'.
23. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje '40-'45*. Baarn, 1978 (19de druk), p. 42.
24. C. Fasseur, *Wilhelmina: krijgshaftig in een vormeloze jas*. Amsterdam, 2001, p. 337.
25. G. Rutten, *Ontmoetingen met koningin Wilhelmina*. Utrecht, 1962, p. 9.
26. Het probleem is hoe men een dergelijke Oranjegezindheid vooraf zou moeten meten. In de meest voor de hand liggende bron daarvoor, de verhooren, laten Engelandvaarders zich weinig uit over de koningin. Wel merken sommigen op, dat zij de toespraken van Wilhelmina over Radio Oranje positief hebben gewaardeerd, maar dat deed destijds bijna de hele Nederlandse bevolking, Oranjegezind of niet.
27. J. Gans, *Het vege lijf*. Amsterdam, 1981, p. 14.
28. Idem.
29. Enquête no. 132.
30. Interview M. Cieremans, d.d. 21/1/1997.
31. W.L. Brugsma, *Europa, Europa*. Weesp, 1983, p. 13-14.
32. Zie: G. de Jong, R. Kok en E. Somers, 'Voor Führer, volk en vaderland'. In: *Naar eer en geweten: gewone Nederlanders in een ongewone tijd, 1940-1945*. Zwolle, 2001, p. 157. Zie ook het interview met kunstenaar Jan Montijn in het *Volkskrant magazine*, d.d. 28/6/2003, p. 9-12.
33. Interview met C. Heijblom in: J. Jaspers, *Tussen witte wolk en Anneville*. Nieuw-Ginniken, 1985, p. 111.
34. J. en M. de Hartog, *De vlucht*. Baarn, 1999, p. 57.
35. H. Strabbing, 'Jan de Hartog: de schrijver voor wie Nederland te klein was'. In: P. Brill, *Kopstukken van het laagland: een eeuw Nederland in honderd portretten*. Amsterdam, 1999, p. 274.

36. Interview met Jan de Hartog in: P. Arnoldussen en H. Renders, *Jong in de jaren dertig*. Interviews. Amsterdam, 1999, p. 35
37. W.L. Brugsma, a.w., p. 14. Brugsma voegt hier overigens aan toe, dat deze overweging niet de doorslag gaf. Dat deed zijn woede over het lot van een joodse vriend, die werd gedeporteerd.
38. Vgl. PBD-verhoren Archief MvJL, doos 204/dossier 5230; doos 157/dossier 6857; doos 149/dossier 3215; doos 158/dossier 7381.
39. Vgl. PBD-verhoren Archief MvJL doos 158/dossier 7383; doos 215/dossier 4215; doos 158/dossier 7358; doos 214/dossier 3632.
40. PBD-verhoren Archief MvJL doos 158/dossier 7784; doos 204/dossier 2840; doos 201/dossier 4965; doos 215/dossier 3716; archief ministerie van Oorlog Londen (hierna af te korten tot MvOL), inv.no. 2526.
41. Deze paragraaf is voornamelijk gebaseerd op de beknopte geschiedenis van de bezetting die L. de Jong weergaf in *'De bezetting na 50 jaar'*. Amsterdam, 1990. (Waar dit anders is, zal dit in een noot worden vermeld.)
42. Vgl. D. Verkijk, *Die slappe Nederlanders – of viel het toch wel mee in 1940-1945?* Soesterberg, 2001. Verkijk betoogt (p. 12-13) dat de 'rustige reactie' van veel Nederlanders in de eerste bezettingsmaanden niet moet worden aangezien voor aanpassing. Vgl. ook B. van der Boom, a.w., p. 29.
43. Zie B. van der Boom, a.w., p. 18. Hij verwijst ook naar W. ten Have, die deze redenering in zijn proefschrift *De Nederlandse Unie. Aanpassing, vernieuwing en confrontatie in bezettingstijd 1940-1941* (Amsterdam, 1999) 'de beschermingshypothese' heeft genoemd: om de belangen en identiteit van Nederland te beschermen kon men het best de Duitsers ter wille zijn en zo invloed op de gebeurtenissen houden.
44. Het beroepspersoneel van de Koninklijke Landmacht, Koninklijk Nederlands-Indisch Leger en Koninklijke Marine telde op 15/5/40 2100 officieren, cadetten en adelborsten en 8366 onderofficieren, korporaals en soldaten. Cijfers afkomstig uit: J.W.M. Schulten, *De geschiedenis van de Ordedienst: mythe en werkelijkheid van een verzetsorganisatie*. Proefschrift Leiden, 1998, p. 66.
45. De Duitse autoriteiten hadden echter andere plannen met de Opbouwdienst en beschouwden deze als basis voor een nationaal-socialistische Arbeidsdienst.
46. In de zomer van 1941 werden in totaal 600 communisten opgepakt en in kamp Schoorl opgesloten. 200 van hen werden vrijgelaten. De rest werd via Amersfoort naar Duitse kampen gedeporteerd. Zie: De Jong, a.w., dl. 8, p. 582.
47. In het najaar van 1941 volgden razzia's in Oost-Nederland. Zo werden in

september in Enschede 100 joden opgepakt als represaille voor het door-knippen van kabels door niet-joodse verzetsmensen.

48. L. de Jong, a.w., dl. 6, p. 782.
49. De Jong definieert verzet als 'verzet tegen de bezetter: elk handelen waar-mee men trachtte te verhinderen dat deze de doeleinden verwezenlijkte die hij zich gesteld had.' (Zie: L. de Jong, a.w., dl. 7, p. 1030.) D. Verkijk, a.w. (p. 50) hanteert een ruimere definitie. Hij rekent ook tot verzet 'elke afwijzing of ontduiking van verordeningen en maatregelen van de bezetter, als die verordeningen en maatregelen onder een strafbepaling vielen' en komt zo op 2,4 miljoen verzetsdeelnemers.
50. B.H. Sajet, *Een leven lang* (verteld aan Hans Fels). Baarn, 1977, p. 146.
51. H. Kahn, *Mazzel en lef: tegen de stroom in*. Utrecht, 1998, p. 61.
52. J. en M. de Hartog, a.w., p. 23.
53. Enquête no. 33.
54. J.N.J. van der Meij, *Op erewoord...; oorlogsherinneringen van een marine-man*. Amsterdam, 1997, p. 90.
55. PBD-verhoor J.E. van Loon, d.d. 21/6/1943. Archief MvJL, doos 215, dossier 4107. Van Loon en zijn reisgenoot H. Leus werden in Engeland opgeleid tot agent van het Bureau Inlichtingen (BI) en werden beiden in 1944 boven be-zet Nederland gedropt. Leus werd eind 1944 gearresteerd en in maart 1945 gefusilleerd, Van Loon heeft het overleefd.
56. Betlem was de naam van een joods werkkamp vlak bij Amsterdam. Zie: J. Presser, *Ondergang: de vervolging en verdelging van het Nederlandse joden-dom, 1940-1945*. Den Haag, 1965, dl. 1, p. 194.
57. Verslag van Salomon Moses, opgesteld in Barcelona op 27 november 1943. Bijlage bij zijn PBD-verhoor, d.d. 8/4/44. Archief MvJL, doos 203/dossier 5805.
58. L. de Jong, *De bezetting na 50 jaar*. Dl. 2, p. 198.
59. B. Turksma, *Vraag me niet waarom... het avontuurlijke oorlogsverhaal van een Nederlandse jodin*. Baarn, 1971.
60. L. Gans, 'Engelandvaart, barbaarse reis'. In: M. Smedts, *Den vaderland ge-trouwe*. Amsterdam, 1962, p. 213.
61. R. Blatt, *Rudy, een strijdbare jood, 1940-1945*. Haarlem, 1985.
62. B.H. Sajet, a.w. p. 147.
63. Zie de website van het Amsterdamse Verzetsmuseum: <http://verzetmuseum.org> (begrippenlijst).
64. M. den Hartog-Vogelaar, 'Een "les" in Engelandvaren'. In: *De Schakel*, kwartaalblad van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, no. 16 (april 1983), p. 11-12.

65. Enquête no. 75.
66. PBD-verhoor, d.d. 27/11/1942. Archief MvJL, doos 166/ dossier 3048.
67. Interview met André Koch in: R. Breeman en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1991, p. 58-59.
68. G. Dogger, *De vierkante maan: een persoonlijk oorlogsrelaas*. Amsterdam/Brussel, 1979, p. 115-116.
69. Vgl. Archief MvJL, doos 204/ dossier 2840.
70. B. de Graaff en L. Marcussen, *Kinderwagens en korsetten: een onderzoek naar de sociale achtergrond en de rol van vrouwen in het verzet 1940-1945*. Amsterdam, 1980; M. Schwegman, *Het stille verzet*. Amsterdam, 1979.
71. B. de Graaff en L. Marcussen, a.w., p. 31.
72. Idem, p. 32.
73. Zie M. Schwegman, a.w., p. 60-61.
74. B. de Graaff en L. Marcussen, a.w., p. 32.
75. Wel kwam het in 1942 tot een arbeidsverplichting (in Nederland) voor vrouwen die in de grensstreken woonden; op 15 juli 1943 besloot de bezetter tot een verplichting voor vrouwen (vanaf 16 jaar) om in de oorlogsindustrie te werken. Alleen gehuwde vrouwen met jonge kinderen die nooit eerder buitenshuis hadden gewerkt waren hiervan uitgezonderd. Tot een systematische oproeping van Nederlandse vrouwen is het echter niet gekomen. Zie: W.H. Posthumus van der Goot, *Van moeder op dochter: de maatschappelijke positie van de vrouw in Nederland vanaf de Franse tijd*. Nijmegen, 1977 (reprint van 3de herziene druk 1968), p. 313.
76. Half mei 1943 werden de circa 2000 meisjesstudenten opgeroepen om zich bij de gewestelijke arbeidsbureaus te melden voor werk in Nederland. Slechts 500 deden dat. De bezetter deed geen poging de overige 1500 meisjes op te pakken. Zie: J. Bosch, L. van der Horst en T. Schoonenberg, *Heden geen college: studentenverzet 1940-1945*. Amsterdam, 1990, p. 29.
77. Zie M. Schwegman en J. Withuis, 'Moederschap: van springplank tot obstakel'. In: G. Duby en M. Perrot, *Geschiedenis van de vrouw: de twintigste eeuw*. Amsterdam, 1993, p. 568.
78. Vgl. de vrouwelijke Engelandvaarder Ida Veldhuyzen van Zanten, die via relaties bij de KLM in Lissabon (zij was voor de oorlog stewardess bij de KLM geweest) een zogenaamde werkgarantie loskreeg en alleen op die basis kon doorreizen naar Engeland. Zij was overigens niet van plan werkelijk in dienst te treden van de KLM, want zij wilde jachtpilote worden. Eenmaal in Londen weigerde het ministerie van Binnenlandse Zaken haar de kosten voor de vliegreis Lissabon-Bristol te vergoeden. Archief MvJL, doos 166/ dossier P6a: 62-63.

79. M. Aerts, 'Om het lot van de krijgsman te delen: koningin Wilhelmina en het martiale perspectief op burgerschap'. In: *Sekse en oorlog: Jaarboek voor Vrouwengeschiedenis 15* (1995), p. 24.
80. Idem, p. 16.
81. *Londense dagboeken van Jhr. O.C.A. van Lidth de Jeude januari 1940-mei 1945*. Bewerkt door A.E. Kersten, m.m.v. E.Th. Mos. Den Haag, 2001, dl. 2, p. 907.
82. Idem, p. 945.
83. Van de 28 gehuwden waren er 17 kinderloos, 1 vrouw had 1 kind, 2 vrouwen hadden 2 kinderen en van 8 gehuwde vrouwen is onbekend of zij kinderen hadden of niet. Van de twee gescheiden vrouwen had er een 3 kinderen; de 14 ongehuwde en 4 verloofde vrouwen waren allen kinderloos.
84. Interview mw. L.Keg, d.d. 27/9/1995.
85. Interview met mw. E.W.L. Broekman, 18/9/1999.
86. Interview met Ida Veldhuyzen van Zanten in: K. Polak en J. Schuyf (red), *De stilte die spreekt: herdenken in diversiteit*. Amsterdam, 2000, p. 202-203.
87. Bijlage van het PBD-verhoor van Rachel Waterman, d.d. 26/8/1943. Archief MvJL, doos 216/dossier 5066.
88. Enquête no. 162.

2 Voorbereiding

1. De lijst was samen met andere papieren op 12 mei gevonden op het lijk van een Duitse militair die op het vliegveld van Ockenburg gesneuveld was. Zie L. de Jong, *Het Koninkrijk*... Dl. 3, p. 190-191.
2. L. de Jong, *Herinneringen 1*. Den Haag, 1993, p. 88.
3. Zo vertrok het grote schip de Bodegraven met 75 Duits-joodse weeskinderen, die op het laatste moment aan boord waren gebracht door toedoen van de Amsterdamse mevrouw G. Wijsmuller-Meyer. Verder was het schip vrijwel leeg. Zie L. de Jong, a.w., dl. 3: *Mei 1940*. Den Haag, 1970, p. 444.
4. A. Romein-Verschoor, *Omzien in verwondering: herinneringen van Annie Romein-Verschoor*, dl. 11. Amsterdam, 1972, p. 7-8.
5. H.Th. de Booy, 'Het avontuurlijk leven van de motorreddingboot "Zee-manshoop"'. In: *De reddingboot*, orgaan van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, nr. 113 (december 1972), p. 4807-4821.
6. H. Pos, *In triplo. Autobiografie*. Amsterdam, 1995, p. 39-40.
7. L. de Jong, a.w., dl. 9, 'Londen'. Den Haag, 1979, p. 22.

8. Zie: *Verordeningenblad voor het bezette Nederlandse gebied*. VO 6/1940, p. 19.
9. Idem, VO 155/1941, p. 663.
10. L. de Jong, a.w., dl. 5 *Maart '41-juli '42*. Den Haag, 1974, p. 860.
11. Idem, p. 861.
12. *Geuzenliedboek 1940-1945*, p. 248. S.I., s.a. In: *Morgen komt een nieuwe dag: liedjes van en om de oorlog 1939-1946*. Baarn, 1990 (samengesteld door Co de Kloet) staat een iets andere versie van dit lied. Als tekstdichter wordt daar genoemd: J. Pearl: 'Waar de blanke top der duinen, afgezet met prikkeldraad, En op elke honderd meter, weer zo'n lamme rotmof staat, Juich ik aan het vlakke strand, met een Oranjevlaggetje in mijn hand, Ze komen nooit aan de overkant.'
13. J. Burger, *Oorlogsdagboek*. Bezorgd door Chris van Esterik. Amsterdam, 1995, p. 122.
14. Idem, p. 169.
15. Hij moest vanuit Zweden de halve wereld rondreizen om Engeland te bereiken: via de toen nog niet bij de oorlog betrokken Sovjet-Unie, Brits-Indië, Japan en de Verenigde Staten kwam hij in oktober 1941 in Engeland aan.
16. D. Brongers, *Op tegengestelde koersen: de kustvaart in oorlogstijd*. Deventer, 1996, p. 89.
17. Archief MvJL: doos 147/dossier 1954.
18. Zie: G. von Frijtag Drabbe Künzel, *Het recht van de sterkste: Duitse strafrechtpleging in bezet Nederland*. Amsterdam, 1999, p. 124 e.v. Zie ook hoofdstuk 4 van dit proefschrift, getiteld 'Mislukte pogingen tot Engelandvaart'.
19. *Het Nationale Dagblad*, 11/7/1940.
20. Zie voor deze mislukte poging: J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945*. Houten, 1998, p. 30-33.
21. Verhoor van D.J. ter Beek en anderen door de Interdepartementale Commissie op 18 en 19/9/41. Archief MvJL, doos 167/P6a:1050.
22. Uitzending Radio Oranje maandag 17 november 1941. Tekst: L. de Jong. Teksten uitzendingen Radio Oranje, NIOD, Amsterdam.
23. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 154, dossier 5568.
24. A. Viruly, 'Vergemakkelijkt Engelandvaren'. In: *De Schakel*, kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, jrg. 4, nr. 15 (oktober 1982), p. 8.
25. 'Legale' OT-mensen konden er natuurlijk ook halverwege vandoor gaan, maar zij stonden dan wel officieel bij de OT-instanties geregistreerd.
26. Zie: J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 54-55.
27. Zie verhoor van Jacob Gerardus van Niftrik door de Parlementaire Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945 op 7/12/1948. Deel 4C-1, p. 38-39.

28. Van Niftrik zelf heeft het over zomer 1940 als begin van zijn activiteiten. Hij heeft toen enkele joden de grens over geholpen. Pas vanaf begin 1941 was er echter sprake van een georganiseerde lijn. Informatie d.d. november 2002 van S. Plantinga, die een artikel voorbereidt over de Van Niftrik-lijn.
29. Op een vele jaren na de oorlog door het echtpaar Van Niftrik opgestelde lijst van personen, die langs hun vluchtweg vertrokken, staan 84 namen. De Van Niftriks schatten dat er zeker nog 10 personen waren, van wie de naam verloren was gegaan. Bovendien hadden zij ook nog uitzonderingshalve twee joodse families geholpen (in totaal 4 volwassenen en 6 kinderen), omdat die in uiterste nood verkeerden. NIOD, collectie 187c Van Niftrik.
30. C.M. Schulten (*En verpletterd wordt het juk: verzet in Nederland, 1940-1945*. Den Haag, 1995, p. 137) situeert dit moment begin 1943. Volgens informatie van S. Plantinga (zie noot 28) werden op of rond 5 november 1942 al twee Engelandvaarders (T. van Tijn en P.J. Koene) door Beelen de grens over geholpen.
31. Zie voor een totaaloverzicht van de hulp op het gebied van escapelijnen in Zuid-Limburg: A.P.M. Cammaert, *Het verborgen front: geschiedenis van de georganiseerde illegaliteit in de provincie Limburg tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Leeuwarden/Mechelen, 1994. Zie ook (toegespitst op pilotenhulp): B. de Graaff, *Schakels naar de vrijheid: pilotenhulp in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Den Haag, 1995, p. 91-110.
32. Zie B. de Graaff, *Schakels*, p. 64-70.
33. B. de Graaff, *Spion in de tuin: King Kong voor en na zijn dood*. Den Haag, 1992, p. 21.
34. PBD-Verhoren Engelandvaarders, Archief MvJL, doos 200/dossier 5820.
35. Idem, Archief MvJL, doos 149/dossier 3213.
36. In deze buitenlandse organisaties waren soms ook (joodse) Nederlanders werkzaam. Zo heeft A. de Valença als lid van een Brusselse verzetsgroep diverse keren vluchtelingen en Engelandvaarders tot aan de Pyreneeën begeleid. Interview met de heer A. de Valença, d.d. 15/1/2002. Zie ook: G.M. Naarden, *Onze jeugd behoort de morgen: de geschiedenis van de AJC in oorlogstijd*. Amsterdam, 1989, p. 448.
37. H. Kahn, *Mazzel en lef. Tegen de stroom in*. Utrecht, 1998, p. 62.
38. B1-rapport over B. Berger, Archief MvJL, doos 200, dossier 4394.
39. Van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders hadden er 331 alleen lagere school (19 procent), 181 hadden lagere school plus een vorm van lager beroepsonderwijs (11 procent), 655 Engelandvaarders hadden (enkele jaren of volledig) middelbaar onderwijs genoten (38 procent) en 383 Engelandvaarders (23 procent) volgden tertiair onderwijs. Van 156 Engeland-

vaarders ten slotte (9 procent) is onbekend welke opleiding zij achter de rug hadden.

40. Zie het verslag van deze tocht in Cieremans' *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994.
41. PBD-verhoor P. Ganderheyden. Archief MvJL, doos 201, dossier 6047.
42. J. en M. de Hartog, *De vlucht*. Baarn, 1999, p. 35.
43. Interview met G.M. van der Weerd in: P. van Beckum, a.w., p. 85.
44. PBD-Verhoor van Burger, opgenomen in *Burgers Oorlogsdagboek*, p. 234.
45. PBD-Verhoren Engelandvaarders, Archief MvJL, doos 203, dossier 4664.
46. H. Kahn, a.w., p. 68.
47. Verhoren Engelandvaarders Archief MvOL, inv.no. 2523.
48. PBD-verhoor J.F. ter Doest. Archief MvJL, doos 214, dossier 3436.
49. Interview met Han en Willem Peteri in: P. van Beckum, a.w., p. 93-98.
50. Interview met G. van der Weerd in P. van Beckum, a.w., p. 83.
51. B. Bredero, *De grote oversteek* [in eigen beheer uitgegeven, 1984], p. 5.
52. J. Gans, *Het vege lijf*. Amsterdam, 1981, p. 42.
53. J.M. Somer, *Man in oorlog: de dagboeken van majoor Dr. J.M. Somer, hoofd Bureau Inlichtingen te Londen 13 maart 1942-22 september 1943*. Baarn, 1981, p. 6-7.
54. PBD-verhoor G.J. Floothuis. Archief MvJL. Doos 214/dossier 4109.
55. B. Brederode, a.w., p. 4.
56. M. Cieremans, a.w., p. 37.
57. Jan en Marjorie de Hartog, *De vlucht*. Baarn, 1999, p. 29-30.

3 Naar Engeland

1. M. Sluysers, *...daar zaten wij: impressies over Londen '40-'45*. Amsterdam/Antwerpen, 1965, p. 106.
2. Het gaat slechts om enkele Engelandvaarders, van wie een deel uit krijgsgevangenkampen in Duitsland en Polen ontsnapte en via Hongarije/Roemenië naar Engeland kwam en een ander deel, dat via Griekenland en Turkije reisde. Omdat het om zo'n gering aantal gaat, wordt aan deze routes verder geen aandacht besteed.
3. Enkele delen van Finland waren kort daarvoor al door de Sovjet-Unie bezet. Dat was de uitkomst van de Fins-Russische oorlog, 1939-1940.
4. E. Erdogan, *Met eigen ogen: de Tweede Wereldoorlog*. Zwolle, 1995, p. 467-469.
5. Wanneer dus in dit hoofdstuk bijvoorbeeld wordt gesteld dat er 528 Engelandvaarders via Zweden ontkwamen, dan betekent dit dat er van de onderzoekspopulatie van 1706 Engelandvaarders 528 via Zweden ontsnapt zijn.

6. Dit waren T.H. Leegstra en P.J.C. Vos, die op 5/5/1941 een Fokker G-1 kaapten en W. Lindeman, G. Steen, E.W. Boomsma en jhr. J.G. Beelaerts van Blokland, die er een dag later met een watervliegtuig (type T-8W) vandoor gingen. Zie: F. Visser, *De schakel: een documentaire uit de Tweede Wereldoorlog*. Baarn, 1976, p. 167 e.v. Zie ook: J. Hof, *Niet schieten... we are Dutch!* Den Haag, 1979.
7. Een uitgebreid verslag van deze ontsnapping is te vinden in F. Visser, a.w. p. 85-108.
8. Een voet staat gelijk aan circa 30 centimeter.
9. Uit de toespraak van mr. A.D. Vas Nunes op 21/2/2001 bij de presentatie in Den Haag van het tweede deel van de Wilhelmina-biografie (getiteld *Krijgshaftig in een vormloze jas*) geschreven door C. Fasseur.
10. Een van de redenen voor die weigering was, dat de geallieerden geen verliezen wilden riskeren ten behoeve van troepen, die jarenlang aan de kant van de vijand hadden gevochten. De munitie van de Georgiërs op Texel werd – in het zicht van de bevrijding – bloedig neêrge-slagen. Zie: L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, dl. 10b, p. 1304-1313.
11. Dit cijfer is in de eerste plaats gebaseerd op mijn eigen onderzoeksgegevens. Daarnaast heb ik gebruikgemaakt van het boek *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee* van J. Bruin en J. van der Werff (Houten, 1998). Tenslotte kon ik te rade gaan bij een artikel van R. Korpershoek, 'Vrijheid achter de horizon: een analyse' in: *Terugblik '40-'45*, jrg. 38 (2000), nr. 4, p. 124-133. Hierin zijn de door Bruin en Van der Werff aangedragen gegevens over al of niet aangekomen Engelandvaarders en hun helpers statistisch bewerkt.
12. Archief MvJL, doos 167/dossier 11 (handgeschreven verslag van Daniel Sajet).
13. Het waren: L. Bruin, M. den Heijer, K.B. Kleijn, J.J. de Reus, H. van Roon, J. Vrolijk en H. Westerduin.
14. C. Fasseur, *Wilhelmina: krijgshaftig in een vormloze jas*. Amsterdam, 2001, p. 323.
15. Archief MvJL, doos 143/dossier 1005.
16. *De Schakel*; kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, jrg. 9, no. 34 en 35 (juli en oktober 1987); telefonische informatie C.H. Hogewoning, d.d. 10/3/2004.
17. B.H. Sajet, *Een leven lang*; verteld aan Hans Fels. Baarn, 1977, p. 149.
18. Ongepubliceerd verslag van R.F. van Daalen Wetters, zomer 1994.
19. Interview met Han en Willem Peteri in: P. van Beckum, *Oranjarahven: der-tien sluipwegen naar de vrijheid*. Naarden, 1992, p. 96-97.

20. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje*, '40-'45. Baarn, 1978, p. 82-94.
Ook Van der Stok en Tazelaar hebben hun versie van het gebeuren beschreven: B. van der Stok, *Oorlogsvlieger van Oranje*. Bussum, 1983; Interview met Peter Tazelaar in: P. van Beckum, *Oranjarahen: dertien sluipwegen naar de vrijheid*. Bussum, 1992.
21. Volgens Hazelhoff gingen met hen mee van boord: koksmaat Toon Buitendijk en Gerard Volkers(z). Of die laatste een pseudo-zeeman was of een echte, is niet duidelijk. Van der Stok noemt alleen Buitendijk. Er is wel degelijk een Engelandvaarder met de naam Volkersz aangekomen, maar dit rapport is zo summier, dat niet is na te gaan of het dezelfde is. De data van vertrek en aankomst kloppen wel.
22. Verslag geschreven door Dirk Hagemeijer en opgenomen in een van de twee herinneringsalbums, die koningin Wilhelmina van Engelandvaarders kreeg aangeboden. Het eerste album werd aangeboden op 31/8/1944, het tweede album volgde op 31/8/46. Beide albums bevinden zich in het Koninklijk Huis Archief, inv.no. FA/0840 en FA/0841.
23. Interview met A. Loontjens in *Nieuwsblad van het Noorden*, 26/11/1994.
24. J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 104.
25. F. Visser, a.w., p. 145-147.
26. Vgl. interview in het *Leids Dagblad* d.d. 5.5.1993 met twee oud-bemanningsleden, Huig van Duin en Maarten de Vreugd. Hun getuigenis staat haaks op de lezing die F. Visser (a.w., p. 145-147) en ook L. de Jong (*Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, dl. 5, p. 864) geven, nl. dat opzettelijk het bericht werd verspreid dat de Katwijk 134 was vergaan, maar dat intussen familieleden het tegendeel werd verteld.
27. Interview met Jacob de Mos in: P. van Beckum, a.w., p. 42.
28. Het gaat om B1-agent H.C. de Jonge, die met zes anderen op 17/9/43 in de haven van Scheveningen een Schnellboot probeerde te kapen. Het mislukte doordat de motoren weigerden. Zie J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 130.
29. Zie het door A. Korthals Altes geschreven nawoord in: O. Pinto, *Vriend of vijand*. Amsterdam, 1986, p. 210.
30. Archief MvJL doos 167, dossiers 2519 en 6903; zie ook A. Korthals Altes in: O. Pinto, a.w. p. 209.
31. PBD-verhoor van A.J. Erasmus en J.C. Erasmus, maart 1943. Archief MvJL, doos 166, dossier 3482.
32. Interview met Anton Schrader in: P. van Beckum, a.w., p. 59.
33. Interview met J.C.H. Fuchter, 25/9/2001.
34. Vgl. PBD-verhoren van Moddemeyer, Winckel, Osten, Fuchter en Baxmeier, Archief MvJL, doos 214/dossiers 5776-5780. Zie ook het mooi geillu-

- streerde dagboek van H. Baxmeier, dat in het NIOD berust. Ook de film is bij het NIOD opgeslagen.
35. Kaart vervaardigd door J. en G. Bruin.
 36. Zie analyse van R. Korpershoek in zijn artikel in *Terugblik '40-'45*, jrg. 38 (2000), p. 126.
 37. J. Bruin en J. van de Werff, a.w., p. 41 (gebaseerd op het verslag van marine-officier W.F. Coolhaas, die De Jong en Storm bij het vertrek heeft geholpen, in *De Schakel*, jrg. 16 (1994), nr. 62 (juli) p. 21).
 38. Interview met André Koch in: R. Breeman en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1991, p. 58.
 39. Behalve 227.000 Britse troepen werden op deze manier ook 110.000 Franse militairen in veiligheid gebracht. Zie: I. Ousby, *Occupation: the ordeal of France 1940-1944*. London, 1997, p. 30.
 40. Zie: A. Plesman, *Albert Plesman, mijn vader*. Den Haag, 1977, waarin een passage over Jan Plesman (p. 32-33); zie over G. Overgaauw: J. Verhagen, *Zijn edel bloed gewaagd: kroniek van een luchtwaarnemer, Engelandvaarder en piloot*. S.l., s.a.
 41. De 'overgang' van vluchteling tot Engelandvaarder kon ook onderweg optreden; zo bestaat een aantal van de 52 in 1940 vertrokken Engelandvaarders via de zuidelijke route uit Nederlandse joden, die in de meidagen hetzij vanuit Nederland, hetzij vanuit België naar Frankrijk vluchtten. Hun motief was dus aanvankelijk lijfsbehoud. Onderweg besloten zij zich aan te melden voor de Nederlandse strijdkrachten in Engeland en werden daarmee eveneens Engelandvaarder.
 42. L. de Jong, *Het Koninkrijk de Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*. Dl. 9, Londen. Den Haag, 1979, p. 520.
 43. R. Blatt, *Rudy, een strijdbare jood 1940-1945*. Haarlem, 1985, p. 42.
 44. J. Gans, *Het vege lijf*. Amsterdam, 1981, p. 50.
 45. B. Bredero, *De grote oversteek: een vertelling uit de Tweede Wereldoorlog*. (in eigen beheer uitgegeven memoires), S.l., s.a., p. 8.
 46. R. Blatt, a.w., p. 44.
 47. B. Bredero, a.w., 20-21.
 48. G. Dogger, *De vierkante maan: een persoonlijk oorlogsrelaas*. Amsterdam/Brussel, 1979, p. 120-121.
 49. Interview met de heer E. Woudstra, d.d. 27/1/1994.
 50. J. Gans, a.w., p. 63-64.
 51. Interview met mw. Lydia Keg, d.d. 27/9/1995.
 52. In hoofdstuk 1 werd al gewezen op de dames Waterman en Musaph, Rut-

- ten-Broekman en J. Mendels. Zie ook (F. Visser, *De Schakel*, p. 319-350) de geschiedenis van Lydia van den Broek en Nina Baumgarten, die in december 1941 op weg naar Zwitserland in Dôle waren gearresteerd en ruim vier maanden in de gevangenis van Besançon werden gedetineerd.
53. Vgl. R. Blatt, a.w., p. 51; G. Rutten, *Mijn papieren camera: draaiboek van een leven*. Bussum, 1976, p. 137; interview M. Weisglas d.d. 19/10/2001; G. Dogger, a.w., p. 126; H. Kahn, *Mazzel en lef: tegen de stroom in*. Utrecht, 1998, p. 166 et cetera.
 54. I. Ousby, a.w., p. 70.
 55. PBD-verhoor J.D. Overvoorde. Archief Ministerie van Oorlog Londen (hierna aan te duiden als MvOL), dossier 2523.
 56. PBD-verhoor J.F. ter Doest. Archief MvJL, doos 214/dossier 3436.
 57. R. Blatt, a.w., p. 57-58.
 58. M.L. Cohen & E. Malo (dir.), *Les camps du Sud-Ouest de la France 1939-1944: exclusion, internement et déportation*. Toulouse, 1994.
 59. Zie: S. Plantinga, 'Joseph Willem Kolkman (1896-1944) en de Engelandvaarders: de hulp aan Nederlandse vluchtelingen in Vichy-Frankrijk'. In: *Oorlogsdocumentatie '40-'45. Negende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie*. Amsterdam, 1998, p. 10-36.
 60. S. Noach, *Het moest gedaan worden*. Apeldoorn, 1971, p. 51.
 61. S. Plantinga, a.a.
 62. J. Gans, a.w., p. 126-127 en p. 187. Zijn vriend en reisgenoot H. Siedenburg heet in het boek Reinier.
 63. R.S. Kaplan, 'Le terrible été 1942: arrestations et déportation massives des internés de Gurs'. In: M.L. Cohen en E. Malo, a.w., p. 181-192.
 64. Interview met prof. dr. M. Weisglas, d.d. 19/10/2001. Zie ook het interview met mw. Ida Veldhuyzen van Zanten in K. Polak en J. Schuyf, *De stilte die spreekt: herdenken in diversiteit*. Amsterdam/Utrecht, 2000, p. 202.
 65. Deze route, genoemd naar de musicus Arthur Renkin, was een gezamenlijk Nederlands-Belgisch initiatief. Enkele medewerkers waren behalve Renkin de fruithandelaar A. Smeets uit Eijsden, N. Erkens te Luik en Alphonse Boonaert in Givet. Laatstgenoemde was uitbater van café/bioscoop Remy en heeft heel wat vroege Engelandvaarders (vertrokken in 1941) op weg naar Zwitserland onderdak geboden. Zie: J. van Lieshout, *Het Hannibalspiel*. Bussum, 1980, p. 103 e.v. Zie ook: B. de Graaff, *Schakels naar de vrijheid pilotenhulp in Nederland*. Den Haag, 1995, p. 91-92.
 66. Zie: H.E. Pelser, *Vluchtweg Zwitserland: verhalen uit een ondergronds verleden*. Amsterdam, 1996.
 67. Na Teulings' overlijden op 22 september 1989 schreef journalist Henk van

- Gelder in een necrologie in *NRC Handelsblad*, dat Teulings tijdens de bezetting een vluchtlijn naar Zwitserland had opgezet en in 1943, toen de Duitsers hem op het spoor waren, samen met zijn joodse vrouw als laatste via deze lijn naar Zwitserland was ontsnapt (zie *NRC Handelsblad*, d.d. 23/9/89). In een brief aan Generaal Van Tricht, militair-attaché te Bern d.d. 7/11/44 schrijft Teulings zelf dat hij al in februari 1941 doende was een dergelijke lijn te organiseren. Hoeveel mensen hij heeft 'weggeholpen' is echter onbekend. (Zie: Archief MvOL, archief Militair-Attaché, Bern, inv.no. 1312.)
68. De nu volgende uiteenzetting over het Zwitserse vluchtelingenbeleid is vnl. gebaseerd op: L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 589 e.v. Waar dit niet het geval is, wordt dit in een noot vermeld.
69. Zie het in 2002 verschenen eindrapport van de commissie Bergier, die onderzoek deed naar Zwitserland voor, tijdens en vlak na de Tweede Wereldoorlog (onder andere het vluchtelingenbeleid). Hier wordt gesteld dat het Zwitserse publiek misschien niet volledig op de hoogte was van het lot van de joden in Duitsland en Oost-Europa, maar dat de beleidsmakers en zakenmensen hierover wel degelijk goed geïnformeerd waren. *Final report of the Independent Commission of Experts Switzerland – Second World War*. Zürich, 2002, p. 514-515
70. Niet alle 'Zollbezirke' hanteerden dezelfde regels. Het Zollbezirk Westschweiz stuurde bijvoorbeeld iedereen terug; Nordschweiz deed dat niet; Genève en het Franse Haute Savoie hadden een afspraak dat er geen vluchtelingen 'zwart' zouden worden teruggezonden (dat wil zeggen: ergens tussen twee grensposten in) et cetera. Zie J. Staal, a.w., p. 26-27.
71. Interview M. Weisglas, d.d. 19/10/2001.
72. Jan en Marjorie de Hartog, *De Vlucht*. Baarn, 1999, p. 49-50.
73. Zie voor uitleg, hoofdstuk 1 Beweegredenen.
74. Zie H. Larive, *Vannacht varen de Hollanders*. Amsterdam/Brussel, 1950.
75. Zie: J.W.M. Schulten, *De geschiedenis van de Ordedienst: mythe en werkelijkheid van een verzetsorganisatie*. Proefschrift Leiden, 1998, p. 64.
76. J.W.M. Schulten, a.w., p. 69.
77. 19 beroepsmilitairen ressorteerden onder het KNIL, 15 onder de marine en 21 onder de landmacht. Onder die 21 van de landmacht was een aantal vliegers. (De luchtmacht vormde toen nog geen afzonderlijk wapen.)
78. R. Blatt, a.w., p. 69.
79. Bosch van Rosenthal heeft zich – te oordelen naar enkele voor de Commissie Cleveringa tegen hem geuite klachten – in contacten met Engelandvaarders soms nogal bot en ongeïnteresseerd opgesteld. Op het diplomatieke vlak heeft hij zich echter wel degelijk voor Engelandvaarders en vluchtelingen ingezet.

80. Visser 't Hooft heeft zich voornamelijk beziggehouden met het geheime inlichtingenverkeer tussen bezet Nederland en Engeland (de zogenaamde Zwitserse weg A), maar sprong ook in de bres voor vluchtelingen en Engelandvaarders. Zo deed Maarten Cieremans, wiens huisarts uit Velp een broer was van Visser 't Hooft, in 1943 met succes een beroep op de dominee, nadat hij (Cieremans) clandestien de Zwitserse grens was overgekomen. Zie M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994, p. 65.
81. Blatt en Hecht waren in contact gekomen met de Zwitserse chef van de vreemdelingenpolitie te Genève, Demierre, die tevens voor de Zwitserse geheime dienst werkzaam was en contacten onderhield met de Britse geheime dienst. Hecht ging op zijn verzoek in februari 1942 terug naar Nederland om contact te maken met verzetsgroeperingen in Nederland. Na zijn terugkeer in Zwitserland werden Blatt en Hecht beiden, samen met enkele Britse militairen naar Spanje geholpen. Zie Blatt, a.w.
82. G. Dogger, a.w., p. 141.
83. Toen Van Lidth de Jeude in september 1942 tot minister van Defensie werd benoemd, werd hij als regeringscommissaris opgevolgd door Mr. B. Ph. baron van Harinxma thoe Slooten, die voordien als gevolmachtigde van Van Lidth in Lissabon de zaken van Nederlandse vluchtelingen had behartigd en met de Spaanse en Portugese autoriteiten had onderhandeld.
84. Ook Bart Bredero – zie begin van de paragraaf – passeerde de Pyreneeën verstoep in/onder de trein.
85. E. Eychenne, *Montagnes de la peur et de l'espérance: le franchissement de la frontière espagnole pendant la Seconde Guerre Mondiale dans le département des Hautes-Pyrénées*. Toulouse, 1980.
86. P. de Vos, Ongepubliceerde herinneringen Engelandvaart Pieter de Vos, d.d. oktober 1989, p. 1.
87. Vgl. het relaas van Engelandvaarder G.M. van der Weerd. In: P. van Bickum, a.w., p. 83.
88. J. Gans, a.w., p. 204.
89. G.J. van Heuven Goedhart, *De reis van Colonel Blake*. Londen, 1945, p. 26.
90. M. Nord, *Josepha Mendels: portret van een kunstenaar*. Amsterdam, 1981, p. 31. De ervaringen tijdens deze tocht heeft zij verwerkt in (het begin van) de roman 'Je wist het toch...' Amsterdam, 1948.
91. P. de Vos, a.w., p. 3.
92. Idem.
93. E. Hertzberger, *Door de mazen van het net*. Amsterdam, 1990, p. 141.
94. H. Kahn, *Mazzel en lef: tegen de stroom in*. Utrecht, 1998, p. 164-166.

95. Interview E. Woudstra, d.d. 27/1/1994.
96. E.A. Barten, (Ongepubliceerd) *Verslag Engelandvaren via Spanje 19-10-1942 tot 4-6-1943*, p. 6.
97. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 606.
98. PBD-verhoor C.A. Bom, d.d. 28/10/1943. Archief MvJL, doos 200/dossier 4733.
99. Memo van het ministerie van Buitenlandse Zaken aan dat van Justitie, d.d. 13/9/43. Archief MvJL, doos 166, P6a: 432. De vriend, waarmee Bom had gereisd, keerde bijvoorbeeld in oktober 1942 vanuit kamp Miranda terug naar Nederland.
100. Nota, ingediend door Abraham en Joseph Citroen betreffende hunne bevindingen in Spanje, in het bijzonder in het concentratiekamp Miranda de Ebro, d.d. 24/1/1943. Archief van het ministerie van Algemene Oorlogvoering (hierna aan te duiden als AOK) inventarisnr. 1174/dossier GB 307/43.
101. H. Kahn, a.w., p. 167-168.
102. Zie B. Bredero, a.w., p. 89-96.
103. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 606.
104. E. Asselberghs, *Tussen licht en donker, 1943-1945*. Westervoort, 1997, p. 70.
105. Archief MvJL, doos 204/dossier 6087.
106. H. Kahn, a.w., p. 171-172.
107. L. de Jong heeft het in dit verband over meer dan 50 Engelandvaarders (zie dl. 9, a.w., p. 574); in mijn onderzoeksbestand bevinden zich er 10 (met Le Poole, die ontsnapte, meegerekend).
108. PBD-verhoor M.C. le Poole d.d. 12/4/43. Archief MvJL, doos 215/dossier 3468.
109. PBD-verhoor J.D. Overvoorde, d.d. 16/11/43. Archief MvOL, inv.no. 2523.
110. Vgl. PBD-verhoor C. Schwarz d.d. 18/11/43. Archief MvJL, doos 215/dossier 5065.
111. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 613.
112. G.W. Paauw jr. en J. Allebé, *De vlotters: 1944-1969, 23 januari*. S.l., 1969. Zie ook het artikel 'Naar de vrijheid op een houtvlot' in: *De Opmaat* jrg. 6 (2000), nr. 2, p. 21-26 (interview met J. de Jong, D. van Mourik en R. Bomans).
113. Archief ministerie van Buitenlandse Zaken Londen, stukken Commissie Cleveringa, inv.no. 15, onderhoud met Mr. J.J.B. Bosch Ridder van Rosenthal d.d. 11/4/1947, p. 2.
114. Enkele namen van Engelandvaarders die vergeefs vanuit Zwitserland via Italië naar Engeland probeerden te komen: C.J. van Remmen, H. Poetiray, H. Franken, F. Snapper, H. Catz, F. Glaser en H. van Dantzig. Op Van Remmen na (die naar Zwitserland terugkeerde) werden allen in Italië gearres-

- teerd. Poetiray kwam na allerlei verwickelingen terecht in Berlijn en raakte gewond tijdens het beleg van de stad. Snapper wist te ontsnappen en sloot zich aan bij Italiaanse partizanen. Catz, Glaser en Van Dantzig (zie memoires van H. Catz, getiteld: *Het oog van de naald: een verhaal uit de Tweede Wereldoorlog*, Huizen, 1999) deden zich na arrestatie voor als Australische of Zuid-Afrikaanse militairen en beleefden de bevrijding in een Duits krijgsgevangenkamp.
115. M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994, p. 111.
 116. Interview met twee leden van dit 1ste Bataljon Jagers, D. Stibbe en J. Staal in: *De Opmaat*, jaargang 4 (1998), nr 2, p. 36.
 117. P. de Vos, a.w., p. 12.
 118. H. Pos, *In triplo: autobiografie*. Amsterdam, 1995, p. 44.
 119. Zelf noemt Pos in zijn memoires de naam Oosterhuis niet, maar volgens J. Klatter (auteur van *De verzetsgroep Zwaantje: oorlogsbelevissen van dr. Allard Oosterhuis*. Amsterdam, 1968, p. 19) behoorde Pos wel degelijk tot de groep studenten, die door bemiddeling van Oosterhuis is weggeholpen.
 120. En ook weer een paar gelegenheidszeelieden: de studenten Albert Roesingh en Rene Borgerhoff Mulder.
 121. Zie het archief van het MvJL, doos 145. Zie ook: D. Brongers, *Op tegengestelde koersen: de kustvaart in oorlogstijd*. Deventer, 1996, p. 92-94.
 122. Geciteerd bij: D. Brongers, a.w. p. 88. Deze Duitse cijfers over het aantal gedrosten in 1940 en 1941 zijn iets lager dan die ik op grond van mijn onderzoek heb gevonden (zie tabel 10). Dit zou kunnen betekenen dat de Duitsers in die eerste periode niet alle gevallen van desertie gemeld kregen. Verder waren de Duitse autoriteiten uiteraard niet op de hoogte van verstekelingen.
 123. Misschien wilden de Duitsers deze weg wel niet helemaal afsluiten, om op deze manier spionnen naar Zweden te kunnen sturen. Iets dergelijks verklaarde de gewezen politiechef Rauter tijdens een verhoor in de strafgevangenis van Arnhem op 20/2/1947 ten overstaan van prof. N.W. Posthumus en drs. L. de Jong. Over de vluchtweg vanuit Delfzijl naar Zweden zei hij: 'Ja. Diesen Weg kennen wir auch, für unsere Spione. Wir haben diesen Weg mit Absicht offen gehalten.' Zie: NIOD, inventarisnr. 283, doos 1.
 124. Zie PBD-verhoor Arjan Postma d.d. 3/3/1945. Archief MvJL, doos 153, dossier 4636. Uiteindelijk ontsnapte Postma door – hoewel hij niet goed kon zwemmen – overboord te springen en zich voor de matrozen van een naburig schip die hem uit het water haalden bewusteloos te houden. Hij werd daarop naar het politiebureau gebracht en verbleef daar een week, tot zijn schip vertrokken was.

125. Wim Bos geïnterviewd in het vPRO-radioprogramma *Het Spoor* (Serie 'In Ballingschap' deel 3: Zweden), uitgezonden op 15 mei 1990.
126. D. Brongers, a.w., p. 88-89.
127. Zie: J. Klatter, a.w.
128. Telefonische informatie W. Bos, 23/2/2002.
129. Op het consulaat-generaal te Stockholm werd een lijst bijgehouden met namen van gedroste zeelieden c.q. vrijwilligers, die zich daar kwamen melden. Wim Bos was in juni 1942 no. 91, Weelinck was eind augustus 1943 no. 273.
130. Er werd m.b.t. deze schepen ook wel gesproken van m.w.-bakken. Waar de letters m.w. voor staan is onduidelijk. Het woord 'bak' zou verklaren, waarom de schepen gesleept werden. Met het oog op de Duitse invasie van Engeland waren de koppen van de schepen verwijderd. Iemand die op een dergelijk schip naar Noorwegen gevaren heeft, verklaarde echter dat de koppen er weer aan waren gezet en dat de schepen – hoewel zij gesleept werden – ook op eigen kracht konden varen. Zie: H. Beukema, *Varen op twee fronten: een epos over kustvaarders in W.O. II*. Delfzijl, 2000, p. 129.
131. P.H. Hoets, *Vrijgevaaren*. Rotterdam, 1976, p. 43.
132. Idem, p. 52.
133. Vgl. interview met L. Pot in het vPRO-radioprogramma *Het Spoor* (Serie In Ballingschap, dl. 3: Zweden), uitgezonden op 15/5/1990; zie ook J. Klatter, a.w., p. 38-41.
134. P.H. Hoets, a.w., p. 58-60.
135. H. Weelinck, *Vluchteling in Zweden, 1943*. Ongepubliceerde oorlogsherinneringen (1998), p. 3.
136. Interview met Harry Weelinck in: P. van Beckum, a.w., p. 145.
137. G. Ensink, Zwedengangers in de eeuwig zingende bossen. In: *De Schakel*, kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, jrg. 11 (1989), no. 41.
138. Zie brieven van A.M. de Jong aan de Gezantschapsraad te Stockholm L.P.J. de Decker d.d. 17/2/43 en 3/3/1943. Archief MvJL, doos 150/dossier 3270.
139. Interview met Harry Weelinck in P. van Beckum, a.w., p. 147.
140. Enquête no. 136.
141. P.H. Hoets, a.w., p. 79-80.
142. H. Weelinck, *In Engeland in 1944 en 1945*. Ongepubliceerde oorlogsherinneringen (2000), p. 1.
143. Vgl. lijst afkomstig uit het archief van het consulaat-generaal te Stockholm nu berustend in het B1-archief, dat deel uitmaakt van het archief ministerie van Oorlog Londen. Zie ook de ondervraging van A.M. de Jong

door de Parlementaire Enquête Commissie 1940-1945 op 4/3/1949 (PEC, dl. VI-C, p. 506). De Jong heeft het daar alleen niet over een zwarte lijst, maar over het zogenaamde 'zwarte boekje'.

4 Mislukte pogingen tot Engelandvaart

1. J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945*. Houten, 1998, p. 72.
2. J.F. Beckman, *Odyssee 1940-1945*. S.l., 1993 (ongepubliceerde oorlogsherinneringen).
3. J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 82-83. Het door Bruin en Van der Werff vermelde gerucht, dat de Oostenrijkse echtgenote van Moltzer de poging van haar echtgenoot aan de Duitsers zou hebben verraden, blijkt onjuist en is later door hen gerectificeerd.
4. Zie PBD-verhoor Chr. Den Hoed, MvJL, doos 214/dossier 3262), E.A. Plate (idem, doos 215/dossier 7265) en B. Sandberg (idem, doos 215, dossier 3964).
5. Wanneer Engelandvaarders daarentegen in hun verhoor opmerkten dat zij naar mogelijkheden hadden gezocht om weg te komen zonder een serieuze poging (of aanzet daartoe) te beschrijven, dan is dat door mij niet als eerdere poging opgevat.
6. Interview mw. I.L. Veldhuyzen van Zanten, d.d. 4/4/1997.
7. PBD-verhoor D.S. Bergen d.d. 30/11/43. Archief MvJL, doos 200/4955.
8. PBD-verhoor A.J. Bleeker, d.d. 26/1/1945. Archief MvJL, doos 159, dossier 7915.
9. B. van der Stok, *Oorlogsvlieger van Oranje*. Bussum, 1983, p. 57. Er zijn twee andere versies van deze tocht. Volgens J. Bruin (a.w., p. 43) waren er 6 deelnemers; plaats van vertrek was Wissekerke op Noord-Beveland en de plaats waar het gezelschap van boord ging was Bergen op Zoom. Theo Vrins, een van de andere deelnemers noemt in ongepubliceerde oorlogsherinneringen vijf opvarenden. Behalve zichzelf waren dat: schipper Kees Koole, diens neef Kees Waardenburg, R. Burgwal en B. van der Stok. Volgens Vrins was de plaats van vertrek Colijnsplaat op Noord-Beveland en vervoerde het scheepje zand in plaats van grind.
10. PBD-verhoor E.A. Plate d.d. 30/11/1944. Archief MvJL, doos 215/7265. Een halfjaar later probeerden enkelen van deze militairen het opnieuw, nu via de Van Niftrik-lijn. Ditmaal hadden zij wel succes.
11. PBD-verhoor A.T. Hafkamp, d.d. 2/2/44. Archief MvJL, doos 201, dossier 5443.

12. Interview met Gerard Tullenaar, getiteld 'We konden maar niet aan de juiste contacten komen' in: R. Breeman en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken*. Deel 11. *Verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1999, p. 34.
13. J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 30. Het ging om Leo Bus, Joop de Jong, Marinus Bos en C.J. van Dijk, respectievelijk fietsenmaker, banketbakkershulp, kantoorbediende en matroos van beroep.
14. Het betrof H.J. Aberson, A. de Gier, J.C. Kwinkelenberg en Ch. J. Reyers, allevier timmerman van beroep. Zie J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 100.
15. H.J.D. Peper, [Ongepubl.] *Dagboek van H.J.D. Peper tijdens gevangenschap in de Weteringschans onder de Duitse bezetting vanaf 2 februari tot 5 oktober 1942*. S.l., s.a., p. 2-3.
16. Interview met Harry en Co Guyt in: *Ik kon niet alleen maar toekijken*, dl. 1: *Verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*, p. 53 Warmond, 1991.
17. De verraders waren B. Joppe en C.J.A.M. Vermeeren, die na de oorlog onder andere wegens deze zaak tot respectievelijk levenslang en 15 jaar gevangenisstraf werden veroordeeld. Zie het artikel van S. Plantinga, 'De arrestatie van Engelandvaarders op 20 mei 1943 te IJmuiden'. In: *De Schakel*, kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, jrg. 20 (1999), oktober, p. 24-31 en jrg. 21 (2000), januari, p. 12-23. Plantinga baseerde zijn artikel onder meer op stukken uit het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging (CABR), berustend in het Nationaal Archief te Den Haag.
18. G. von Frijtag Drabbe Künzel, *Het recht van de sterkste. Duitse strafrechtpleging in bezet Nederland*. Amsterdam, 1999, p. 49 en 275.
19. *Verordeningenblad voor het bezette Nederlandsche gebied*, (hierna af te korten tot VO) 6/40, p. 19.
20. VO 155/1941, p. 663.
21. Vgl. PBD-verhoor J.J. van E. Archief MvJL, doos 214/dossier 3363.
22. Zie het verslag van deze tocht van de hand van Th. de Booy, directeur van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij (NZHRM) en tevens oom van Gideon en Jan Karel Boissevain in: *Tusschen mijnen en grond-zeeën*. Amsterdam, 1946, p. 49-51.
23. G. von Frijtag, a.w., p. 124.
24. G. von Frijtag, a.w., p. 68.
25. J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 30-31.
26. De latere benaming van deze rechtbank luidde: 'Feldgericht des kommandierenden Generals- und Befehlhabers im Luftgau Belgien/Nord-Frankreich, Bereich Holland'.
27. Later genoemd: 'Gericht des Admirals in den Niederlanden'.

28. Later genoemd: 'Feldgericht des kommandierenden Generals- und Befehlshabers der Truppen des Heeres in den Niederlanden'.
29. Bij het Landesgericht werd door één rechter recht gesproken, bij het Obergericht door drie. Het Obergericht behandelde zwaardere zaken en fungeerde als appèlinstantie voor het Landesgericht. Beide civiele rechtbanken hadden onder andere als taak strafzaken tegen Duitse staatsburgers te behandelen en verder alle zaken die zich richtten tegen het 'Groot Duitse Rijk', het Duitse volk en de NSDAP. Landes- en Obergericht waren ook bevoegd m.b.t. zogenaamde 'gemeingefährliche' delicten, delicten die de stabiliteit van de bezetting in gevaar brachten. Zie G. von Frijtag, a.w., p. 60-61.
30. VO 12/40, p. 181. Zie ook: G. von Frijtag, a.w., p. 58.
31. G. von Frijtag, a.w., p. 67.
32. G. von Frijtag, idem.
33. H. J. D. Peper, a.w., p. 5.
34. Alleen aan het begin van de bezetting zijn er – als afschrikwekkend voorbeeld – uitgebreide verslagen van rechtszittingen tegen Nederlanders in de kranten verschenen. Hiervan kwam de bezetter al snel terug, omdat men de indruk had dat deze openbaarmaking onrust veroorzaakte en het verzet eerder aanwakkerde dan deed afnemen. Zie: C.R.C. Wijckerheld Bisdom, 'De Duitse strafrechtspraak'. In: J.J. Bolhuis en anderen (red.), *Onderdrukking en verzet: Nederland in oorlogstijd*. Arnhem, 1949-1952, p. 530.
35. P. Princen, *Een kwestie van kiezen: zijn levensverhaal* (opgetekend door Joyce van Fenema). Den Haag, 1995, p. 34-35.
36. P.J. de Lint, 'In een bootje naar Engeland'. In: A. Schulte (samenst.), *Oorlogsreportages uit Nederland en Nederlands-Indië: de Tweede Wereldoorlog in ooggetuigenverslagen*. Amsterdam, 1995, p. 99-100.
37. NIOD, Collectie Personalakten, 214, PA t.n.v. G. de J. de J.
38. Telefonische informatie prof. dr. ir. G. de Josselin de Jong, 11/3/2004.
39. J.N.J. van der Meij, *Op erewoord...: oorlogsherinneringen van een marineman*. Amsterdam, 1997, p. 107.
40. Wijckerheld Bisdom, a.w., p. 538-539.
41. G. von Frijtag, a.w., p. 125-126.
42. J.N.J. van der Meij, a.w., p. 113-125.
43. Al in augustus 1941 werd tussen de Sipo en de krijgswaarden overeengekomen, dat minder belangrijke politieke zaken niet meer aan de krijgswaarden zouden worden voorgelegd. Eind 1942 volgde een soortgelijke afspraak tussen een militaire rechtbank en het Duitse Openbaar Ministerie (OM). Zie G. von Frijtag, a.w., p. 123.
44. G. von Frijtag, a.w. p. 157.

45. H.J.D. Peper, a.w., p. 8.
46. J.F. Beckman, a.w., p. 16.
47. W.L. Brugsma, *Europa, Europa*. Weesp, 1983, p. 16-20.
48. S.G. Timmers Verhoeven, *Een reis naar vrij gebied in het jaar 1944*. Ongepubliceerde oorlogsherinneringen. S.l., 1992, p. 17.
49. De groep arrestanten bestond uit vijf Amerikaanse piloten, een Engelse piloot en acht Nederlanders: A.J. Bartmann, A. Blanez, A.J. Hijmans, J.P. de Veer, F.P. Staverman, V.C. Lemmens en J. Langeler. De laatste twee konden uit de gevangenis in Toulouse ontsnappen en kwamen samen met Timmers Verhoeven eind maart 1944 de Pyreneeën over. Zie: Archief Rode Kruis, 'Gevangenen in Frankrijk', dossier 6400 (R226).
50. L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, Dl. 8 'Gevangenen en gedeporteerden', p. 322.
51. J. Beckman, a.w., p. 33.
52. G. von Frijtag, a.w., p. 98.
53. Zie G. von Frijtag Drabbe Künzel, Het Duitse gijzelingsbeleid. In: S. Janssens, G. von Frijtag, J.C.H. Blom, *Een ruwe hand in het water: de gijzelaarskampen Sint-Michiëlsgestel en Haaren*. Amsterdam, 1993, p. 212-213.
54. J.F. Beckman, a.w., p. 27.
55. Vernehmungsniederschrift A. Bartmann, opgesteld door het Grenzpolizei Kommissariat Foix, d.d. 8/2/1944. Archief Rode Kruis, 'Gevangenen in Frankrijk', dossier 6400 (R226).
56. A.J. Hijmans en J.P. de Veer overleden resp. op 30/5/44 en 25/4/45 in Mauthausen; Sinnige werd in januari 1945 door de ss gedood tijdens de evacuatie van AK (Aussenkommando) Monowitz naar het kamp Gross Rosen, F.P. Staverman is in Mauthausen omgekomen door een bombardement op 13/7/44. Van A. Blanez is het lot onbekend. Gegevens afkomstig van het Nederlandse Rode Kruis, Den Haag.
57. G. von Frijtag, *Het recht van de sterkste*, p. 238.
58. Idem, p. 237.
59. J.N.J. van der Meij, a.w., p. 126-134.
60. Idem, p. 140.
61. Idem, p. 141.
62. Zie het dagboekfragment van 'Ingenieur [= P.J. de Lint, ad], 30 jaar, tuchthuis Siegburg' in: *Dagboekfragmenten 1940-1945*. Den Haag, 1954, p. 538-543.
63. Vgl. de ervaringen van Engelandvaarder Gerrit Meelissen, die in augustus 1943 op weg naar Zwitserland bij Konstanz werd gearresteerd en in Dachau terecht kwam. Hier werd hij geselecteerd voor medische experimenten, die hij ternauwernood overleefde en waarvan hij de rest van zijn leven de gevol-

- gen moest ondervinden. Zie het interview met G. Meelissen in: P. van Bec-
kum, *Oranjestad: dertien sluipwegen naar de vrijheid*. Naarden, 1992, p.
111-120.
64. J.N.J. van der Meij, a.w., p. 124-125.
 65. P.J. Kneegtmans, *Een kwetsbaar centrum van de geest: de Universiteit van
Amsterdam tussen 1935 en 1950*. Amsterdam, 1998, p. 382.
 66. N. Buchsbaum, *Fotograaf zonder camera: herinneringen van Norbert
Buchsbaum*. Amsterdam, 1991.
 67. E. Velmans-van Hessen, *Het verhaal van Edith*. Amsterdam, 1997, p. 183-191.
 68. J.F. Beckman, a.w., p. 49.
 69. Idem, p. 53.
 70. F.W. Blasé (red.), *Studenten onder de bezetting*. Amsterdam, 1946, p. 196.
 71. G. von Frijtag, a.w., p. 98.
 72. J. Schneider en G. van de Westelaken, a.w., p. 69-73. Zie ook: J. Bruin en J.
van der Werff, a.w., p. 59-62.
 73. M. de Keizer, *Het Parool 1940-1945: verzetsblad in oorlogstijd*. Proefschrift
Universiteit van Amsterdam, 1991, p. 196.
 74. Idem, p. 210-212.
 75. H. Peper, a.w., p. 16-22.
 76. Zie voor Van Mesdag, Brugsma en Steensma: J. Schneider en G. van de
Westelaken, *De bus uit Dachau*. Den Haag, 1987. Hierin wordt Peper niet ge-
noemd. Ook hij keerde echter samen met andere Nederlanders met hulp
van de Amerikanen in een zelf bemachtigde bus naar Nederland terug. Zie
H. Peper, a.w., p. 22-23.
 77. Telefonische informatie d.d. 6/1/2003 van de heer Jan Bellis, oudste zoon
van J.C. Bellis, die de groep van Sajet (en vele andere) heeft geholpen.
 78. In het boek van J. Bruin en J. van der Werff worden vier gevallen genoemd
waarbij het stoffelijk overschot van een Engelandvaarder aanspoelde: be-
halve de in de tekst beschreven Dik van Swaay, waren dat de scholier E. von
Baumhauer (p. 25), de ambtenaar Pieter van Mil (p. 77) en de beroepsmili-
tair G. IJspelder (p. 34-35). Von Baumhauer was op 26 februari 1941 samen
met zijn joodse vriend Arnold Cohen vertrokken. Op 17 juni 1941 spoelde
zijn lichaam aan op Texel. Dat van Cohen is nooit gevonden. Van Mil ver-
trok medio oktober 1941, waarschijnlijk vanuit Scheveningen. Zijn stoffelijk
overschot spoelde op 20 oktober aan op het strand van Noordwijk. Ten slot-
te is ook het lijk van G. IJspelder op deze wijze gevonden, nadat het was aan-
gespoeld op Voorne Putten, ter hoogte van Rockanje. Doodsoorzaak was
echter niet verdrinking, maar zelfmoord met een pistool. Zie hiervoor de
tekst van dit hoofdstuk.

79. A. Huisman-van Bergen, *De vervolgd: jacht op twee Delftse studenten in 1941*. Amsterdam, 1999, p. 221 e.v.
80. A. Huisman-van Bergen, a.w., p. 233.
81. J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 85-88.
82. Brief van mw. Phine Rutgers-Veenhuijzen te Rotterdam aan H. Boschma te Hilversum, d.d. 16/9/1949. Brief alleen beschikbaar als fotokopie. Het origineel heb ik niet kunnen traceren.
83. Zie de biografie van Brams vader, ds. A.R. Rutgers, geschreven door A. Bekkenkamp (*Rutgers met de baard: het levensverhaal van een pastor intrepidus, 1883-1942*. Enschede, 1997), p. 256-261.
84. Er zijn enkele mislukte pogingen bekend van solokanovaarders c.q. -zeilers, maar dat waren er maar weinig.
85. Ongepubliceerde oorlogsherinneringen van ir. Th. J. Vrins.
86. J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 34-35. De twee andere deelnemers aan deze tocht, Gert IJspelder en Evert Groen, beiden aankomend marinier, zijn waarschijnlijk gearresteerd. Van hen is niets meer vernomen.
87. Verhoor Engelandvaarder H. Barnstijn d.d. 12/1/1943. Archief MvOL, inv.no. 2510.

5 Aankomst in Londen: de verhoren en eerste opvang

1. G. Rutten, *Mijn papieren camera: draaiboek van een leven*. Bussum, 1976, p. 154-155.
2. N. West, *M15: British security service operations 1909-1945*. Londen, 1983, p. 137.
3. In juni 1940 betrof dit 7000 mannen en 4000 vrouwen. Zie N. West, a.w., p. 141.
4. N. West, a.w., p. 145.
5. F.H. Hinsley en C.A.G. Simkins, *British intelligence in the Second World War*. Vol. 4: Security and counter-intelligence. Londen, 1990, p. 70.
6. N. West, a.w., p. 342.
7. Idem, p. 72.
8. Interview met J. van Golen. In: H.S.R. Meijler, *Ik zou weer zo gek zijn: mannen van de Irene Brigade*. Amsterdam, 1984, p. 128.
9. B. Bredero, *De grote oversteek: een vertelling uit de Tweede Wereldoorlog*. (In eigen beheer uitgegeven memoires). Willemstad, 1984, p. 97.
10. Nawoord door A. Korthals Altes in: O. Pinto, *Vriend of vijand*. Amsterdam, 1986, p. 206.
11. Overigens werd Van Heuven Goedhart een dag of tien na zijn komst – in de

- woorden van minister-president Gerbrandy – 'op listige wijze' alsnog door de Engelsen aan een verhoor onderworpen. Zie: P.S. Gerbrandy, 'Van Heuven Goedhart te Londen en als minister'. In: S. Carmiggelt en J. Winkler, *Gerrit Jan van Heuven Goedhart: bijdragen tot een biografie*. Amsterdam, 1959, p. 73.
12. Archief MvJL, doos 166, P6a/161.
 13. M15 heeft gedurende de hele oorlog de Britse communistische partij in de gaten gehouden en ook – in samenwerking met de Nederlandse veiligheidsdienst – Nederlandse communisten in Engeland gevolgd. Op verzoek van de Engelsen liet de Nederlandse dienst zelfs een medewerker penetreren in de Engelse communistische partij. Vgl. D. Engelen, *Geschiedenis van de Binnenlandse Veiligheidsdienst*. Den Haag, 1995, p. 55.
 14. Chr. van Esterik en J. van Tijn, *Jaap Burger: een leven lang dwars*. Een politieke biografie. Amsterdam, 1984, p. 29-30.
 15. Nawoord Korthals Altes. Zie: O. Pinto, a.w., p. 207.
 16. G. Rutten, a.w., p. 156.
 17. Zie het lemma over Pinto in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*. Dl. 4. Den Haag, 1994 (p. 387-389), geschreven door B.G.J. de Graaff.
 18. L. de Jong, *Het Koninkrijk...*, dl. 9, p. 127.
 19. O. Pinto, *Spycatcher*. Londen, 1952, gevolgd door *Friend or Foe* (1953), *Spycatcher 2* en *Spycatcher 3* (1960). Na zijn dood werden deze verhalen gebundeld in *The Spycatcher Omnibus: the spy- and counter-spy adventures of Lt. Col. Oreste Pinto*. Londen, 1962 (in het Nederlands vertaald onder de titel: *De Fuik*).
 20. Zie A. Korthals Altes in zijn 'Nawoord' in: O. Pinto, *Vriend of vijand*. Amsterdam, 1986, p. 207. Zie ook: N. West, a.w., p. 335-336, die wat de ontmaskering van Dronkers betreft alle eer aan Vrinten geeft.
 21. O. Pinto, *De fuik: spionage contra spionage*. Amsterdam, 1964, p. 37.
 22. Rutten geciteerd door A. Korthals Altes, a.w., 211.
 23. L. de Jong, a.w., p. 128.
 24. Een meer exacte uitspraak is niet mogelijk, omdat ik de M15-rapporten niet heb kunnen raadplegen.
 25. Hiervoor is voornamelijk gebruikgemaakt van D. Engelen, *Geschiedenis van de Binnenlandse Veiligheidsdienst*. Den Haag, 1995. Waar dat niet het geval is, zal dit in een noot worden vermeld.
 26. Bedoeld worden de in 1914 opgerichte dienst GS111 (Generale staf, Sectie 3) en de Centrale Inlichtingendienst (CI), die in 1919 ontstond als een afsplitsing van GS111. Inlichtingenwerk (spionage) was het terrein van GS111; CI kreeg als taken contraspionage en – na verloop van tijd – het bewaken van

- de binnenlandse veiligheid (verzamelen van informatie over rechts en links extremisme). Zie ook: F.A.C. Kluiters, *De Nederlandse Inlichtingen- en veiligheidsdiensten*. Den Haag, 1993, p. 181.
27. Om verwarring te voorkomen werd de vooroorlogse Centrale Inlichtingendienst aangeduid met de afkorting CI en de Londense Centrale Inlichtingendienst met de afkorting CID.
28. Dit was de affaire Elizabeth Leroy. Deze dame dreigde het Koninklijk Huis te chanteren in verband met haar kind, van wie prins Hendrik de vader was. Van 't Sant heeft deze kwestie 'opgelost' en alle sporen uitgewist. Zie L. de Long, a.w., dl. 9, p. 844 e.v.
29. Twee studenten van de TH Delft, Bert Sloth Blaauboer (net afgestudeerd) en Koos Schouwenaar, vertrokken bijvoorbeeld in september 1941 per kano naar Engeland met als belangrijkste doel de koningin te waarschuwen voor haar persoonlijk secretaris, F. van 't Sant. Sloth Blaauboer was eind 1940 betrokken bij de Delftse spionagegroep Inlichtingendienst (ID) van Han van Hattem, die door de eerste vanuit Engeland naar Nederland gestuurde geheim agent, Lodo van Hamel, was opgezet. Blaauboer en Schouwenaar zijn nooit in Engeland aangekomen. Zie: J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945*. Houten, 1998, p. 74.
30. Kluiters, a.w., p. 122.
31. Derksema heeft wel geprobeerd om agenten naar bezet Nederland te sturen, maar had geen ervaring. Bovendien kwam de nodige samenwerking met M16 niet tot stand, doordat Van 't Sant – hoewel hij als directeur was teruggetreden – achter de schermen zich hiermee bleef bezighouden (het zogenaamde Contact Holland).
32. Citaat uit brief van J.R.M. van Angeren, minister van Justitie, aan H. van Boeyen, minister van Binnenlandse Zaken, d.d. 11/6/1942. Kluiters, a.w., p. 273.
33. Deze paragraaf is allereerst gebaseerd op mijn eigen onderzoek; daarnaast heb ik dankbaar gebruikgemaakt van de doctoraalscriptie geschiedenis van Madelon Postma, getiteld *Witte zwanen, zwarte zwanen: een analyse van de verhoren van 681 Engelandvaarders*. Utrecht, 1993.
34. Engelen, a.w., p. 55.
35. Brief van de Britse minister van Binnenlandse Zaken H. Morrison aan de Nederlandse ambassadeur te Londen, d.d. 1/9/1942. Archief MvJL, doos 166/P6a-203.
36. Brief van sir David Petrie aan de Nederlandse minister van Justitie d.d. 27/11/1942. Archief MvJL, doos 166/P6a-187.

37. Kluiters, a.w., p. 274. Engelen noemt ook vier afdelingen: de afdeling Buitenland en Nederland (resp. betrouwbaarheidsonderzoek van binnenkomende Engelandvaarders en Nederlanders in Nederland) en een afdeling Scheepvaart en een afdeling Geïnterneerden. Engelen, a.w., p. 55.
38. Archief MvJL, doos 140, dossier P446.
39. Onduidelijk is tegenover welke instantie Kassel deze verklaring aflegde. Archief MvJL, doos 141, dossier P446.
40. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 199, dossier 5234.
41. Afgezien van partijen als de NSB was officieel in Nederland natuurlijk niemand meer lid van een politieke partij, omdat deze zichzelf hadden opgeheven of op last van de bezetter waren ontbonden.
42. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 166, dossier 3048.
43. Ik heb geen onderzoek naar geïnterneerde Nederlanders verricht, omdat dit buiten de vraagstelling van dit proefschrift viel. Voor één geval moet ik echter een uitzondering maken. Dit betrof de Groningse Engelandvaarder Bene Bonda, die in september 1941 via Zweden in Engeland arriveerde en aanvankelijk door de Engelsen politiek betrouwbaar werd verklaard. Hij nam dienst bij de Prinses Irene Brigade. Een jaar later, september 1942, werd hij op verzoek van de Nederlandse autoriteiten door de Engelsen gearresteerd en op het eiland Man geïnterneerd. De officiële reden was dat Bonda pro-Duitse en antisemitische uitlatingen zou hebben gebezigd. Naar alle waarschijnlijkheid is hij echter slachtoffer geworden van roddel en verdachtmakingen binnen de Prinses Irene Brigade en heeft hij zich de vijandschap van de brigadecommandant De Ruyter van Steveninck op de hals gehaald door een opmerking te maken over een van diens familieleden in Nederland, die 'fout' zou zijn geweest. Bonda heeft bijna de gehele oorlog vastgezet. De Engelsen wilden hem al vrij snel vrijlaten, omdat er naar hun oordeel niets mis was met Bonda. De Nederlandse regering hield dit echter lang tegen, ging uiteindelijk akkoord met Bonda's vrijlating, maar wilde hem niet weer toelaten tot de strijdkrachten. Bonda weigerde op zijn beurt de gevangenis te verlaten zolang hij niet in het leger werd teruggenomen. Uiteindelijk kwam hij vrij op 22/2/1945. Zijn hele leven heeft Bonda gestreden voor eerherstel. In 1994, bijna 50 jaar na de oorlog, kreeg hij van de toenmalige minister van Defensie A.L. Relus ter Beek namens de Nederlandse staat excuses aangeboden. Vgl. ongepubliceerde oorlogsherinneringen B. Bonda; Brief van L. Simpson, Foreign Secretary aan de Nederlandse ambassadeur in Londen, jhr. E. Texeira de Mattos, d.d. 10/2/1945. Public Record Office-FO (Foreign Office), 371 49407; Brief van min. van Defensie Relus ter Beek aan B. Bonda, d.d. 30/6/1994.

44. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 166, dossier 3060.
45. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 166, dossier 2105.
46. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 214, dossier 3341.
47. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 166, dossier 2906.
48. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 214, dossier 4891.
49. PBD-verhoren, Archief MvJL, doos 204, dossier 6134.
50. PBD-verhoor J.F. ter Doest d.d. 17/2/43. Archief MvJL, doos 214, dossier 3436.
51. Zie over beide bureau's: Kluiters, a.w., p. 64-65 en 119-122.
52. PBD-verhoren. Archief MvJL, doos 188, dossier 5533.
53. Verhoor van H.J. Doornbos door de Interdepartementale Commissie voor het horen van overgekomen Nederlanders op 2, 3 en 6 januari 1942. Archief MvJL, doos 146, dossier 1874.
54. Archief MvJL, doos 147, dossier 1936.
55. Brief van de minister van Justitie aan M.R. de Bruyne, hoofd Bureau MVT, d.d. 4/8/42. Archief MvJL, doos 148, dossier 2651.
56. Een moffenzeef was een apparaatje tussen antenne en radiotoestel, dat de Duitse stoorzender weghaalde.
57. Rapport betr. verhoor van B.H. Sajet en reisgenoten d.d. 30/6/1941. Archief MvOL, inv.no. 190/184.
58. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 1362.
59. Enquête no. 175.
60. Zie N. van der Zee, *Om erger te voorkomen: de voorgeschiedenis en de uitvoering van de vernietiging van het Nederlandse jodendom tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 1997, p. 197 e.v. Zie ook C. Fasseur in zijn aanvulling op zijn biografie van Wilhelmina, getiteld *Wilhelmina: sterker door strijd*. Amsterdam, 2002.
61. Deze geruchten zijn volgens B. van der Boom (*We leven nog*, p. 65) terug te voeren op berichten in de illegale pers. In januari 1943 meldde *De Oranjerkrant* dat joden in de trein werden vergast; in februari 1943 schreef *Vrij Nederland* dat de joodse patiënten uit de psychiatrische inrichting Het Apeldoornse Bos door middel van gas om het leven waren gebracht. Van der Boom veronderstelt (p. 66), dat de meerderheid deze geruchten soms wel en soms niet geloofde en 'indeelde bij de grote categorie verhalen waarvan men pas later zou weten of ze klopten'.
62. PBD-verhoor Engelandvaarder P.K. d.d. 15/4/44. Archief MvJL, doos 202/dossier 5919. Deze joodse kinderen zijn inderdaad door vergassing omgebracht. Dit is echter niet in Vught gebeurd, maar in Sobibor. Op 6 en 7 juni 1943 vond vanuit Vught een groot kindertransport plaats naar Sobibor.

- (zie hartverscheurende beschrijving in J. Presser, *Ondergang: de vervolging en verdelging van het Nederlandse jodendom 1940-1945*. Den Haag, p. 403).
63. B. Sajet, *Een leven lang* (verteld aan Hans Fels). Baarn, 1977, p. 151.
 64. M. Sluijser, *...daar zaten wij: impressies over Londen 1940-1945*. Amsterdam/Antwerpen, 1965, p. 108.
 65. *Londense dagboeken van Jhr. ir. O.C.A. van Lidth de Jeude januari 1940-mei 1945*. Bewerkt door A.E. Kersten, m.m.v. E.Th. Mos, Den Haag, 2001, p. 433.
 66. Brief van de minister van Binnenlandse Zaken aan de minister van Justitie, d.d. 4/6/41. Archief MvJL, doos 166, P6a-292.
 67. Brief van Derksema, wnd. hoofd PBD, aan de minister van Binnenlandse Zaken, d.d. 10/6/43. Archief MvJL, doos 166, P6a-130-133.
 68. Archief MvJL, doos 148, dossier 2711.
 69. Brief van Van Boeijen aan de minister van Justitie, d.d. 7/7/41. Archief MvJL, doos 166, P6a/221-224.
 70. Notulen Raad van Ministers, d.d. 9/9/41. Nationaal Archief, inv.no. 246.
 71. Notulen Raad van Ministers, d.d. 10/6/42. Nationaal Archief, inv.no. 246.
 72. De commissie bestond uit W. den Boer (voorzitter), A.E.M. Monchen (vice-voorzitter), K.H. Schilp (secretaris) en L. van der Veen en G. Dogger (leden). Memorandum gericht aan het ministerie van AOK, d.d. 13/8/1942. Archief ministerie van AOK, inv.no. 1174.
 73. Brief van Burger aan Freule C.M.L. van Boetelaer, ministerie van Buitenlandse Zaken, d.d. 12/6/43. Archief MvJL, doos 166, P61-63.
 74. Hij deed dit in mei 1944 naar aanleiding van een onderschepte brief van twee Engelandvaarders, die zeer teleurgesteld en ontgoocheld waren over het feit dat zij bij de Irene Brigade waren ingedeeld. In plaats daarvan hadden zij naar Indië gewild, vanuit de idee daar eerder in actie te kunnen komen. PBD-dossier Engelandvaarders G. en T.V. Archief MvJL, doos 154, dossier 5233.
 75. J.A.W. Burger, 'Koningin Wilhelmina toen!' In: C.A. Tamse (red.), *Koningin Wilhelmina*. Alphen aan de Rijn, 1981, p. 69-70.
 76. Brief van Burger aan minister-president Gerbrandy, d.d. 1/11/43, opgenomen als bijlage in J. Burger, *Oorlogsdagboek*. Amsterdam, 1995, p. 243-246.

6 Waardering: audiënties en onderscheidingen

1. G. van der Ham, *Wilhelmina in Londen, 1940-1945: documenten van een regering in ballingschap*. Haarlem, 1980, p. 114.
2. *Wilhelmina, Eenzaam maar niet alleen*. Baarn, 1959 (10de druk 1980), p. 297.

3. J. Kikkert, *Wilhelmina, vorstin tussen verleden en toekomst*. Houten, 1987, p. 127; zie ook N. van der Zee, *Om erger te voorkomen: de voorbereiding en uitvoering van de vernietiging van het Nederlandse jodendom tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 1997, p. 185.
4. Brief van Wilhelmina aan Juliana, d.d. 23/11/1940. Geciteerd in: C. Fasseur, *Wilhelmina: krijgshaftig in een vormeloze jas*. Amsterdam, 2001, p. 319.
5. G. Rutten, *Ontmoetingen met koningin Wilhelmina*. Utrecht, 1962, p. 27.
6. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje '40-'45*. Baarn, 1977, 14de druk, p. 110.
7. Fasseur, a.w., p. 322-323.
8. Zie: M. Aerts, 'Om het lot van de krijgsman te delen': Koningin Wilhelmina en het martiale perspectief op burgerschap'. In: *Sekse en Oorlog: Jaarboek voor vrouwengeschiedenis* 15, Amsterdam, 1995, p. 11-32.
9. Wilhelmina, a.w., p. 298.
10. Enquête no. 176.
11. Enquête no. 119.
12. G. Rutten, *Ontmoetingen met koningin Wilhelmina*. Utrecht, 1962, p. 32.
13. G. Dogger, *De vierkante maan: een persoonlijk oorlogsrelaas*. Amsterdam/Brussel, 1979, p. 192.
14. Zie ook L. de Jong, (a.w., dl. 9, p. 130-131), die zich deels op de observaties van Rutten baseert.
15. G. Beelaerts van Blokland, *Belevenissen te Londen, 1940-1945*. Amsterdam, 1997, p. 89.
16. Interview met prins Bernhard d.d. 10/11/1997.
17. Overigens kreeg Van Lidth tezelfdertijd bericht via een zakenrelatie in New York dat zijn familie het goed maakte. Zie: *Londense dagboeken van jhr. ir. O.C.A. van Lidth de Jeude januari 1940-mei 1945*. Bewerkt door A.E. Kersten, m.m.v. E.Th. Mos. Den Haag, 2001, p. 184.
18. O.C.A. van Lidth de Jeude, a.w., p. 973.
19. Idem, p. 1009.
20. Idem, p. 1019.
21. *Verslagen Parlementaire Enquêtecommissie 1940-1945* (hierna aan te duiden als PEC), dl. 4 CII, p. 1565.
22. Welk effect Van Lidth's rapportage dan wel had is op grond van het beschikbare bronnenmateriaal niet na te gaan. In het Koninklijk Huisarchief bevindt zich weliswaar het gastenboek van Wilhelmina, maar veel van de namen hierin zijn onleesbaar en sommige namen zijn schuilnamen (bijvoorbeeld 'Coenen' voor Cieremans), zodat een vergelijking tussen aangekomen en uitgenodigde Engelandvaarders niet te maken valt. Op de inven-

- tarislijst van het Archief van het ministerie van Justitie Londen komen twee nummers voor, getiteld 'Audiënties bij Hare Majesteit de Koningin'. De stukken zelf ontbreken echter, zonder dat op de lijst is aangetekend waar zij naartoe zijn gegaan of wie ze gelicht heeft.
23. G. Beelaerts van Blokland, *Belevenissen te Londen 1940-1945*. Amsterdam, 1997, p. 53.
 24. Enquête no. 110.
 25. Wilhelmina, a.w., p. 345.
 26. Zie ook Fasseur, a.w., p. 323.
 27. M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994, p. 177-179.
 28. Zie ook: G. Beelaerts van Blokland, a.w., p. 54.
 29. Dit gold voor vier deelnemers aan de enquête.
 30. Enquête no. 12.
 31. Enquête no. 111.
 32. Enquête no. 155.
 33. Enquête no. 89.
 34. PEC, dl. 4 C11, p. 1565.
 35. Brieven van Derksema aan de minister van Justitie, d.d. 21 en 22/7/1943. Archief MvJL, doos 148, dossier 2289.
 36. Zie ook: H.T.L. de Beaufort, *Wilhelmina 1880-1962: een levensverhaal*. Den Haag, 1965, p. 149-150.
 37. J. van der Gaag, 'Prins Bernhard en het verzet'. In: *Van harte prins Bernhard*. Baarn, 1986, p. 50.
 38. Wilhelmina, a.w., p. 297.
 39. Ongepubliceerde herinneringen van S. Susan. Bussum, 1997, p. 17.
 40. Dogger, a.w., p. 161.
 41. Interview met prins Bernhard, d.d. 10/11/1997.
 42. Enquête no. 132.
 43. Enquête no. 98.
 44. Enquête no. 119.
 45. Archief MvJL, doos 166, dossier 3059.
 46. Enquête no. 136.
 47. Deze paragraaf is voornamelijk gebaseerd op het proefschrift van K. Bruin, *Kroon op het werk: onderscheiden in het Koninkrijk der Nederlanden*. Amsterdam, 1989, met name hoofdstuk 5: '1940-1945: verzet en zuivering', p. 123-150 en H.G. Meyer, *Bronzen Leeuw, Bronzen Kruis: militaire dapperheidsonderscheidingen*. Amsterdam, 1990. Waar dat niet het geval is, zal dit in een noot worden vermeld.

48. K. Bruin, a.w., p. 140-141.
49. Dit waren in 1946 het 'Ereteken, genaamd de Erkentelijkheidmedaille' en het 'Verzetskruis'; in 1947 de 'Koninklijke Vermelding bij Dagorder'; in 1948 het 'Mobilisatie-Oorlogskruis' en de 'Verzetsster Oost-Azië' en ten slotte in 1981 het 'Verzetsherdenkingskruis'.
50. H.G. Meyer, a.w., p. 133.
51. O.C.A. van Lidth de Jeude, a.w., p. 818.
52. Blijkbaar was men op ontsnappingen per vliegtuig niet voorbereid. J. Bee-laerts van Blokland, die op 6 mei 1941 per vliegtuig arriveerde, laat via de enquête weten, dat op zijn Bronzen Kruis-oorkonde abusievelijk stond vermeld dat hij per boot was aangekomen.
53. Zie interview met J. de Mos in: P. van Beckum, *Oranjarahaven: dertien sluipwegen naar de vrijheid*. Naarden, 1992, p. 43. Later kreeg De Mos voor zijn moedig optreden aan boord van MTB's (motortorpedoboten) overigens alsnog het Bronzen Kruis uitgereikt.
54. Dit gold bijvoorbeeld voor de groep die begin mei 1943 onder leiding van Jaap Burger overkwam. Alleen Burger kreeg het Bronzen Kruis, de overige deelnemers het Kruis van Verdienste.
55. In een brief van de CMO aan de minister van Oorlog d.d. 14/9/43 wordt als datum voor dit verzoek aan de CMO genoemd 25/6/41. Het verzoek zelf, dat moet zijn uitgegaan van de toenmalige waarnemend minister van Defensie, Van Boeijen, heb ik niet in de correspondentie kunnen terugvinden. Zie: Archief ministerie van Algemene Oorlogvoering van het Koninkrijk (hierna aan te duiden als AOK), inv.no. 1174.
56. Een Engelandvaarder die bij de Prinses Irene Brigade ging, kwam te ressorteren onder het departement van Oorlog, iemand die dienst nam bij het KNIL viel onder Koloniën, iemand die een burgerbetrekking bij Binnenlandse Zaken aanvaardde viel onder het departement van Binnenlandse Zaken et cetera.
57. Zie diens aantekeningen hierover in zijn dagboek op 24/1/44. O.C.A. van Lidth de Jeude, a.w., p. 1178.
58. Toespraak van H.M. de Koningin uitgesproken tijdens de uitreiking van onderscheidingen aan Engelandvaarders in de Nederlandse Ambassade te Londen op 26/2/43; gepubliceerd in *Vrij Nederland* (Londen), 6/3/43, p. 159.
59. Brief van minister van Oorlog aan de minister van Justitie, d.d. 13/11/42; zie ook: Brief van de CMO aan de minister van Oorlog, d.d. 14/9/43. Archief AOK, inv.no. 1174.
60. *Vrij Nederland* (Londen), 3/7/43, p. 726.
61. *Vrij Nederland* (Londen), 24/7/43, p. 816.

62. *Vrij Nederland* (Londen), 14/8/43, p. 90.
63. Brief van de CMO aan de minister van Oorlog, d.d. 14/9/43. Archief AOK, inv.no. 1174.
64. Idem.
65. Brief van J. Burger, Minister zonder portefeuille aan de minister-president, d.d. 9/11/43. Archief AOK, inv.no. 1174.
66. Brief van minister van Oorlog aan zijn collega van Marine (met afschrift naar Burger, de minister-president en minister van Algemene Zaken a.i. van Justitie), d.d. 23/12/43. Archief AOK, inv.no. 1174.
67. Gezamenlijk schrijven van ministers van Oorlog, Marine en Koloniën aan de CMO, d.d. 23/12/43. Archief AOK, inv.no. 1174.
68. Archief MvJL, doos 152, dossier 4224. Of de betrokkenen naderhand het Kruis van Verdienste (k v v) hebben gekregen is niet duidelijk.
69. Enquête no. 131.
70. Overigens kreeg deze Engelandvaarder alsnog zijn k v v, omdat hij zoals zijn militaire superieur aanvoerde, de rest van zijn reis zonder papieren volbracht en zich voor actieve deelname aan de strijd had gemeld. Archief MvJL, doos 150, dossier 3353.
71. Hoewel de stukken rond onderscheidingen – afgezien van een enkele losse notitie – in het archief van het MvJL ontbreken, heb ik dit kunnen constateren n.a.v. een aantal verhoren waarin een negatief oordeel over het gedrag van de betrokkene onderweg werd gegeven. Van sommige gevallen heb ik via de enquête kunnen nagaan, dat zij inderdaad niet gedecoreerd zijn.
72. Mijn onderzoek in de gegevens van de Kanselarij der Nederlandse Orden heeft zich beperkt tot het doornemen van de daar aanwezige registers, waarin is genoteerd aan wie wanneer een bepaalde onderscheiding werd toegekend. De informatie hierbij is echter vrij beknopt en ook latere mutaties zijn hiermee niet goed te achterhalen (wanneer iemand later een hogere onderscheiding kreeg, bijvoorbeeld de Bronzen Leeuw, werd het eerder verleende Kruis van Verdienste ingetrokken).
73. Zie bijvoorbeeld de herinneringen aan dit bezoek van Hilda Verwey-Jonker in haar memoires, getiteld: *Er moet een vrouw in: herinneringen in een kentering van de tijd*. Amsterdam, 1988, p. 154-158

7 Engelandvaarders ingezet voor de oorlogvoering

1. PBD-verhoor J. de Bloois d.d. 22/10/43. Archief MvJL, doos 214, dossier 4891.
2. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 1502; zie ook: F. Visser, *De bezetter bespied: de Neder-*

- landse geheime inlichtingendienst in de Tweede Wereldoorlog. Zutphen, 1983, p. 312-314.
3. De koningin heeft deze formulering gebruikt in een toespraak voor Radio Oranje op 24 juni 1941. Letterlijk zei zij toen: 'Wie op het juiste ogenblik handelt, slaat de nazi op zijn kop.' Zie: M.G. Schenk en J.B.Th. Spaan, *De koningin sprak: proclamaties en toespraken van H.M. Koningin Wilhelmina 1940-1945*. Franeker, 1985, p. 44.
 4. In K.W.L. Bezemers *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam/Brussel, 1987) wordt geen aandacht aan Engelandvaarders besteed. P.M. Bosscher noemt ze wel in zijn proefschrift *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* (Franeker, 1984, dl. 1, p. 336) en vermeldt dat in de periode 1941-1944 een kleine 400 Engelandvaarders dienst namen bij de zeemacht. Wat betreft de Prinses Irene Brigade is er slechts één auteur die cijfers noemt aangaande Engelandvaarders: Th.F.M. de Kort. In zijn boek *Van brigade en garderegiment Prinses Irene: bijdragen tot de geschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Brigade 'Prinses Irene' en haar opvolgers* (Rotterdam, 1983) noemt hij het aantal van 932 Engelandvaarders die zich bij het recruteringsbureau meldden (p. 13). Helaas vermeldt hij geen bron. Ten slotte schat L. de Jong (a.w., dl. 9, p. 705) dat 'enkele honderden Engelandvaarders' aan de Brigade werden toegewezen.
 5. De oproeping van dienstplichtigen gebeurde door middel van twee aparte wetsbesluiten (A 10 d.d. augustus 1940 en B 36 d.d. februari 1941). Zie L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 690-691.
 6. Het overzicht van de toestand van de Nederlandse krijgsmacht in Engeland waarmee deze paragraaf begint is hoofdzakelijk gebaseerd op L. de Jong, a.w., dl. 9, hoofdstuk 9 'Strijdkrachten'. Waar dat niet het geval is, heb ik dit in een noot vermeld.
 7. Het ging om precies te zijn om 1460 man: 120 officieren, 360 onderofficieren en 980 korporaals en soldaten. Zie Th. de Kort, a.w., p. 11.
 8. Van deze 900 kwamen er maar 600 bij het Nederlandse Legioen in Engeland terecht. De rest werd ingezet in Indië, Australië et cetera.
 9. In plaats daarvan werden zij naar Nederlands-Indië gestuurd, waar zij door de Nederlandse bevolking aldaar slecht ontvangen werden en als 'kolonials' werden beschouwd. Zie verder L. de Jong, dl. 9, p. 701.
 10. H. Pos, *In triplo: autobiografie*. Amsterdam, 1995, p. 53-54.
 11. Dit waren veelal arme boeren, die in Canada hun hypotheek niet meer konden opbrengen en zich meldden voor militaire dienst, omdat hun bedrijf (plus hypotheeklast) dan door de Canadese staat werd overgenomen. Bovendien kreeg hun gezin een kostwinnersvergoeding uitbetaald.

12. 'Rapport van het onderhoud van de heer Peit (Regeeringsvoorlichtingsdienst) met de heer Eendenburg d.d. 13/8/40'. Archief MvJL, doos 140/P10.
13. Teksten uitzendingen Radio Oranje (N10D), zaterdag 3 augustus 1940, p. 11-111.
14. M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994, p. 162.
15. Brief aan de auteur van een Engelandvaarder die onbekend wenst te blijven, d.d. 11/2/99.
16. Idem.
17. Gans heeft nadien nog een gesprek met Wilhelmina gehad en ook met haar gecorrespondeerd over zijn idee om na de oorlog een tentoonstelling in te richten, getiteld 'Bezet Nederland-Vrij Nederland'. Deze tentoonstelling moest de integratie bevorderen tussen diegenen die de oorlog in Nederland hadden beleefd en diegenen die buiten Nederland tegen het fascisme hadden gevochten. Zie W. Maas, *Jacques Gans: biografie*. Amsterdam, 2002, p. 143 en 147.
18. Zie dagboekantekening d.d. 19/7/44 van minister van Oorlog, Van Lidth de Jeude (*Londense dagboeken*, a.w., p. 1323. Zie ook W. Maas, a.w., p. 153-160, op wiens uitgebreide weergave van deze kwestie deze beschrijving over het Comité is gebaseerd.
19. Van Lidth de Jeude, a.w., p. 1307.
20. Van Lidth de Jeude, a.w., p. 1376.
21. M.R.H. Calmeyer, *Herinneringen: memoires van een christen, militair en politicus*. Ingeleid en bewerkt door J. Hoffenaar. Den Haag, 1997, p. 329.
22. J.N.J. van der Meij, *Op erewoord: oorlogsherinneringen van een marineman*. Amsterdam, 1997, p. 79.
23. J.W.M. Schulten, a.w., p. 67.
24. Enquête no. 106.
25. De cadetten van de landmacht studeerden eerst aan diverse scholen voor reserveofficieren en begonnen pas in hun 2de jaar op de КМА. Zie J.W.M. Schulten, 'De КМА in de Tweede Wereldoorlog'. In: P. Groen en W. Klinkert, *Studeren in uniform: 75 jaar Koninklijke Militaire Academie, 1828-2003*. Den Haag, 2003, p. 270.
26. Notulen Raad van Ministers, d.d. 8/5/41.
27. Notulen Raad van Ministers, d.d. 24/6/41.
28. Zie het interview met jhr. J. Beelaerts van Blokland in: H. Meijler, *Ik zou weer zo gek zijn: mannen van de Irene Brigade*. Amsterdam, 1984, p. 114.
29. Een exactere opgave is niet mogelijk, omdat het feit dat iemand tot het reservepersoneel behoorde niet altijd duidelijk in het verhoor vermeld stond.

- Op grond van onderzoek bij het BR10P in Kerkrade heb ik van 133 Engelandvaarders met zekerheid kunnen vaststellen dat zij reserveofficier waren.
30. J.W.M. Schulten, *De geschiedenis van de Ordedienst*, p. 68.
 31. Archief MvJL, doos 145, dossier 1689.
 32. Interview met jhr. J. Beelaerts van Blokland. In: H.R.S. Meijler, a.w., p. 116.
 33. Brief van K.H. Schilp, secretaris van de Commissie van Bijstand Engelandvaarders aan Gerbrandy, d.d. 3/10/42. Archief van het ministerie van AOK, stukken betreffende Engelandvaarders 1174/AB 506/42.
 34. Notulen Raad van Ministers, d.d. 20/10/42. Helaas zijn de notulen niet erg uitvoerig, zodat niet precies kan worden nagegaan hoe de discussie verliep. Van Lidth de Jeude noteert op deze datum in zijn dagboek slechts dat in de ministerraad uitvoerig over Engelandvaarders werd gesproken 'zonder dat zulks tot een oplossing leidt'. Van Lidth de Jeude, a.w., p. 823.
 35. Brief van de minister van Marine aan de Commissie Bijstand Engelandvaarders, d.d. 9/11/42. Archief AOK, inv. 1174.
 36. De koopvaardij ressorteerde onder het ministerie van Handel Nijverheid en Scheepvaart (HNS). Welke plaats dit ministerie in de procedure innam wordt niet vermeld.
 37. Interview met Prins Bernhard, d.d. 10/11/1997.
 38. Voor 33 deelnemers aan de enquête was de vraag niet van toepassing, omdat zij Engeland niet hebben bereikt, vrouw waren of voor militaire dienst waren afgekeurd.
 39. Enquête no. 42.
 40. R. Blatt, *Rudy: een strijdbare jood*. Haarlem, 1985, p. 118-119.
 41. Brief van Derksema aan de minister van Buitenlandse Zaken, d.d. 20/10/41. Archief MvJL, doos 145, dossier 1689.
 42. Enquête no. 131.
 43. Enquête no. 96.
 44. Nederlandse vliegsohelen werden later in Canada en de Verenigde Staten (Jackson) opgericht. Deze laatste vliegsohool was vooral bedoeld voor vliegers van het KNIL.
 45. Interview van Robert Kiek (Radio Oranje) met de heren Vas Nunes en Van Eendenburg, Londen 20/2/41. In: *Oorlogsreportages uit Nederland en Nederlands-Indië. De Tweede Wereldoorlog in ooggetuigenverslagen*. Samengesteld en ingeleid door A. Schulte. Amsterdam, 1995, p. 43-49.
 46. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 717-718.
 47. Zie voor de geschiedenis van dit squadron: *25 jaar 322: 1943 12 juni 1968*. Samengesteld door de Sectie krijgsgeschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht en bewerkt door W.J.E. Kock. Den Haag, 1968.

48. Zie: B. van der Stok, *Oorlogsvlieger van Oranje*. Busssum, 1983.
49. Vgl. interview E.A. Barten, d.d. 8/4/98.
50. Zie erelijst in 25 jaar 322, a.w., p. x-x1.
51. Hoe de verdeling precies lag bij de marine heb ik niet kunnen nagaan. De gegevens bij het BR10P waren wat betreft Engelandvaarders die naar de marine gingen heel summier: alleen vermelding van de datum waarop zij overgingen naar de zeemacht.
52. Citroen geciteerd in column van Geert Mak in *NRC Handelsblad*, d.d. 15/7/99.
53. Zie: H. Larive, m.m.v. J.W.F. Werumeus Buning, *Vannacht varen de Hollanders*. Amsterdam/Brussel, 1950.
54. H. Pos, a.w., p. 56.
55. Vandaar waarschijnlijk het hoge aantal van 932 Engelandvaarders dat Th. de Kort (a.w., p. 13) toeschrijft aan de landmacht.
56. Enquête no. 158.
57. R. Blatt, a.w., p. 126-127.
58. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 712.
59. E. Asselberghs, *Tussen licht en donker, 1943-1945*. Westervoort, 1997, p. 88-89.
60. Volgens gegevens van het BR10P kreeg De Hartog in augustus 1943, een maand na aankomst, onbepaald klein verlof. Kort daarna werd hij voorlopig afgekeurd.
61. Volgens de verhalen uit het Londens roddelcircuit kwam er een einde aan de lezingen, omdat De Hartog zich als verteller te veel liet meeslepen en vooral zijn eigen rol in dat verzet groter maakte dan in werkelijkheid het geval was. Zie bijv. G. Rutten a.w., p. 180-181. Deze voorstelling van zaken berust waarschijnlijk voor een deel op jaloezie, vanwege het succes dat De Hartog met zijn lezingen had. Rutten neemt het overigens voor De Hartog op en wijst op de tegenstelling tussen diens creatieve verteltalent en de heersende cultuur in Oranjestad, waar het 'not done' was om over je daden, acties en opdrachten te praten.
62. Brief van de minister van Justitie aan Derksema, hoofd van de PBD, d.d. 19/7/44. Archief MvJL, doos 155, dossier 6370.
63. Overigens niet dan nadat hij eerst een paar weken in het leger had doorgebracht. Zie G. Rutten, *Mijn papieren camera: draaiboek van een leven*. Busssum, 1976, p. 168-169.
64. M. Nord, *Josepha Mendels: portret van een kunstenaar*. Amsterdam, 1981, p. 48.
65. Interview mw. I.L. Veldhuijzen van Zanten, d.d. 4/4/1997.
66. Cijfers geciteerd door G.J. Kippers in haar doctoraalscriptie geschiedenis

Het vrouwencorps van het KNIL 1943-1950. Utrecht, 1985, p. 18.

67. Zie hiervoor onder meer: E. Hueting, *Vrijwillig: een halve eeuw UVV*. Zutphen, 1995.
68. Zie: A. Biermans, *Vrouwen onder de wapenen: de oprichting van het Vrijwillig Vrouwen Hulpkorps en zijn eerste optreden in bevrijd Nederland, 1943-1945*. Doctoraalscriptie geschiedenis Nijmegen, 1983.
69. Zie voor deze korpsen: A.C.M. van Dissel en J.R. Bruijn, *Bij de MARVA: vrouwelijke militairen in dienst van de Koninklijke Marine, 1944-1982*. Amsterdam, 1994 en G.J. Kippers, a.w.
70. Zie A. Biermans, a.w., p. 59; zie ook de *Knickerbocker Weekly: the Netherlands Magazine*, vol. 4 (1944), no. 14 (29 mei), waarin het bezoek van Knapper verslagen wordt.
71. Dit cijfer kwam tot stand na raadpleging van de volgende monografieën c.q. overzichtswerken over Nederlandse geheime diensten, waarin opgave van gedropte agenten wordt gedaan: *Enquêtecommissie regeringsbeleid 1940-1945. Verslag houdende de uitkomsten van het onderzoek*. Den Haag, 1950. Dl. 4 A-B, p. 17, 30-34 en 68-73; J.M. Somer, *Zij sprongen in de nacht: de Nederlandse inlichtingendienst te Londen in de jaren 1943-1945*. Assen, 1950; L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 1520-1521; F. Visser, *De bezetter bespied: de Nederlandse geheime inlichtingendienst tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Zutphen, 1983; E. de Roever, *Zij sprongen bij maanlicht: de geschiedenis van het Bureau Bijzondere Opdrachten en de agenten Londen 1944-1945*. Den Haag, 1986. Tevens heb ik gebruikgemaakt van een lijst met namen van agenten die werd opgesteld door M. Boerma en bijgehouden door R.A. Grisnigt, Engelandvaarder en B1-agent. Van die 180 agenten zijn er 74 uitgezonden door Britse organisaties, 44 door B1 en 62 door BBO. Het cijfer van 180 heeft alleen betrekking op Nederlandse missies. Niet meegerekend zijn Nederlandse agenten die deel uitmaakten van de zogenaamde SAS-teams (Special Air Service) en Jedburgh-teams (genoemd naar de plaats Jedburgh in Schotland waar de training plaatsvond). Deze teams bestonden uit Britten, Amerikanen en Nederlanders en werden op 17/9/44 tijdens de operatie Market Garden en ook later nog gedropt om achter de Duitse linies verwarring te stichten. Ook zijn niet meegerekend de Nederlandse agenten die door het Amerikaanse Office of Strategic Services (OSS) naar Nederland en Duitsland werden gestuurd.
72. D. Engelen, *Geschiedenis van de Binnenlandse Veiligheidsdienst*. Den Haag, 1995, p. 48-55.
73. J. Wolters, *Dossier Nordpol: het Engandspiel onder de loep*. Proefschrift Universiteit van Amsterdam, 2003.

74. Dit cijfer kwam tot stand door de namen van genoemde 180 Nederlandse agenten te vergelijken met de namen van 1706 Engelandvaarders, die zich in mijn databestand bevonden.
75. F. Visser, a.w., p. 106.
76. J.M. Somer, a.w., p. 49.
77. Interview met Letteboer en Grisnigt voor het VPRO-radioprogramma *Het Spoor terug*, uitgezonden 29/12/1989 en 2/1/1990.
78. *Enquêtecommissie regeringsbeleid 1940-1945* (hierna af te korten als PEC) Den Haag, 1950, dl. 4C1, verhoor Pieter Gerlof Gerbrands d.d. 16/2/1949, p. 629.
79. PEC, dl. 4-A/B, p. 503.
80. Brieven van W. van Krimpen aan de CID, d.d. 8/5/42 en 13/6/42. Archief MvJL, doos 146, dossier 1839.
81. Dit zou in maart 1943 blijken toen Engelandvaarder ir. W. den Boer, die 54 was toen hij met parachutespringen begon een ernstig ongeluk overkwam. Hij werd daarna toegevoegd aan de staf van BBO.
82. Gegevens afkomstig van het BRIOF, Kerkrade.
83. P.L. D'Aulnis de Bourouill, *Escape and return 1941-1945. Beschrijving uit de oorlogsjaren van de reis van Leiden naar Antwerpen, Parijs, Madrid, Gibraltar, Londen en Den Haag naar Amsterdam*. Den Haag, 1996, dl. 2, p. 16-17.
84. Eind 1944/begin 1945 was er nog een vrouw geheim agent: mw. J. Mulder-Gemmeke. Zij was in het najaar van 1944 vanuit bevrijd Zuid-Nederland naar Engeland gekomen.
85. J. Rep, *Englandspiel: spionagetragedie in bezet Nederland 1942-1944*. Bussum, 1977, p. 240-253.
86. F. Visser, a.w., p. 105-106.
87. PEC dl. 4C-II, p. 1473-1474.
88. PEC, dl. 4C-II, p. 1274-1275.
89. PEC, dl. 4C-I, p. 629.
90. J.M. Somer, a.w.; daarnaast heeft Somer ook zijn dagboek uit de oorlogsjaren gepubliceerd (*Man in oorlog: de dagboeken van majoor dr. J.M. Somer, hoofd bureau inlichtingen te Londen 13 maart 1942-22 september 1943*, Baarn, 1981). Dit dagboek is wat betreft de Londense periode echter voor een groot deel gewijd aan zijn relatieperikelen.
91. J.M. Somer, a.w., p. 68.
92. J.M. Somer, a.w., p. 70.
93. PEC, dl. 4C-II, p. 1274-1275.
94. P.L. d'Aulnis, a.w., p. 6.
95. Interview Grisnigt en Letteboer voor VPRO-radioprogramma *Het Spoor terug*, uitgezonden 29/1/1989 en 2/1/1990.

96. J.M. Somer, a.w., p. 68-69.
97. Dit tot ergernis van Derksema, hoofd van de PBD, die zich in een brief aan de minister van Justitie d.d. 23/9/44 beklagde over het feit dat BBO drie pas aangekomen Engelandvaarders (Sjoerdsma, Dekker en Stuvcl) uit de Patriotic School had 'ontvoerd'. Archief MvJL, doos 214, dossier 3818.
98. Interview M. Cieremans d.d. 21/1/1997; zie ook M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Bussum, 1994, p. 158-159.
99. Zie E. de Roever, *Zij sprongen bij...*, a.w., p. 18-19.
100. Interview Grisnigt en Letteboer voor VPRO-radioprogramma *Het Spoor terug*, uitgezonden 29/1/1989 en 2/1/1990.
101. E. de Roever, a.w., p. 230-231.
102. J. Rep, a.w., p. 329-339.
103. J. Rep, a.w., p. 230-231. In de *Volkskrant* d.d. 2/1/1998 staat in een artikel over Trix Terwindt m.i. ten onrechte dat Terwindt met de groep mannelijke agenten naar Mauthausen werd gevoerd, dat zij als vrouw in een andere barak werd ondergebracht en dat de Duitsers haar daardoor vergaten te executeren. Terwindt was er in september 1944 (gelukkig) niet bij in Mauthausen, zij kwam daar pas in januari 1945 aan.
104. Enquête no. 25; BBO-agent Cieremans, die was bevorderd tot luitenant, werd bij demobilisatie ook in rang teruggeplaatst. Bron: Interview M. Cieremans, d.d. 21/1/1997.

8 Het beeld van de Engelandvaarder

1. Deze observatie werd gedaan in: J.C.H. Blom, A.C. 't Hart en I. Schöffer, *De affaire Menten 1945-1976. Eindrapport van de Commissie van Onderzoek betreffende het opsporings- en vervolgingsbeleid inzake Menten vanaf de bevrijding tot de zomer van 1976 en de invloeden waaraan het beleid al dan niet heeft blootgestaan*. Den Haag, 1979, p. 205. Zie ook: A.G.H. Anbeek van der Meijden, die het Menten-rapport op dit punt citeert in een beschouwing getiteld: 'De Tweede Wereldoorlog in de Nederlandse roman'. In: *1940-1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het RIOD, 7 en 8 mei 1985*. Onder red. van D. Barnouw, M. de Keizer en G. van der Stroom. Utrecht, 1985, p. 73-74.
2. Zie Pressers artikel 'Memoires als geschiedbron' voor de *Algemene Winkler Prins Encyclopedie*, dl. 7 (1958), opnieuw afgedrukt in: M.C. Brands, J. Haak, Ph. De Vries, *Uit het werk van dr. J. Presser*. Amsterdam, 1969, p. 278.

3. Zie het in hoofdstuk 2 beschreven voorbeeld van de Scheveningse pensionhouder die eind mei 1940 Nederlandse soldaten had geronseld voor Engeland. Hierover stond een artikel in het *Nationale Dagblad* d.d. 11/7/1940 getiteld 'Ronselarij voor Engeland'. De man werd wegens Feindbegünstigung veroordeeld tot vijf jaar tuchthuis.
4. C.R.C. Wijckerheld Bisdom, 'De Duitse strafrechtspraak.' In: J.J. van Bolhuis en anderen, *Onderdrukking en verzet: Nederland in oorlogstijd*. Arnhem, 1949-1954, p. 530.
5. J. Burger, *Oorlogsdagboek*. Bezorgd door Chris van Esterik. Amsterdam, 1995, p. 20.
6. Een en ander was besloten in de zomer van 1941 tijdens een onderhoud tussen de minister-president, A. Pelt van de RVD en Derksema van de PBD. Zie brief van Derksema aan de minister van Binnenlandse Zaken, d.d. 14/4/42. Archief MvJL, doos 147, dossier 2205.
7. Afschrift van artikel in *The Daily Express* (waarschijnlijk gedateerd mei/juni 1942) in Archief MvJL, doos 147/dossier 2213.
8. *Daily Mail* 25/8/41. In: Archief MvJL, doos 143/dossier 1005.
9. D. Verkijk (*Die slappe Nederlanders – of viel het toch wel mee in 1940-1945?* Soesterberg, 2001, p. 34) heeft berekend dat er 300.000 toestellen werden achtergehouden, volgens L. de Jong (a.w., dl. 7, p. 550) gaat het om 260.000 toestellen.
10. *Vrij Nederland* (Londen), 6/3/1943.
11. L. de Jong, a.w., dl. 9, p. 417-423. Zie ook de enquêteformulieren, die Engelandvaarders na aankomst invulden en waarin gevraagd werd naar de waardering voor programma's van Radio Oranje.
12. A. Romein-Verschoor, *Omzien in verwondering*, dl. 2. Amsterdam, 1972, p. 30-31.
13. A. Schulte (samenst.), *Oorlogsreportages uit Nederland en Nederlands-Indië. De Tweede Wereldoorlog in ooggetuigenverslagen*. Amsterdam, 1995, p. 43-49.
14. Het betreft: C. Waardenburg, S. Rienksma, R.F. Burgwal, J. Linzel, E.E. Daniëls, H.P. Witkamp, F. Stumpff en D. ter Beek. Zie J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee, 1940-1945*. Houten, 1998, p. 62-63.
15. Tenzij anders vermeld zijn de nu volgende citaten uit radio-uitzendingen afkomstig uit de in het NIOD bewaarde teksten.
16. Zie klaagbrief van een toen nog in Zwitserland verblijvende Engelandvaarder: Archief MvJL, doos 147, dossier 2205.
17. G.J. van Heuven Goedhart, *De reis van 'Colonel Blake'*. Londen, 1945.

18. Idem, p. 3.
19. Idem, p. 27.
20. K. Norel, *Engelandvaarders*. Meppel, 12de druk, 1977, p. 37.
21. P. Bak, *Harde koppen, rechte lijnen: de lokale en regionale edities van Trouw in oorlogstijd*. Amsterdam, 1993, p. 128-129.
22. L. Vogelaar, 'K. Norel: schrijver over wind en water'. In: *Terdege*, 15 september 1999, p. 58-59.
23. K. Norel, a.w., p. 153.
24. L. Vogelaar, a.w. p. 59.
25. L. Vogelaar, a.w., p. 58.
26. Interview met J. de Mos. In: P. van Beckum, a.w., p. 35.
27. Interview met J. de Mos, d.d. 8/7/99.
28. Interview met O. Norel, zoon van K. Norel, d.d. 21/10/99.
29. Vgl. een stuk van A. Hagemeyer in *De Linie*, getiteld 'Wir fahren gegen Engeland' (1946) en het dagboek van J.J. Draaijer ('Achter de Pyreneeën ligt Engeland') in *Trouw*, d.d. 17/1/48-5/2/48.
30. E.E.K. Michielsen, *Tegen de vlagen van den oostenwind*. Leiden, 1945.
31. F.W. Blasé, *Studenten onder de bezetting*. Amsterdam, 1946.
32. J. Mendels, *Je wist het toch... Roman*. Amsterdam, 1948.
33. J. Gans, a.w.
34. H. Pleij, 'Inhaalheroïek voor de gekwetste kinderziel'. In: *de Volkskrant* 18/3/1995.
35. J.J. Voskuil, *Het Bureau 1: Meneer Beerta*. Amsterdam, 1996, p. 38.
36. H. Larive, *Vannacht varen de Hollanders*. Amsterdam, 1950.
37. A. Kleijwegt, *De dansorkesten van de BBC en andere herinneringen*. Amsterdam, 1994, p. 15-17.
38. H.C. Posthumus Meyjes, *De Enquêtecommissie is van oordeel: een samenvatting van het parlementaire onderzoek naar het regeringsbeleid in de oorlogsjaren*. Arnhem/Amsterdam, 1958.
39. P. Dourlein, *Pieter Dourlein* (verteld aan J. Helder). Amsterdam, 1950.
40. Prof. mr. R.P. Cleveringa; leden waren: dr. W. Huender (in 1948 teruggetrokken), prof. mr. J.H.W. Verzijl, mr. J. le Poole, H.P.J. van Ketwich Verschuur (in 1948 teruggetrokken). Secretaris waren achtereenvolgens: jhr. mr. H.T.A.M. van Rijckevorsel, G.F. baron Bentinck van Schoonheten en mr. H.C. Schoch.
41. M. van Faassen, 'Toegankelijker dan gedacht: de rapporten van de "Commissie tot onderzoek naar de houding van Nederlandse diplomatieke en consulaire ambtenaren tegenover Nederlandse uitgewekenen" (De commissie-Cleveringa)'. In: D.A. Hellema, C. Wiebes en B. Zeeman, *Vierde jaar-*

- boek voor de geschiedenis van de Nederlandse buitenlandse politiek in de twintigste eeuw. Den Haag, 1998, p. 122.
42. Het eerste rapport gaat over mr. B.Ph. Baron van Harinxma thoe Sloten, vertegenwoordiger te Lissabon van de Londense Regeringscommissaris voor Vluchtelingenzaken, Van Lidth de Jeude. De overige drie rapporten behandelen respectievelijk de situatie in Zwitserland, die in Spanje/Portugal en in Vichy-Frankrijk. De rapporten van de commissie-Cleveringa lagen tijdelijk ter inzage bij de griffies van Eerste en Tweede Kamer. Wat weinig mensen weten, is dat de rapporten daarna in gestencilde vorm zijn gepubliceerd. Exemplaren zijn aanwezig in de bibliotheek van het Vredespaleis, het ministerie van Buitenlandse Zaken en in het Nationaal Archief (zie het archief van de 'Commissie tot onderzoek... et cetera', Archief van het ministerie van Buitenlandse Zaken). M. van Faassen, a.a., p. 123.
 43. M. van Faassen, a.a., p. 124.
 44. *Verslag Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945*, deel 6c, verhoor van J.L. Slors d.d. 23/12/1948, p. 408-409.
 45. Idem, p. 411.
 46. J.A.W. Burger, 'Engelandvaarders'. In: J.J. Bolhuis en anderen (red.), *Onderdrukking en verzet: Nederland in oorlogstijd*. Arnhem, 1949-1952, p. 476.
 47. *Dagboekfragmenten 1940-1945*. Samenst. T.M. Sjenitzer-van Leening. Den Haag, 1954.
 48. Idem, p. 182-183.
 49. M. Smedts, a.w., p. 221
 50. G. Rutten, *Ontmoetingen met Koningin Wilhelmina*. Utrecht, 1962.
 51. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje*. Den Haag, 1971.
 52. E. Hazelhoff Roelfzema, *De verre tamboer: Soldaat van Oranje zwaait af*. Baarn, 1973; *Op jacht naar het leven: de autobiografie van de Soldaat van Oranje*. Utrecht, 2000.
 53. Hazelhoff Roelfzema geïnterviewd door Bibeb in *Vrij Nederland*, 17/10/1987.
 54. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat...*, p. 269.
 55. Hazelhoff Roelfzema geïnterviewd door Hugo Camps in *Elsevier*, jrg. 56, nr. 18, 6/5/2000.
 56. E. Hazelhoff Roelfzema, *Het hol van de ratelslang*. Amsterdam, 1970.
 57. Interview met P. Tazelaar. In: P. van Beckum, a.w., p. 153.
 58. G. Dogger, a.w.
 59. B. van der Stok, a.w.
 60. H. van Gelder, *Hollands Hollywood*. Amsterdam, 1995, p. 179.
 61. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje: 1940-1945 1946-1980*. Utrecht, 1998, p. 372.

62. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje*. Amsterdam/Brussel, 1978 (19de druk), p. 7.
63. Bovendien studeerden 14 Engelandvaarders aan een buitenlandse universiteit (Zürich, Basel et cetera). Deze cijfers worden onder voorbehoud verstrekt. Het is mogelijk dat studenten, die wegens de loyaliteitsverklaring hun studie hadden gestaakt, als beroep 'geen' opgaven.
64. M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994, p. 7.
65. Interview met M. Cieremans d.d. 21/1/1997.
66. Zie bijvoorbeeld J.A.M. Meerloo, *Een mond vol spijkers: een psycholoog op het oorlogspad*. Wassenaar, 1975; G. Rutten, *Mijn papieren camera: draaiboek van een leven*. Bussum, 1976; H. Pos, *In triplo: autobiografie*. Amsterdam, 1995.
67. J. en M. de Hartog, *De vlucht*. Baarn, 1999.
68. B. Bredero, *De grote oversteek* [in eigen beheer uitgegeven], 1984.
69. J.M. Somer, *Man in oorlog*. a.w.
70. Ch.L.J.F. Douw van der Krap, *Contra de Swastika: de strijd van een onverzettelijke marineofficier in bezet Europa 1940-1945*. Bussum, 1981.
71. R.J.E.M. van Zinnicq Bergman, *Het doel bereikt: oorlogsherinneringen van Mr. R.J.E.M. van Zinnicq Bergman*. Leiden, 1990.
72. J. Hof, *Tussen paard en pantser: Jhr. J.J.G. Beelaerts van Blokland, de cavalerie, het verzet en de Prinses Irene Brigade*. Kampen, 1990.
73. Vgl. ook de biografie van priester-Engelandvaarder L. Bleijs: J.W.V. van Lieshout, *De aal van Oranje: een biografie van pater Lodewijk Bleijs, 1906-1945*. Venlo, 1988.
74. Interview met Grisnigt en Letteboer in VPRO-radioprogramma *Het Spoor terug*, uitgezonden 29/12/89 en 2/1/90. Zie ook de biografieën van Engelandvaarders-agenten T. Biallosterski (E. de Roever), *Londen roept Amsterdam: de missie van geheim agenten Tobs Biallosterski en Henk Veeneklaas*. Amsterdam, Noord-Holland, 1944. Baarn, 1992) en R. Barmé (*Richard Barmé: het korte leven van een scholier, Engelandvaarder, geheim agent en repressieslachtoffer*. Baarn, 1995).
75. A. Ammerlaan, 'Een nooit verwacht avontuur: naar het dagboek van A. Ammerlaan, Wolverhampton'. In: *Schipluiden Den Hoorn 1940-1945*. Red. O. Spinnewijn, p. 85-159.
76. J. Hof, *Niet schieten... we are Dutch!* Den Haag, 1979.
77. P.H. Hoets, *Vrijgevaaren*. Rotterdam, 1976.
78. F. Visser, *De schakel: een documentaire uit de Tweede Wereldoorlog: een selectie authentieke verhalen van Nederlandse Engelandvaarders aan de hand van*

- dagboeken, rapporten, brieven en uitgebreide persoonlijke interviews.* Baarn, 1976.
79. H.R.S. Meijler, *Ik zou weer zo gek zijn... mannen van de Irene Brigade.* Amsterdam, 1984.
 80. P. van Beckum, *Oranjarahen: dertien sluipwegen naar de vrijheid.* Naarden, 1992.
 81. Weinreb beweerde in zijn memoires dat Turksma door hem op een van zijn 'Lijsten' geplaatst zou zijn en dat zij na arrestatie zou zij doorgeslagen en Weinrebs naam genoemd zou hebben, waarna zijn arrestatie volgde. In werkelijkheid heeft Turksma nooit iets met Weinreb te maken gehad en dat zij op dezelfde dag als Weinreb gearresteerd werd is toeval. Zie het proefschrift van R. Grüter: *Een fantast schrijft geschiedenis: de affaires rond Friedrich Weinreb.* Leiden, 1997, p. 289 e.v.
 82. B. Turksma, *Vraag me niet waarom... het avontuurlijke levensverhaal van een jonge Nederlandse jodin.* Ingeleid door M. Smedts. Baarn, 1971.
 83. S. Noach, *Het moest gedaan worden: opgetekend door M.G. Haringman.* Apeldoorn, 1971.
 84. R. Blatt, *Rudy, een strijdbare jood 1940-1945.* Haarlem, 1985.
 85. H. Kahn, *Mazzel en lef: tegen de stroom in.* Utrecht, 1998, p. 60-61.
 86. Zie het relaas van Van Mesdag, getiteld 'Over zee' in: F.W. Blasé (red.), *Studenten onder de bezetting.* Amsterdam, 1946, p. 191-202.
 87. J. Schneider en G. van de Westelaken, *De bus uit Dachau.* Den Haag, 1987.
 88. M. Verstijnen, *Mijn oorlogskroniek: met de ontsnapping Buchenwald-Col-ditz 15-21 april 1945.* Voorburg, 1991.
 89. J.N.J. van der Meij, *Op erewoord... Oorlogsherinneringen van een marineman.* Amsterdam, 1997.
 90. J. Bruin en J. van der Werff, a.w.

Epiloog

1. Ongepubliceerde herinneringen M.C. le Poole, p. 26.
2. B. Bredero, a.w. (omslagtekst).
3. E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje 1940-1945, 1946-1980.* Zutphen, 1987, p. 254.
4. M. Sluysen, *... daar zaten wij: impressies over Londen '40-'45.* Amsterdam, 1965, p. 112.
5. Enquête no. 42.
6. Enquête no. 38.

7. Enquête no. 8.
8. Enquête no. 150.
9. Enquête no. 99.
10. Zie M. Bossenbroek, *De meelstreep: terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 2001, p. 207.
11. Brief van de secretaris-generaal van het ministerie van Binnenlandse Zaken aan de heer J.J.A. van der Putt (vader van F. van der Putt) d.d. 14/6/49.
12. Enquête no. 82.
13. M. Bossenbroek, a.w., p. 422.
14. Eigenlijk kan in dit verband niet van 'leden' gesproken worden, omdat het Genootschap Engelandvaarders een stichting is. Een stichting heeft geen leden.
15. Circulaire d.d. 23/2/48 'Aan alle Engelandvaarders', ondertekend door G.A. Dogger, B.M.F. Bierens de Haan, A.F.M. Monchen en J.A. Ruys. Privé-archief van de heer J. de Mos.
16. Krantenknipsels d.d. 18/8/48. Koninklijk Huisarchief.
17. Vgl. correspondentie over dit onderwerp d.d. juni tot november 1949 tussen het secretariaat van Prinses Wilhelmina en de Oorlogsgravenstichting. (Koninklijk Huisarchief). Het houten wandbord was op 10/5/44 in Oranje-haven door de koningin onthuld. (Zie *Vrij Nederland* (Londen), d.d. 20/5/44)). In 1949 waren inmiddels meer namen van omgekomen Engelandvaarders bekend geworden en werden twee panelen toegevoegd. Inmiddels is het gedenkteken in Loenen uitgegroeid tot een Vijfluik, waarop driehonderd namen van omgekomen Engelandvaarders staan. Tweehonderd daarvan behoren toe aan Engelandvaarders die 'op weg naar de vrijheid' zijn gestorven. De overigen zijn Engelandvaarders die na aankomst in dienst van de strijdkrachten zijn gesneuveld.
18. J. Withuis, 'Een betwiste erfenis: organisaties van ex-politieke gevangenen en de Koude Oorlog om Ravensbrück en Buchenwald.' In: C. Kristel (red), *Binnenskamers: terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog. Besluitvorming*. Amsterdam, 2002, p. 321-322.
19. J.A.M. Meerloo, *Een mond vol spijkers: een psycholoog op het oorlogspad*. Wassenaar, 1975, p. 100-105.
20. M. Bossenbroek, a.w., p. 80-88.
21. Idem, p. 513.
22. Akte van oprichting van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, d.d. 29/9/1969, art. 2.
23. Statuten d.d. 17/4/1980.
24. J. Withuis, a.a., p. 295.

25. *De schakel: kwartaaluitgave van de Stichting Genootschap Engelandvaarders*. Jaargang 3 (1981), no. 11 (september), p. 12.
26. M. Bossenbroek, a.w., p. 423-424. Overigens zou blijken dat het voor joodse Engelandvaarders soms niet eenvoudig was om voor een buitengewoon pensioen in aanmerking te komen. Mij is bekend dat de aanvraag van een joodse Engelandvaarder werd afgewezen, omdat naar het oordeel van de Pensioen- en Uitkeringsraad (PUR) niet was aangetoond, dat de man in kwestie een 'persoonlijke bijdrage aan de oorlogvoering wilde leveren'. Zijn vertrek had derhalve uitsluitend 'in het teken staan van zijn streven om als jood uit handen van de bezetter te blijven'. Met hulp van een advocaat en op basis van dagboekpassages uit de oorlog en een verklaring van de zoon van de man bij wie deze Engelandvaarder voor zijn vertrek ondergedoken had gezeten, werd zijn aanvraag later alsnog gegrond verklaard.
27. Medebetrokkene was mw. J. Bontje uit Zoetermeer. *De Telegraaf*, d.d. 7/11/2002.
28. *Haarlems Dagblad*, d.d. 25/4/2003.
29. Zie hoofdstuk 3 van dit proefschrift; zie ook: J. Bruin en J. van der Werff, a.w., p. 28-29.
30. *Haagsche Courant*, d.d. 20/4/1998. In de zomer van 2000 kwam Weeber opnieuw op sportieve wijze in het nieuws. Toen zwom hij van Basel naar Hoek van Holland, om zo te pleiten voor schoner Rijnwater. Bron: *Metro*, d.d. 21/7/2000.
31. G. Puchinger, *Hergroepering der partijen?* Delft, 1968, p. 8.
32. M. Cieremans, *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994.

Geraadpleegd bronnenmateriaal

A: Archieven

*Nationaal Archief, Den Haag**

Archief ministerie van Justitie Londen (MvJL)

- stukken betreffende Verhoren van uit Nederland overgekomen personen, Politiedossiers 1941-1945 (inv.nrs. 140-141; 145-159; 161-165; 167-170; 199-204; 214-216)
- stukken betreffende Vluchtelingen uit Nederland (inv.no. 166)

Archief ministerie van Oorlog Londen (MvOL)

- stukken betreffende militaire ondervragingen van in Engeland aangekomen personen uit bezet gebied 1942-1945 (inv.no. 2204-2211)
- stukken betreffende verhoren van Engelandvaarders (inv.no. 2509-2526).
- stukken betreffende ondervraging van Nederlandse personen door het BI (inv.nrs. 2310-2315)

Archief ministerie van Algemene Oorlogvoering van het Koninkrijk (AOK)

- stukken betreffende Engelandvaarders (klachten, onderscheidingen etc.) (inv.no. 1174)

Archief van de Raad van Ministers

- Notulen Raad van Ministers (1940-1945), inv.no. 246

*De archieven MvJL en AOK zijn inmiddels geherinventariseerd. Dit betekent dat de door mij in de noten vermelde stukken uit deze archieven een andere nummering hebben gekregen. Via de naam van de betrokken Engelandvaarder (en als die niet voorhanden is via de auteur) zijn de stukken ook in de huidige inventaris te achterhalen.

Archief ministerie van Binnenlandse Zaken Londen

- stukken betreffende ondervraging van Nederlanders afkomstig uit bezet gebied (inv.nrs. 230-231; 235-240)

Archief ministerie van Buitenlandse Zaken Londen

- stukken Commissie tot onderzoek naar de houding van de Nederlandse diplomatieke en consulaire ambtenaren tegenover Nederlandse uitgewekenen (commissie-Cleveringa), 1946-1950, (inv.nrs. 15, 121)

Archief ministerie van Handel, Nijverheid en Scheepvaart Londen

- stukken Commissie Onderscheidingen Koopvaardij (COK), inv.no. 4172

Archief Stichting Genootschap Engelandvaarders

Kanselarij der Nederlandse Orden, Den Haag

- Registers Kruis van Verdienste, 1941-1960

Bureau Registratie Informatie Ontslagen Personeel van Defensie (BR10P), Kerkrade

- geraadpleegd: kaartsysteem betreffende personen die krachtens de Londense dienstplichtbesluiten werden geregistreerd.

Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (N10D), Amsterdam

- Coll. 214: Personal Akten t.n.v. G. de J. de J.
- Coll. 244: Dagboeken (P.J. de Lint)
- Coll. 289 Duitse processen (doos 1-15)
- Coll. 230 Londense instellingen (verhoren Engelandvaarders)
- Coll. 206b Radio Oranje (teksten van de uitzendingen)
- Coll. 187c J.G. van Niftrik
- Coll. 283, doos 1 (Verhoor Rauter)
- Coll. 248 Documentatie (personen) - dossier 1447 (P. Rothert)
- Coll. 249 Documentatie 11 (zaken) - dossier 217 (Engelandvaarders)

Koninklijk Huisarchief, Den Haag

- Herinneringsalbum dl. 1 en 2 (inv.nrs. FA/0840 en FA/0841)
- Krantenknipselcollectie
- Archief secretariaat koningin/prinses Wilhelmina (inv.no. E19-Vj-2 (38))

Archief Rode Kruis Nederland, Den Haag

– stukken betreffende ‘Gevangenissen in Frankrijk’, dossier 6400 (R226)

Public Record Office, Londen

– stukken Foreign Office (FO) 371 49407 (correspondentie tussen Foreign Office en Nederlandse Ambassade Londen).

B: Interviews

E.A. Barten, 8/4/1998.

ZKH prins Bernhard, 10/11/1997

F.M. Beukers, 13/1/1994

J. Blokker, 9/11/2001

Mw. E.W.L. Broekman, 18/9/1999

M. Cieremans, 21/1/1997

K.A. Citroen, 13/1/2000

W.H.M. Dalmeijer, 26/10/2000

J.C.H. Fuchter, 25/9/2001

R. Hartog, 2/4/1996

R.W. Hemmes, 2/5/1999

Ph. Jacobs, 1/10/2002

mw. J.A. Keg, 27/9/1995

J. van Lelyveld, 15/4/1998

J. de Mos, 8/7/1999

O. Norel, 21/10/1999

M.L. Parren, 8/1/1996

P. Peters, 25/1/2001

Mw. S. Rottenberg-Glaser, 5/3/2003

B. Sandberg, 21/2/1997

A. de Valença, 15/1/2002

mw. I.L. Veldhuyzen van Zanten, 4/4/1997

H.M. van Walt van Praag, 23/6/1995

H.R. Weelinck, 4/11/1999

M. Weisglas, 19/10/2001 en 2/11/2001

E. Woudstra, 27/1/1994

J.C. Zaaijer, 23/9/1995

Brieven, telefonische informatie:

E. Asselberghs
J. Bellis
R. L. Boissevain
W. Bos
J. W. de Bruyn Kops
G. de Josselin de Jong
S. Timmers Verhoeven

C: Periodieken

The Daily Express
The Daily Mail
Elsevier
De Groene Amsterdammer
Haagsche Courant
Haarlems Dagblad
Jaarboek voor Vrouwen geschiedenis
Leids Dagblad
De Linie
Het Nationale Dagblad
Nieuwsblad van het Noorden
NRC Handelsblad
De Opmaat: tijdschrift over veteranen in oorlog en vrede
Oorlogsdocumentatie '40-'45: jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie
De reddingboot, orgaan van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij
De Schakel: kwartaalblad van de Stichting Genootschap Engelandvaarders
Statistisch Zakboek
De Telegraaf
Terdege: bijlage Reformatorisch dagblad
Terugblik '40-'45: Maandblad van de Documentatiegroep '40-'45
Trouw
Verordeningenblad voor het bezette Nederlandse gebied
Vrij Nederland
Vrij Nederland (Londen)

- Aerts, M. 'Om het lot van de krijgsman te delen: koningin Wilhelmina en het martiale perspectief op burgerschap'. In: *Sekse en oorlog: Jaarboek voor Vrouwen geschiedenis* 15 (1995), p. 11-32.
- Ammerlaan, A., 'Een nooit verwacht avontuur: naar het dagboek van A. Ammerlaan, Wolverhampton'. In: O. Spinnewijn (red.), *Schipluiden Den Hoorn 1940-1945*. Schipluiden, 1995, p. 85-159.
- Anbeek van der Meijden, A.G.H., 'De Tweede Wereldoorlog in de Nederlandse roman'. In: *1940-1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het RIOD, 7 en 8 mei 1985*. Onder red. van D. Barnouw, M. de Keizer en G. van der Stroom. Utrecht, 1985, p. 73-87.
- Arnoldussen, P. en H. Renders, *Jong in de jaren dertig*. Interviews. Amsterdam, 1999.
- Asselberghs, E., *Tussen licht en donker, 1943-1945*. Westervoort, 1997.
- Bak, P., *Harde koppen, rechte lijnen: de lokale en regionale edities van Trouw in oorlogstijd*. Amsterdam, 1993.
- Barnouw, D., M. de Keizer en G. van der Stroom (red.), *1940-1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het RIOD, 7 en 8 mei 1985*. Onder red. van Utrecht, 1985, p. 73-74.
- Barten, E.A., [ongepubliceerd] *Verslag Engelandvaren via Spanje 19-10-1942 tot 4-6-1943*.
- Beaufort, H.T.L. de, *Wilhelmina 1880-1962: een levensverhaal*. Den Haag, 1965.
- Beckman, J.F., *Odyssee 1940-1945*. S.l., 1993 (ongepubliceerde oorlogsherinneringen).
- Beckum, P. van, *Oranjestad: dertien sluipwegen naar de vrijheid*. Naarden, 1992.
- Beelaerts van Blokland, G., *Belevenissen te Londen, 1940-1945*. Amsterdam, 1997.
- Beelaerts van Blokland, J.J.G. en anderen, *Van harte prins Bernhard*. Baarn, 1986.
- Bekkenkamp, A., *Rutgers met de baard: het levensverhaal van een pastor intrepidus, 1883-1942*. Enschede, 1997.
- Beukema, H., *Varen op twee fronten: een epos over kustvaarders in W.O.II*. Delfzijl, 2000.

* De in deze lijst vermelde ongepubliceerde egodocumenten van Engelandvaarders zullen – voorzover de auteurs daarvoor toestemming verlenen – t.z.t. bij het RIOD of het Nationaal Archief in bewaring worden gegeven.

- Belot, R., *Aux frontières de la liberté. Vichy-Madrid-Alger-Londres. S'évader de France sous l'Occupation*. Paris, 1998.
- Bezemer, K.W.L., *Geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*. (Amsterdam/Brussel, 1987)
- Biermans, A., *Vrouwen onder de wapenen: de oprichting van het Vrijwillig Vrouwen Hulpkorps en zijn eerste optreden in bevrijd Nederland, 1943-1945*. Doctoraalscriptie geschiedenis Nijmegen, 1983.
- Blasé, F.W. (red.), *Studenten onder de bezetting*. Amsterdam, 1946.
- Blatt, R., *Rudy, een strijdbare jood, 1940-1945*. Haarlem, 1985.
- Bloin, J.C.H., A.C. 't Hart en I. Schöffner, *De affaire Menten 1945-1976*. Eindrapport van de Commissie van Onderzoek betreffende het opsporings- en vervolgingsbeleid inzake Menten vanaf de bevrijding tot de zomer van 1976 en de invloeden waaraan het beleid al dan niet heeft blootgestaan. Den Haag, 1979.
- Blom, J.C.H., G. von Frijtag, S. Jansens, *Een ruwe hand in het water: de gijzelarskampen Sint-Michielsgestel en Haaren*. Amsterdam, 1993
- Bolhuis, J.J. van en anderen, *Onderdrukking en verzet: Nederland in oorlogstijd*. Arnhem, 1949-1954.
- Boom, B., *We leven nog de stemming in bezet Nederland*. Amsterdam, 2003.
- Booy, H.Th. de, 'Het avontuurlijk leven van de motorreddingboot "Zeemanshoop"'. In: *De reddingboot*, orgaan van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij, nr.113 (december 1972), p. 4807-4821.
- Booy, H.Th. de, *Tusschen mijnen en grondzeeën*. Amsterdam, 1946.
- Bos, W. – Interview met – in het VPRO-radioprogramma *Het Spoor* (Serie 'In Ballingschap' deel 3: Zweden), uitgezonden op 15 mei 1990.
- Bosch, J., L. van der Horst en T. Schoonenberg, *Heden geen college: studentenverzet 1940-1945*. Amsterdam, 1990.
- Bosscher, P.M., *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog*. Franeker, 1984.
- Bossenbroek, M., *De meelstreep: terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 2001.
- Brands, M.C., J. Haak, Ph. De Vries, *Uit het werk van dr. J. Presser*. Amsterdam, 1969.
- Bredero, B., *De grote oversteek: een vertelling uit de Tweede Wereldoorlog* [in eigen beheer uitgegeven memoires], 1984.
- Breeman, R. en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken deel 1: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1991.
- Breeman, R. en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken, dl. 11: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1999.
- Brill, P., *Kopstukken van het laagland: een eeuw Nederland in honderd portretten*. Amsterdam, 1999.

- Brongers, D., *Op tegengestelde koersen: de kustvaart in oorlogstijd*. Deventer, 1996.
- Brugsmas, W.L., *Europa, Europa*. Weesp, 1983.
- Bruin, J. en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon: Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945*. Houten, 1998.
- Bruin, K., *Kroon op het werk: onderscheiden in het Koninkrijk der Nederlanden*. Amsterdam, 1989.
- Buchsbaum, N., *Fotograaf zonder camera: herinneringen van Norbert Buchsbaum*. Amsterdam, 1991.
- Burger, J., *Oorlogsdagboek*. Bezorgd door Chris van Esterik. Amsterdam, 1995.
- Burger, J.A.W., 'Engelandvaarders'. In: J.J. Bolhuis en anderen (red.), *Onderdrukking en verzet: Nederland in oorlogstijd*. Arnhem, 1949-1952, p. 476-490.
- Burger, J.A.W., 'Koningin Wilhelmina toen!' In: C.A. Tamse (red.), *Koningin Wilhelmina*. Alphen aan de Rijn, 1981, p. 62-72.
- Calmeyer, M.R.H., *Herinneringen: memoires van een christen, militair en politicus*. Ingeleid en bewerkt door J. Hoffenaar. Den Haag, 1997.
- Cammaert, A.P.M., *Het verborgen front: geschiedenis van de georganiseerde illegaliteit in de provincie Limburg tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Leeuwarden/Mechelen, 1994.
- Carmiggelt, S. en J. Winkler, *Gerrit Jan van Heuven Goedhart: bijdragen tot een biografie*. Amsterdam, 1959.
- Catz, H., *Het oog van de naald: een verhaal uit de Tweede Wereldoorlog*. Huizen, 1999.
- Cieremans, M., *De ene voet voor de andere: verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994.
- Cohen M.L. en E. Malo (dir.), *Les camps du Sud-Ouest de la France 1939-1944: exclusion, internement et déportation*. Toulouse, 1994.
- D'Aulnis de Bourouill, P.L. Baron, *Escape and return 1941-1945. Beschrijving uit de oorlogsjaren van de reis van Leiden naar Antwerpen, Parijs, Madrid, Gibraltar, Londen en Den Haag naar Amsterdam*. Den Haag, 1996, 2 delen.
- D'Aulnis de Bourouill, P.L. Baron – Interview met – in: L. Wagenaar en P. Steur, *De laatste ridders: ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Militaire Willems Orde*. Leiden, 1990, p. 89-97.
- Dessing, A., 'De grote oversteek: Engelandvaart over de Noordzee'. In: G. Aalders en anderen (red.), *Zevende jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie*. Zutphen, 1996, p. 67-89.
- Dissel, A.C.M. van en J.R. Bruijn, *Bij de MARVA: vrouwelijke militairen in dienst van de Koninklijke Marine, 1944-1982*. Amsterdam, 1994.

- Dogger, G., *De vierkante maan: een persoonlijk oorlogsrelaas*. Amsterdam/Brussel, 1979.
- Dourlein, P., *Pieter Dourlein* (verteld aan J. Helder). Amsterdam, 1950.
- Douw van der Krap, Ch. L. J. F., *Contra de Swastika: de strijd van een onverzettelijke Nederlandse marineofficier in bezet Europa, 1940-1945*. Bussum, 1981.
- Draaijer, J. J., 'Achter de Pyreneeën ligt Engeland'. In: *Trouw* d.d. 17/1/48-5/2/48.
- Duby, G. en M. Perrot (red.), *Geschiedenis van de vrouw: de twintigste eeuw*. Amsterdam, 1993.
- Duin, H. en M. de Vreugd – Interview met – in *Leids Dagblad* d.d. 5.5.1993.
- Engelen, D., *Geschiedenis van de Binnenlandse Veiligheidsdienst*. Den Haag, 1995.
- Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945: verslag houdende de uitkomsten van het onderzoek, 8 delen. Den Haag, 1949-1956.
- Erdogan, E., *Met eigen ogen: de Tweede Wereldoorlog*. Zwolle, 1995.
- Esterik, C. van en J. van Tijn, *Jaap Burger: een leven lang dwars*. Een politieke biografie. Amsterdam, 1984.
- Eychenne, E., *Montagnes de la peur et de l'espérance: le franchissement de la frontière espagnole pendant la Seconde Guerre Mondiale dans le département des Hautes-Pyrénées*. Toulouse, 1980.
- Eychenne, E., *Pyrénées de la liberté: les evasions par l'Espagne 1939-1945*. Toulouse, 1998.
- Faassen, M. van, 'Toegankelijker dan gedacht. De rapporten van de 'Commissie tot onderzoek naar de houding van Nederlandse diplomatieke en consulaire ambtenaren tegenover Nederlandse uitgewekenen' (De Commissie-Cleveringa)'. In: D. A. Hellema, C. Wiebes, B. Zeeman (red.), *Vierde jaarboek voor de geschiedenis van de Nederlandse buitenlandse politiek in de twintigste eeuw [Jaarboek Buitenlandse Zaken]*. Den Haag, 1998, p. 121-127.
- Fasseur, C., *Wilhelmina: krijgshaftig in een vormeloze jas*. Amsterdam, 2001.
- Fasseur, C., *Wilhelmina: sterker door strijd*. Amsterdam, 2002.
- Final report of the Independent Commission of Experts Switzerland – Second World War*. Zurich, 2002.
- Friedhoff, H., *Requiem voor het verzet*. Naarden, 1989.
- Frijtag Drabbe Künzel, G. von, *Het Duitse gijzelingsbeleid*. In: J. C. H. Blom, G. von Frijtag, S. Jansens, *Een ruwe hand in het water: de gijzelaarskampen Sint-Michielsgestel en Haaren*. Amsterdam, 1993, p. 137-227.
- Frijtag Drabbe Künzel, G. von, *Het recht van de sterkste: Duitse strafrechtpleging in bezet Nederland*. Amsterdam, 1999.

- Gaag, J. van der, Prins Bernhard en het verzet. In: J.J.G. Beelaerts van Blokland en anderen, *Van harte prins Bernhard*. Baarn, 1986, p. 43-51.
- Gans, J., *Het vege lijf*. Amsterdam, 1981 (3de druk).
- Gans, L., 'Engelandvaart, barbaarse reis'. In: M. Smedts, *Den vaderland getrouwe*. Amsterdam, 1962, p. 207-221.
- Gelder, H. van, *Hollands Hollywood*. Amsterdam, 1995.
- Gerbrandy, P.S., 'Van Heuven Goedhart te Londen en als minister'. In: S. Carmiggelt en J. Winkler, *Gerrit Jan van Heuven Goedhart: bijdragen tot een biografie*. Amsterdam, 1959, p. 73-82.
- Geuzenliedboek 1940-1945*, p. 248. S.l., s.a.
- Graaff, B. de en L. Marcussen, *Kinderwagens en korsetten: een onderzoek naar de sociale achtergrond en de rol van vrouwen in het verzet 1940-1945*. Amsterdam, 1980.
- Graaff, B. de, *Spion in de tuin: King Kong voor en na zijn dood*. Den Haag, 1992.
- Graaff, B. de, *Schakels naar de vrijheid: pilotenhulp in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Den Haag, 1995.
- Groen, P. en W. Klinkert, *Studeren in uniform: 175 jaar Koninklijke Militaire Academie, 1828-2003*. Den Haag, 2003.
- Grüter, R., *Een fantast schrijft geschiedenis: de affaires rond Friedrich Weinreb*. Leiden, 1997.
- Guyt, H. en C. Guyt – geïnterviewd door R. Haak en S. Friggen – in: R. Bree-man en anderen (red.), *Ik kon niet allen maar toekijken, dl. 1: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1991, p. 53-55.
- Hagemeijer, A., 'Wir fahren gegen Engel-land'. In: *De Linie*, d.d. 31/5/46 en 7/4/46.
- Ham, G. van der, *Wilhelmina in Londen, 1940-1945: documenten van een regering in ballingschap*. Haarlem, 1980.
- Hartog, J. en M. de, *De vlucht*. Baarn, 1999.
- Hazelhoff Roelfzema, E. – Interview met – door Bibeb in *Vrij Nederland*, 17/10/1987.
- Hazelhoff Roelfzema, E. – Interview met – door Hugo Camps in *Elsevier*, jrg. 56, nr. 18, 6/5/2000.
- Hazelhoff Roelfzema, E., *De verre tamboer: Soldaat van oranje zwaait af*. Baarn, 1973.
- Hazelhoff Roelfzema, E., *Het hol van de ratelslang*. Amsterdam, 1970.
- Hazelhoff Roelfzema, E., *Op jacht naar het leven: de autobiografie van de Soldaat van Oranje*. Utrecht, 2000.
- Hazelhoff Roelfzema, E., *Soldaat van Oranje '40-'45*. Baarn, 1977, 14de druk.

- Hazelhoff Roelfzema, E., *Soldaat van Oranje '40-'45*. Baarn, 1978 (19de druk).
- Hazelhoff Roelfzema, E., *Soldaat van Oranje: 1940-1945 1946-1980*. Utrecht, 1998.
- Hellema, D.A., C. Wiebes en B. Zeeman (red.), *Vierde jaarboek voor de geschiedenis van de buitenlandse politiek in de twintigste eeuw [Jaarboek Buitenlandse Zaken]*. Den Haag, 1998.
- Hertzberger, E., *Door de mazen van het net*. Amsterdam, 1990.
- Heuven Goedhart, G.J. van, *De reis van Colonel Blake*. Londen, 1945.
- Hinsley, F.H. en C.A.G. Simkins, *British intelligence in the Second World War*. Vol. 4: Security and counter-intelligence. Londen, 1990.
- Hoets, P.H., *Vrijgevaaren*. Rotterdam, 1976.
- Hof, J., *Tussen paard en pantser: Jhr. J.J.G. Beelaerts van Blokland, de cavalerie, het verzet en de Prinses Irenebrigade*. Kampen, 1990.
- Hof, J., *Niet schieten... we are Dutch!* Den Haag, 1979.
- Huetting, E., *Vrijwillig: een halve eeuw UVV*. Zutphen, 1995.
- Huisman-van Bergen, A., *De vervolgd: jacht op twee Delftse studenten in 1941*. Amsterdam, 1999.
- Jaspers, J., *Tussen witte wolk en Anneville*. Nieuw-Ginniken, 1985.
- Jong, G. de, R. Kok en E. Somers, *Naar eer en geweten: gewone Nederlanders in een ongewone tijd, 1940-1945*. Zwolle, 2001.
- Jong, L. de, *Herinneringen I*. Den Haag, 1993.
- Jong, L. de, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, 14 delen. Den Haag, 1969-1991.
- Jong, L. de, *De bezetting na 50 jaar*, 3 dln. Amsterdam, 1990.
- Kahn, H., *Mazzel en lef: tegen de stroom in*. Utrecht, 1998.
- Kaplan, R.S., 'Le terrible été 1942: arrestations et déportation massives des internés de Gurs'. In: M.L. Cohen en E. Malo, *Les camps du Sud-Ouest de la France 1939-1944: exclusion, internement et déportation*. Toulouse, 1994, p. 181-192.
- Keizer, M. de, *Het Parool 1940-1945: verzetsblad in oorlogstijd*. Proefschrift Universiteit van Amsterdam, 1991.
- Kikkert, J., *Wilhelmina, vorstin tussen verleden en toekomst*. Houten, 1987.
- Kippers, G.J., *Het vrouwencorps van het KNIL 1943-1950*. Doctoraalscriptie geschiedenis Utrecht, 1985.
- Klatte, J., *De verzetsgroep Zwaantje: oorlogsbelevissen van dr. Allard Oosterhuis*. Amsterdam, 1968.
- Kleijwegt, A., *De dansorkesten van de BBC en andere herinneringen*. Amsterdam, 1994.

- Kloet, C. de, *Morgen komt een nieuwe dag: liedjes van en om de oorlog 1939-1946*. Baarn, 1990.
- Kluiters, F.A.C., *De Nederlandse Inlichtingen- en veiligheidsdiensten*. Den Haag, 1993.
- Knegtmans, P.J., *Een kwetsbaar centrum van de geest: de Universiteit van Amsterdam tussen 1935 en 1950*. Amsterdam, 1998.
- Koch, A. – geïnterviewd door R. Haak – in: R. Breeman en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken, dl. 1: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1991, p. 56-59.
- Kock, W.J.E., *25 jaar 322: 1943 12 juni 1968*. Samengesteld door de Sectie Krijgsgeschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht en bewerkt door W.J.E. Kock. Den Haag, 1968.
- Korpershoek, R., 'Vrijheid achter de horizon: een analyse' in: *Terugblik '40-'45*, jrg. 38 (2000), nr. 4, p. 124-133.
- Kort, Th.F.M. de, *Van brigade en garderegiment Prinses Irene: bijdragen tot de geschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Brigade 'Prinses Irene' en haar opvolgers*. Rotterdam, 1983.
- Kristel, C. (red), *Binnenskamers: terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog. Besluitvorming*. Amsterdam, 2002.
- Larive, H., *Vannacht varen de Hollanders*. Amsterdam/Brussel, 1950.
- Lelyveld, J. van – Interview met – door Rinske Koelenwijn in de *De Groene Amsterdammer*, 18/2/1998, p. 8-10.
- Letteboer, H. en R.A. Grisnigt – interview met – voor het VPRO-radioprogramma *Het Spoor terug*, uitgezonden 29/12/1989 en 2/1/1990.
- Lidth de Jeude, O.C.A. van, *Londense dagboeken van Jhr. O.C.A. van Lidth de Jeude januari 1940-mei 1945*. Bewerkt door A.E. Kersten, m.m.w. E.Th. Mos. Den Haag, 2001.
- Lieshout, J. van, *Het Hannibalspiel*. Bussum, 1980.
- Lieshout, J. van, *De aal van Oranje: een biografie van pater Lodewijk Bleijs, 1906-1945*. Venlo, 1988.
- Loontjens, A. – Interview met – in *Nieuwsblad van het Noorden*, 26/11/1994.
- Louyet, P., *Het verzet*. Dl. 4 van 'België in de Tweede Wereldoorlog'. Antwerpen/Amsterdam, 1984.
- Maas, W., *Jacques Gans: biografie*. Amsterdam, 2002.
- Meerloo, J.A.M., *Een mond vol spijkers: een psycholoog op het oorlogspad*. Wassenaar, 1975.
- Meij, J.N.J. van der, *Op erewoord: oorlogsherinneringen van een marineman*. Amsterdam, 1997.

- Meijler, H.R.S., *Ik zou wéér zo gek zijn: mannen van de Irenebrigade*. Amsterdam, 1984.
- Mendels, J., *Je wist het toch... Roman*. Amsterdam, 1948.
- Meyer, H.G., *Bronzen Leeuw, Bronzen Kruis: militaire dapperheidsonderscheidingen*. Amsterdam, 1990.
- Michielsen, E.E.K., *Tegen de vlagen van den oostenwind*. Leiden, 1945.
- Montijn, J. – Interview met – in het *Volkskrant* magazine, d.d. 28/6/2003, p. 9-12.
- Naarden, G.M., *Onze jeugd behoort de morgen: de geschiedenis van de AJC in oorlogstijd*. Amsterdam, 1989.
- Noach, S., *Het moest gedaan worden: opgetekend door M.C. Haringman*. Apeldoorn, 1971.
- Nord, M., *Josepha Mendels: portret van een kunstenaar*, Amsterdam, 1981.
- Norel, K., *Engelandvaarders*. Meppel, 12de druk, 1959.
- Olm, R. van, *Recht al barstte de wereld: Reina Prinsen Geerligs en de ondergang van de verzetsgroep CS-6*. Schoorl, 1998.
- Olof, Theo, *Flarden*. Baarn, 2000.
- Ousby, I., *Occupation: the ordeal of France 1940-1944*. Londen, 1997.
- Paauw jr., G.A. en J. Allebé, *De vlotters: 1944-1969, 23 januari*. S.l., 1969.
- Pelser, H.E., *Vluchtweg Zwitserland: verhalen uit een ondergronds verleden*. Amsterdam, 1996.
- Peper, H.J.D., [ongepubl.] *Dagboek van H.J.D. Peper tijdens gevangenschap in de Weteringschans onder de Duitse bezetting vanaf 2 februari tot 5 oktober 1942*. S.l., s.a.
- Pinto, O., *De fuik: spionage contra spionage*. Amsterdam, 1964.
- Pinto, O., *Vriend of vijand*. Amsterdam. Met nawoord van A. Korthals Altes. 1986
- Plantinga, S., 'Joseph Willem Kolkman (1896-1944) en de Engelandvaarders: de hulp aan Nederlandse vluchtelingen in Vichy-Frankrijk'. In: *Oorlogsdocumentatie '40-'45. Negende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie*. Amsterdam, 1998, p. 10-36.
- Pleij, H., 'Inhaalheroïek voor de gekwetste kinderziel'. In: *de Volkskrant* 18/3/1995.
- Plesman, A., *Albert Plesman, mijn vader*. Den Haag, 1977.
- Polak, K. en J. Schuyf (red.), *De stilte die spreekt: herdenken in diversiteit*. Amsterdam, 2000.

- Poole, M. C. le – Ongepubliceerde herinneringen van.
- Pos, H., *In triplo. Autobiografie*. Amsterdam, 1995.
- Posthumus Meyjes, H. C., *De Enquêtecommissie is van oordeel: een samenvatting van het parlementaire onderzoek naar het regeringsbeleid in de oorlogsjaren*. Arnhem/Amsterdam, 1958.
- Posthumus van der Goot, W. H., *Van moeder op dochter: de maatschappelijke positie van de vrouw in Nederland vanaf de Franse tijd*. Nijmegen, 1977 (reprint van 3de herziene druk 1968).
- Postma, M., *Witte zwanen, zwarte zwanen: een analyse van de verhoren van 681 Engelandvaarders*. Doctoraalscriptie geschiedenis Utrecht, 1993.
- Pot, L. – Interview met – in het VPRO-radioprogramma *Het Spoor* (Serie In Ballingschap, dl. 3: Zweden), uitgezonden op 15/5/1990.
- Presser, J., *Ondergang: de vervolging en verdelging van het Nederlandse jodendom, 1940-1945*. Den Haag, 1965, 2 dln.
- Princen, P., *Een kwestie van kiezen: zijn levensverhaal* [opgetekend door Joyce van Fenema]. Den Haag, 1995.
- Puchinger, G., *Hergroepering der partijen?* Delft, 1968.
- Rep, J., *Englandspiel: spionagetragedie in bezet Nederland 1942-1944*. Bussum, 1977.
- Roever E. de, *Richard Barmé: het korte leven van een scholier, Engelandvaarder, geheim agent en represailleslachtoffer*. Baarn, 1995.
- Roever, E. de, *Zij sprongen bij maanlicht: de geschiedenis van het Bureau Bijzondere Opdrachten en de agenten Londen 1944-1945*. Den Haag, 1986.
- Roever, E., *Londen roept Amsterdam: de missie van geheim agenten Tobs Bialosterski en Henk Veeneklaas*. Amsterdam, Noord-Holland, 1944. Baarn, 1992.
- Romein-Verschoor, A., *Omzien in verwondering: herinneringen van Annie Romein-Verschoor*, dl. 11. Amsterdam, 1972.
- Rutten, G., *Ontmoetingen met koningin Wilhelmina*. Utrecht, 1962.
- Rutten, G., *Mijn papieren camera: draaiboek van een leven*. Bussum, 1976.
- Sajet, B. H., *Een leven lang* (verteld aan Hans Fels). Baarn, 1977.
- Schenk, M. G. en J. B. Th. Spaan, *De koningin sprak: proclamaties en toespraken van H. M. Koningin Wilhelmina 1940-1945*. Franeker, 1985.
- Schneider, J. en G. van de Westelaken, *De bus uit Dachau*. Den Haag, 1987.
- Schulte, A. (samenst.), *Oorlogsreportages uit Nederland en Nederlands-Indië: de Tweede Wereldoorlog in ooggetuigenverslagen*. Amsterdam, 1995.
- Schulten, C. M., *En verpletterd wordt het juk: verzet in Nederland, 1940-1945*. Den Haag, 1995.

- Schulten, J.W.M., 'De KMA in de Tweede Wereldoorlog'. In: P. Groen en W. Klinkert, *Studeren in uniform: 175 jaar Koninklijke Militaire Academie, 1828-2003*. Den Haag, 2003, p. 255-297.
- Schulten, J.W.M., *De geschiedenis van de Ordedienst: mythe en werkelijkheid van een verzetsorganisatie*. Proefschrift Leiden, 1998.
- Schwegman, M. en J. Withuis, 'Moederschap: van springplank tot obstakel. Vrouwen, natie en burgerschap in het twintigste eeuwse Nederland'. In: G. Duby en M. Perrot (red.), *Geschiedenis van de vrouw: de twintigste eeuw*. Amsterdam, 1993, p. 557-583.
- Schwegman, M., *Het stille verzet*. Doctoraalscriptie Nieuwe geschiedenis, Universiteit van Amsterdam, 1979.
- Sjenitzer-van Leening, T.M. (samenst.), *Dagboekfragmenten 1940-1945*. Den Haag, 1954.
- Sluysen, M., *...daar zaten wij: impressies over Londen '40-'45*. Amsterdam/Antwerpen, 1965.
- Smedts, M., *Den vaderland getrouwe: een boek over oorlog en verzet, samengesteld door Mathieu Smedts en geschreven door mensen die beleefd hebben wat ze schrijven*. Amsterdam, 1962.
- Somer, J.M., *Zij sprongen in de nacht: de Nederlandse inlichtingendienst te Londen in de jaren 1943-1945*. Assen, 1950.
- Somer, J.M., *Man in oorlog: de dagboeken van majoor Dr. J.M. Somer, hoofd Bureau Inlichtingen te Londen 13 maart 1942-22 september 1943*. Baarn, 1981.
- Spinnewijn, O., (red.), *Schipluiden Den Hoorn 1940-1945*. Schipluiden, 1995.
- Staal, G.J., *De Nederlandse vluchtelingen in Zwitserland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een overzicht*. Zeist, 1998.
- Stibbe, D. en J. Staal – Interview met – in: *De Opmaat*, jaargang 4 (1998), nr. 2, p. 33-36.
- Stok, B. van der, *Oorlogsvlieger van Oranje*. Bussum, 1983.
- Strabbing, H., 'Jan de Hartog: de schrijver voor wie Nederland te klein was'. In: P. Brill, *Kopstukken van het laagland: een eeuw Nederland in honderd portretten*. Amsterdam, 1999.
- Susan, S., *Ongepubliceerde herinneringen van S. Susan*. Bussum, 1997.
- Tamse, C.A. (red.), *Koningin Wilhelmina*. Alphen aan de Rijn, 1981.
- Timmers Verhoeven, S.G., *Een reis naar vrij gebied in het jaar 1944*. Vlissingen, 1992 (onpubliceerd manuscript).
- Tullenaar, G., 'We konden maar niet aan de juiste contacten komen'. In: R. Breeman en anderen (red.), *Ik kon niet alleen maar toekijken, deel 11: verzetsmensen blikken samen met jongeren terug*. Warmond, 1999, p. 32-36.

- Turksma, B., *Vraag me niet waarom... het avontuurlijke levensverhaal van een jonge Nederlandse jodin*. Ingeleid door M. Smedts. Baarn, 1971.
- Velmans-van Hessen, E., *Het verhaal van Edith*. Amsterdam, 1997.
- Verhagen, J., *Zijn edel bloed gewaagd: kroniek van een luchtwaarnemer, Engelandvaarder en piloot*. S.l., s.a.
- Verkijk, D., *Die slappe Nederlanders – of viel het toch wel mee in 1940-1945?* Soesterberg, 2001.
- Verstijnen, M., *Mijn oorlogskroniek: met de ontsnapping Buchenwald-Colditz 15-21 april 1945*. Voorburg, 1991.
- Verwey-Jonker, H., *Er moet een vrouw in: herinneringen in een kentering van de tijd*. Amsterdam, 1988.
- Visser, F., *De bezetter bespied: de Nederlandse geheime inlichtingendienst in de Tweede Wereldoorlog*. Zutphen, 1983.
- Visser, F., *De schakel: een documentaire uit de Tweede Wereldoorlog: een selectie authentieke verhalen van Nederlandse Engelandvaarders aan de hand van dagboeken, rapporten, brieven en uitgebreide persoonlijke interviews*. Baarn, 1976.
- Vogelaar, L., 'K. Norel: schrijver over wind en water'. In: *Terdege* 15 september 1999, p. 56-59.
- Vos, P. de, *Ongepubliceerde herinneringen Engelandvaart Pieter de Vos*, d.d. oktober 1989.
- Voskuil, J.J., *Het Bureau 1: Meneer Beerta*. Amsterdam, 1996.
- Wagenaar, L. en P. Steur, *De laatste ridders: ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Militaire Willems Orde*. Leiden, 1990.
- Weelinck, H., *In Engeland in 1944 en 1945*. Ongepubliceerde oorlogsherinneringen (2000).
- Weelinck, H., *Vluchteling in Zweden, 1943*. Ongepubliceerde oorlogsherinneringen (1998).
- West, N., *M15: British security service operations 1909-1945*. Londen, 1983.
- Wijckerheld Bisdom, C.R.C., 'De Duitse strafrechtspraak'. In: J.J. Bolhuis en anderen (red.), *Onderdrukking en verzet: Nederland in oorlogstijd*. Arnhem, 1949-1952, p. 517-548.
- Wilhelmina, *Eenzaam maar niet alleen*. Baarn, 1959 (10de druk 1980).
- Withuis, J., 'Een betwiste erfenis: organisaties van ex-politieke gevangenen en de Koude Oorlog om Ravensbrück en Buchenwald'. In: C. Kristel (red.), *Binnenskamers: terugkeer en opvang na de Tweede Wereldoorlog. Besluitvorming*. Amsterdam, 2002, p. 293-324.

Wttewaai van Stoetwegen, C.W.I., *De freule vertelt*. Baarn, 1973.

Zee, N. van der, *Om erger te voorkomen: de voorgeschiedenis en uitvoering van de vernietiging van het Nederlandse jodendom tijdens de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam, 1997.

Zinnicq Bergman, R.J.E.M. van, *Het doel bereikt: oorlogsherinneringen van Mr. R.J.E.M. van Zinnicq Bergman*. Leiden, 1990.

E: (Auto)biografieën van Engelandvaarders (op jaar van uitgave)

G.J. van Heuven Goedhart, *De reis van 'Colonel Blake'*. Londen, 1945.

E.E.K. Michielsen, *Tegen de vlagen van den oostenwind*. Leiden, 1945.

F.W. Blase (red), *Studenten onder de bezetting*. Amsterdam, 1946.

A. Hagemeyer, 'Wir fahren gegen Engeland'. In: *De Linie*, 31/5/46 en 7/6/46.

J.J. Draaijer, 'Achter de Pyreneeën lag Engeland'. Dagboek gepubliceerd in *Trouw* 17/1/48 t/m 5/2/48.

J. Mendels, *Je wist het toch... Roman*. Amsterdam, 1948.

H. Larive, *Vannacht varen de Hollanders*. Amsterdam, 1950.

J. Gans, *Het veege lijf*. Amsterdam, 1951 (in 1981 – 3de druk – in nieuwe spelling opnieuw uitgegeven onder de titel *Het vege lijf*).

P. Dourlein, *Pieter Dourlein* (verteld aan J. Helder). Amsterdam, 1951. Engelse editie: *Inside North Pole: a secret agent's story*. London, 1953.

Dagboekfragmenten 1940-1945. Samenst. T.M. Sjenitzer-van Leening. Den Haag, 1954.

S. Carmiggelt en J. Winkler, *Gerrit Jan van Heuven Goedhart: bijdragen tot een biografie*. Amsterdam, 1959.

M. Smedts, *Den vaderland getrouwe: een boek over oorlog en verzet; samengesteld door Mathieu Smedts en geschreven door mensen die beleefd hebben wat ze schreven*. Amsterdam, 1962.

G. Rutten, *Ontmoetingen met Koningin Wilhelmina*. Utrecht, 1962.

E. Hazelhoff Roelfzema, *Het hol van de ratelslang*. Amsterdam, 1970.

E. Hazelhoff Roelfzema, *Soldaat van Oranje*. Den Haag, 1971.

B. Turksma, *Vraag me niet waarom... Het avontuurlijke oorlogsverhaal van een jonge Nederlandse jodin*. Ingeleid door M. Smedts. Baarn, 1971.

S. Noach, *Het moest gedaan worden*. Apeldoorn, 1971.

E. Hazelhoff Roelfzema, *De verre tamboer: Soldaat van Oranje zwaait af*. Baarn, 1973.

J.A.M. Meerloo, *Een mond vol spijkers: een psycholoog op het oorlogspad*. Wassenaar, 1975.

- P.H. Hoets, *Vrijgebaren*. Rotterdam, 1976.
- G. Rutten, *Mijn papieren camera: draaiboek van een leven*. Bussum, 1976.
- F. Visser, *De schakel: een documentaire uit de Tweede Wereldoorlog: een selectie authentieke verhalen van Nederlandse Engelandvaarders aan de hand van dagboeken, rapporten, brieven en uitgebreide persoonlijke interviews*. Baarn, 1976.
- B. Sajet, *Een leven lang*; verteld aan Hans Fels. Baarn, 1977.
- G. Dogger, *De vierkante maan: een persoonlijk oorlogsrelaas*. Amsterdam, 1979.
- J. Hof, *Niet schieten... we are Dutch!* (over Engelandvaart J. Beelaerts van Blokland en anderen per vliegtuig, mei 1941). Den Haag, 1979.
- Ch. L.J.F. Douw van der Krap, *Contra de Swastika: de strijd van een onverzettelijke Nederlandse marineofficier in bezet Europa 1940-1945*. Bussum, 1981.
- J.M. Somer, *Man in oorlog: de dagboeken van majoor dr. J.M. Somer, hoofd Bureau Inlichtingen te Londen 13 maart 1942-22 september 1943*. Baarn, 1981.
- J.P.A. van Ballegoyen de Jong, *Man en paard: het ruiterlijk leven van Charles Pahud de Mortanges, 1896-1971*. Meppel, 1983.
- B. van der Stok, *Oorlogsvlieger van Oranje*. Bussum, 1983.
- B. Bredero, *De grote oversteek* [in eigen beheer uitg.], 1984 (in 1995 in het Engels gepubliceerd onder de titel *Detour to freedom*. London, 1995).
- H.R.S. Meijler, *Ik zou weer zo gek zijn... mannen van de Irenebrigade*. Amsterdam, 1984.
- R. Blatt, *Rudy, een strijdbare jood 1940-1945*. Haarlem, 1985.
- J. Schneider & G. van de Westelaken, *De bus uit Dachau*. Den Haag, 1987.
- J.W.V. van Lieshout, *De aal van oranje: een biografie van pater Lodewijk Bleijs, 1906-1945*. Venlo, 1988.
- H. Friedhoff, *Requiem voor het verzet*. Naarden, 1989 (vert. uit het Engels: *Requiem for the resistance: the civilian struggle against nazism in Holland and Germany*. London, 1988).
- J. Hof, *Tussen paard en pantser: Jhr. J.J.G. Beelaerts van Blokland. De cavalerie, het verzet en de Prinses Irene Brigade*. Kampen, 1990.
- Interview met Bram Grisnigt en Henk Letteboer in VPRO-radioprogramma *Het Spoor Terug*, uitgezonden 29 december 1989-2 januari 1990.
- E. Hertzberger, *Door de mazen van het net: herinneringen van Eleonore Hertzberger*. Amsterdam, 1990.
- L. Wagenaar & P. Steur, *De laatste ridders: ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Militaire Willems Orde*. Den Haag, 1990.
- R.J.E.M. van Zinnicq Bergman, *Het doel bereikt: oorlogsherinneringen van Mr. R.J.E.M. van Zinnicq Bergman*. Leiden, 1990.
- N. Buchsbaum, *Fotograaf zonder camera: herinneringen van Norbert Buchsbaum*. Amsterdam, 1991.

- M. Verstijnen, *Mijn oorlogskroniek: met de ontsnapping Buchenwald-Colditz 15-21 april 1945*. Voorburg, 1991.
- P. van Beckum, *Oranjarahven: dertien sluipwegen naar de vrijheid*. Naarden, 1992.
- E. de Roever, *Londen roept Amsterdam: de missie van geheim agenten Tobs Bialosterski en Henk Veeneklaas*. Amsterdam, Noord-Holland, 1944. Baarn, 1992.
- H. Speyer, *Nederlanders in bezet gebied en in Londen* [in eigen beheer uitg.], 1992.
- Maarten Cieremans, *De ene voet voor de andere: het verhaal van een Engelandvaarder die geheim agent werd*. Baarn, 1994.
- A. Ammerlaan, 'Een nooit verwacht avontuur: naar het dagboek van A. Ammerlaan, Wolverhampton'. In: O. Spinnewijn (red.), *Schipluiden Den Hoorn 1940-1945*. Schipluiden, 1995, p. 85-159.
- J. Burger, *Oorlogsdagboek*. Bezorgd door Chris van Esterik. Amsterdam, 1995.
- H. Pos, *In triplo. Autobiografie*. Amsterdam, 1995.
- P. Princen, *Een kwestie van kiezen: zijn levensverhaal* (opgetekend door Joyce van Fenema). Den Haag, 1995.
- E. de Roever, *Richard Barmé: het korte leven van een scholier, Engelandvaarder, geheim agent en represaille-slachtoffer*. Baarn, 1995.
- E. Asselberghs, *Tussen licht en donker, 1943-1945*. Westervoort, 1997.
- J.N.J. van der Meij, *Op erewoord... Oorlogsherinneringen van een marineman*. Amsterdam, 1997.
- H. Kahn, *Mazzel en lef, tegen de stroom in*. Utrecht, 1998.
- C. van Os, *Gerrit Jan van Heuven Goedhart 1901-1956*. Amsterdam, 1998.
- H. Catz, *Het oog van de naald: een verhaal uit de Tweede Wereldoorlog*. Huizen, 1999.
- J. en M. de Hartog, *De vlucht*. Baarn, 1999.
- E. Hazelhoff Roelfzema, *Op jacht naar het leven: de autobiografie van de Soldaat van Oranje*. Utrecht, 2000.
- K. Polak en J. Schuyf (red.), *De stilte die spreekt: herdenken in diversiteit*. Amsterdam, 2000.
- W. Maas, *Jacques Gans: biografie*. Amsterdam, 2002.

Lijst van bijlagen

Tabellen

*Tabel 1: Beweegredenen van 192 Engelandvaarders**

Dienstneming, aansluiting bij geallieerde strijdkrachten	41 x
Actieve deelname aan de strijd, vechten	40 x
Bevrijding Nederland of Nederland en Ned.-Indie	33 x
Bevrijding Nederlands-Indie	6 x
Iets doen voor de goede zaak	7 x
Wilde piloot worden	2 x
Vaderlandsliefde	10 x
Anti-Duits, antifascisme	12 x
Avontuur	15 x
Ontsnapping aan deportatie als jood	15 x
Ontlopen krijgsgevangenschap	2 x
Weigering loyaliteitsverklaring	2 x
Weigering werk in Duitsland	9 x
Dreigende arrestatie; gezocht i.v.m. verzet	12 x
Nuttiger in Engeland; onvrede met verzet	4 x
Vrijheidsdrang	2 x
Wraak	2 x
Boodschapper verzet; geheim agent	7 x

* omdat veel Engelandvaarders een combinatie van meerdere beweegredenen opgeven, wordt in deze tabel weergegeven hoe vaak een bepaalde beweegreden werd genoemd.

Bron: enquête

Tabel 2: Verzetsdeelname 1706 Engelandvaarders

Verzet niet nader gespecificeerd	25
Incidenteel/symbolisch verzet	92
Deelname aan georganiseerd verzet	179
Gewapend verzet/sabotage	46
Geen verzetsdeelname	506
Verzetsdeelname onbekend	858

Tabel 3: Engelandvaarders (1706) al of niet met georganiseerde hulp uit Nederland vertrokken

Met georganiseerde hulp	535	31 procent
Zonder georganiseerde hulp	981	58 procent
Onbekend	190	11 procent

Tabel 4: Met georganiseerde hulp ontsnapte Engelandvaarders naar jaar

1940	10
1941	99
1942	203
1943	194
1944	29
Totaal	535

Tabel 5: Engelandvaarders samen of alleen op reis

Samen	1059
Alleen	380
Onbekend	267
Totaal	1706

Tabel 6: Burgerlijke staat 1706 Engelandvaarders

ongetrouwd	1142
verloofd	68
getrouwd	282
gescheiden	22
n.v.t. (priester)	3
weduwnaar	1
onbekend	188

Tabel 7: Pogingen tot Engelandvaart via de Noordzee

Jaar	Totaal aantal pogingen	Daarvan geslaagd	Aantal opvarenden Geslaagde pogingen
1940 (vanaf mei)	13	2	5
1941	80	16	70
1942	22	6	44
1943	14	5	38
1944	6	1	5
1945 (tot mei)	1	1	10
Totaal	136	31	172

Tabel 8: Totaal aantal Engelandvaarders (985) via de zuidelijke route

Jaar	Vertrokken uit Nederland*	Aangekomen in Engeland
1940	52	0
1941	205	16
1942	361	163
1943	316	315
1944	48	362
1945	0	124
Datum onbekend	3	5
Totaal	985	985

* of ander bezet gebied

Tabel 9: Vertrek van 985 Engelandvaarders via de zuidelijke route, verdeeld over de subroutes Zwitserland en Spanje/Portugal*

Vertrek uit NL	Via Zwitserland	Via Spanje/Portugal
1940	5	47
1941	82	123
1942	158	203
1943	97	219
1944	16	32
1945	0	0
Datum onbekend	0	3
Totaal	358	627

*de varianten (Noord-Afrika, Italië) zijn niet apart weergegeven, omdat het om heel kleine aantallen gaat. Noord-Afrika is tot de subroute Spanje gerekend, Italië tot de subroute Zwitserland.

Tabel 10: Aantal Engelandvaarders (528) via Scandinavië

<i>Jaar</i>	<i>Vertrek uit Nederland</i>	<i>Aankomst Engeland</i>
1940	19	0
1941	51	39
1942	52	34
1943	229	51
1944	177	172
1945	0	232

Opmerking: Uit dit overzicht kan slechts globaal worden opgemaakt wanneer deze Engelandvaarders in Zweden zijn gedrost. Er zat meestal enige tijd tussen het moment dat zij uit Nederland vertrokken en het moment dat zij in Zweden van hun schip weg- liepen.

Tabel 11: Aangekomen Engelandvaarders die één of meer pogingen deden

Van 1706 in Engeland gearriveerde Engelandvaarders hebben er 185 een of meer meerdere pogingen gedaan:

- 148 Engelandvaarders deden 1 eerdere poging
- 29 Engelandvaarders deden 2 eerdere pogingen
- 8 Engelandvaarders deden 3 of meer eerdere pogingen

Tabel 12: 148 aangekomen Engelandvaarders die voordien één eerdere poging deden, naar route

Noordzee	66*
Zuidelijke route	60
Scandinavische route	17
Route onbekend	5

* van wie 4 Engelandvaarders die vergeefs probeerden met een vliegtuig de Noordzee over te steken

Tabel 13: Overzicht naar route van 598 gestrande Engelandvaarders

Noordzee	317
Zuidelijke route	169
Scandinavische route	5
Route onbekend	107

Tabel 14: Oorzaken van de mislukte poging(en) van 317 Engelandvaarders via de Noordzee

Problemen tijdens voorbereiding of op zee	87
Op zee verdwenen	28
Gearresteerd	202

en 169 Engelandvaarders via de zuidelijke route

Terug naar Nederland	15
Vermist, verongelukt	8
Gearresteerd	146

Tabel 15: Lotgevallen van 469 gestrande Engelandvaarders

Zonder gevolgen	108
Ontsnapt	18
Gevangenschap overleefd	109
Totaal overleefd	235

Gefusilleerd	47
Omgekomen in kampen en dergelijke	151
Verdronken, vermist	34
Zelfmoord	2
Totaal omgekomen	234

Tabel 16: Politieke achtergrond Engelandvaarders naar partijlidmaatschap

Geen	1151
Onbekend	341
ARP	18
CHU	1
RKSP	13*
LSP	2
Vrijheidsbond	7
Vrijz. Dem. Bond	6**
Bond v. Vrije Liberalen	1
EDD	5
SDAP	20
CPN	1
Nederl. Unie	139
Ex-Nationaal Front	1
Totaal	1706

* van wie 4 tevens lid Ned. Unie

** van wie 3 tevens lid Ned. Unie

Tabel 17: Oordeel van 192 Engelandvaarders over ontvangst door de regering

Positief	81
Zowel positief als negatief	14
Geen mening	35
Negatief	39
N.v.t.	20
Onbeantwoord	3

Bron: enquête

Tabel 18: Aantal Engelandvaarders ontvangen door de koningin

Wel ontvangen	128 Engelandvaarders
Niet ontvangen	36 Engelandvaarders
Niet van toepassing*	23 Engelandvaarders
Onbekend	5 Engelandvaarders
Totaal	192 Engelandvaarders

Bron: enquête

* niet in Engeland aangekomen

Tabel 19: Onderscheidingen i.v.m. hun overkomst aan 1706 Engelandvaarders uitgereikt

Bronzen Kruis	128
Kruis van Verdienste	655
Geen	39
Onbekend	884

Tabel 20: In Engeland aangekomen beroepsmilitairen naar rang

Officieren	50
cadetten/adelborsten	26
rang lager dan officier	28
gepensioneerde officieren	2
Totaal	106

Tabel 21: In Engeland aangekomen beroepsmilitairen naar wapen

Kon. Landmacht	33	(23 officieren, 1 cadet, 8 rang lager dan off., 1 gepens.)
Mil. Luchtvaart	10	(7 officieren, 3 rang lager dan officier)
Kon. Marine	26	(9 officieren, 7 adelborsten, 10 rang lager dan officier)
KNIL	31	(11 officieren, 18 cadetten, 1 rang lager dan off., 1 gepens.)
Marechaussees	6	(allen rang lager dan officier)
Totaal	106	

Tabel 22: Engelandvaarders (1706) ingezet voor oorlogvoering

Landmacht	332
Luchtvaartafd. Landmacht	188
Marine	336
Luchtvaartafd. Marine	61
KNIL	161
Luchtvaartafd. KNIL	15
Koopvaardij	164
Geheime dienst	111*
Burgerbetrekking	128**
Bestemming onbekend	210

Bron: BRIOF, Kerkrade en eigen databestand Engelandvaarders

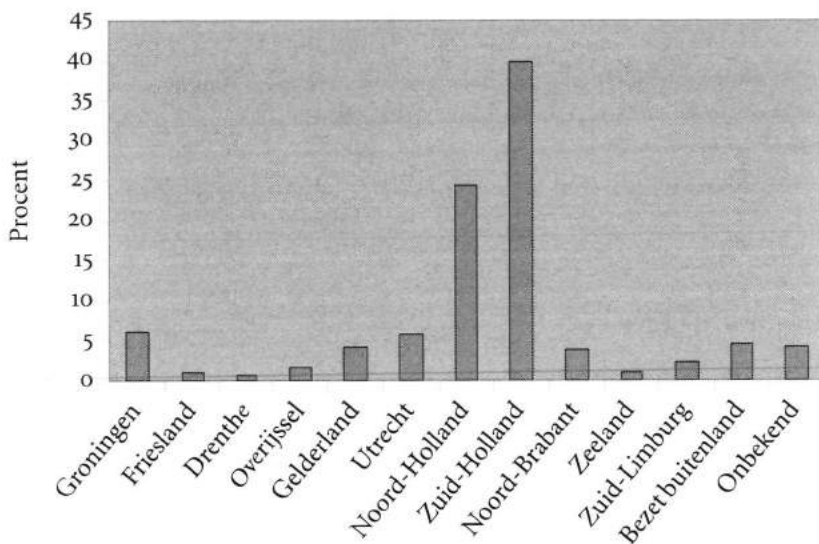
* behalve geheim agenten ook leidinggevend/ondersteunend personeel.

** onder anderen vrouwen en degenen die voor militaire dienst waren afgekeurd.

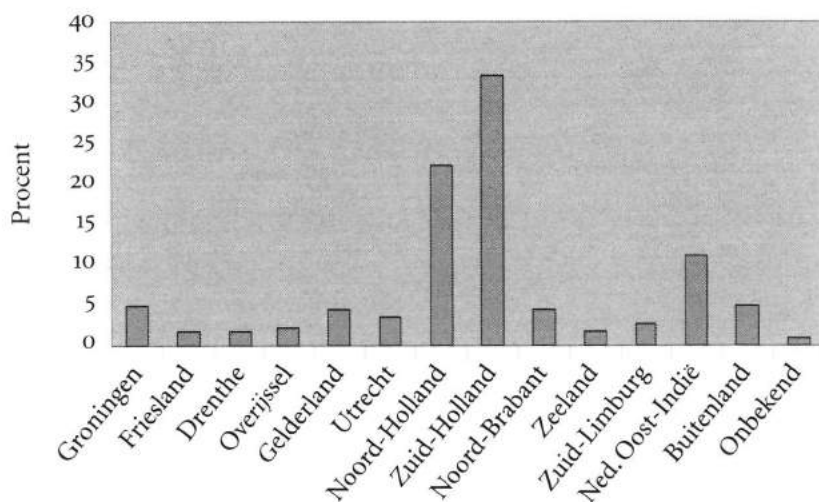
Tabel 23: Effect van de Engelandvaart op het leven na de oorlog

Positief	98	51 procent
Zowel positief als negatief	16	8 procent
Negatief	21	11 procent
Geen	38	20 procent
Onbekend	7	10 procent
Totaal	192	100 procent

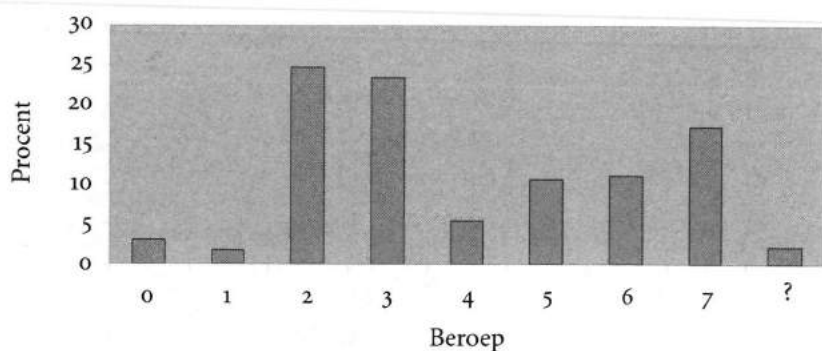
Grafieken



Grafiek 1: Engelandvaarders naar provincie (laatste woonplaats)



Grafiek 2: Engelandvaarders naar geboorteplaats



Grafiek 3: Sociale achtergrond Engelandvaarders naar beroepsgroep (hiërarchische indeling)

Indeling gebaseerd op: J.M. Westerman, J.A. Kropman en J.W.M. Collaris, Beroepenklapper: bestemd voor intern gebruik. Nijmegen, 1975.

Verklaring beroepen-codes (hiërarchische indeling)

0 = zonder beroep

1 = ongeschoolde arbeiders

2 = geschoolde arbeiders

3 = lagere employees (kantoor- en winkelbedienden, lagere ambtenaren, militairen tot en met de rang van onderofficier)

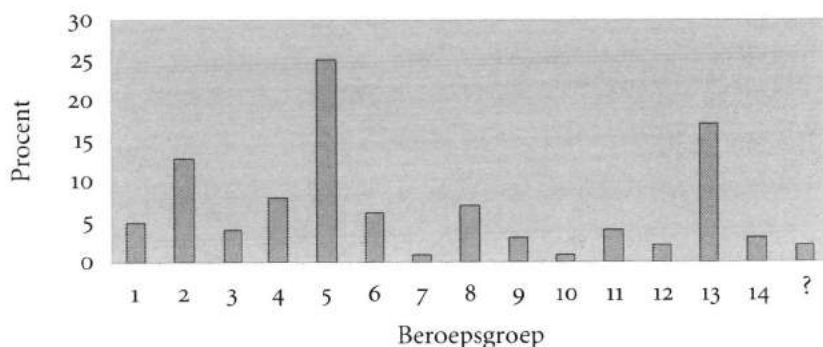
4 = kleine zelfstandigen

5 = middelbare employees (hogere ambtenaren, onderwijzers, leraren)

6 = hogere beroepen (arts, advocaat, architect, ingenieur, directeur, militairen met rang van officier)

7 = scholieren/studenten

? = beroep onbekend

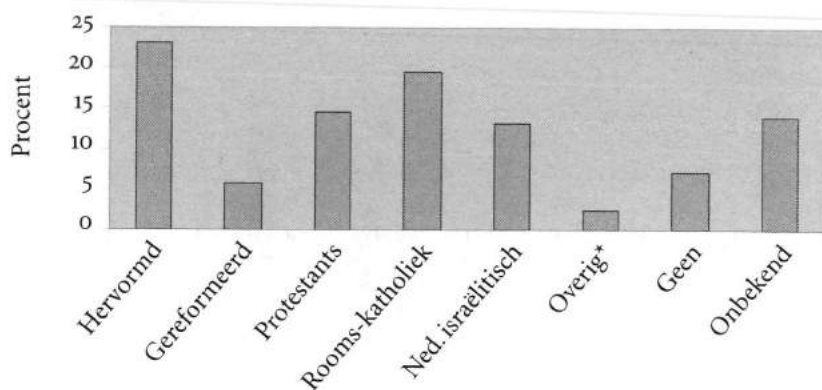


Grafiek 4: Sociale achtergrond Engelandvaarders naar beroepsgroep

Indeling gebaseerd op: J.M. Westerman, J.A. Kropman en J.W.M. Collaris, Beroepenklapper: bestemd voor intern gebruik. Nijmegen, 1975.

Verklaring beroepsgroepencodes:

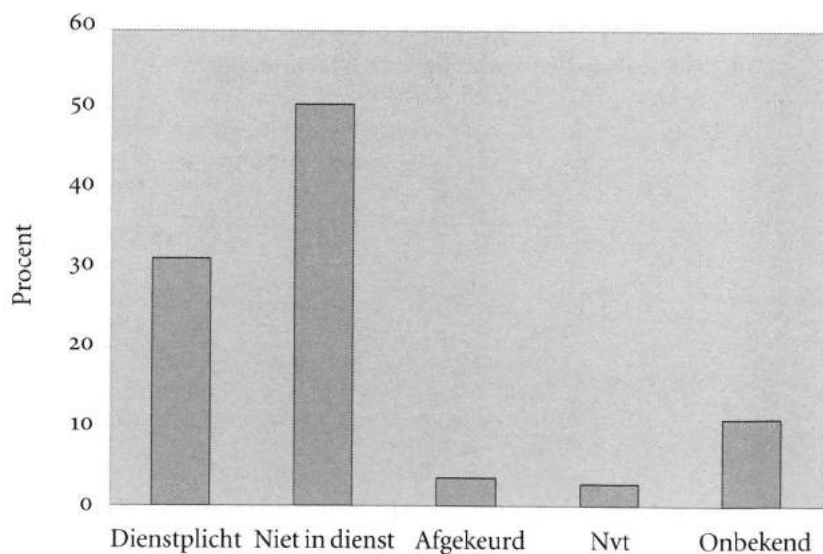
- 1 = Landbouw en visserij
- 2 = Industrie
- 3 = Bouwnijverheid/installatiebedrijven
- 4 = Handel en horeca
- 5 = Transport/verkeerswezen (w.o. zeevarenden)
- 6 = Winkel- en administratief personeel
- 7 = Bank- en verzekeringswezen
- 8 = Gezaghandhaving (militairen, politie, justitie)
- 9 = Overheidspersoneel/dienstverlening
- 10 = Onderwijs
- 11 = Vrije beroepen (arts, advocaat, architect etc.)
- 12 = Artistieke beroepen (schrijver, journalist, musicus, fotograaf, cineast etc.)
- 13 = Scholieren/studenten
- 14 = Zonder beroep
- ? = Beroep onbekend



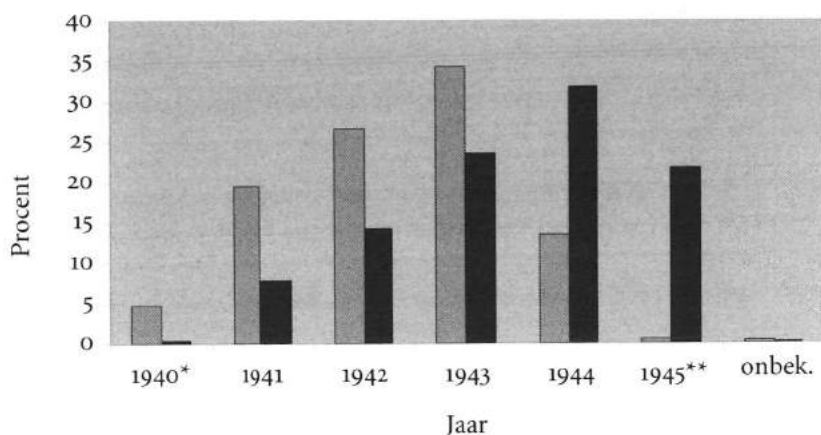
*overig:

remonstrants 14, doopsgezind 11, 7e dag adventist 1, chr. Scientist 3, Church of Engl. 3, luthers 11

Grafiek 5: Religieuze achtergrond Engelandvaarders



Grafiek 6: Militaire achtergrond Engelandvaarders



*vanaf 14/5/40 (datum van de Nederlandse capitulatie)

* tot 7/5/45 (einde van de oorlog in Europa)

lichtgrijs = aantal Engelandvaarders uit Nederland (of ander bezet gebied) vertrokken

donkergrijs = aantal Engelandvaarders in Engeland aangekomen

Grafiek 7: Vertrek en aankomst van Engelandvaarders

Summary

This thesis is about the *Engelandvaarders* ('England-farers'): Dutch people who often with great effort and many risks tried to get to Britain during the Second World War in order to take part in the Allies' fight against nazi-Germany. On arrival in Britain the Engelandvaarders were subjected to a thorough (police) interrogation by both British and Dutch intelligence so as to expose potential German spies. The reports drawn up by Dutch intelligence following the interrogations are the main source of this research. From this main source and other, additional sources, details were collected about 1,706 Engelandvaarders: 1658 men and 48 women. These people make up the research population.

Chapter 1 describes the various reasons the Engelandvaarders had for undertaking the dangerous journey. Patriotism and loyalty to the royal family played a major part, but often went together with an urge for freedom, a sense of adventure and occasionally private problems. Certain sanctions imposed by the occupying forces were also a push factor and encouraged or even decided the departure. The main triggers were the deportation of Jews, which started in the summer of 1942, and the measures concerning the 'Arbeitseinsatz', which forced thousands of Dutch people to work in Germany in 1943 and 1944. Only 2.8 per cent of the research population were female. Women may have thought there was no work for them in Britain, as there was no compulsory military service for women. In the Netherlands, on the other hand, they did have a purpose: as so many men had to work in Germany, the women, the mothers in particular, had to keep their families alive under the difficult circumstances of the war.

Chapter 2 is about the preparation phase prior to the journey to Britain. The occupier had almost immediately closed off the exit roads across

land as well as over the water and put them under tight surveillance. Anybody still wanting to leave the country had to be inventive and find the loopholes. Although escape routes were set up at an early stage, most Engelandvaarders left without a pre-arranged plan. This was because it was not easy to get in touch with such an escape organisation, which had to operate very carefully to avoid betrayal. There was a choice of three escape routes: to cross the North Sea in a dinghy, to sign on at a coaster and desert in neutral Sweden, or to try to get to neutral Spain and Portugal via Belgium, France and possibly Switzerland. From there, Britain could be reached by ferry or aeroplane.

The North Sea route was the shortest and therefore seemed the most attractive. But escaping via this route was extremely difficult and dangerous, particularly after the occupier had started building the Atlantikwall and the coastal area was declared off-limits. The route via Sweden was soon closed off for all except seamen as a result of German measures. The Southern route was also dangerous, because of the distance and because of the many borders that had to be crossed secretly en route. Still most Engelandvaarders arrived in Britain via this Southern route. In many cases it was not a matter of conscious decision though: the route taken was often determined by chance and whoever felt forced to leave just seized any opportunity to escape.

Chapter 3 describes the actual journey to Britain. Only a small percentage of the Engelandvaarders (about 10 per cent) reached Britain via the North Sea. As far as is known, a total of 136 attempts of Engelandvaarder escapes were made from the Dutch coast, only 23 per cent of which were successful. Most attempts took place in 1941 when the Dutch coast was still accessible to a certain extent.

For Engelandvaarders choosing the Southern route (some 58 per cent did) it took 15 months on average to reach Britain. On the one hand this had to do with the large distances that had to be covered; on the other hand it was because Engelandvaarders en route ended up in prisons and internment camps for a long time or had to wait for documents that would allow them to continue travelling. One of the bottlenecks was unoccupied France, also called Vichy France, which though independent by name, was in fact a pawn of Hitler Germany. Initially it was possible to travel legally from both Vichy France and Switzerland on to Spain (and from there to Britain). In November 1942, however, Vichy France was also occupied by the Germans and there was only one route open to

Britain: by secretly crossing the Pyrenees to Spain. In order to keep their independence, neutral countries such as Switzerland, Spain and Portugal had to shift between the demands of nazi-Germany and the Allies. Particularly in the initial war years, when the Axis Powers were still gaining ground, this resulted in tough action against Engelandvaarders. In Spain, Engelandvaarders were locked up in prisons or in the Miranda de Ebro concentration camp. When they were eventually freed from there, a long wait followed in Madrid because the Franco regime was not prepared to give transit visas to men of a military age.

About 31 per cent of the Engelandvaarders escaped via Sweden, most of them seamen though some of them were not. They boarded coasters with the preconceived plan to leave the ship in neutral Sweden. Just as on the Southern route, the Engelandvaarders had to wait a long time here before they could travel on to Britain. This was because the passage could only take place by (mail) plane and each flight could only take a few Engelandvaarders. The volunteers had to make themselves useful in the meantime by chopping wood in the Swedish forests. Only in 1944 – with the arrival of American bombers – did enough transport capacity become available to carry the Engelandvaarders from Sweden to Britain.

It was not until 1941 that the escape to Britain really got going on all routes. For the North Sea route, 1941 was the top year. In 1942 and 1943 the other two routes were the most popular ones. In 1944 the number of Engelandvaarders departing diminished, to come to a complete halt in 1945. In these last two war years, large groups of Engelandvaarders who had got stuck en route in Sweden, Spain or Switzerland, could finally travel on to Britain.

Chapter 4 is devoted to those Dutchmen who tried to get to Britain but did not arrive. The number of people concerned can no longer be traced exactly, as their attempts, obviously, took place in secret and because many of them lost their lives during or as a result of their journey to Britain. Attempts via the North Sea often went wrong during the preparation, or because of defective boats or bad weather. On the Southern route, it was the lack of money and good contacts, illness or an insufficient knowledge of foreign languages that forced the Engelandvaarders to return to the Netherlands. With regard to their further adventures, we can distinguish three groups of 'stranded Engelandvaarders': those whose failed attempt did not have any further consequences, those who were arrested during or as a result of their failed attempt and those who disappeared en route: the missing persons.

Punishment of the Engelandvaarders arrested either in the Netherlands or abroad was initially quite moderate. Soon, however, the occupier took severe action against anybody caught in an attempt to escape to Britain. If it came to court, Engelandvaarders' cases tended to be handled by German court-martials. The sentence very much depended on the charges brought against them. If the charge was only 'unauthorized border crossing', it used to be no more than a few years' imprisonment; if the charge was *Feindbegünstigung* (benefiting the enemy, i.e. Britain), then the sentence demanded would often be many years in a detention centre, or even death. From 1943, cases concerning Engelandvaarders were often handled by the German security police (the SD or Sipo) instead of being taken to court. This meant that the detainees were sent to concentration camps without trial. For captured Engelandvaarders that were Jewish this had already been common practice.

Part of the group of missing Engelandvaarders is thought to have drowned in the North Sea. Others disappeared somewhere along the Southern route, may have been arrested or got lost in the Pyrenees and died. A database of 598 stranded Engelandvaarders was set up on the basis of research of sources and literature. Of these people, 39 per cent survived their failed attempt to get to Britain (i.e. they returned from captivity or had remained free) and 40 per cent lost their lives (they were sentenced, perished in prisons and camps, were missing or drowned). As for the remaining 21 per cent, it is not known whether or not they survived.

Chapter 5 is about the various interrogations the Engelandvaarders were subjected to after arrival and the way in which they were received by the Dutch government in exile. As mentioned, the interrogations by British and Dutch intelligence were first and foremost meant to assess the Engelandvaarders' political reliability. Politically reliable in this context meant: loyal to the Allied or Dutch cause. In addition, the interrogations were used to obtain information on the occupied Netherlands: military information, socio-economic information and also information on who was collaborating with the occupier in the Netherlands. The latter type of information was one of the sources that formed the basis for post-war trials of Dutch collaborators. Since Engelandvaarders had been travelling for so long, their information was not very up-to-date and sometimes it was even incorrect and fragmented. Besides, from 1942 Engelandvaarders were no longer the only source of information: the reports reaching London through the underground channels were less dated and more numerous.

Although the Engelandvaarders were taken care of adequately and sufficiently by the Dutch government in London, some of them felt disappointed at the reception. The reason was that officials and others in the Dutch community in London not always had sympathy for the Engelandvaarders' wish to participate in the war as soon as possible.

Queen Wilhelmina did have a lot of sympathy for the Engelandvaarders' eagerness. Chapter 6 describes how she personally received as many of them as possible, though it is not true that all Engelandvaarders were granted an audience. The queen admired the Engelandvaarders for their vigour and considered them informants and ambassadors of her people that suffered under the occupation. Not only did the queen allow audiences, she also showed her appreciation for the Engelandvaarders by honouring them with the Bronze Cross for those who had crossed the North Sea and with the Cross of Merit for the others. She was a supporter of granting bravery awards to many non-military people and clashed with the government several times on this issue, as it supported a more conservative stance. Neither of the parties have won this fight convincingly. The result was that, as far as is known, about half of the Engelandvaarders were decorated on account of their crossing.

Chapter 7 shows how the Engelandvaarders were deployed for the allied warfare. Most of them became soldiers and served one of the Dutch armed forces: 20 per cent in the navy, 19 per cent in the army and 15 per cent in the air force, which then did not form a separate service yet. Smaller groups joined the merchant navy and the Royal Netherlands East-Indies Army (KNIL). The substantial contribution by Engelandvaarders as secret agents is remarkable: more than half of the around 180 Dutch agents who carried out assignments in the occupied Netherlands from Britain were Engelandvaarders. A small proportion of the Engelandvaarders (mainly women and those who were turned down or exempt from military service) was deployed for warfare in a civilian post. This concerned work in journalism or administrative work. A number of female Engelandvaarders also became active in a paramilitary context (the women's brigade 'Vrouwen Hulpkorps', established in 1943).

Chapter 8 follows the development of the image people had of the Engelandvaarders. During the war the occupier hardly gave any publicity to the people who undertook the journey to Britain. For security reasons,

the allied side could not report openly on this group of people either. Still, London was not blind to the propaganda value of the Engelandvaarders' stories. Confirming their arrival via Radio Orange and making their experiences known gave a boost to the morale of the people in the occupied Netherlands. Shortly after the war the 'Engelandvaarders' trilogy by the Protestant writer K. Norel strongly influenced the image of the Engelandvaarder. It was a rather one-dimensional and tough image, with the emphasis on Engelandvaarders who had crossed the North Sea in a dinghy. One author who, even more than Norel, determined the general public's image of the Engelandvaarders is E. Hazelhoff Roelfzema. He published the book 'Soldier of Orange' in 1971, which was turned into a film under the same title a few years later. The book emphasized the ties with the royal family, the student background of the leading characters and their role as secret agents. The image of Engelandvaarders has fallen apart over the last decades, as Engelandvaarders have increasingly recorded their own stories about the 'Engelandvaart' experience in memoirs.

The epilogue briefly deals with what happened to the Engelandvaarders after the war, how they picked up the thread of their normal lives, helped to rebuild the Netherlands or sought safety abroad. In the recently liberated Netherlands not much interest was shown in the Engelandvaarders' experiences. Then again, the Engelandvaarders themselves did not feel the need to reflect at that time. This only started in the Sixties and Seventies, when interest in the Second World War in general had increased. Some Engelandvaarders have suffered psychological distress from their war experiences, although most people look back positively on this period.

In conclusion: Engelandvaarders brought along information from occupied territory, information that was lacking in London, particularly at the start of the war. The Engelandvaarders' arrival had a certain propaganda value and legitimated the fact that the Dutch government had gone into exile. As the Engelandvaarders were not many, their military contribution – however important in itself – could not be a crucial one. As secret agents, however, they did play a substantial role. The significance of the Engelandvaarders lies most of all in the fact that, rather than resigning themselves to the occupation, and despite dangerous situations and setbacks, they undertook the journey to Britain in order to contribute to the Allies' fight against nazi-Germany from there.

Register

- Aben, F.J.M. 161
- Abwehr-spionnen 105, 113, 212, 216-217, 341
- adelborsten 100, 131, 194-195, 281, 286, 339
- Aertsen, S. 151
- Alebeek, J. van 151
- Aluin, L. 151
- Ammerlaan, A. 345
- Angeren, J.R.M. van 147
- antisemitisme 129, 337
- Appelboom, Max 234
- April-Meistakingen 43, 56, 214
- arbeidsinzet 28, 41, 45, 56-57, 75, 122, 242
- Arbeitseinsatz 56, 148, 159, 350
- Aslander, J. 163
- Asselberghs, Edgar 29, 144, 294
- Assenbergh, C. van 195
- Atlantikwall 64, 72, 87, 101, 110, 170
- audiënties 241-242, 245-258, 250-251, 254, 266-267
- Aulin de Bourrouill, P.L. baron d' 29, 31, 306-307, 309-310
- Aus der Fünten, F. 342
- Bakkenes, P.A. 104-105
- Bamberger, H. 237, 261
- Barten, E.A. (Ed) 139, 182-183
- Barten, J.P. 151
- Bartlema-Sanders, Yvette 106
- Bartmann, A.J. 196
- Baxmeier, Henk 107-109
- Beck, H.C. 183
- Beck, N.W. 183
- Beckman, J.F. (Hans) 175, 191-192, 195-197, 199-200
- Beckman, Rob 175, 191-192, 195-197, 200-201
- Beckum, P. van 347
- Beekman, J. 151
- Beelaerts van Blokland, jhr. F. 251
- Beelaerts van Blokland, jhr. G. 247
- Beelaerts van Blokland, jhr. J.J.G. 215, 282, 347
- Beelen, Mathieu 74
- Bellis, fam. 201-202
- Bellis, J.C. 73, 111
- Berg, Van den 206
- Berger, Bernard 78
- Bernhard, prins der Nederlanden 245, 250, 253, 274, 285-286, 288, 290, 294, 307, 339, 345, 359, 363
- beroepsmilitairen 38, 41, 54, 69, 131-132, 134, 189, 207, 278-283, 314, 347, 357
- Blatt, R.A. (Rudy) 47, 116, 124, 132-134, 286-287, 293-294, 349
- Bleeker, A. 178-179
- Blerkom, J. van (Jan) 202-203
- Blitterswijk, Chris van 203-204
- Blokzijl, Max 320

- Bloois, Jan de 271, 304, 309
 Bock, F. von 183
 Boeijen, H. van 233, 273, 282
 Boissevain, Gideon 184
 Boissevain, Jan Karel 184
 Bom, Cornelis 141, 150
 Bomans, Godfried 148
 Bomans, Rex 148
 Boonstoppel, D. 107
 Borgman Brouwer, F. 151
 Borssum Buisman, G.A. van 151
 Bos, Wim 156-159
 Bosch ridder van Rosenthal, J.J.B. 134, 149
 Bouwmeester, Lily 36
 Brandaris, De 205, 319-321
 Brandjes, K. 178
 Brandon, E. 300
 Bredero, L.H. (Bart) 84-85, 117-119, 143, 214, 346, 355
 Bretoniere, L.L. de la 290
 Brey, O.W. de 151
 Brink, Cees van 304
 Broekman, E.W.L. (Emmy) (zie ook Rutten-Broekman) 54-55
 Broekman, H.G. 303
 Brouwers, J.A.F. 248
 Brugsma, W.L. 34, 36, 192, 201, 275, 351
 Bruin, G. 96
 Bruin, Jan 15-16, 96, 351
 Bruyn Kops, J.W. de 151
 Bruyn Tengbergen, Th. de 141
 Bruyne, M.R. de 302, 309
 Buchsbaum, Norbert 199
 Bueno de Mesquita, J.E. 151
 buitenboordmotoren 62, 66, 69, 97, 99, 102, 106, 182, 264, 317
 Buizer, Jan 102
 Bureau Bijzondere Opdrachten (BBO) 220, 248, 294, 303
 Bureau Documentatie 226
 Bureau Inlichtingen (BI) 20, 25, 84, 142-143, 163, 172, 220, 226, 269, 302, 346
 Bureau Militaire Voorbereiding Terugkeer (MVRT) 302-303, 309
 Burger, J.A.W. (Jaap) 65, 81, 107, 215-216, 235-236, 264, 296, 317, 336, 367
 Burgwal, R.F. (Rudy) 290, 321
 Bus, Leo 182, 185
 Buyser, Jan 245
 Cabo de Buena Esperanza 135
 Cabo de Hornos 135
 cadetten 78, 131-132, 194-195, 281, 307
 Calmeyer, M.R.H. 279
 Camman, F.W. 162
 Centrale Inlichtingendienst (CID) 302-303
 Christiansen, F. 42, 186, 189-190, 207
 Cieremans, Maarten 30, 34, 80, 85, 149, 247-249, 275, 310-311, 345-347, 367
 Citroen, Karel 290
 Coevorden, Louis van 130, 261
 Cohen, Hendrik 199
 Cohen, L. 151
 Comité van Actie tegen het Neofascisme 277
 commando's 198, 200-201, 274-275, 286-287, 293, 297, 340
 Commissie Cleveringa 334, 336
 Commissie Donker 332-333, 336
 consulaten, Nederlandse 125, 139, 144, 153, 160-161, 164-165, 168, 236, 283, 335, 349
 Cossonay, kamp 148
 Cramer, B.J.K. 151
 CS6 41
 Daalen Wetters, R.F. van (Rudi) 98-99, 290
 Davids, J.C. 142

- demarcatieline 122-124, 128, 146, 191, 206
- deportaties 14, 40, 42, 46, 53, 74-75, 79, 89, 114, 151, 199, 229, 263, 298, 348, 350
- Derksema, R. J. P. 220-222, 252, 266, 302-303, 309
- Dien-Hendrix, E. van 300
- diensplicht 19, 132, 270, 272, 282, 295, 313
- diensplicht voor vrouwen 19, 52-53, 57, 282, 295, 299-300
- Dijkmeester, F. Th. 363
- Dijchoorn, A. Q. H. 255, 274
- Dik, K. H. 233
- Dobben, J. A. van 125
- Doerleben, Ewoud 80, 149
- Does, C. P. J. van der 151
- Doest, J. F. ter (Johannes) 83, 123-124, 225
- Dogger, G. A. (Gerard) 49-50, 119, 134-135, 245, 250, 341
- Domburg, Andrea 239, 341
- Doolaard, A. den 277, 321-322
- Doornbos, H. J. 227-228
- Dorp, ds. J. van 276
- Dourlein, P. 303, 333-334
- Douw van der Krap, Ch. L. J. F. 31-32, 347
- Drie van Breda 343, 354, 362
- Dronkers, J. M. 105, 217, 220
- drossen 66-67, 71, 153-159, 161, 163-164, 166-168, 178
- Duits bezettingsbeleid 12, 28
- Dulken, fam. Van 74
- Dutch-Paris 75, 88, 148, 193, 349
- Eckenhansen, P. T. (Paul) 202
- Eeghen, D. H. van 183
- Eendenburg, L. C. M. van (Kees) 93, 95, 222, 245, 257-258, 275, 289-290, 321-322
- egodocumenten 22, 316, 337, 345, 347, 351-352, 354
- Elizabeth Bowes-Lyon 319
- Elte, H. 151
- Emmerik, P. van 151
- Engelandbereikers 237-238
- Engelandvaarders 11, *passim*
- aankomst van 11-13, 20, 23, 32, 76, 78, 98, 102, 121, 124, 150, 153, 169, 177, 203, 207-208, 210-211, 222-223, 236-238, 241, 245, 247, 250-251, 260, 265, 269, 275, 284
 - arrestatie van 13, 27, 43, 49, 59, 76, 79, 89, 95, 116, 120, 124, 130, 142, 144, 148, 177, 180, 182-183, 191, 193, 206-207, 260, 305, 312, 337, 351, 361-362
 - beeldvorming rond 173, 241, 315-319, 331, 344, 346, 348-349, 351, 353-355
 - bestraffing van 13, 182, 191, 193-194, 208-209
 - beweegredenen van (zie ook motiva-tie) 12, 19, 25-27, 36, 50, 53, 55, 115
 - communistische 223
 - databestanden m.b.t. 18, 20-21, 92, 205, 208
 - decoratie van 13, 242, 255, 257, 262, 265, 268
 - definitie van 18-19, 95
 - eerste opvang van 210-211, 231, 233
 - informatie overgebracht door 13, 145, 211, 223, 225-226, 228-230, 339
 - inzet van 76, 270-271, 285
 - joodse 46-47, 82, 194, 198-199, 209, 229, 337, 348-349, 354-355, 362
 - gemiddelde reisduur van 151
 - geografische herkomst van 12-13, 79
 - motivatie van (zie ook beweegrede-nen) 19, 23, 28, 31, 48, 50-51, 53-54, 165, 223, 254, 261, 263, 271, 274, 313-314, 344, 347-349, 352, 355
 - oranjegezindheid van 55, 344
 - reiskostenvergoeding voor 235-236
 - religieuze achtergrond van 12-13, 21, 223

- screening van (*zie ook* verhoren) 210, 212-214, 216, 225
- verhoren van (*zie ook* screening) 11-12, 19-21, 23, 53, 68-69, 187, 195, 210-212, 216, 221-222, 229, 238-239, 263, 266, 301, 335
- vermiste 202-203, 205, 209
- verzetsverleden van 21, 30
- voorbereiding van 12-13, 59, 70, 79, 81, 83, 89, 93, 97, 107, 110-112, 170, 177-178, 183, 199, 208, 223, 258, 323
- zakgeld van 144, 233
- Engelandvaart 12-14, 16, 21-22, 30, 34-35, 43, 45, 49-51, 69, 78, 86, 97, 100, 109-111, 136, 151, 168, 170, 175-177, 180-183, 185-186, 189, 193, 200-203, 207-209, 280-281, 316, 329-330, 338-339, 347, 349, 358-361
- mislukte pogingen tot 13, 16, 21-22, 30, 69, 78, 97, 100, 170, 175-177, 180-183, 185, 189, 200-203, 207-209, 280, 338-339, 360
- Englandspiel 205, 302-303, 305, 307-308, 312, 333-334, 337, 353
- Ensink, G.L. (Gerard) 163
- Erasmus, Bram 105-106
- Erasmus, Jaap 105-106
- creewoordverklaring 38, 42, 131, 189, 278-282, 332
- Esso, B. van 298
- Esso-Polak, Martha van 55, 298
- Februaristaking 40, 43-44, 230
- Feindbegünstigung 68-69, 88, 185-189, 194, 196-197, 201, 208-209, 317
- Fiat Libertas 74-75, 88
- Fischer, F. 342
- Flier, G.J. van der 175-176
- Floothuis, Gerrit 85
- Franco, F. 92
- Frijtag Drabbe Künzel, G. von 185
- Fuchter, J.H.C. (Hein) 108-109
- Furstner, J.Th. 256, 271
- Ganderheyden, B.W. (Bastiaan) 80
- Ganderheyden, P.L. (Pieter) 80, 261
- Gans, Alexander 47, 337-338
- Gans, Jacques, 33, 84, 116, 120, 127-128, 137, 151, 276-278, 296, 330, 347-348
- Gaulle, Charles de 16-17, 232, 299, 333
- Geer, jhr. D.J. de 333
- geheim agenten 13, 50, 57, 102, 150, 165, 201, 248, 269-271, 294, 298, 301, 303-304, 310, 313-314, 333-334, 339-341, 344, 347, 353
- geheimhouding, verklaring van 318
- Gerbrands, P.R. (Piet) 151, 304, 308
- Gerbrandy, P.S. 233, 235, 318, 323, 343
- Giel, J. 97
- Giskes, H.J. 333
- Goedhart, Frans 339
- Golen, J. van 214
- Gomperts, H. 277
- Goode, W.J. 254
- Goossens, E.A.F. 74
- Gooyer, Rijk de 341
- Göring, Hermann 71
- Graaf, Dirk Cornelis de 73
- Graaff, Bob de 51
- Graaff, Maarten de 97
- Greidanus, Johan 311
- Grisnigt, R.A. (Bram) 150, 304, 310, 312-313, 347
- Grootveld, P. 103-104
- Gunning, C.P. 253
- Gurs, kamp 125, 127-128
- Guyt, H.W. (Harry) 183
- Haan, H.J. de 151
- Haas, Jan de 102
- Haas, prof. J. de 108

Hafkamp, A. 180
 Hagemeyer, D.M. (Dirk) 100
 Hamel, J.W. van (Jaap) 98-99, 290
 Hamel, Lodo van 304
 Harst, E. van der 151
 Hartog, Jan de 36-37, 44, 80, 86-87, 130,
 296, 346, 348
 Hartog, R. 296
 Hartog-Vogelaar, M. den 48
 Haspels, G. 176
 Hauer, Rutger 341
 Hazelhoff Roelfzema, S.E. (Erik) 32, 100,
 243, 250, 302, 315, 338-344, 353, 356, 366
 Hecht, A.M. (Fred) 116-117, 124, 132, 134
 Heeresgericht 186, 190
 Heijblom, Adrianus 35
 Heijden, Eugène van der 75
 Heilbron, Willem) 175, 181
 Hemmes, R.W. 363, 366
 Hendrik, prins der Nederlanden 220
 Hendriks, L. 151
 Hermans, W.F. 330
 Hertzberger, E. 25
 Hertzberger, Eleonore 138
 Hessen, Jules van 198
 Heuven Goedhart, G.J. van 49, 137, 145,
 151-152, 215, 296, 323-324
 Heymans, T. 151
 Hitler, Adolf 38, 92, 129
 Hoed, Ch. A. den 176
 Hoekstra, Tjimen 73
 Hoets, Pieter Hans 159-162, 163, 167
 Hogewoning jr, C. 98
 Hogewoning sr, C. 97
 Holierhoek, Kees 341
 Holmes, R. 254
 Homburg, Ab 95, 102, 150, 290, 307, 366
 Hommes, H. 151
 Hondsbossche Zeewering 73, 98, 111, 177,
 202

Hoogewerff, Wim 310-311
 Hopman, E. 175
 Houten, Ch.F. van 161, 250
 Houwer, Rob 341
 Hugenholtz, Charles 135, 203-204
 Huisman-van Bergen, A. 204
 Huize Anna 309-310
 Huize Florys 233, 238

 IJspelder, Gerbrand 207
 Irene, prinses der Nederlanden 274

 Jacobs, Ph. 126
 Jacquet, M. 349
 Jambroes, G.L. (George) 304-305, 308-309
 Jansen, H.J.P. 289
 Jansen, J.H. 151
 joden 14, 28, 37, 39, 40-41, 43-44, 46-47, 51-
 54, 56, 59-60, 69, 74-75, 82, 87-88, 114-116,
 124-125, 128-129, 132, 134-135, 140, 143, 151,
 161, 191, 194, 198-199, 209, 229, 242, 246,
 284, 293, 298, 320, 328, 331, 335-337, 341-
 342, 348-350, 353-355, 362, 364
 Joekes, Guus 195
 Johnson, Amy 54
 Jones-Maks, M.H. 308-309
 Jong, A. de 112, 281-282
 Jong, A.M. de 67, 69, 158-159, 163-166, 287
 Jong, Jan de 69
 Jong, L. de (Lou) 14-15, 17, 60-61, 140, 217,
 277, 321, 338, 342, 347-348, 353, 361
 Jong, M.F. de 163
 Jonge, E.W. de 342
 Joosten, H. 97
 Josselin de Jong, G. de 188, 191
 Juliana, prinses der Nederlanden 237, 243,
 250-251, 289, 359

- Kahn, H.G. (Hans) 44, 45, 77, 82, 138, 142, 144, 350-351
- Kamminga, M.S. 363
- Kanters, A.C.H. 151
- Kassel, R. 222
- Keesom, J. 97
- Keg, J.A. (Lidy) 54-55, 121, 300
- Keitel, W. 193
- Kiek, Robert 321
- Kindergroep 51
- Kist, Jan 233
- Kleijwegt, Arie 332
- Klein, E. 97
- Knapper, M. (Rie) 248, 300
- Knecht, J. 151
- Knoop, J.H. 45
- Koch, A.B. (André) 49, 113, 136, 152
- Kolff, C. 175-176
- Kolkman, J.W. (Joop) 125-127, 140, 171
- Kolkman-Fonkert, E. 127
- Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) 131
- Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) 131-132, 281, 300
- Koninklijke Militaire Academie (KMA) 131
- Koole, Kees 107
- Koopvaardij 159, 220, 224, 233, 238, 255, 262, 270, 272, 275, 285-289, 291, 314
- Korpershoek, R. 16, 111
- Korte, J.C. 151
- Kotalla, J. 342
- Krabbé, Jeroen 341
- Krediet, Chris 250, 339-340, 366
- Kriegsmarine 67, 100, 107, 154, 160, 188, 204, 206
- krijgsgevangenen, ontsnapte Franse 46, 74, 88, 116, 120, 128
- krijgsgevangenschap 38, 42-43, 45, 56, 151, 189, 279-280, 282, 332
- Krimpen, Walrave van 305-306
- Kroes, Henk 135
- Kroonenburgh, P. van 289
- Kuenen, G.J. 151
- Kultuurkamer 36-37, 327
- kustvaarders 61, 66-67, 77, 88, 153-155, 158, 159, 161, 172, 271
- Laan, F.M.L. van der 300
- Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers (L.O.) 44, 325
- Landing Operations 'Contact Holland' 302, 339, 341
- Landmacht, Koninklijke 53, 131, 260, 270, 272, 278, 281, 285-286, 288, 292, 300, 314
- Larive, E.H. (Hans) 131, 291, 332
- Leeuwen, L. van 195
- Legioen Oud-Frontstrijders (LOF) 73
- Lelyveld, Jan van 30
- Lennepe, D.F.W. van 335
- Lensen, T. 330
- Les Enfers 148-149
- Letteboer, Henk 151, 304, 310, 347
- Lidth de Jeude, jhr. O.C.A. van 53, 115, 135, 147, 231-232, 245-246, 258, 260, 264, 278, 299, 304
- Lindemans, Christiaan 75
- Lindemans, Henk 75
- Lindenburg, W. 161
- Lint, Derek de 341
- Lint, P.J. de 188, 190, 199, 337
- Linthorst Homan, H.P. 363
- Linzel, Jan 293, 320
- Loon, J.E. van 46
- Loontjens, A. 101
- Loyaliteitsverklaring 41, 45, 52, 159, 329, 344
- Luctor et Emergo 74
- Luftgaugericht 186, 190, 208
- Luyts, D. 196

- Maas Geesteranus, H. 143
- Maas, H. 163
- Maas, Willem 278
- Maassen, Armand 321-322
- Maduro, George 22
- Maison Mazard 125-126
- Man, Hugo de 202
- Marcus, Lidwien 51
- Marine Luchtvaart Dienst (MLD) 271-272, 289
- Marine Vrouwen Afdeling (MARVA) 300
- Marine, Koninklijke 32, 38, 62-63, 220, 224, 227, 256, 260, 270-272, 275, 278, 284-285, 288-291, 300, 306, 314, 341
- Marinekriegsgericht 188, 190
- Meerloot, J.A.M. (Bram) 362-363
- Meij, J.N.J. van der 45, 188, 190, 198-199, 279-280, 351
- Meijler, H.S.R. 347
- Mekel, J.A.A. 202
- Melse, L. 74
- Mendels, Josepha 137, 297, 329-330
- Mesdag, Jaap van 200-201, 329, 350-351
- Michielsen, E.F.K. (Erik) 250, 329
- Michielsen, K.G.P. (Karel) 93, 222, 245, 257-258, 321
- Middendorp, I. 166
- Military Intelligence 5 (M15) 210-211, 221
- Military Intelligence 6 (M16) 301
- Military Intelligence 9 (M19) 301
- Mink, A.B. 151
- Miranda de Ebro 139-141, 143-144, 152, 172
- Moddemeyer, Edzard 107-109
- Mol, G.J. 261
- Molen, G.H.J. van der (Gesina) 51
- Molenaar, W.P.C. 222, 232
- Moltzer, E. 175
- Monchen, A.F.M. 237, 360
- Montgomery, B.L. 294
- Mooy, A.K. 151
- Moret, J.J. 102-103
- Morien, J.C. 154
- Morrison, H. 221
- Mos, Jacob de 103-105, 258-259, 328
- Moses, Salomon 46-47
- Musaph, E.C. (Carla) 54-55
- Musaph, M.B. (Beatrice) 54-55
- Mussert, Anton 45
- Mussolini, B. 92, 149
- Nationaal Verbond van Oorlogsontsnaptent (NVVO) 16
- Nauta, Felix 102
- Nauta-Moret, Elly 102-103, 300
- Nederlands Legioen 188, 270, 273-275, 278
- Nederlandsch Vluchtelingen Bureau (Stockholm) 166
- Nederlandse Arbeidsdienst (NAD) 39
- neutrale landen 20, 66, 92, 128-129, 145, 170-171, 226, 262, 283
- Niet, J.M.D. de 97
- Niftrik, B. van 74
- Niftrik, J.G. van (Job) 73-74, 131, 147-148
- Niftriklijn, van 73-74, 84, 128, 131-132, 147-148
- Nijnatten-Doffegnies, H.J. van 330
- Noach, Sally 125-127, 142, 171, 237, 349
- Noordzeeroute 13, 15, 78-79, 105, 109, 113, 150, 169, 173, 205
- Norel, Klaas 315, 325-328, 330-331, 343, 352
- Offices Néerlandais 125, 127
- Olland, W. 194
- Onnekink, J.B. 133
- Oorlogsherinneringskruis 256-257, 266
- oorlogsvrijwilligers 18, 238, 292
- Oorschot, J.W. van 247, 303
- Oosterhuis, Allard 67, 161, 172

- Opbouwdienst 38
- Ordedienst (OD) 49, 73, 305
- Organisation Todt (OT) 72, 166
- Osten, John 107-109
- Ostendorf, H. 163
- Otterloo, Rogier van 341-342
- Overgaauw, Geert 114-115
- Overvoorde, Jan 122, 146-147
- Pannenburg, E. 31
- Parren, M. 296
- patriottisme (zie ook vaderlandsliefde) 26, 29, 33, 56
- Paulsen, H.N. 203-204
- Pelzer, Henk 129
- Pelt, A. 222
- Penasse Mouwen, E. de 151
- Peper, Henk 182-183, 185, 187, 191, 201-202
- Pétain, Henri Philippe 114, 122
- Peteri, H.B. (Han) 83-84, 99
- Peteri, W.H. (Willem) 83-84, 99
- Pieters, P.M. 151
- Pilon, R. 158
- Pinto, Oreste 105, 216-217, 221, 223-225, 239, 307
- Plantinga, S.F.M. (Sierk) 11
- Plate, E.A. 176
- Pleij, Herman 330
- Plesman, Albert 114
- Plesman, Jan 114-115, 126, 290
- Pol, T. van de 151
- politieke betrouwbaarheid 210-212, 214, 218-219, 222, 238
- Poole, M.C. le (Maarten) 146, 355
- Pooters, P.A.M. 33
- Pos, Hugo 62-63, 67, 153-154, 156, 273, 291-292, 346
- Post, W. 366
- Postma, P.A. (Arjen) 156
- Pot, L. 161
- Praia das Mações 143
- Presser, Jacques 316, 342, 353, 361
- Princen, H.J.C. (Poncke) 187-188
- Prinses Irene Brigade 147, 236, 273-274, 276, 286-288, 291-295, 304, 306, 310, 347
- Puchinger, G. 367
- Putt, E. van der 358
- Pyreneeën 15, 17, 25, 64, 91, 113-114, 125-127, 134, 136-139, 141-142, 144, 147-148, 152, 171, 192-193, 196, 205-206, 209, 323, 329, 347, 350
- Rabagliatti, E. 339
- Radio Oranje 50, 52, 54, 69-70, 202, 214, 228-229, 254, 269, 275-276, 289-290, 296, 317, 319-321, 337
- Rauter, H.A. 64, 311
- Ravensbergen, P. 97
- Renkin-lijn 128
- Résidence forcée 124
- Reus, Jan 60-61
- Reve, Gerard K. (van 't) 330
- Reyntjes, L.Ph. 183
- Reyntjes, W.G. 183
- Rietschoten, J.J. van 321-322
- Rijks Voorlichtingsdienst (RVD) 32, 296, 398, 318, 340
- Roest, J. 104
- Romein, Jan 60-61
- Romein-Verschoor, Annie 60-61, 320
- Roos, J. 183
- Roossien, H. 158, 161
- Rootveldt, J. 151
- Rosen, graaf Carl Gustav von 71
- Rothert, Piet 69
- Rothmund, H. 129
- Royal Air Force (RAF) 290, 340
- Rutgers, Bram 204-205

- Rutteman, Maarten 329
- Rutten, G.M. (Gerard) 32, 209, 216-217, 237, 243, 250, 254, 296-297, 338, 347
- Rutten-Broekman, E.W.L. (*zie ook* Broekman, E.W.L.) 237, 300
- Ruyter van Steveninck, A.C. de 236
- Sajet, B.H. (Ben) 44, 47, 98, 201-202, 230
- Sajet, Daniel 95
- Salazar, A. 92, 143-144
- Sandberg, jhr. B. 176
- Sanders, M. 261
- Sant, F. van 't 219-220, 241, 245-247, 250, 252, 302, 339
- Scandinavische route 13, 91, 109, 153, 168-169, 172, 206
- Schaik, W. van 74
- Scherpbier, L.J. (Dolf) 175, 181
- Schiff, Jan 321-322
- Schilp, K.H. 284
- Schlichte Bergen, D. 177
- Schneider, Jos 351
- Schoemaker, R.L.A. 202
- Schrader, Anton 81, 106-107, 110, 205-206
- Schrage, Wiecher 102
- Schreieder, J. 333, 340
- Schreiner, Bob 69
- Schuiling, Hans 165-166
- Schuller tot Peursum, C.J.H. 141
- Schulten, J.W.M. 280, 281
- Secret Intelligence Service (SIS) 301, 340
- Service du Travail Obligatoire (STO) 122
- Seyffardt, H.A. 41
- Seyss-Inquart, A. 37-39, 41, 63, 184, 186
- Siedenburg, H. 120, 127-128, 137
- Six, jhr. P. 161
- Slors, Jan 334
- Sluis, W. van der 235
- Sluyser, Meyer 61, 91, 230, 356
- Smedts, Mathieu 25, 337
- Smit, Karst 75
- Soekarno, A. 292, 340
- Soeteman, Gerard 341
- Soldaat van Oranje* (boek) 11, 100, 315, 339, 341-346, 349, 353
- Soldaat van Oranje* (film) 11, 100, 241-242, 315, 342-346, 351, 354
- Somer, J.M. (Jan) 84-85, 141-142, 144, 151, 172, 303, 308-310, 346
- Special Operation Executive (SOE) 301
- Sporre, C.J. (Cor) 102, 307, 366
- Steen, G. 282, 284
- Steengracht van Moylandt, H.A.G. 221
- Steensma, Carel 200-201, 351
- Steinmetz, F. 131
- Steman, J.A. (Jan) 26-27, 37
- Stichting Genootschap Engelandvaarders 360, 363
- Stijkel, J.A. 185
- Stok, Bob van der 100, 179, 237, 290, 339, 341
- Storm van 's Gravesande, jhr. J.J. 112, 281-282
- studenten 22, 30, 41, 43, 45, 48, 52, 56-57, 60, 62, 67, 72, 84, 88, 93, 95, 100, 107-108, 129, 136, 139, 149, 154, 159, 172, 175, 182, 199-200, 203, 205-206, 222, 228, 241, 244, 296, 306, 308, 321, 329, 339, 341, 343-344, 347, 350
- Sturler, J. de 277
- stuurmansleerlingen 155, 160, 169, 286
- succespercentages Noordzeeroute 110, 170
- Susan, S. 252
- Swaay, D. van (Dik) 202-203
- Swaay, H.G.J.A. van 202
- Tammes, Bruin 95
- Tas, Louis 296, 305, 308-309

- Tazelaar, Peter 50, 100, 250, 339-342, 366
 Technische Hogeschool Delft (THD) 41,
 62, 175, 203, 344
 Terwindt, B.W.M.A. (Trix) 298, 307, 312
 Testers, J.C.A.M. 125
 Teulings, Jan 129
 Timmers Verhoeven, S. 25, 192-193, 196
 Todt, Fritz 72
 train plombé 34
 Transportflotte speer 159, 172
 Tricht, A.G. van 132, 135, 147-148, 150
 tuchthuisstraf 69, 185, 197, 199, 208
 Tuil, J.J. 158
 Tullenaar, Gerard 181
 Turksma, H.E. (Bep) 47, 337, 349

 Ubbink, J.B. 301, 333-334
 Union Nationale des Evadés de Guerre
 (UNEG) 16

 vaderlandsliefde (zie ook patriottisme)
 26-27, 29, 34, 48, 55, 330
 Vas Nunes, A.D. 93, 222, 245, 257-258, 289,
 321-322
 Veen, L. van der 97
 Veldhuyzen van Zanten, I.L. (Ida) 54-55,
 177-178, 298
 Veling, H.P. 154
 Velmans-van Hessen, Edith 198
 Verbaan, M. 104
 Verbrugge, L. 247
 Verhage, M. 151
 Verhoeven, Paul 341
 Versteegh, J. 176
 Verstijnen, Madelon 351
 Vestdijk, Simon 330
 Vichy-Frankrijk 54, 92, 114-115, 122-123,
 125-127, 134-136, 141-142, 147, 151-152, 171,
 194

 Vijflink 22
 Viruly, A. 71-72
 Visser 't Hooft, ds. W.A. 134
 Visser, Frank 347
 Vliegerskruis 256-257, 266
 vluchtelingenkampen 78, 124
 Voorst tot Voorst, E.J. baron van 151
 Voorthuijsen, H.G. van 74
 Vos, M. 163
 Vos, Pieter de 136, 137-138, 145, 153
 Voskuil, J.J. 332
 Vreemdelingenlegioen, Franse 146-147,
 194
 Vries, A. de 151
 Vries, Anne de 330, 331
 Vries, Isaac de 161
 vrijwilligers in Zweden 161, 165-166
 Vrins, Theo 205-206
 Vrinten, A.J.J. 217, 222
 Vrouwelijke Engelandvaarders 19, 28, 48,
 50, 52-54, 57, 91, 121, 258, 270, 295, 297-
 298, 300, 307, 314, 320, 329
 Vrouwen Hulp Koprs (VHK) 53, 300, 314
 Vrouwenkorps-kniel 300
 Vullingsh, H.J. 74

 Waard, Willem de 102, 266, 305
 Wachtel, Th. 237
 Waesberghe, S. van 151
 Waterman, Rachel (Tox) 54-55
 Weeber, Hans 366
 Weelinck, Harry 162-163, 165, 167
 Weerd, Gerard van der 81, 84
 Weidner, Jean 148
 Weinreb, Friedrich 342, 349
 Weinreb-affaire 342, 349
 Weisglas, M. 130, 261
 Werff, J. van der 15-16
 Westelaken, Gijs van de 351

- Westerbork, kamp 40, 46-47, 199, 229, 337, 349
- Wet Buitengewoon Pensioen (w b p) 359
- Wiardi Beckman, H.B. 50, 201, 339
- Wiessing, H.P.L. 277
- Wijck, jhr. H. van 161
- Wijckerheld Bisdom, C.R.C. 189
- Wijngaarden, J.A. van (Johan) 321-322
- Wilhelmina, koningin der Nederlanden 13, 32-33, 52, 97-98, 166, 219-220, 229, 237, 241-245, 247-254, 260-261, 265, 267-269, 285, 319, 339, 343, 345, 353, 359-360
- Willem-Alexander, prins van Oranje 345
- Winckel, Ch.P.K. (Philip) 108-109
- Winkelman, H.G. 59
- Withuis, Jolande 361, 363
- Wolters, A. 222-223, 225-226
- Wolters, L.D. 290
- Woltjer, H. 97
- Woudstra, Egon 120, 138-139
- Wttewaal van Stoetwegen, jhr. O. 22
- Wttewaal van Stoetwegen, jkvw. C. 22, 335
- Zinnicq Bergman, R.J.E.M. van 347
- Zone non-occupée 114, 124
- Zonruiter, P.J. 330
- Zoutman, H. 154
- zuidelijke route 13, 17, 78, 89, 109, 113, 115-117, 128, 131, 146, 150
- Zwaanswijk, L. 216
- Zwaantje, verzetsgroep 154, 158, 161, 172
- Zweedse weg 158, 161, 230
- Zwitserland 15, 20, 22, 25, 36, 72-75, 78, 80, 88, 91-93, 113-114, 126, 128-132, 134-136, 139, 146-149, 151-152, 162, 170-171, 173, 175, 177, 179, 191, 226, 237, 251, 283, 291, 298, 321, 322, 329, 334, 339, 347, 349

Woord van dank

Na ruim tien jaar noeste arbeid aan dit proefschrift, past een woord van dank aan al diegenen, die mij bij mijn onderzoek en gedurende het schrijfproces hebben bijgestaan.

Allereerst zijn dat de vele Engelandvaarders, die aan de door mij uitgezette enquête hebben meegedaan, zich door mij lieten interviewen (zie hun namen elders in dit boek) of op andere manieren aan dit proefschrift hebben bijgedragen. Hun bereidheid om informatie te verstrekken en belangstelling voor mijn vorderingen waren voor mij een stimulans om door te gaan. Het spijt mij dan ook zeer, dat sommige Engelandvaarders (onder de geïnterviewden waren dat bijvoorbeeld de dames E.W.L. Broekman, J.A. Keg en I.L. Veldhuyzen van Zanten en de heren P. Peters, H.M. van Walt van Praag en prof.dr. M. Weisglas) de verschijning van dit boek niet meer mochten meemaken.

Het bestuur van de Stichting Genootschap Engelandvaarders, voorgezeten door de heer R.W. Hemmes, heeft mij direct steun toegezegd. Goede herinneringen bewaar ik ook aan de hulp van de secretaris van het Genootschap, de helaas vorig jaar overleden mw. M.E.F. Borel Rinkes, en aan die van de redacteur van het contactblad *De Schakel*, de heer H.J.M. Brinkman. Twee Engelandvaarders wil ik graag apart noemen: Bram Grisnigt, die alle hoofdstukken heeft gelezen en becommentarieerd en onnoemelijk veel gegevens heeft geverifieerd, en drs. Harry Weelinck, die mij adviseerde inzake de scheepvaart en de Scandinavische route. Hun vriendschap en steun waren voor mij van onschatbare waarde.

Ook vele niet-Engelandvaarders zijn mij in de afgelopen periode behulpzaam geweest. Allereerst dank ik mijn promotor prof.dr. P. de Rooy. Het was immers Piet de Rooy, die mij met medewerkers van het Nationaal Archief in contact bracht en mij zo – indirect – de weg naar Engeland wees. Zijn nauwgezette commentaar, morele steun en niet aflatend

geduld hebben mij over menig 'dood punt' heen getild. Hetzelfde geldt voor co-promotor prof.dr. Peter Romijn, die mij vanaf het prille begin van dit onderzoek op hartelijke wijze heeft gesteund, aangemoedigd en van waardevolle adviezen voorzien. Ik had mij geen betere begeleiders kunnen wensen. Dank ook aan NIOD-directeur prof.dr. J.C.H. Blom, die eveneens vele jaren nauw bij mijn onderzoek betrokken is geweest.

Mw. dr. W.D.E. Aerts, mw. dr. G. von Frijtag Drabbe Künzel, dr. B.G.J. de Graaff, drs. B. Schoenmaker en dr. J.W.M. Schulten ben ik zeer erkentelijk voor hun commentaar op bepaalde delen van mijn manuscript. Ik dank voorts de leden van de promotiecommissie: behalve de al genoemde Mieke Aerts en Hans Blom zijn dat: prof.dr. J.T.M. Bank, dr. W. ten Have, mw. prof.dr. M.F. Gijswijt-Hofstra en prof.dr. H. Amersfoort.

Dank eveneens aan dr. Ernest Hueting, met wie ik begin jaren negentig in goede harmonie heb samengewerkt. Tijdens dit onderzoek naar Engelandvaarders heb ik steeds kunnen rekenen op zijn aandacht, advies en commentaar. Een andere steun en toeverlaat was de in 2003 overleden sociaal-psychologe dr. Annie Huisman-van Bergen. Ik kwam met haar in contact toen zij nasporingen deed naar de gestrande Engelandvaarder Jan van Blerkom, die zij tijdens de oorlog persoonlijk had gekend. Ondanks haar gevorderde leeftijd en zwakke gezondheid heeft zij welgemeend een enorme hoeveelheid literatuurgegevens over mislukte pogingen tot Engelandvaart voor mij verzameld. Ik had het haar zeer gegund om dit eindresultaat te kunnen lezen.

Veel dank ben ik verschuldigd aan de medewerkers van het Nationaal Archief en het Koninklijk Huisarchief te Den Haag, het Rijksarchief in Noord-Holland te Haarlem, het NIOD te Amsterdam, het BRIOF te Kerkrade en alle andere archiefinstellingen die ik heb bezocht. Met name wil ik noemen Sierk Plantinga van het Nationaal Archief, René Kruis en Harco Gijsbers van het NIOD en Mieke Jansen van het Koninklijk Huisarchief, die mij steeds met raad en daad terzijde hebben gestaan. Dank ook aan drs. Liesbeth van der Horst van het Verzetsmuseum te Amsterdam, die zo vriendelijk was mij inzage te geven in het materiaal, dat verzameld werd ten behoeve van een in 1995 gehouden tentoonstelling over ontsnapingslijnen. Een zelfde gebaar maakte drs. Madelon Postma, toen zij haar doctoraalscriptie geschiedenis over Engelandvaarders uit 1993 en het daartoe aangelegde databestand aan mij ter beschikking stelde. Mieke Tekstra-Wachters dank ik voor de Engelse vertaling van de samenvatting. Ik dank eveneens de elders in dit boek genoemde instellingen, die door hun financiële steun de totstandkoming en publicatie van

dit proefschrift (mede) hebben mogelijk gemaakt.

In het digitaal opslaan en verwerken van onderzoeksgegevens ben ik inmiddels aardig bedreven, maar dat is niet altijd zo geweest. Ik ben drs. Peter de Valença, dr. Bert Schijf, dr. G. de Bruin, dr. Peter Tammes en drs. Willem Los zeer erkentelijk voor hun hulp en deskundige adviezen op dit terrein. Vooral eerstgenoemde heeft mij voor menige computerramp behoed.

Ik dank al mijn vrienden, collega's, familieleden en niet te vergeten de leden van het Haarlemse Koor Lokaal, die jaar in jaar uit mijn project met belangstelling hebben gevolgd. Het zijn er te veel om met name te noemen. Voor enkele mensen maak ik een uitzondering. Zij hebben gegevens voor mij gecheckt, onderdak verleend, foto's beschikbaar gesteld, meegelezen of bijzonder meegeleefd. Dank daarom aan: dr. G.H. Aalders, H. Baxmeier, mw.drs. A. Biermans, Jan Bruin plus familie, Jur Beumkes, prof.dr. C. Fasseur, A. Geurts, drs. Ynske Gunning, dr. G. van der Ham, prof.dr. W. Hijmans, mw. dr. M. de Keizer, dr. A. Kersten, dr. P.J. Knegtmans, drs. H. Korpershoek, drs. Victor Laurentius, drs. Erwin van Loo, Edwin Maas, H. Maas, drs. L. Masset, Sabine Müllges, Olga Marx, drs. Pia van Kroonenburgh, Els Mulders, prof.dr. Jan Rispens, R. Schlingemann, G. Slats, drs. J. Staal, drs. Aad Schravessande, mw. L. Snellen-Schlichte Bergen en mw. M. Weisglas-Kaufmann.

Tot slot dank ik mijn ouders, die elk op volstrekt eigen wijze met hun verhalen over de oorlog mijn historische belangstelling voor de bezettingsperiode hebben gewekt. Jammer genoeg is mijn vader reeds lang overleden, maar ik weet zeker dat hij mijn project zou hebben toegejuicht. Verder dank ik mijn kinderen: Sanne, die diverse keren bij het onderzoek assisteerde, Nienke, die mij de titel voor dit proefschrift aan de hand deed en Sjoerd, die er – door regelmatig te vragen wanneer het boek af zou zijn – voor zorgde dat ik het einddoel niet uit het oog verloor. Jullie steun en enthousiasme waren hartverwarmend! Last but not least dank ik Fokke Rispens. Zonder zijn liefde, aanmoediging en vertrouwen was dit proefschrift er nooit gekomen.

Curriculum Vitae

Agnes Dessing werd geboren op 22 april 1954 in Djakarta. Na haar middelbare schoolopleiding studeerde zij mo-geschiedenis aan de Stichting Nutsseminarium te Amsterdam en rondde deze opleiding met goed gevolg af in 1980. Vervolgens studeerde zij nieuwe en nieuwste geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en behaalde hier in 1988 het doctoraal diploma.

Sinds 1979 is zij werkzaam aan diezelfde universiteit in de bibliotheek van de faculteit Politieke en Sociaal-Culturele Wetenschappen (PSCW), nu onderdeel van de faculteit Maatschappij en Gedragswetenschappen (FMG). Naast deze baan verrichtte zij diverse freelance opdrachten als historica.

Over Engelandvaarders publiceerde zij in 1996 het artikel 'De grote oversteek. Engelandvaart over de Noordzee', in: *Oorlogsdocumentatie '40-'45. Zevende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (onder red. van G. Aalders e.a.).

Op 4 april 1941 vertrokken zes Nederlanders met een motorbootje vanaf de kust van Zuid-Holland naar Engeland. Zij wisten ongezien open zee te bereiken en kwamen de volgende dag behouden aan. Twee bossen oranje tulpen hadden zij meegenomen: één voor koningin Wilhelmina en één voor de Engelse koningin.

Deze zes mannen maken deel uit van een groep van ongeveer 1700 Nederlandse mannen en vrouwen, die Engelandvaarders worden genoemd: mensen die in de jaren 1940-1945 uit bezet gebied ontsnapten en naar Engeland gingen om daar een persoonlijke bijdrage te leveren aan de geallieerde overwinning op nazi-Duitsland.

In *Tulpen voor Wilhelmina* wordt op basis van archiefonderzoek en interviews getracht de groep Engelandvaarders als geheel in kaart te brengen. Agnes Dessing volgt hen op de voet, niet alleen tijdens hun gevaarlijke tocht naar Engeland, maar ook in de periode ervoor en erna. Wie waren deze Engelandvaarders en wat waren hun beweegredenen? Hoe werden zij in Londen door koningin Wilhelmina en de regering in ballingschap ontvangen en hoe verging het hun daarna? Het boek eindigt met de naoorlogse beeldvorming rond Engelandvaarders, waarin het boek *Engelandvaarders* van K. Norel en de film *Soldaat van Oranje* een grote rol hebben gespeeld.

Agnes Dessing (1954) is historica en publiceerde eerder over Engelandvaarders in *Oorlogsdokumentatie '40-'45. Zevende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdokumentatie*.

ISBN 90-351-2640-8



9 789035 126404

Uitgeverij Bert Bakker

www.uitgeverijbertbakker.nl