

In een Zuiderzeevlet naar de vrijheid

ONTSNAPPING OVER DE *Noordzee*



24 februari 1944: vijf studenten op een Zuiderzeevlet zetten koers naar Engeland. De redding is nabij.
V.l.n.r.: Edzard Moddemeijer (op de buiskap), John Osten, Hein Fuchter, Flip Winckel en Henk Baxmeier
aan het roer.



RAF High Speed Rescue
Launch 185 in actie

Bandoeng, Nederlands-Indië, 3 december 1945. KNIL Luitenant Flip Winckel begint een lange brief aan zijn familie in Nederland. ‘Het was dus in den avond van 23 februari 1944 dat wij de omstandigheden geschikt vonden om den tocht naar den Overkant te wagen. Het was nieuwe maan, prachtig stil weer, de tijd drong en om 8.30 uur nm met oplopend tij stapten we in Piershil*, Hoekschewaard, in onze vlet van 7 meter, voorzien van een oude Chevroletmotor.’

De jonge luitenant stopt met schrijven. De herinneringen aan die koude nacht in februari 1944 spoelen over hem heen, als het opspattende zilte water van de Noordzee. De vlucht naar Engeland staat hem nog zo helder voor ogen. Later zou blijken dat het de laatste geslaagde Engelandvaart in de Tweede Wereldoorlog

immers zoveel fout kunnen gaan. Vergeet niet dat de Duitsers begin 1944 de hele kustlijn hermetisch hadden afgesloten. In dat ‘spergebied’ werd onmiddellijk geschoten op alles en iedereen. Dat zij als enige dat jaar veilig aankwamen in

WAARSCHUWING

Maar hoe kwam hij daar? Met een boot! Natuurlijk had hij de verhalen gehoord van dappere jonge mannen die in bootjes het Kanaal overstaken. Soms waren de tochten succesvol, maar zeker zovaak liep het slecht af met de opvarenden. De



CPKW-KNIL 1945 by Peter Fox: KNIL foto van Flip Winckel bij terugkomst in Londen (eind 1945), rechtstreeks uit Indië waar de oorlog nog tot 15 augustus 1945 had geduurd (capitulatie Japan).

was en de enige dat jaar. Uitgerekend tijdens Big Week, de voorbereiding van D-Day, stak Flip Winckel samen met vier andere studenten – John Osten, Edzart Moddemeijer, Henk Baxmeier en Hein Fuchter – het Kanaal over. Opeengepakt in een Zuiderzeevlet, die speciaal voor de oversteek was verbouwd, beleefde hij in de ijskoude februarinacht wellicht de spannendste 24 uur van zijn leven.

“Mijn vader zei altijd dat ze het grootste geluk van de wereld hadden. Er had



V.l.n.r.: Hein Fuchter, John Osten en Flip Winckel. September 2007 in Gorleston / Great Yarmouth aan de monding van de rivier de Yar, dezelfde plek als waar zij op 24 februari 1944, door de R.A.F. aan boord van HSL 185 naar Lowestoft werden gebracht. De drie mannen dragen hun Engelandvaarders das en hun Bronzen Kruis-onderscheidingen. Baxmeier en Moddemeijer waren toen al overleden.

Engeland, vlak voor D-Day, is het bewijs van dit geluk. Ze hebben veel te danken aan het bootje, daarvan ben ik overtuigd.” Aan het woord is Borre Winckel (52 jaar), de jongste van Flips drie zonen. Hij is zeer geïnteresseerd in zijn vaders ervaringen tijdens de Tweede Wereldoorlog en laat geen kans onbenut om het verhaal van de Engelandvaarders onder de aandacht te brengen. Omdat de vlet een grote rol heeft gespeeld in het doen slagen van de ontsnappingspoging, spreken wij hem speciaal voor Godevaert. *Longdistance*, want Borre woont in San Diego, Californië. “Flip Winckel, mijn vader, studeerde in Leiden. Tijdens de oorlog waren al veel van zijn studie-, club- en jaargenoten

Duitsers schoten de Engelandvaarders op zee dood en lieten hun stoffelijk overschot terug drijven naar de kust. Als waarschuwing voor wie het ook maar in zijn hoofd haalde een poging te wagen. “Timing was alles,” weet Borre Winckel. “Wie met verkeerd tij vertrok, moest bijna zeker rechtsomkeert maken, of liep in de armen van de Duitsers. Ook slecht weer zorgde voor mislukte pogingen: veel bootjes waren niet opgewassen tegen de ruwe zee.”

Winckel kreeg het idee echter niet meer uit zijn hoofd. Hij móest aansluiting vinden bij anderen, die een boot hadden of wisten hoe daar aan te komen. Wat bleek? Zijn studievriend Hein Fuchter, die ook naar Engeland wilde vluchten, kende



OVER DE NOORDZEE

In de meest uiteenlopende bootjes is geprobeerd de overtocht naar Engeland te maken. Voor zover bekend zijn ongeveer 95 pogingen ondernomen vanuit 40 verschillende vertrekpunten. De eerste pogingen vonden plaats in te grote boten, die vastliepen op zandplaten of door de Duitsers werden gezien. Later werden de bootjes kleiner en beschikten meestal over een motor. Dat betekende echter ook dat er brandstof moest worden gestolen. Niemand kon de oversteek in zijn eentje wagen. Er moest sterke mankracht aan boord zijn om door de branding te kunnen roeien. Ook zeeziekte was een groot probleem. Naast de kortste route over de Noordzee waren er ook uitwijkroutes via Zuid-Europa en Zweden.



Henk Baxmeier

precies de juiste persoon: John Osten. “Osten was via via voorgesteld aan Anton Schrader: een Hagenaar die in alle bronnen wordt genoemd als de man die heeft meegewerkt aan maar liefst acht oversteeken. Hij kocht bootjes op, die hij inzette om mensen te helpen naar Engeland te ontkomen. Vaak was het een vlet, maar ook motorbootjes waren geschikt. Het aangekochte bootje bracht hij vervolgens naar de werf van Van Ravensteijn in Leidschendam. Hier werkten de broers Pier en Jo Meijer**, als respectievelijk

bedrijfsleider en monteur. In het diepste geheim werkten zij aan de bootjes om ze klaar te maken voor de tocht over zee.” Schrader maakte John Osten lid van een bemanning, die op 29 september 1943 een poging deed om Engeland te bereiken; helaas zonder succes. Bij deze gelegenheid leerde Osten wel Edzart Moddemeijer kennen. Beiden besloten nog een poging te wagen, maar konden niet mee met de volgende boot, waarmee Anton Schrader nota bene zelf naar Engeland ontsnapte. Er zat niets anders op dan dat zij zelf een boottocht organiseerden.

‘De vlet speelt de hoofdrol in het doen slagen van de overtocht’

EVEN VOORSTELLEN: BORRE WINCKEL



Ik ben de jongste van Flip’s drie zonen. Ik ben in Wassenaar geboren (1958) en ging op 19-jarige leeftijd naar Boston University, School voor Journalistiek. Ik werkte voor Chase Manhattan Bank als woordvoerder op hun hoofdkantoor, volgde daarna hun Wall Street bankopleiding en kwam in 1987 in Zuid-Californië terecht. Daar werkte ik voor onze familie in de projectontwikkeling. Tegenwoordig ben ik de president en CEO van de San Diego Building Industry Association.

60 PK CHEVROLET TRUCKMOTOR

“Door bemiddeling van de gebroeders Meijer kochten ze begin november 1943 een vlet. Deze Zuiderzeevlet is vermoedelijk gebouwd in de jaren 30 en werd gebruikt voor de visvangst op de toenmalige Zuiderzee. Om precies te zijn was het een bijboot die de vissers inzetten voor het binnenhalen van de netten. Het bootje was 7.10 meter lang, 2.60 meter breed en had een 17 pk motor. Osten en Moddemeijer betaalden 2.100,- gulden voor de vlet. En voor nog eens 700,- gulden kochten ze bij de Meijers een 60 pk Chevrolet truckmotor uit 1929. De oorspronkelijke, lichtere motor was absoluut niet geschikt om de oversteek mee te maken. Terwijl de Chevrolet truckmotor ook wel ‘the cast iron wonder’ werd genoemd. Hij was namelijk uiterst betrouwbaar en dat gold zeker voor deze motor,” lacht Borre Winckel trots. Naast de veel krachtigere motor werd de vlet ook voorzien van een buiskap, tegen de golfinslag. Een goede zet, inmiddels was wel gebleken dat vletten zonder buiskap het op volle zee niet redden.

Osten en Moddemeijer konden de oversteek onmogelijk met z’n tweeën maken. Ze hadden een bemanning nodig, die

STRIJDVAARDIGE MANNEN EN VROUWEN

Het aantal Engelandvaarders wordt geschat op zo'n 1.700: meer dan 1.600 mannen en minstens 48 vrouwen. Het precieze aantal is niet te achterhalen. De officiële registratie was vaak fragmentarisch en hield geen rekening met de vele Engelandvaarders die na enige omwegen in Engeland aankwamen. De definitie van een Engelandvaarder luidt als volgt: mannen en vrouwen die na de capitulatie van de Nederlandse Strijdkrachten en vóór de geallieerde invasie in Normandië op 6 juni 1944 (D-day) uit bezet gebied wisten te ontsnappen. Met de bedoeling zich in Engeland of ander geallieerd gebied bij de geallieerde strijdkrachten aan te sluiten om actief deel te nemen aan de strijd tegen de vijand (Duitsland, Italië, Japan). Een van de bekendste Engelandvaarders is Erik Hazelhoff Roelfzema.

bovendien de vluchtpoging kon financieren. Het was de bedoeling nog voor het einde van 1943 de oversteek te wagen. “Bij de eerste poging, op 29 december 1943, was mijn vader nog niet betrokken. Gelukkig maar, want plotseling verslechterend weer gooide roet in het eten. Tot overmaat van ramp bleek ook de olieleiding naar de motor niet goed te werken. Al met al konden Osten en Moddemeijer pas op 17 februari 1944 een tweede poging wagen. Daar zou mijn vader wel bij zijn, ware het niet dat hij op het allerlaatste moment letterlijk uit de boot werd gezet, toen het Haagse verzet professor Wander de Haas naar voren schoof. Maar ook deze poging mislukte.”

REDENEN OM NAAR ENGELAND UIT TE WIJKEN

- Sommigen wilden actief deelnemen aan het verzet tegen de Duitse bezetter.
- Anderen werden gezocht door de Duitse autoriteiten.
- Joodse Nederlanders wilden hun deportatie niet afwachten.
- Militairen voelden zich, ondanks de capitulatie, ronduit verplicht de strijd voort te zetten.
- Studenten zochten het avontuur.
- De regering in ballingschap vond bepaalde personen onmisbaar en haalde ze naar Engeland.

Zes dagen later, op 23 februari 1943, staken vijf jonge mannen om half negen 's avonds van wal in de Zuiderzeevlet. John Osten was de skipper, hij zorgde voor een kompas en getijdenkaarten, zoals hij dat al voor vele anderen had gedaan. Osten's vader was vlootvoogd vice admiraal Johannes Osten, die gevangen zat in het Oranje Hotel in Scheveningen. Edzard Moddemeijer maakte de bouwtekeningen voor de aanpassingen van de vlet en was hoofdverantwoordelijk voor het aan de praat houden van de motor. Naast Hein Fuchter sloot ook Henk Baxmeier zich aan. Een zeer ervaren zeiler uit Zoetermeer, die een hulpmast en zeilen meebracht, voor het geval de motor het zou begeven. Het vijfde bemanningslid was Flip Winckel. Zijn specialiteit: hij sprak vloeiend Duits. Bovendien was hij groot en sterk, een amateur bokser en Nederlands zwembkampioen op de 50 meter. Hij en Fuchter leverden de gestolen benzine die voor de vlucht werd gebruikt. Deze keer wisten ze het zeker: wij zijn Engelandvaarders!

In de brief aan zijn familie schrijft Flip Winckel: *‘Wegens het lawaai was de uitlaat van den motor onder water verstopt. De motor liep prachtig en langzaam voeren we het Spui af. Het was aardedonker, vriezend weer. Alle voortekenen waren gunstig. Zo vaarden we langzaam het Spui af tot we aan de monding van het Haringvliet kwamen. Daar moest worden gestopt, omdat de schroefasdifferentieelen warm liepen. Mij werd de taak toebedeeld vooraan de plecht een boei vast te houden, totdat het een en ander was gerepareerd. Onder een zeil, met een klein lampje zwoegden Baxmeier en Moddemeijer, en na drie kwartier was het in orde.’*

TWEE DUITSE PATROUILLES

“Moet je nagaan: het is ijskoud en pikke-donker, de Duitsers liggen op de loer en dan loopt de motor vast! Probeer dan maar eens helder te blijven denken. Gelukkig wist Moddemeijer bij het licht van een knijpkat de schroefas met een houtje weer recht te krijgen en konden ze verder. Een regelrecht wonder.” Het eerste deel van de reis was het gevaarlijkst, beschrijft Borre Winckel. “De mannen moesten twee Duitse patrouilles van de Rheinflottille zien te omzeilen die in het Haringvliet lagen, met als opdracht juist dit soort vluchten te voorkomen. En dan had je nog de zandbanken. Tweemaal liepen ze vast, maar door het opkomend tij kwamen ze steeds vanzelf weer los.” *‘Vol goeden moed zijn we zelfs een keer terug-*



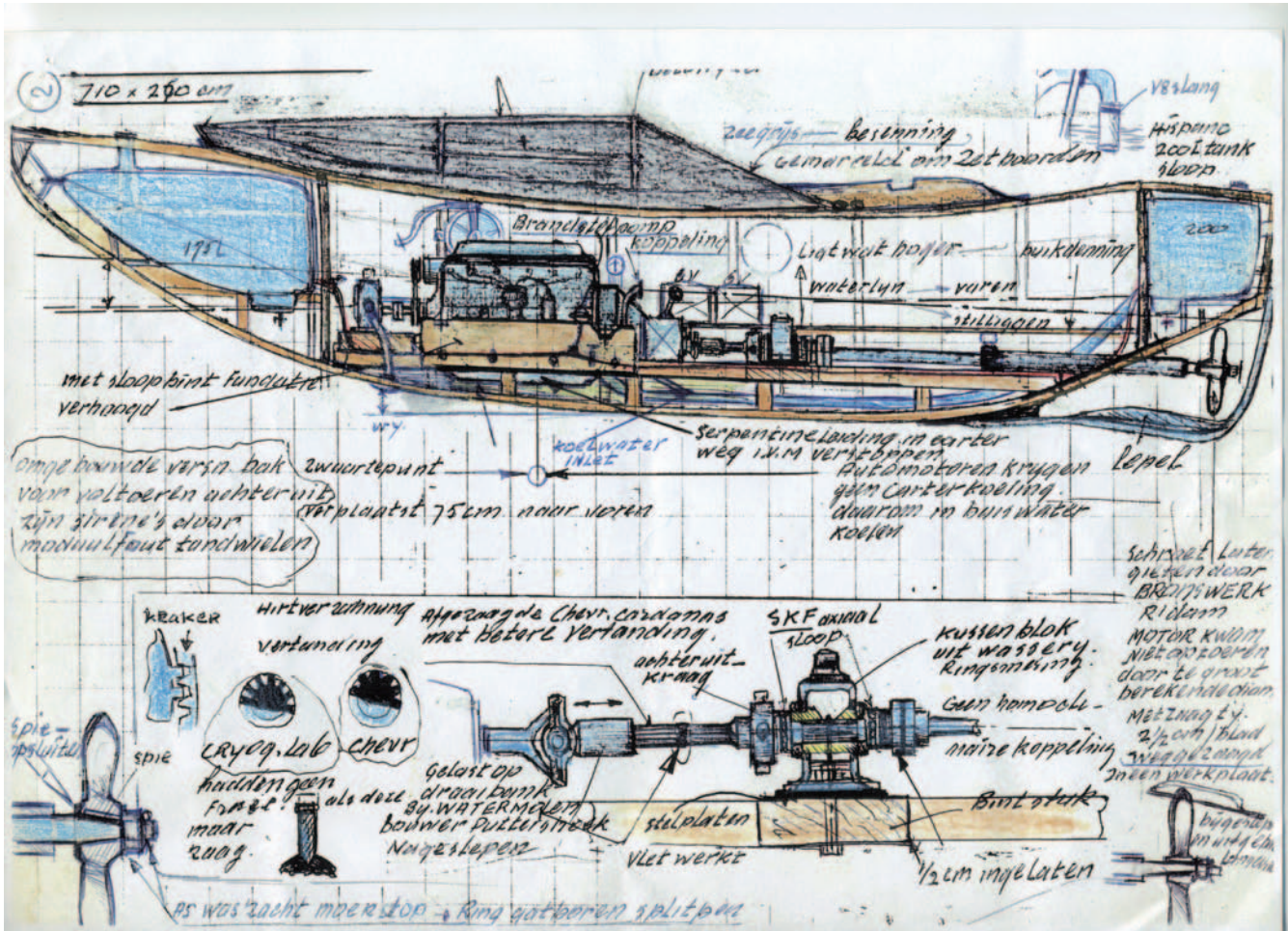
Edzard Moddemeijer

gevaren, het hol van de leeuw weer in, omdat de banken te hoog opliepen. Het was almaar peilen, een eentonig gefluister van ‘een meter twintig’, ‘een meter tien’, ‘negentig’, ‘ho, terug’, ‘een meter twintig’, ‘een meter dertig’, ‘een meter enzovoorts’.

Zonder problemen passeerden ze de lichten van Middelharnis, ondertussen de dikke boterhammen met echte boter, goed belegd met spek, etende, die een boerin ze vlak voor het vertrek had toegestopt. Ook kropen ze om en om onder de huid om het lekwater weg te pompen; een helse klus. Om half één 's nachts voeren ze het zeegat uit. Dat merkten ze aan de langer wordende deining.

‘We zaten op de Noordzee. Er ging een zucht van verlichting bij ons allen op, want het gevaarlijkste deel van de reis was achter de rug. Met Gods en des stuurmans hulp zou het waarachtig wel gaan!’

Eenmaal op volle zee werd koers gezet naar Engeland: noordwest, volle kracht vooruit. Volgens Flip Winckel waren er in de koude, donkere februarinacht geen bijzonderheden te melden. Nou ja, behalve dan dat ze stuk voor stuk zeeziek werden. Hun magen waren het rijkelijke eten niet meer gewend en de combinatie van de oliestank en de langzame deining werkte ook niet mee. Tegen half acht 's morgens voeren ze een prachtige zonsopgang tegemoet. De zee was kalm, de motor ronkte rustig door, de zon verwarmde de vijf studenten in de vlet. Opvallend was wel het grote aantal vliegtuigen in de lucht. Geen Duitsers, gelukkig, maar Amerikaanse en Britse bommenwerpers, die onderdeel uitmaakten van ‘Operation Argument’, later bekend als ‘Big Week’: de voorbereiding voor D-Day. De Hollandse vlet voer precies



onder de aanvliegroute van de bulderende toestellen.

GERED!

‘Al met al was het een mooi avontuur,’ schrijft Flip Winckel in zijn brief. ‘Tot ongeveer 12.30 uur. Ik zat aan het stuur, toen een vaartuig door mij werd gesignaleerd, dat op grote snelheid van West naar Oost voer, op een mijl afstand. We doken in de boot, de kleurige Hollandsche vlag ging van de plecht, extra gas werd gegeven en zodoende de snelheid van 6 tot 6,5 knoop opgevoerd. Het schip verdween bijna uit zicht en we dachten al dat men ons niet gezien had, toen ze plotseling, recht achter ons, rechtsomkeert maakten en met volle vaart op ons afstoven. Onze harten klopten in onze kelen, want als het een Mof was, dan waren we er geweest. De blikjes met foto's en ander spionagemateriaal werden klaargelegd om in zee te verdwijnen, mocht het ergste gebeuren. Osten tuurde door een kijker. Van de boot zelf was niets te zien dan het topje van de mast. Osten zei nog even: ‘Ik geloof dat het een Mof is’, maar direct daarop zagen we rood-wit-blauwe kringen met het getal 185 en we wisten dat we in veilige handen waren.’

De vijf studenten in de vlet werden door een Rescue Launch van de R.A.F. opgepikt, zo'n 35 mijl ten oosten van Great Yarmouth. Ze hadden het gered: ze waren vrij!

“De redding van mijn vader en zijn vier vrienden is gefilmd door een Amerikaan*** die aan boord was van de reddingsboot. Het zijn unieke beelden. De vijf werden aan boord gehesen en gefouilleerd op wapens. Na een korte ondervraging kregen ze biscuits met spam, rum en sigaretten. Twee uur bleef de launch stil liggen, wachtend op orders. De bemanning was immers op weg geweest naar een ‘rendez vous’-punt om mogelijk neergeschoten Amerikaanse of Engelse piloten uit zee op te pikken. De orders volgden over de radio: voltooï de operationele opdracht. Dit betekende niet alleen dat de vijf in volle vaart teruggingen naar de Hollandse kust, maar ook dat hun vlet achter moest blijven. En wel op de zeebodem.”

‘We hebben de goede vlet, na hem gestript te hebben van alles wat los kon, in den grond geschoten met pom-pom-afweergeschut. Het ging ons aan ons hart!! Toen in full speed naar de Hollandsche kust, om de patrouille-opdracht van de launch te volvoeren en toen met een vaart van 45 mijl per uur over de Noordzee naar Lowestoft, waar we meteen in handen vielen van de Intelligence-service. Precies 24 uur na ons vertrek uit Holland zetten we voet op Engelschen bodem, om 8.30 nm.’

EEUWIG ZONDE

“Het moment dat het dappere bootje naar de bodem van de zee zonk, moet heel emotioneel geweest zijn,” zegt Borre Winckel aan het einde van ons gesprek. “Er was zo hard aan gewerkt.” Is de boot mede debet aan het slagen van de vlucht? “O ja, dat weet ik wel zeker. De vlet speelt de hoofdrol in het doen slagen van de overtocht. Anton Schrader had bewezen dat een goed uitgerust bootje met mensen die bereid zijn risico's te nemen en daarop grondig zijn voorbereid, een goede kans van slagen had. Mijn vader en de vier anderen danken hun vrijheid aan deze Zuiderzeevlet! Het blijft eeuwig zonde dat ze hem hebben moeten laten zinken. Gelukkig zijn de filmbeelden goed bewaard gebleven en de vele documenten, zoals de brief van mijn vader.” •

**Flip Winckel geeft hier een foutief vertrekpunt op. In werkelijkheid was het afsteekpunt Zuidland.*
***Er bestaat enige verwarring over de juiste namen van de broers, die naast Pier en Jo ook Piet en Joop Meijer worden genoemd.*
****Bekijk de enige beelden die van een Engelandvaart zijn gemaakt, op: <http://www.youtube.com/watch?v=zeSOHQlQh-U>*
Naast de vijf studenten is de Zuiderzeevlet ook goed in beeld gebracht.