

# BULLETIN AIR WAR 1939-1945

Tijdschrift vóór en dóór documentaristen en geïnteresseerden  
m.b.t. de luchtoorlog boven Nederland van 1939-1945



Nummer 439

2024 - nr. 04

# Colofon

## Bulletin Air War 1939-1945

**Uitgave 439, 50e jaargang. 2024**

Bulletin Air War wordt uitgegeven door **Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 / SGLO** contact via [info@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:info@studiegroepluchtoorlog.nl)

ISSN 1574-7719

Losse nummers € 3,50 (exclusief verzendkosten)

Website:

<https://www.studiegroepluchtoorlog.nl>

Lidmaatschap van de SGLO loopt parallel met het kalenderjaar. Nieuwe leden melden zich bij het secretariaat (via de website) en het maken aansluitend het contributiebedrag over:

€ 25,00 voor leden, woonachtig in Nederland of € 27,50 voor leden, woonachtig in het buitenland op IBAN NL15 INGB 0003 3608 00 (en BIC INGBNL2A voor buitenland) t.n.v. Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 te Houten.

### Artikelen en reacties

Stuur bijdragen voor het Bulletin en reacties daarop aan de eindredacteur (mailadres onderstaand).

De redactie heeft het recht om (te lange) bijdragen in te korten. Zij neemt contact op als een bijdrage belangrijk moet aangepast of niet kan worden geplaatst.

Druk: Editoo, Veenendaal

Copyright: overname van artikelen (met bronvermelding) is alleen toegestaan na vooraf verkregen schriftelijke toestemming van de betreffende auteur of de Bestuurscommissie SGLO.

## Bestuurscommissie

**Voorzitter:** Ivo de Jong  
[voorzitter@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:voorzitter@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Vice-voorzitter:** Erwin van Loo  
[vice-voorzitter@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:vice-voorzitter@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Secretaris-penningmeester:** Wijbe Buising  
[secretaris@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:secretaris@studiegroepluchtoorlog.nl)  
[penningmeester@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:penningmeester@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Bestuurslid / Website:** Patrick Righthart van Gelder  
[website@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:website@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Bestuurslid / Hoofdredacteur:** Peter van Kaathoven  
[redactiebulletin@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:redactiebulletin@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Daarnaast:** Redacteurs Coert Munk, Dirk Docter, Cas Straatman

**Coördinator Verliesregister:**  
[verliesregister@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:verliesregister@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Coördinator Evaderregister:**  
[evader@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:evader@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Coördinator Monumentenregister:**  
[monumenten@studiegroepluchtoorlog.nl](mailto:monumenten@studiegroepluchtoorlog.nl)

**Ere-bestuurslid:** P. Brouwer (†) en A.A. Jansen (†)

**Leden van verdienste:** F. Auwerda, P. Grimm, B. Maathuis, R. Maathuis, C. Munk, H. Nauta en J. Woortman

## Inhoud

Voorzitter	3
Contact!	3

## Artikelen

Noodlanding op zee ten noorden van Ameland	5
N 53° 16' 21.6", E 4° 58' 50.5"	9
Zoekactie naar Britse vliegtuigbom in 1960	11
Biografie Joost Sluis, RAF-waarnemer	13
Aanpassing Verliesregister T3383	17
Messerschmitt-crash Haarlem	19
Erratum Review Dutch Decal 72104, <i>Bulletin</i> 438/ blz. 19	20

## Rubrieken

Reacties	21
Hulp gevraagd	22
In Memoriam	22
Uit de regio	23
Boekenlijsten	26

## Inleveren kopij

*Bulletin* 440 verschijnt rond 21 juni. Kopij kan tot 1 juni ingestuurd worden naar het mailadres van de redactie.

### Foto voorpagina:

*Een mooie foto van het monument voor de bemanning van de Stirling LK209 MA-T op Vlieland. Naast het monument een ruim tachtig jaar oude boom. In dit nummer een artikel dat is gewijd aan dit monument wat in de volksmond bekend staat als het Monument Bomenland (J. van Bommel))*

# Biografie Joost Sluis, RAF-waarnemer

Lucas van der Hoeven, Dongen

Op 23 januari 1917 werd Joost Sluis geboren in Chicago (Illinois), USA als vierde kind in het gezin van Jacob en Maritje Sluis. Vader Jacob Sluis (1888-1952) kwam uit een geslacht van West-Friese tuinbouwers en zaadhandelaren. [1] [2] Joost studeerde tussen 1934 en 1936 economie aan de Gemeentelijke Universiteit van Amsterdam en behaalde zijn kandidaatsexamen. [3] Daarna moest hij voor het bedrijf van zijn vader aan de slag en bezocht allerlei afnemers van Sluis' zaden in de VS. In 1938 werd hij opgeroepen om zijn militaire dienstplicht te vervullen. [4] In Kampen volgde tot 1940 de officiersopleiding. Na een erfeniskwestie werden Joost en zijn broer Willem uit de firma Gebroeders Sluis in Enkhuizen gezet. Dankzij hun erfenis konden zij het bedrijf Zwaan & Co in Delft in mei 1940 overnemen. [5]

In 1941 besloten Joost en zijn vrienden Rian Collée, De Boer en Ter Huystee om naar Groot-Brittannië te ontsnappen. In het door Joost opgestelde verslag over zijn clandestiene reis naar bevrijd gebied noteerde hij bij zijn aankomst in Londen het volgende [6]: *“Na twee mislukte pogingen hebben wij getracht met twee vrienden (De Boer en Ter Huystee) en negen bekenden per boot Engeland te bereiken. Wij hadden daartoe een sloep van de Holland-Amerika Lijn gekocht en deze te Vlaardingen als visschersvaartuig laten inschrijven (VL. 48). Eén hunner is vervolgens naar Vlaardingen verhuisd om zich daar als “visscher” te vestigen. Het gelukte een visschersvergunning te krijgen voor de Botlek en de Brielsche Maas tot het Brielsche Gat. Nadat wij ons op 3 juni 1941 hadden ingescheept, werd de boot in den nacht van 3 op 4 juni evenwel overvallen door een detachement Marechaussee dat gewaarschuwd was door een nachtwaker, die hen van smokkelhandel verdacht. Wij zijn toen gevankelijk naar het politiebureau te Vlaardingen overgebracht, waar hun een verhoor werd afgenomen. Door groote medewerking van den wnd. hoofdcommissaris, de heer Kramer, werden wij echter op 4 juni weer ontslagen.*

*Direct hierop besloten wij (Joost en Rian) om met twee vrienden ons via Zwitserland naar Lissabon te begeven. In den nacht van 5 of 6 juni gingen wij clandestien over de Nederlandsch-Belgische grens met behulp van den Nederlandschen douanebeambte Pijnenburg. Door hulp van den heer P. Sluis te Antwerpen en Ds. Maaskant te Brussel verkregen wij verschillende adressen in België en bezet Frankrijk. Na clandestien de Belgisch-Fransche grens te zijn overgetrokken reisden wij vervolgens naar Amiens, waar wij echter door een Duitse patrouille uit den trein werden gehaald. Onder voorwendsel Nederlandsche arbeiders te zijn, die in Frankrijk werkten, wisten wij echter weer vrij te komen en reisden vervolgens via Valenciennes, Hirson, Nancy, Epinal, Belfort, Montbeliard naar de grens van bezet Frankrijk en Zwitserland. Het overschrijden van deze grens ging met moeilijkheden gepaard door de aanwezigheid van een sterke Duitse bewaking en hondenpatrouilles. Na een nachtelijke achtervolging door deze Duitsers gelukte het ons Zwitserland te bereiken, doch onze beide vrienden - mogelijk De Boer en Ter Huystee - werden gegrepen. Wij begaven ons hierna naar de Nederlandsche legatie te Bern op 11 juni 1941 waar wij alle inlichtingen, die wij over bezet Nederland konden geven, hebben verstrekt. Hulp om naar Lissabon te*

*reizen kon men ons daar echter niet geven.*

*Wij vertrokken daarop clandestien naar onbezet Frankrijk op 16 juni en arriveerden op 18 juni aan de Spaansche grens. Het bleek evenwel niet mogelijk om ongemerkt naar Spanje te ontkomen. Wij besloten daarop te trachten vanuit Marseille naar Gibraltar te komen en vonden inderdaad een weg waarvoor echter meer geld vereischt was, dan waarover wij op dat oogenblik beschikten. Wij reisden om dit te krijgen terug naar Zwitserland. Ter legatie deelde men ons mede, dat dit het eerste uitvoerbare plan was dat daar voorgelegd werd. Aangezien het verstrekken van geld door de Nederlandsche legatie zeer tijdrovend zou zijn, leenden wij zelf geld van een kennis in de Vereenigde Staten, die het ons langs diplomatieken weg deed toekomen. Inmiddels waren wij evenwel door den Nederl. Militairen Attaché te Bern in contact gebracht met den Britschen Consul te Genève, die voor ons de mogelijkheid openstelde om op versnelde wijze doorreisvisa voor Frankrijk, Spanje en Portugal te verkrijgen”.*

Intussen hadden Joost en zijn vriend Rian Collée kennis gemaakt met Baron Guup Krayenhoff. [7] Deze laatste studeerde in Genève en had juist zijn eindexamen behaald. Guup besloot om niet naar Nederland terug te keren, maar wilde juist actief aan het verzet gaan deelnemen. *“In verband hiermede zagen wij dan ook van het plan om uit Marseille te vertrekken af. Nadat wij bovengenoemde visa inderdaad hadden verkregen, zijn wij (Joost, Rian en Guup Krayenhoff) op 22 Oct. uit Genève vertrokken en arriveerden op 26 Oct. 1941 te Lissabon. Op 5 november vertrokken wij uit Lissabon naar Gibraltar en arriveerden tenslotte op 4 januari 1942 in Engeland”.* Aldus Joost eigen verslag, opgemaakt in Londen. Uit een interview met Krayenhoff [8]: *“Al gauw werden Joost Sluis, Rian Collée en ik bij de R.A.F. (Royal Air Force) ingedeeld. Onze vliegers trainingen kregen we vanaf mei 1942 in Canada. Joost werd uiteindelijk afgekeurd als vlieger, mogelijk als gevolg van zijn oogproblemen. Daarna werd hij opgeleid tot waarnemer in Jackson, Mississippi. [9] Zijn Militaire Brevet ontving Joost op 6 augustus 1943. Joost en Rian werden bij het 320ste squadron ingedeeld”.* Joost werd benoemd tot reserve eerste luitenant ‘waarnemer’ bij de Militaire Luchtvaart. Als ‘waarnemer’ in een bommenwerper is hij verantwoordelijk voor de koers van het vliegtuig en het moment van het droppen van de bommenlast. Daarna volgde Joost een aanvullende operationele opleiding van



Res. 1e Lt. Wnr. J. Sluis (Aircrew Remembered)



Res. 1e Lt. VI. Wnr. A.J. Loohuizen (NIMH)



Sgt. Vlg. tel. J.A.M.A. Hielckert (via auteur)



Kpl. Vlg. Sch. H.J. Keppler (Aircrew Remembered)



In afwachting van het sein om aan boord te gaan van hun Mitchell FR185 "Z" vertroetelt de bemanning hun hondje 'Skip' (NIMH)

3 maanden bij de R.A.F. in Finmere. Begin 1944 voegde hij zich tenslotte bij het 320ste Squadron in Dunsfold (zuidwestelijk van Londen)". Daar waren kort tevoren de Hudson-toestellen door de B-25 Mitchells vervangen. [10]

Op 18 april 1944 werd No. 139 Wing, en daarmee 320 Squadron, vereerd met een onverwacht bezoek van de hoogste bevelhebber van de geallieerde strijdmacht, generaal Dwight D. Eisenhower. [11] Uit zijn toespraak: "De geallieerde luchtmacht heeft de Duitsers nu reeds zware slagen toegebracht, u hebt daar een belangrijk deel van voor uw rekening genomen. Maar dat is niet genoeg. Er zal meer komen, waarbij uw inzet van het grootste belang wordt geacht, een inzet die nog meer van u vraagt dan tot nu toe is gedaan, en helaas niet zonder verliezen zal kunnen zijn.... Want er staat ons nog een heleboel te wachten alvorens het einddoel in zicht is". Ook de Engelse veldmaarschalk Montgomery kwam op bezoek: "Als legerman heb ik de luchtstrijdkrachten geweldig leren waarderen. Zij zijn onontbeerlijk in het moderne gevecht te land en vormen in feite vaak de beslissende factor".

Tenslotte maakten op 12 juni 1944 Koningin Wilhelmina en Prins Bernhard hun opwachting bij het 320th Squadron. [12] Wilhelmina sprak: "Nog woedt de strijd meedogenloos voort.... Maar van allen, daarbij betrokken, zal nog een voortdurende inzet van alle krachten worden vereischt, zoomede geheele toewijding aan wat ons allen boven alles ter harte moet gaan, de bevrijding van ons dierbaar Vaderland en onze gebiedsdelen overzee". Uiteindelijk vergde de invasie op 6 juni in Normandië twee jaar van nauwgezette planning. De Amerikaanse generaal Dwight D. Eisenhower leidde de aanval. Hij besloot om de meer dan 160.000 soldaten, 12.000 vliegtuigen en 7.000 zeeschepen te sturen om een 80 kilometer lang stuk strand langs de Normandische regio van de Franse kust binnen te vallen. [13]

Op 16 en 17 juni, de nacht na de massale V-1 aanval op Londen, vlogen Britse zware bommenwerpers 315 vluchten en dropten bijna 1.500 ton bommen op grote locaties en vermoedelijke bevoorradingsdepots in Frankrijk. De RAF hield dit tempo aan tot eind juni, vloog bijna dertig procent van al zijn vluchten tegen V-doelen en dropte meer dan 15.900 ton bommen. Zo leverden geallieerde bommenwerpers in de laatste twee weken van juni bijna 23.500 ton bommen af tegen 'Crossbow' doelen. [14]

De aanvalsmisssie van het 320 Squadron op 24 juni 1944 maakte dus deel uit van een grootschalig luchtoffensief tegen de V-1's en V-2's waardoor vele levens van Londenaren bleven gespaard. In "de luchtoorlog in Noord-Frankrijk" speelde zich intussen navolgende af: [15] Volgens de Engelse autoriteiten was in het Château d'Ansennes het Tweede Algemene Duitse Hoofdkwartier gevestigd, dat verantwoordelijk was voor de V-1 opstellingen in de regio. Reeds op 15 maart 1944 waren luchtopnames van het kasteel gemaakt en op 1 mei werd het op de lijst van potentiële doelen geplaatst. Op 21 juni werd vastgesteld dat de installatie voor 90% gereed zou

zijn en werd daarom geselecteerd voor een aanval op 24 juni. [16] Het uur van vertrek werd op 20.00 uur gesteld en de feitelijke aanval vond om 20:25 uur plaats, met elf B-25 Mitchells van het 320th Squadron en twaalf B-25 Mitchells van het 226th. Het 320th vloog vooraan in de formatie. Op een hoogte van 3.050 meter vond het bombardement plaats, terwijl de zone werd afgeschermd door een Spitfire IX. Vlak na het bereiken van de Franse kust nabij Tocqueville-sur-Eu kwam de Duitse luchtafweer in actie.

Deze installatie stond in de regio ten oosten van Tocqueville-St Sulpice-sur-Yères en ten zuiden van St Rémy-Boscrocourt. In een wolkeloze blauwe lucht, die gevuld was met kleine zwarte granaatvlokken, explodeerde plotseling één van deze grote FLAK-granaten ter hoogte van de linker motor van de bommenwerper van luitenant Loohuizen. Het tweemotorige vliegtuig raakte uit balans en verliet de formatie, een spoor van vuur en vlammen achterlatend, met het sinistere gehuil van een getroffen vliegtuig. De Mitchell II (een B-25D) FR204 NO-S zette koers naar het oosten om vervolgens neer te storten. Alles ging heel snel. Niemand kon iets doen. Er waren géén parachutes te zien. Nog maar enkele tientallen seconden daarna was het tweemotorige toestel op de grond uitéengespat in een enorme explosie. Géén van de bemanningsleden zag kans om eruit te springen. Alle vier inzittenden moesten na afloop van de aanval als missing, presumed killed worden opgegeven. Het betrof officier-vlieger der tweede klasse A.J. Loohuizen, officier-waarnemer der tweede klasse J. Sluis, sergeant-vliegtuig schutter z/m J.A.M.A. Hielckert en korporaal-vliegtuigschutter H.J. Keppler. Zij werden allen op slag gedood. [17]

Op 2 mei 1945 werd de 3.252ste en tevens laatste oorlogsvlucht met Mitchells uitgevoerd. Als gevolg van alle krijgshandelingen van het 320 Squadron tijdens deze oorlog kwamen 206 oorlogsvliegers om, bijna een derde van het totaal. Tijdens hun opleiding en training kwamen bovendien nog eens 27 Nederlandse militairen om. De overige 67% of zo'n 617 personen overleefde de oorlog. [18]

## Noten

- 1 Sluis, S.J., *Het Westfriese geslacht Sluis*, Heiloo 1994, p. 285-292
- 2 Noord-Hollands Archief, NV Sluis en Groot's Koninklijke Zaadteelt en Zaadhandel te Enkhuizen
- 3 Stadsarchief Amsterdam
- 4 Noord-Hollands Archief
- 5 'Rolkaarten van de civiele zittingen, 1940-1949'; archief van de Arrondissementsrechtbank Alkmaar, 1940-1949 (toegang 485)
- 6 Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 //Inv nr. 194 // Reisbeschrijving J. Sluis en J.M.A. Collee
- 7 Baron Guup Krayenhoff (1922-2011), was van 1957 tot 1972 directeur van Organon. Mede dankzij zijn inspanningen fuseerde Koninklijke Zout Organon en de Algemene Kunstzijde Unie tot Akzo. Hij werd directeur en later commissaris bij Akzo

- 8 Gesprek met Guup Krayenhoff, door Simon en Margriet Sluis op 15 maart 1994 gepubliceerd in: Sluis, S.J.; *"Het Westfriese geslacht Sluis"*; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 287.
- 9 De Royal Netherlands Military Flying-School was een Nederlandse vliegschool op Jackson Army Airfield bij Jackson, Mississippi in de periode 1942-1944. Hier werd grond- en vliegend personeel voor inzet in Europa en Australië opgeleid.
- 10 Website van Dunsfold Airfield Historical Society
- 11 NIMH bij een foto van het bezoek van gen. Eisenhower, commandant SHAEF, aan 320Sq
- 12 Op youtube is een film van dit bezoek te zien getiteld: Queen Wilhelmina of Netherlands visits Dunsfold 12th June 1944
- 13 Bij D-Day op 6 juni 1944 werden 326.547 soldaten ingezet, waaronder omstreeks 1.200 Nederlanders. G. Aalders, *"Niets was wat het leek; prins Bernhard"*, Boom 2014.
- 14 Army Air Forces in World War II
- 15 Jean-Pierre Ducellier, *De luchtoorlog in Noord-Frankrijk*, F. Paillart, Abbeville
- 16 N. Geldhof, *De operaties van 320 squadron*; Uitgeverij Geromy
- 17 Mededelingen van de Marinestaf (MEDMS); Confidentieel"; GB110(2/60); afd. Krijgsgeschiedenis, groep I, pak HP, nr. 324; Bureau Maritieme Historie; Marinestaf; maart 1960
- 18 P.E. van Loo, *Eenige Wakkere Jongens, Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtstrijdkrachten 1940-1945*; Boom 2013



Generaal Dwight D. Eisenhower spreekt tijdens een bezoek aan Dunsfold Air Station militairen van 320 Sq toe (NIMH)



28 feb. 1950; herbegravenis van de gesneuvelde bemanning op de Grebbeberg (via auteur)



Van links naar rechts H.J. Kleppler, A.J. Loohuizen, onbekende Observer en J.A.M.A Hielckert (St.M.VI.P.)

indien onbestelbaar retour: Molecatenlaan 111, 7339 LK Ugchelen

Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



[www.editoo.nl](http://www.editoo.nl)



Duurzaam bezorgd  
door PostNL



FSC  
[www.fsc.org](http://www.fsc.org)

MIX

Papier van  
verantwoorde  
herkomst

FSC® C017135

**OUTREACHING**  
*means*  
**OUTPUNCHING**

- The longest streak of lightning in the world is flashing through the skies! Super-range Lightning P-38 fighter planes team up with heavy bombers to deal knockout blows at distant targets.

On the production front smoothly-operating teams of Rohr production fighters work 'round the clock to help Lockheed put more and more of these outreaching P-38's on the wing. They use their skills to add new punch behind the challenge of increased production. They work to save the lives which will be spared by quicker victory.

**ROHR**  
AIRCRAFT  
CORPORATION

HELPING TO WRITE THE STORY OF TOMORROW

CHULA VISTA, CALIFORNIA