



“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 25 – 7 e jaargang
20-06-2024



42 jaar Marine Hospitaal Overveen deel 2
Kruistocht van de Catalina P 85 deel 1
Mijn jaren bij de Koninklijke Marine va Wies Platje deel 4
De bevrijding van Hoek van Holland deel I
Noodlottige aanvaring Hr. Ms. O 11 deel 2 (slot)
Joost Sluis – RAF-waarnemer omgekomen in 1944
Een Nederlandse overwinning stond als een dijk..
MLD er vond bij Chelsea de lange trap uit.



Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

[b.g.g.h.](http://b.g.g.h)

06-25160899

www.tenanker.com

42 jaar Marine Hospitaal Overveen (deel 2)

'Karangmendjangan'

Terwijl er gezocht werd naar de mogelijkheden voor een marinehospitaal in Nederland deed men hetzelfde in Indonesië. In dit voormalig Nederlands Indië, was na de Japanse overheersing een grote behoefte aan een eigen ziekenhuis. Ook tijdens de politionele acties in Indonesië vielen er vele slachtoffers. Deze gewonde militairen wilde men zelf verplegen. In de barre omstandigheden was het dan ook een lichtpuntje in de duisternis toen men het net af gebouwde centrale burgerziekenhuis in Soerabaya ontdekte. Er werd beslag op gelegd en de Koninklijke marine rustte het vervolgens goed uit. Zo werd in 1946 het Marine Hospitaal

'Karangmendjangan' in gebruik genomen. Naast de militairen van de zeemacht werden hier ooit



die van de landmacht (sinds 1928 eveneens drager van het predikaat 'Koninklijk'), het Koninklijk Nederlands Indisch Leger én de gezinsleden van militairen verpleegd. Het hospitaal met zijn uitgebreide staf specialisten, technisch- en verplegend personeel stond in hoog aanzien bij militair en burger. Het 'Karangmendjangan' stond bekend als het modernste ziekenhuis van de archipel. Veel oorlogsslachtoffers

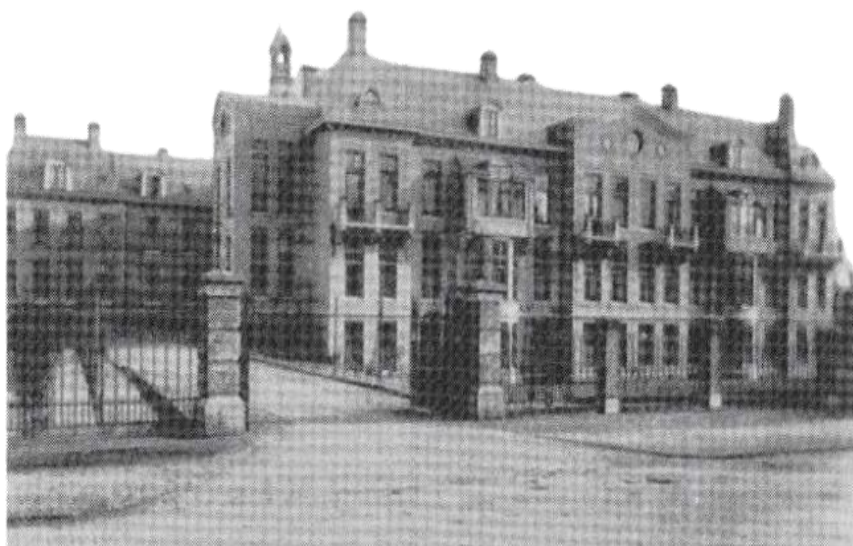
genazen hier volledig of werden voorbereid op evacuatie naar Nederland. Hier waren in 1946 de geneeskundige diensten echter niet voldoende uitgerust voor de opvang van de groeiende stroom repatrianten onder wie zich nog altijd veel oorlogsgewonden en ex-krijgsgevangenen bevonden. Deze militairen verkeerden na de doorstane ontberingen in de Jappenkampen, in een toestand die verre van gezond was. Voor de medische begeleiding van deze mensen was het noodzakelijk een centrum op geografisch centraal liggend punt te vinden. Hier konden de oorlogsgewonden en ex-krijgsgevangenen dan revalideren, worden beoordeeld op geschiktheid voor dienst of, in geval van een niet te vermijden afkeuring, in aanmerking komen voor een afvloeiingsregeling op voor betrokkene zo gunstig mogelijke voorwaarden.

In 1948 werd het geografisch centraal gelegen punt voor medische begeleiding gevonden. Aan het Galgenwater in Leiden lag de uit de eeuw daarvoor daterende kweekschool voor de zeevaart. In dit gebouw werd de Sociaal Medische Dienst op 21 juni 1948 in dienst gesteld.

'Huize Duinrust'

In Nederland had de Koninklijke marine inmiddels contacten gelegd met de St. Lambertusstichting. Deze was namelijk in het bezit van iets, dat de zeemacht wilde hebben; het geschikte pand om in te richten als marinehospitaal. Dit uit 1911 daterende gebouw was het in Overveen liggende 'Huize Duinrust'.

Het ooit zo chique onderkomen waar niet onbemiddelde ouden van dagen tot 1940 hun laatste levensdagen sleten was in de oorlogsjaren behoorlijk in verval geraakt. De Koninklijke marine trof geen rustige bejaarden in een goed onderhouden gebouw aan, maar een uitgewoonde, vervelozige ravage. Dit was het visitekaartje van NSB-ers en andere politieke delinquenten die gevangen hadden gezeten in 'Huize Duinrust'.



Ondanks dat het bejaardentehuis zich in een vrijwel onbewoonbare staat bevond, zag de Koninklijke marine het als haar toekomstige hospitaal en wilde het pand kopen. Dit ging niet zomaar, de onderhandelingen tussen de marineleiding en het bestuur van de St. Lambertusstichting verliepen moeizaam. De zeemacht kreeg het dan ook niet voor elkaar om 'Huize Duinrust' definitief in haar bezit te krijgen. Uiteindelijk werd tussen beide

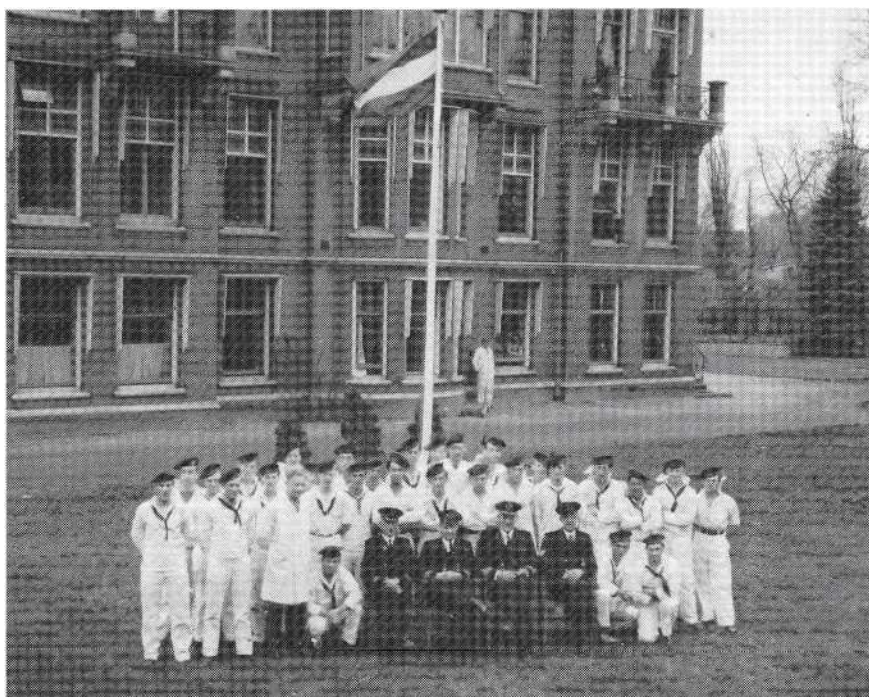
partijen overeengekomen dat het pand door de Koninklijke marine zou worden gerestaureerd en ingericht als hospitaal. Een uiteindelijke voorwaarde was echter wel, dat de stichting het gebouw te zijner tijd zou terugkrijgen zodat het opnieuw onderdak zou kunnen bieden aan bejaarden.

Marine Hospitaal Overheen

Winter 1946-1947 was een strenge. Hierdoor kon de rijksgebouwendienst pas na de vorstperiode - in maart 1947 - beginnen met de verbouwing. Ondanks dat het gebouw maar voor een tijdelijke periode een hospitaal zou worden, wist de architect een bevredigend resultaat te bereiken. Er kwamen 160 bedden en voor de toen geldende maatstaven waren de poliklinieken behoorlijk uitgerust. Een fonkelnieuwe verwarmingsinstallatie maakte een eind aan de kou en een voor die tijd luxe keuken werd het domein van de beste marinekok. Verder was het gebouw voorzien van een apotheek, een operatiekamer, een goed uitgerust laboratorium en een uitgebreide röntgenafdeling met de beste instrumenten en toestellen. De lijdende mensheid kon nu worden geholpen en genezen. Het gerenoveerde pand vertoonde echter ook de nodige gebreken. De accommodatie voor de intern wonende verplegenden was summier evenals de behuizing van de marine-ziekenverplegersopleiding, die het met de zolder moesten stellen. Verder bleek het hospitaal erg gehorig. De mankementen gaven aanleiding hiervoor een oplossing te zoeken. De marineleiding stak daarom de koppen bijeen om zich te beraden over een totaal nieuw ziekenhuis. De beste oplossing bleek uiteindelijk nog steeds 'Huize Duinrust' te kopen. Met verdere investeringen zou het gebouw dan definitief kunnen fungeren als hospitaal voor de Koninklijke marine. Er werd opnieuw onderhandeld met de St. Lambertusstichting, maar het mocht niet baten. De stichting bleef onverbiddelijk en verkocht het pand niet.

Voor ziekenhuisopname van marinepersoneel moest op korte termijn naar een alternatief onderkomen worden gezocht. Onder leiding van Tweede Kamerlid dr. Mol, adviseerde een medische adviescommissie dat er een nieuw marinehospitaal zou worden gebouwd. Indien

mogelijk zou het in dezelfde omgeving moeten komen te staan als 'Huize Duinrust'. Dit lag immers vrij veilig in een gebied dat niet direct een oorlogsdoelwit zou zijn. Verder was de ligging centraal ten opzichte van de overige marine-inrichtingen en kon men blijven samenwerken met de in de buurt liggende academische ziekenhuizen en de daar werkende specialisten. In Heemstede werd landgoed 'Eikenroode' gevonden en al spoedig daarna was ook het ontwerp klaar voor een mooi, groots en modern ziekenhuis. De bouw kon dus beginnen. Marinehospitaal 'Eikenroode' bleef echter beperkt tot een papieren ontwerp. De droom van de Koninklijke marine spatte als een zeepbel uit elkaar. De beschikbare financiën voor het hospitaal moesten worden aangewend voor een doel met een hogere prioriteit. Men ging echter niet bij de pakken neerzitten. Het idee van Overveen kwam opnieuw bovendrijven en weer gingen de marineleiding en het bestuur van de St. Lambertusstichting rond de tafel zitten. Deze keer leverden de onderhandelingen echter meer resultaat op. De stichting besloot 'Huize Duinrust' aan de Koninklijke marine te verkopen.



Na een periode van ruim acht jaar beschikte de zeemacht tot haar grote vreugde weer over een eigen marinehospitaal.

Hoofdstuk 2

De vlag in top, het MHO officieel in dienst

Op dinsdagmiddag 2 augustus 1948 glanst en blinkt alles. Genodigden, autoriteiten, officieren, onderofficieren, manschappen en burgermedewerkers staan voor het ziekenhuis om de vlaggestok. Het langverwachte moment is daar. Tamboers en

pijpers van het korps mariniers luisteren de plechtigheid op en de erewacht presenteert het geweer. Dan laat de commandant van het marinehospitaal, Hoofdofficier van Gezondheid II A. W Mellema, langzaam de Nederlandse driekleur in top hijsen en stelt 'zijn' ziekenhuis officieel in dienst. Militairen, maar ook vele burgerpatiënten vinden al snel hun weg naar het Marine Hospitaal Overveen waar zij liefdevol worden opgevangen en de benodigde specialistische hulp krijgen. De marinekok waakt met grote zorgzaamheid over de ellenlange lijst dieetpatiënten en zorgt ervoor dat iedereen het menu krijgt zoals de dokter heeft voorgeschreven. Er is al zeer snel een ambulancedienst, die op



verzoek van de gemeentepolitie Bloemendaal wordt ingezet bij verkeersongelukken in het rayon Bloemendaal, Zandvoort, Aerdenhout en Vogelenzang. Dag en nacht staat de marineambulance paraat om - zodra dat nodig is - binnen tien minuten op de plaats des onheils te zijn. Al met al weet het ziekenhuis in een mum van tijd, zowel binnen als buiten marinekringen, een naam op te bouwen om trots op te zijn.

Opleidingen

Voor de officiële opening van het MHO ging hier - in oktober 1947 - de eerste opleiding tot marineziekenverpleger al van start. Deze was zeer beperkt en duurde slechts zes maanden. Alleen op die manier was het mogelijk de enorme tekorten op schepen en inrichtingen zo snel mogelijk op te vullen. Dat halve jaar scholing in Overveen leverde echter al heel wat meer resultaat op dan de lessen in de jaren ervoor.

Na de Tweede Wereldoorlog werden in eerste instantie twee opleidingen gegeven in het Royal Naval Hospitaal in Liverpool. Dit was een noodopleiding waarmee geselecteerde leerlingverplegers welkome hulp konden bieden aan overbelaste beroepsverplegers. Tevens werd in 1945 een begin gemaakt met een drie maanden durende opleiding voor beroepsschepelingen tot verpleger. In 1946 trok de Koninklijke marine haar opleidingen uit Engeland terug en zette ze voort bij de ziekenboegen in Nederland. Dit bleek geen overweldigend succes te zijn. De medische leiding was overbelast en had wel wat beters te doen dan ziekenverplegers op te leiden. Gezien de situatie werd er met een volgende opleiding gewacht tot het Marine Hospitaal kon worden ingeschakeld. Dit gebeurde dus in 1947 toen het gebouw, amper in gebruik van de zeemacht, nog maar weinig weg had van een ziekenhuis.

J. de Nooijer behoorde tot de eerste klas ziekenverplegers in het marinehospitaal. In 1973 ging hij als adjudant-ziekenverpleger met functioneel leeftijdsontslag, maar de tijd van toen staat hem nog helder voor de geest. 'We hadden een leslokaaltje direct naast de kapel.



Er moest hard worden gestudeerd want de leerstof, genoeg voor een jaar, moesten we in zes maanden onder de knie hebben. Later werd er stage gelopen in de Haarlemse ziekenhuizen het St. Joannes de Deo en het Diaconessen, verder in het sanatorium Eikengarde in Aerdenhout waar enorm veel TBC-patiënten lagen. Het marinehospitaal was vaak koud en had weinig te bieden aan ontspanning, 's Avonds moest er verplicht worden gestudeerd. Nou, je kunt wel nagaan dat we daar niet altijd zin in hadden. Via het raam probeerden we dan stiekem te gaan passagieren. Ver kwamen we meestal niet, want het hoofd van de opleiding, luitenant ter zee arts Stelma, wist ons op de een of andere manier

Het MHO gaat in de beginjaren vijftig een steeds belangrijker plaats innemen, zo blijkt uit vergeelde, in stoffige archieven opgedoken papieren. In Haarlem is een groot tekort aan ziekenhuisbedden.

Dit gaat gepaard met een wachtlijst waarop doorlopend rond de 450 patiënten staan. Het marinehospitaal biedt uitkomst en neemt een aantal wachtenden op.

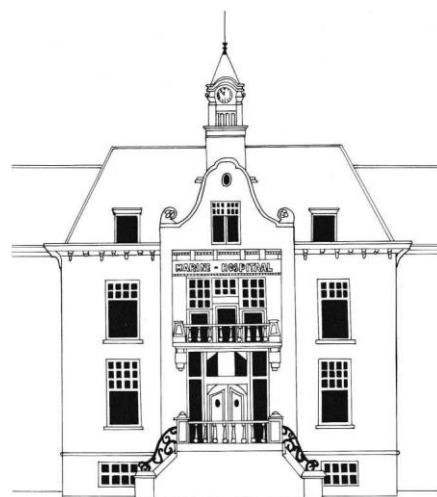
In 1951 worden er 1609 militairen en 297 burgers verpleegd, in 1952 1472 militairen en 415 burgers. Naarmate de jaren verstrijken raakt het marinehospitaal steeds meer in trek bij burgers, die liever in het MHO worden opgenomen dan elders. De ziekenhuizen in de buurt kijken met argusogen naar het hospitaal van de zeemacht dat, door de toenemende populariteit een steeds grotere concurrent begint te worden.



Schout-bij-nacht arts bd T. A. de Haan, van eind 1957 tot 1 juni 1960 commandant van het hospitaal, herinnert zich nog goed de onvrede van de omliggende ziekenhuizen. 'Ze vonden het maar niks dat het MHO, een toch al zo vreemde eend in de bijt, zoveel patiënten 'inpike'. In die periode ontstond er dus al onrust met als gevolg dat men het marinehospitaal wilde inlijven bij het militairhospitaal van de Koninklijke landmacht. Dit werd gelukkig voorkomen. Naast de ingebrachte zakelijke argumenten, meen ik dat het behoud voor een belangrijk deel te danken was aan het besef in Den Haag. Hier zag men in dat

de Koninklijke marine en haar geneeskundige dienst recht hadden op een eigen honk waar medisch-nautische problemen beter konden worden beoordeeld en opgelost dan waar ook'.

WORDT VERVOLGD





KRUISTOCHT VAN DE CATALINA P 85 DEEL 1

08-07-1948 Bestuursinspectie op Nieuw-Guinea

Een vliegtocht van 7000 km in 25 dagen

08-07-1948 Nijmeegsch dagblad

Van 9 Juli tot begin Augustus zal de eerste grote bestuursinspectie gehouden worden op Nieuw Guinea. Daartoe vertrekt op 9 Juli een Dakota van de K.L.M. van Batavia naar Soerabaia. Hier begint de eigenlijke tocht op 11 Juli met een vliegboot van de Militaire Luchtvaart Dienst, de Catalina. Het toestel vliegt de eerste dag via Ambon naar Sorong op Nieuw Guinea. Op 12 en 13 Juli verblijft het gezelschap in Sorong; op 14 Juli gaat men naar Fakfak, op 15 Juli keert men naar Sorong terug, vanwaar de reis op 16 Juli wordt voortgezet naar Inanwataw en op 17 Juli naar Manokwari. Daar blijft men een dag, waarna op 19 Juli gestart wordt naar Hollandia.

Tijdens het verblijf aldaar van 20 tot 23 Juli worden vluchten gemaakt o.a. naar Sarmi. Op 24 Juli gaat het naar Biak, op 25 Juli naar Seroei en op 26 Juli via Noeboeai terug naar Biak. Op 27 en 28 Juli worden van Biak uit twee vluchten gemaakt naar de Wisselmeren. Op 29 Juli vertrekt het toestel van Biak naar Merauke, waar men op 30 en 31 Juli blijft en van waaruit Digoel bezocht wordt. Op 1 Augustus vliegt men van Merauke naar Ambon met een tussenlanding op het eiland Toedal en op 2 Augustus keert men met de K.L.M. van Ambon naar Batavia terug.

Bij de Wisselmeren was vroeger een bestuurspost. Thans zal de controleur Meyer Ranneft gedropt worden, vermoedelijk van 2000 m hoogte. Behalve de officier-vlieger M. J. C. de Liefde, de tweede bestuurder, twee meccano's en de telegrafist zullen de tocht meemaken S. L. J. Waardenburg, resident ter beschikking van de secretaris van Staat; J. P. K. van Eechoud, resident van Nieuw-Guinea; N. Makkes, assistent-resident ter beschikking van de resident van Nieuw-Guinea; Finant, adviseur van de resident van Nieuw-Guinea; J. Ramaer, voorzitter van de Algemene Rekenkamer; T. J. Reitsma, hoofdambtenaar van de Algemene Rekenkamer; kapitein F. J. Ormeling van de Topografische Dienst; dr. H. P. Berlage, directeur van het Meteorologisch Instituut in Batavia; J. P. van Marle, accountant van de Generale Thesaurie in Nederland; A. A. v.d. Hout, controleur van het Binnenlands Bestuur bij het departement van Binnenlandse Zaken; de secretaresse van resident van Eechoud; de cineast Wassenburg; de fotograaf Pfaff en onze speciale Indische medewerker Anthony van Kampen. Er zal in totaal ongeveer 7000 km, dat is de afstand Amsterdam—Batavia worden afgelegd.

09-07-1948 (BATAVIA-AMBON)

OP WEG NAAR AMBON...

07-08-1948 Nieuwe Apeldoornsche courant
Maar de eerste dag stranden we op Makassar

K.L.M.-Dakota keert op een motor op basis terug

9 Juli: Wij staan op het vliegveld Kemajoran bij Batavia, juist als de eerste lichtbundels van een nieuwe dag zich door de nachthevels boren. Daarna wordt het iedere 30 seconden snel lichter en het vliegveld doet denken aan een enorme parelmoeren schelp, die met de minuut zich verder losweekt. In die schelp staan de vliegtuigen: dofglanzend en helblinkend, felle

raspaarden, boordevol bedwongen energie, klaar voor de start. Eén is er voor ons - een Marine Dakota en nóg is de zon niet ten volle doorgebroken, of we zitten al op 7500 voet. Een snel toestel, niet zo bijster comfortabel, maar snél, hetgeen belangrijk is. We vliegen de zon tegemoet en binnen 3 uur landt de machine van het Oostelijk Verkenning- en Transport Squadion op vliegveld Perak, bij Soerabaja.

Dan volgt nog een drukke dag. De laatste, beter gezegd allerlaatste, voorbereidingen worden getroffen. Leukoplast, kinine, aspirine, sigaretten, tientallen dingen, die elk op zich niet zo wereldschokkend belangrijk zijn, doch zonder welke het ook niet-geraden is een kruistocht naar en over Nieuw-Guinea te maken.

Het is de laatste nacht waarschijnlijk, dat we op een normaal bed slapen. Het is niet alleen een goed bed, het is, ronduit, een super-luxe bed. Het staat in het Oranje Hotel en is allerminst geschikt ons voor te bereiden op datgene, wat de komende weken als ligplaats zal worden gebruikt. ...

Maar ik slaap bijna 7 uren achtereen en kom volkomen fit op de startplaats, vliegveld Perak aan. Dat is de volgende morgen. En daar staat hij: de amphibie Catalina van de Marine Luchtvaart Dienst, P 85. Voor 'n kleine maand ons nieuwe huis. Hij is het, die ons door duizenden en duizenden mijlen lucht en wolken zal voeren, langs en over Nieuw Guinea en daarna weer terug, naar huis, naar Batavia.

De start vindt onder de allernuchterste omstandigheden plaats: een paar jongens van de Marine zijn bezig een stapeltje verse witte broden in te laden, een paar anderen rollen ratelend een band met 1000 patronen voor de Coltmitrailleur naar binnen en de commandant, officier-vlieger 1e klas D. Liefde, houdt een oog op alles.

Een kwartier laten rent Catalina P 85 over de bruin-rose startbaan en nóg even later is hij los. En stijgt snel naar 9000 voet. In een flits steken we Straat Madoera over en nadat we 't eiland Madoera zijn gepasseerd, komt daar de blauwe wijidheid van de Javazee, waarboven we de eerste uren zullen blijven vliegen.

Ik zit in de blister, de geschutkoepel van de P 85, en tracht het me gemakkelijk te maken op het voorwerp dat „bankje" heet, doch slechts zeer in de verte overeenkomst met een zit-apparaat heeft. M'n voeten rusten op een wonderlijk en zinvol stilleven: patronen voor de Colt mitrailleur, blikjes doperwten (middelsoort), blikken huishoudjam, blikken gedroogde aardappelen, blikken gecondenseerde melk, lichtgranaten en 2 opvouwbare rubberboten, te gebruiken in geval van nood ...

Voorlopig hebben we vandaag 1000 mijl voor de boeg en wel 't traject Soerabaja—Ambon. Tenminste, dat dachten we toen nog. Een paar gaan slapen op de veldbedden in het toestel, anderen zitten te staren op het rimpelige vlak van de Javazee, ver beneden ons, met hier en daar een nauwelijks waarneembaar silhouetje van een scheepje. Een enkele maal slaat de regen tegen het dikke glas van de blister.

De P 85 kreeg een gunstig weerbericht van Soerabaja: „wind mee op 9000 voet". Maar het blijkt bedrog te zijn, want er is geen sprake van wind mee. Dat is de eerste tegenvaller. En het zou er niet bij blijven, die dag. De bemanning van de P 85 blijkt te bestaan uit een stel ervaren knapen, die al jaren geleden hun luchtdoop ondergingen en die de hele vliegerij „in-hun-zak" hebben. Ik zal u zeggen wie het zijn. Commandant: de officier-vlieger 1e klas De Liefde; 2e bestuurder de officier-vlieger 2e klas Van de Eykhof; sergeant-vlieger Abbink; sergeant-telegrafist Van Es (van

Amsterdam); sergeant-telegrafist Meyer; 1e meccano korporaal-vliegtuigmaker Smit (van Heemstede) en 2e meccano korporaal-vliegtuigmaker Withorst (van Apeldoorn).

Ik heb al die gezichten, zeven stuks, eens lang en aandachtig bekeken. Doodnuchtere en kalme gezichten. En ze doen hun werk in de P 85 zoals ze dat in en al vóór de oorlog deden.

De eerste uren gaan voorbij. Een enkele maal regent het, soms zitten we een tijdje in de slagroom van dikke cumulus-wolken en dan weer slaat de tropenzon felle vonken uit het zilveren metaal van het toestel, dat zich rept, ondanks 't leugenachtige weerbericht, toch tijdig op Ambon te landen. Totdat de telegrafist met de mededeling komt dat we niet naar Ambon, maar naar Makassar zullen gaan. En de commandant bevestigt net: er is iets gebeurd met het K.L.M.-toestel, dat Resident van Waardenburg, die we op Ambon zouden oppikken, van Makassar naar Ambon vervoerde.

Het is niet direct opwekkend nieuws. Nauwelijks gestart of de tegenslag is er al. Maar een van de jongens van de P 85 merkt op, dat hoe beroerder de start, des te voortreffelijker de rest pleegt te zijn en dat is dan een goede filosofie om 't hoofd koel bij te houden.

Intussen zwenken we af naar Makassar. Als de kim nog gesloten is zijn daar al de Makassaarse prauwen, die met hun brede vlerken door de Javazee boksen. De Makassaren zijn de beste zeelui van de hele Indische archipel en het is een lust te zien, hoe ze hun prauwen door de wind laten gaan.

Makassar komt in zicht, tegelijk met een regenbui. Het is een bedroefd beetje zicht dat overblijft, maar er wordt handig en snel geland, ondanks de regen. En dan zijn we er: op vliegveld Makassar. Heet en modderig. Hier ontmoeten we Resident Van Waardenburg, die ons z'n verhaal vertelt. Nadat hij 's morgens vroeg met de K.L.M Dakota gestart was, viel na een half uur een der motoren uit. Terstond werd teruggekoerst naar Makassar, hetgeen op één overblijvende motor bereikt werd. De landing verliep buitengewoon goed, ondanks de moeilijke omstandigheden.

Het betekende dat de Catalina P 85 die dag niet meer zou doorvliegen naar Ambon. Commandant De Liefde wilde er niets van horen. Het risico was hem te groot. Ten eerste zou men pas na het invallen der duisternis het eiland bereiken en bezit vliegveld Ambon geen nachtverlichting. Voorts regent het in dit jaargetij iedere avond prompt op Ambon en tenslotte wilde hij niet de kans lopen, evenals enkele weken geleden, om een kleine twee uur boven het vliegveld te moeten kruisen om 'n gaatje te vinden om te landen.

We zaten een paar uur op het vliegveld te wachten, totdat een ouwe truck ons, mèt de bagage, naar Makassar bracht. Een lange rit, langs een slechte weg. En 't regende! Het was, alles bij elkaar, niet zo bijster genoeglijk, want op die open truck werden we aardig nat. Er was maar één lichtpunt: commandant De Liefde had (onder voorbehoud) toegezegd, dat hij de andere dag in één ruk door wilde vliegen naar Sorong, op Nieuw-Guinea, 10 uur vliegen, maar hij zou het proberen.

Dat betekent: om 6 uur starten, hetgeen weer betekent dat we om 4 uur al onder de klamboe vandaan moeten. Ik geloof dat we vanavond vroeg in kooi zullen zijn en dat Makassar weinig van onze aanwezigheid zal merken.

WORDT VERVOLGD



Mijn jaren bij de Koninklijke Marine Op het Paleis in Den Helder

Wies Platje

Omdat ik, inmiddels twaalf jaar bij de Koninklijke marine, slechts kort in Den Helder was geweest (vier weken judoën bij de sportschool en twee weken NBCD-kaderschool), kwam ik op 16 november 1970 in een voor mij betrekkelijk nieuwe wereld terecht en werd ik weer boordplaatser. Ik was, na vijf jaar het veelal op eigen initiatief inlichtingen

verzamelen in de Rotterdamse haven, niet helemaal gerust op de inhoud van het takenpakket dat mij als Beveiligingsonderofficier wachtte. Dit gevoel bleek niet helemaal ongegrond te zijn.

Ik loste een collega af die een term van drie jaar in de Nederlandse Antillen ging maken. Al bij het introductierondje in het imposante oude Paleis waarin de staf van de Commandant der Zeemacht in Nederland gevestigd was werd mij duidelijk dat ik me met totaal andere zaken dan ik gewend was moest gaan bezighouden. In de kelder waarin de te vernietigen geclassificeerde en vertrouwelijke paperassen werden opgeslagen toonde mijn voorganger mij een paar lieslaarzen die zoals hij zei: "bij het verbranden en vernietigen van de documenten goed van pas zou komen". Dit was nog niet alles. Op zijn laatste dag gaf hij mij een jute zak met daarin zeker vier kilo sleutels, waaronder zeer antieke exemplaren. Met die sleutels moest ik op zoek gaan naar passende sloten "omdat hij daar niet helemaal aan toe was gekomen". Geruststellend voegde hij daar aan toe dat het geen spoedklus was. Over deze zak met sleutels later meer.

Omdat ik in mijn nieuwe functie koeriersdiensten moest gaan uitvoeren en ik nog geen rijbewijs had, werd ik voor mijn overplaatsing naar Den Helder gedetacheerd bij de Rij- en Tractieschool van de Koninklijke Landmacht in Tilburg. Vier weken lessen in een Jeep (dubbel clutchen met tussengas geven) inclusief nachtelijke colonnes en terreinrijden op de Loonse en Drunense Duinen. Met een kersvers militair rijbewijs kwam ik in Den Helder aan.

Mijn baas, een oude LTZ 1, was een aimabel mens die vond dat een marine sergeant die nog nooit gevaren had nodig een poosje naar zee moest. In het voorjaar van 1972 was het zover. *Hr.Ms. Gelderland* bevond zich met adelborsten in de Middellandse Zee. Omdat de hoofdgroep van het Sovjet Middellandse Zee squadron nabij het Griekse eiland Kithera voor anker was

gegaan en de *Gelderland* een bezoek aan Istanbul ging brengen wist hij groen licht te verkrijgen voor een detachering van zijn sergeant.

Met de KLM, via Nice naar Tunis waar het schip lag afgemeerd. Nooit met de marine op zee geweest en dan een paar dagen de blauwe Middellandse Zee! Ik heb via de scheepsomroep het een en ander over de Sovjetmarine mogen vertellen, maar bij aankomst bij Kithera lag daar alleen een tanker en een vlootmijnenveger van de Yurka-klasse en het bevoorradingschip Bulzuluk. De hoofdmoot van het squadron was een dag eerder van de ankerplaats vertrokken. Het Maritime Intelligence Summary van het maritieme NAVO-commando in de Middellandse Zee, waarin dat gemeld moet zijn, was kennelijk niet door de *Gelderland* ontvangen. Nochtans het was voor mij een geweldige ervaring. Na het weekend ben ik in Istanbul van boord gegaan en met de KLM weer thuisgekomen.

Om mij dan maar helemaal met de operationele marine te laten kennismaken heeft mijn baas ook geregeld dat ik met een Brequet Atlantic van squadron 321 een zogenaamde Beat Band/Beer Jug operatie kon meemaken (een driedaagse surveillance vlucht (Valkenburg – Kinloss – Oerland -Valkenburg). Ook dit was een schitterende ervaring en vast een voorproefje



van mijn vijfjarige plaatsing bij de Groep Maritieme Patrouillevliegtoegen die toen nog in het verschiet lag.

Het oorlogshoofdkwartier van Commandant Zeemacht Nederland was gevestigd in een ondergronds voormalig Duits bunkercomplex in het Zeeuwse Koudekerke. Ten tijde van de tweejaarlijks georganiseerde Wintex-oefening, waarbij Commandant Zeemacht Nederland de NAVO-pet van Commander Benelux Channel Area opzette, ging het operationele deel van de staf daar de commandobunker in. Het draaiboek van een Wintex-oefening bestond uit het op papier reageren op een scenario van de veronderstelde aanloop naar oorlog tussen het Warschau Pact en de NAVO. Later in het Engelse Northwood was ikzelf betrokken bij het samenstellen van zo'n scenario. In Koudekerke heb ik tweemaal aan een Wintex-oefening meegedaan. De eerste maal als beveiligingsonderofficier en de tweede maal als verwerker van het intelligence berichtenverkeer. Dit laatste was op mijn eigen verzoek omdat ik twee jaar eerder gezien had dat met de aanwezigheid van MBK-personeel de toegangscontrole en andere veiligheidsaspecten van het bunkercomplex in prima handen waren.

Tijdens mijn beginperiode in Den Helder ontdekte ik gaande weg dat mijn voorgangers op het Paleis zich met hun 'beveiligingswerkzaamheden' als een vis in het water moeten hebben gevoeld en ten aanzien van andere inlichtingen-interesses erg 'low profile' zijn gebleven. In een pand aan de Westgracht werkte het lokale MARID-team dat betrokken was met de veiligheid van de marinebasis. Met deze collega's had ik veel contact en werkte ik regelmatig met hen samen.

Het is duidelijk dat ik me niet altijd aan mijn beveiligingstaak in het Paleis heb kunnen onttrekken. Er was op de burelen door de jaren heen een zeer onoverzichtelijk sleutelbeheer ontstaan. Iedereen was gewend aan het mee naar huis nemen van bureau- en kastsleutels. Dat dit een, uit het oogpunt van documenten beveiliging, ongewenste situatie is is duidelijk. Met het groene licht van de Chef-staf is een grote sleutelkast in de hal bij de ingang geplaatst. Ik ben toen bezig geweest met het inventariseren van het op de bureaus aanwezige meubilair en bijbehorende sleutels. Veel protest kwam los toen men, verplicht werd bij het verlaten van het pand de sleutels op de daarvoor bestemde plaats in de kast te hangen. "Het is mijn bureau en ik wil niet dat iemand in mijn bureaulade snuffelt" was een veel gehoord protest. (Sectie Stiekem syndroom?) Moeizaam werd geaccepteerd dat bureaus en kasten marine eigendom zijn en dat het niet de bedoeling is dat daarin privé zaken worden opgeborgen. Wat ik later begrepen heb is dat het nieuwe sleutelbeheer naar ieders tevredenheid gewerkt heeft. Gelukkig waren er ook veel prettige zaken te melden tijdens mijn plaatsing in Den Helder. Het contact met de collega onderofficieren van de staf (veelal van het dienstvak schrijver) en de logistieke gastvrijheid van de Onderzeedienstkazerne was zeer aangenaam. Ik ben ook van de haven met de toen nog grote aantallen schepen en vooral ook de altijd dichtbij zijnde Noordzee gaan houden. Ik woonde met mijn gezin in het lieflijke dorp Anna Paulowna (Sporbuurt) waar we een fijne vriendengroep hebben opgebouwd. Ik had een visbootje op het Oude Veer liggen en ook mijn vrouw en de kinderen hadden het in het dorp bijzonder naar hun zin. Het verenigingsleven in de kop van Noord Holland is altijd sterkt ontwikkeld geweest en met name ieder dorp had een eigen toneelvereniging. Ik werd lid van de plaatselijke vereniging Ons Genoegen en heb tweemaal een rol(letje) gehad in een stuk van de legendarische toneelschrijver Herman Heijermans. Ook was ik enkele jaren lid van het Helderse bestuur van

de VBZ.

In augustus 1974 kwam aan dit alles een eind. Hoofd MARID wilde dat ik instructeur bij de opleidingssectie van de dienst moest worden. Met name mijn echtgenote heeft veel moeite gehad met dit 'gedwongen' vertrek uit de kop van Noord Holland. Voor mij lag dat uiteraard anders. Ik had geen plannen om een baan buiten de



marine te gaan zoeken en heb deze overplaatsing als een voor een marineman logische volgende stap gezien. Bij mijn vertrek en overdracht van de functie aan mijn collega, die na zijn tijd op de Antillen zijn oude functie op het Paleis weer opnam, kon ik het niet laten om hem de jutezak met de vier kilo oude sleutels terug te geven.

Weer naar Den Haag dus. Ondanks mijn niet bepaald enerverend bestaan op het Paleis ben ik toch van Den Helder en van de Kop van Noord Holland gaan houden, ik kom er nog steeds graag.

Tot de volgende aflevering.

Wies Platje

DE BEVRIJDING VAN HOEK VAN HOLLAND (DEEL 1)

D. Ruis

Vandaag (10 mei 2020) is het precies 75 jaar geleden dat Hoek van Holland werd bevrijd. De bevrijding van Hoek van Holland vond later plaats dan het Westland omdat men de overgave van de zwaar bewapende Festung met zo min mogelijk verliezen wilde laten gebeuren. Dankzij het resolute optreden van Captain Hopper van de Royal Navy lukte dit zonder een enkel verlies aan levens.

Algemene toestand binnen de Festung begin mei 1945.

Aan de monding van de Nieuwe Waterweg lag de zwaar verdedigde Duitse “Festung Hoek van Holland”. Deze vesting was een belangrijk onderdeel van de “Atlantikwall” en besloeg het grondgebied van Hoek van Holland, Rozenburg-De Beer en een groot gedeelte van de gemeente 's-Gravenzande. Op de noordelijke oever van de Nieuwe Waterweg was de vesting verdeeld in twee gedeelten:

1. de kern, bestaande uit het dorp Hoek van Holland met de buitenranden waaronder de Bonnenpolder en het strand.
2. Het gebied om de kern met daarin het stadje 's-Gravenzande en een groot deel van de gemeente.

De kern lag binnen de eerste tankgracht. Deze liep van het Noordzeestrand bij het Slag ter hoogte van de Rechtestraat parallel ten noorden langs de Nieuwlandsedijk, kruiste het Molenpad met de Krimslot en boog aan het eind van de Nieuwlandsedijk af langs de Dwarshaak waarna hij de Nieuwe Waterweg bereikte. In deze tankgracht waren drie doorlaatposten welke men kon afsluiten met betonnen rolversperringen, zogenaamde Sperre. Deze posten werden door Duitse soldaten bewaakt. Zij controleerden alle verkeer wat de vesting in of uit wilde. Deze posten waren:

1. op de Dirk van der Burgweg.
2. op het Molenpad bij de Nieuwlandsedijk
3. Nieuwlandsedijk – Dwarshaak

Verder was er een betonnen Sperre op de spoorbaan Rotterdam – Hoek van Holland.

Het gebied om de kern lag binnen de tweede tankgracht. Deze liep van het Noordzeestrand bij het Slag Arendsduin te 's-Gravenzande door het Westland via het kassenbouwgebied, kruiste de Naaldwijkseweg en liep verder door het kassenbouwgebied naar de Maasdijk. Van hier liep de gracht een stukje parallel langs de Maasdijk tot de Oranjesluis en het Oranjekanaal en verder als Oranjekanaal naar de Nieuwe Waterweg.

In deze tankgracht waren vier doorlaatposten met Sperringen en zware bewaking, drie grote en een kleine. Dit waren:

1. op de Monsterseweg ter hoogte van Arendsduin
2. op de Naaldwijkseweg ter hoogte van de Waalbrug

3. op de Maasdijk ter hoogte van de Oranjesluis

4. aan de Hoflaan kon men met een pontje over de tankgracht (kleine post)



Sperre Monsterseweg 's-Gravenzande.

Binnen het gebied van de vesting waren ondertussen 342 bunkers van gewapend beton gebouwd, waarvan 148 op het eiland De Beer. Dit waren geschut-, luchtafweer-, commando-, woon-, keuken-, hospitaal en munitiebunkers. Verder bevonden zich binnen de vesting zwaar kustgeschut, middelzwaar kustgeschut, luchtafweergeschut (= Flak), pantserafweergeschut, vlammenwerpers en zgn. 'schweres wurfgerät' (= raketwerpers). Binnen de vesting en langs de randen van de tankgrachten lagen mijnenvelden en tankversperringen (drakentanden).

De militaire bezetting van de vesting bestond uit ongeveer 6000 manschappen, waarvan het grootste deel marinemensen van de Marine Flak en Marine Kustartillerie. (eind 1944 waren er ongeveer 8000 manschappen binnen de vesting). Deze manschappen waren onder meer van de Kriegsmarine-Kustartillerie en Kriegsmarine Flakafdelingen (Marineartillerie-abteilung 205 en Marineflakabteilung 813) en infanteriepersoneel van de 331 Infanterie-Division. Dit waren voornamelijk oudere mannen van de zogenaamde "Festungstamm-truppen". Omdat de vesting het hoofd moest kunnen bieden aan een langdurige belegering waren er enorme munitie, brandstof en voedselvoorraden opgeslagen. Binnen het Staelduinse bos, in een compleet bunkerdorp, bevond zich het hoofdkwartier van de vesting, met het onderkomen van de Festungskommandant (Oberst Erich Neumann). Deze werd bijgestaan door zijn adjudant, Oberleutnant Oebius, die tevens Ortskommandant was van 's-Gravenzande. De Festung-kommandant had orders bij een aanval de Festung tot de laatste kogel te verdedigen. Oberst Neumann werd op 29 september 1944 vervangen door Oberst Rudolf Flinzer. Neumann kreeg opdracht om de opstand van de Georgische soldaten, in Duitse dienst, op Texel neer te slaan. Flinzer werd na de capitulatie krijgsgevangen genomen.

De toestand in het dorp Hoek van Holland eind 1944.

In de vesting woonden nog maar een handjevol burgers. Tijdens de aanleg van de tankgrachten en de bouw van de vesting waren al veel bewoners van Hoek van Holland op last van de bezetter geëvacueerd. De meeste van hen kwamen terecht in Tuindorp Vreewijk in Rotterdam-Zuid. Op 20 september 1944 moesten de laatste inwoners van Hoek van Holland op last van de bezetter het dorp verlaten. Dit betrof ongeveer 100 gezinnen. Een deel van hen werd ondergebracht in leeg staande woningen te 's-Gravenzande. De Duitsers tolereerden nu in Hoek van Holland alleen nog personen welke van belang waren voor een goede gang van zaken. Dit waren onder andere enkele politiemensen waaronder J.A. van Duin en S.A. Hoekstra, drie leden van de hulppolitie en zeven leden van de Luchtbeschermingsdienst. Zij hadden tot taak de leegstaande woningen te behoeden tegen plundering en brand. Deze achterblijvers hadden wel hun gezinnen buiten de vesting in veiligheid gebracht. Er was namelijk groot gevaar ontstaan vanwege de komst van een eenheid V2 raketten. Deze eenheid was uit Noord-Frankrijk via België voor de geallieerde troepen op de vlucht en kwam begin november 1944 te Hoek van Holland. Het betrof hier de 3e afdeling Gruppe Nord van de Technische Divisie en maakte deel uit van de SS.

De raketten en toebehoren werden vervoerd op zogenaamde Meillerwagens (= truck met oplegger, rijdende platforms) Er waren twee plaatsen waar men deze raketten lanceerde, op de Harwichkade ter hoogte van de vuurtoren en in het Staelduinse bos vanaf het Achterlaantje bij de heuvel. De raketten werden meestal tussen 02 en 04 uur afgeschoten en getuigen van een lancering zagen, op afstand, grote vuurflitsen door de bomen van het bos. De raket werd met veel lawaai en een grote vuurstaart gelanceerd, steeg recht omhoog en op een bepaalde hoogte moest hij afbuigen en richting Engeland vliegen. Op het moment van afbuigen ging het vaak mis en kwam de raket terug naar de aarde waar hij ontplofte of neerstortte. In de periode tussen begin november 1944 en begin januari 1945, stortte diverse V2 raketten neer op het grondgebied van 's-Gravenzande en in of nabij het dorp Hoek van Holland. Hierdoor werd grote schade veroorzaakt in het dorp. Ook vanwege het gevaar van neerstortende V2 raketten en de schade die hierdoor ontstond aan de panden sliepen de politieagenten, hulpagenten en luchtbeschermingsmensen op diverse plaatsen in het dorp, onder andere in het politiebureau en de geneeskundigenhulppost. Honderden woningen raakten beschadigd door neerstortende V2 raketten, ook het politiebureau raakte flink beschadigd.

Ondanks het feit dat er zo weinig burgers meer in Hoek van Holland verbleven, waren de Duitse autoriteiten toch van mening dat zij ook binnen de vesting een razzia moesten houden. Op 18 november 1944 vond een grote razzia plaats te 's-Gravenzande en op 19 november 1944 te Hoek van Holland. Duitse soldaten reden met vrachtauto's het dorp binnen en stopten voor het politiebureau aan de Prins Hendrikstraat. De soldaten gingen het politiebureau binnen en namen de aanwezige politieagenten gevangen. Agent van Duin ontsprong de dans omdat hij op dat moment ziek in bed lag. Hij werd echter tijdens de actie in zijn kamer opgesloten. Straat voor straat, huis voor huis werden gecontroleerd door de Duitse soldaten. Alle bewoners moesten gedurende de actie in hun woningen blijven. Mannen tussen de 17 en 40 jaar oud werden opgepakt en bijeengedreven. Te Hoek van Holland had de razzia weinig resultaat omdat er bijna geen mannen meer in het dorp waren. Na de actie vertrokken de Duitsers met hun schamele buit naar Delft. Hier wisten de opgepakte politieagenten te ontsnappen en via omwegen de Hoek weer te bereiken.

Het einde van de Duitse bezetting.

Doordat de Festung Hoek van Holland zo zwaar werd bewaakt en er nog maar weinig burgers woonden was het moeilijk om er grootschalig verzet te organiseren. Er waren enkele mensen die zich toch bezig hielden met verzet en inmiddels ook waren aangesloten bij de BS = Binnenlandse Strijdkrachten. Enkele van hen waren Phulp Oprel, de politiemensen J.A. van Duin, en S.A. Hoekstra, Wiebe Verwij en Piet van Dop. Naarmate de geallieerde troepen het Westland en de Noordzeekust naderden steeg in en rond de vesting de spanning. De bevolking was bang dat de vesting zich niet zonder slag of stoot zou overgeven aan de geallieerden maar dat men ondanks de capitulatie van het Duitse leger de vesting zou verdedigen. Toen op 4 mei 1945 de Duitse troepen in Nederland capituleerden hoorde Fulp Oprel dit nieuws 's-avonds via zijn radio. Deze radio hield hij verborgen voor de Duitsers omdat het bezit illegaal was.

Binnen de vesting Hoek van Holland bleven de Duitse militairen echter op hun post. Zij hielden zich wel rustig maar wensten zich alleen over te geven aan militaire eenheden. Ook zij beseften dat de strijd verloren was, ondanks de opdracht welke de Festungskommandant van het Oberkommando had om de vesting tot het bittere einde te verdedigen.

Op zondag 7 mei besloot J.A. van Duin, die als majoor van politie tevens leider was van het kleine Hoekse verzetsgroepje, polshoogte te nemen bij de Ortskommandant van Hoek van Holland, Korvetten-Kapitän Kamenz. Behalve Ortskommandant was hij ook Marine-Hafenkommandant en derhalve de hoogste Duitse militair in het dorp. Kamenz was Marine-reserveofficier en voormalig koopvaardij-kapitein der Nord Deutsche Lloyd. Van Duin ging samen met A.N.M. De Bruyn, hoofd van de hulpsecretarie en als zodanig de hoogste burgerambtenaar te Hoek van Holland naar de Ortskommandantur. Hier hadden zij een onderhoud met Kamenz over de teruggave van inbeslag genomen auto's, boerenwagens en schrijfmachines. Dit onderhoud verliep in een goede sfeer en Kamenz beloofde de teruggave van genoemde goederen. Aan het eind van het gesprek zei Kamenz tegen de mannen: „Der Krieg ist am Ende.“ Van Duin durfde toen voorzichtig te zeggen dat hij verwachtte dat de geallieerden spoedig het militaire bestuur zouden overnemen. Hierop vroeg de Duitser of er geen ondergrondse beweging in het dorp was. De Bruyn zei nu voorzichtig: „Naar ik heb gehoord bent u er op tegen“. Kamenz antwoordde: „Natürlich nicht, bei uns in der Heimat hatten wir auch eine im letzten Kriege und ich war der Hauptmann unserer Stadt.“ Hierop vroeg De Bruyn: „Dus u zou geen represaillemaatregelen nemen of de leden van de ondergrondse strijdkrachten laten arresteren“. De Ortskommandant keek even door het raam naar het verlaten dorp en antwoordde: „Nein, unter der Bedingung dasz es verständige Leute sind und sie ehrlich handeln“ De Bruyn zei nu tegen Kamenz: „Mag ik u dan voorstellen aan onze commandant Van Duin en in uw aanwezigheid hem zijn herkenningsteken ombinden. De Bruyn haalde vervolgens een B.S.Armband uit zijn zak. „Gut, amber byte ruig“ zei Kamenz. Van Duin was nu officieel B.S. commandant en beide mannen vertrokken uit de Ortskommandantur.

De komende dagen hield men zich rustig omdat men met zoveel zwaar bewapende Duitse soldaten geen problemen wilde veroorzaken en men de komst van de bevrijders af wilde wachten.

Overgave van de vesting aan de Royal Navy.

Zo was de toestand in de “Festung Hoek van Holland” toen in de namiddag van 10 mei 1945 een flottielje Britse mijnenvegers voor de ingang van de Nieuwe Waterweg verscheen. Een motortorpedoboot verliet de flottielje en voer in de richting van de Harwichsteiger te Hoek van Holland. De Duitsers hadden de schepen ook gezien, ongeveer 20 Duitsers waaronder een

aantal officieren was al naar de steiger gegaan. De motortorpedoboot meerde echter niet af maar keerde en voer terug naar zee. Na ongeveer een uur kwam het scheepje weer terug en meerde nu wel af aan de kade. Hierna stapte als eerste Captain Hopper van de Royal Navy aan de wal. Hij werd gevolgd door enige officieren en een stenograaf. Hij werd tegemoet getreden door een uiterst beleefde Korvetten-Kapitän Kamenz, die bereid was om alle gewenste inlichtingen te aan de Britten te verstrekken. Korvetten-Kapitän Kamenz was naast Hafen- en Ortskommandant tevens plaatsvervangend Festungskommandant. Onder de personen op de kade bevond zich ook de heer M.J.N. van der Hidde, een inwoner uit Hoek van Holland. Deze was bereid om als tolk op te treden tussen de Britse- en Duitse officieren.

Er volgde nu een gesprek van 10 minuten, waarin Captain Hopper een aantal orders aan de Duitse officier gaf. Tot slot zei Captain Hopper dat hij de Duitse officier later op zijn kantoor op zou zoeken, waarna hij Van der Hidde een hand gaf. Hierop salueerden men en Captain Hopper ging met zijn bemanningsleden weer aan boord van de motortorpedoboot. Dank zij het doortastende en tactische optreden van Captain Hopper was de hele vesting binnen 15 minuten aan de Britten overgegeven zonder dat er een schot was gelost.

„Hoek van Holland was bevrijd”.

In de praktijk betekende dit echter dat er nog steeds ongeveer 6000 zwaar bewapende Duitse soldaten in Hoek van Holland rondliepen en dat zij alle mogelijke wapens van licht tot zwaar ter beschikking hadden.



Britse ondiepwatervegers aan de Harwichkade.

en een drinkwater trailer. Het konvooi werd begeleid door een aantal ordonnansen op Norton

Komst van de Britse militairen naar Hoek van Holland.

Inmiddels stond omstreeks 03.00 uur in de nacht van 10 mei 1945 te Bergen op Zoom de “Hook Party” gereed om naar Hoek van Holland te vertrekken. Deze groep bestond uit een aantal Britse militairen van de Royal Marines en de Nederlandse marine officier, luitenant ter zee 1e klasse G. Quint. Zij verplaatsten zich met een commando-jeep, een Bomb-disposal-jeep, een Port Minesweeping-jeep, een drietons-vrachtauto voor de bagage en een aantal drietons-vrachtauto's voor de overige goederen, zoals bedden, kookgerei, brandstof

motoren. De sterkte van de groep bedroeg 8 officieren en 30 manschappen. De rit ging naar Apeldoorn waar men om 09.00 uur aankwam voor een rendez-vous. Het konvooi werd versterkt met enkele legertrucks bemand met Royal Engineers. Zij hadden opdracht om de haven en kade te Hoek van Holland te inspecteren. Van Apeldoorn ging het richting Utrecht waar men de eerste Duitse troepen tegen kwam. Zij marcheerde in de richting van hun land. Verder ging het nu naar Den Haag. Onderweg kwam men juichende mensen, kreeg men bloemen en zag men spandoeken boven de weg met "WE WELCOME OUR LIBERATORS" en werd de passerende militairen bloemen aangeboden. Men kreeg het gevoel aan een soort zegetocht bezig te zijn. In Den Haag werd even gestopt, waarna men richting Hoek van Holland reed. Men wist nog niet of Hoek van Holland nu bevrijd was of niet.

Bij de Maasdijk vroeg men aan een voorbijganger waar de Canadese commandant zich had gevestigd. Het antwoord luidde; "Jullie benne onze eerste Geallieerde". Uit dit antwoord begrepen de soldaten dat de Hoek nog vol Duitsers zat en dat men contact op moest nemen met de Duitse Ortscommandant inplaats van met een geallieerde commandant. Voor men verder reed werden in allerijl de wapens tussen de bagage uitgevist. Vervolgens reed het konvooi naar de Berghaven, naar het loodsgebouw waar het hoofdkwartier van de Hafenkcommandant was gevestigd. In het loodsgebouw werden de Britten opgewacht door de Hafen c.q. Ortskommandant, Kamenz. Deze overhandigde aan de Britse officieren de sleutels van de wapenkamers en lijsten met namen van officieren en manschappen welke ontwapend moesten worden. Met het ontwapenen van de 6000 man Marine, Marine Flak en Marine Kustartillerie was men al begonnen. Ook had men lijsten van aanwezige schepen met bewapening, opgave van de aanwezige brandstof en kaarten van de posities der mijnevelden in en rond de vesting klaar liggen. Alles conform de kort tevoren gekregen opdrachten van Captain Hopper. Kamenz kreeg opdracht om door te gaan met het runnen van de haven, loodsdienst en dergelijke en er voor te zorgen dat de ontwapening van de Duitse soldaten binnen 24 uur was voltooid.

De Britse soldaten begonnen hun werkzaamheden met betrekking tot het verkennen van het gebied, het geven van diverse opdrachten ten behoeve van ontwapening en bewaking van de Duitsers. Hun bevelvoerend officier en zijn vervanger gingen op zoek naar een post van de 1e Canadian Division omdat dit onderdeel de controle over het gebied zou moeten hebben. Na de nodige omzwervingen kwamen zij in Loosduinen terecht bij het Divisie Hoofdkwartier van de Canadezen. In Naaldwijk bevond zich het Canadian Royal 22e Regiment (Frans). Toen de officieren terug kwamen in Hoek van Holland hadden de Britten intussen hun intrek genomen in het woonhuis van de "Hafenkcommandant".

Na deze lange dag ging men omstreeks 22.00 uur moe maar tevreden aan de avondmaaltijd, bestaande uit de meegenomen noodrantsoenen en besprak men de werkzaamheden voor de volgende dag, o.a. het onschadelijk maken van de sabotage maatregelen, het opruimen van mijnevelden door Duitse soldaten en de bewaking van de krijgsgevangenen door Canadese militairen. Hierna werd er even gediscussieerd over de vraag of er tijdens de nacht schildwachten voor het gebouw moesten gezet. Na de conclusie dat twee schildwachten het toch niet op konden nemen tegen 6000 bewapende Duitsers zag men hier maar van af en ging men slapen.

"Hoek van Holland was nu echt bevrijd".

Bron:

Historisch Boek van Holland

Een digitale tijdlijn van het Historisch
Genootschap Hoek van Holland



NOODLOTTIGE AANVARING HR. MS. O 11 DEEL 2 (SLOT)

De voorbereidende werkzaamheden.

Om 17h00 was het tij zoodanig afgenomen, dat het voorgenomen duikeronderzoek kon plaats hebben. Hierbij werd allereerst vastgesteld, dat geen levensteekenen uit de boot werden vernomen. Het door de aanvaring veroorzaakte gat bleek zich in de boegbuiskamer te bevinden, even vóór den torpedodavit. Zoowel boegbuiskamer als voorbatterij-compartiment gaven bij aantikken van de huid met hamer een klank alsof zij vol water stonden. Het gelukte den duiker niet het torpedolaadluik te openen, daar deze volgens zijn verklaring, ontzet waren. Nu evenwel zekerheid bestond omtrent het vollopen van de boegbuiskamer, had het openen dezer luiken weinig zin meer. In afwachting van de komst van de lichters werd begonnen met het omnemen van de hijschstroppen. Op de R.W. bleken voorhanden te zijn stalen stroppen van 6 x 37 draad, ieder lang 26 meter en maximum te belasten met 70 ton. Zij waren uitstekend geschikt voor dit werk.

Ir. F. de Klerk, hoofdgenieur bij de afd. Scheepsbouw van R.W., berekende, aan de hand van de waargenomen lastlijn van de boot, de kracht waarmede de neus op den grond drukte. Deze moest rond 78 ton bedragen; terwijl de berekening tevens uitwees, dat de beide voorcompartimenten alsmede hoofdtank I gevuld moesten zijn. Twee stroppen dienden te worden omgenomen juist achter de voorroeren; de derde strop in het nieuwe bootszwaartepunt aan de voorzijde van de centrale. Met het opnemen van de zware en moeilijk te hanteeren strop verstreek de geheele nacht. De kiellichter met zijn stoomwinches bewees daarbij onschatbare diensten. Doordat het achterschip boven water uitstak was het mogelijk, zonder assistentie van duikers, stalen reepen om Hr.Ms. O 11 te nemen. Aan deze reepen werden de hijschstroppen, ter hoogte van den toren, onder de boot doorgetrokken, om vervolgens, met behulp van sleepbooten, verder naar voren opgeschoven te worden. Het gelukte evenwel niet de stroppen voorlijker te krijgen dan het voortorpedolaadluik; zooals later bleek, doordat de sterk omgekrulde huidplaten rondom het gat, verder opschuiven van de stroppen beletten. Gedurende den nacht verzorgde Hr.Ms. Sumatra, die in de nabijheid lag, met één van de zoeklichten de verlichting van het werk, die op deze wijze niets te wenschen overliet. Als reserve was een schijnwerperinstallatie met eigen motordynamo op den steenen dam opgesteld. De onderzeedienst en de R.W. werkten in dit stadium met twee werkploegen, die elkkander om de 6 uur aflosten.

Het lichten en versleepen van Hr.Ms. O 11.

Op den H.W. van 7 Maart arriveerden twee 50 ton's bokken uit Amsterdam, op de D.W. nog een 75 tons lichter. Te 09h00 waren deze drie gevaarten, die in de haven van Nieuwediep een

ongewoon aspect opleverden, op hun geprojecteerde plaatsen afgemeerd. Aan de beide 50 tons bokken werden de voorste stropen toevertrouwd; de zwaarste lichter nam den achtersten strop voor zijn rekening. Voor de opstelling van de lichters moge ik wederom verwijzen naar het Marineblad van Maart 1940, waarin de beide voorin afgedrukte foto's een duidelijk beeld van de situatie geven.



Hr.Ms. O 11 in de bokken op donderdag 7 maart 1940.

De uiteinden van iedere strop werden aan een afzonderlijke takel van den betreffenden bok gepikt, dit om, eventueel optredende, slagzij te kunnen opheffen. Er moest, volgens de berekeningen van Ir. De Klerk, n.l. een zeer geringe stabiliteit van de gelichte onderzeeboot worden verwacht. Reeds vroeg op den V.M. was alles "gereed om te lichten". Besloten werd hiermede tot stil water te wachten, om geen

onnoodig risico te nemen. Het wachten op gunstig tij is een van de meest onaangename "bezigheden" bij een bergingsonderneming. Men krijgt onwillekeurig den indruk, dat men tijd verloren laat gaan, in het bijzonder, wanneer men gehoor geeft aan de vele buitenstaanders, die op zulke momenten met ongevraagde adviezen en kritiek komen aandragen. De leider van bergingswerkzaamheden zal zich daarom voortdurend rekenschap moeten geven, dat de resultaten van overhaaste, niet geheel verantwoorde handelingen veel tijdroovender en bovenal kostbaarder kunnen zijn, dan een weldoordachte rustpauze, die geaccepteerd wordt om daarna onder zoo bedrijfszeker mogelijke omstandigheden te kunnen werken. Nadat even van tevoren de meeste waltrossen waren losgenomen, werd ten 11h15, bij praktisch stil tij van laag water, begonnen met het indraaien van de takels.

Hr.Ms. O 11, die gedurende den nacht gestadig dieper was komen te liggen, kon, zonder dat zich bijzondere incidenten voordeden, zoover worden gelicht, dat zij voldoende vrij van den grond kwam om vervoerd te worden. De helling van de boot bedroeg nog 14° voorover, de diepgang vóór ca. 10,8 meter onder het wateroppervlak. Besloten werd niet verder te lichten, teneinde onnoodig risico te vermijden en de boot allereerst van haar ongewenschte plaats nabij den haveningang te verwijderen. Met assistentie van drie sleepboten ging het vreemdsoortige transport op weg naar het achterste deel van de haven, waarbij de lichtdoorkomende vloed het handje meehielp, waarop gerekend was. Wel raakte de neus van Hr.Ms. O 11 hier en daar den grond en moesten de hijschtakels telkens wat worden doorgezet, maar dat waren dan ook alle bijzonderheden, die omtrent deze versleeping vermeld kunnen worden. Dat hier wederom geen snelheidsrecord werd beoogd, moge blijken uit het feit, dat eerst twee uur en twintig minuten na het lichten, de onderzeeboot in het verlengde van de haven, voorbij de Pyrotechnische Werkplaats, op het z.g. "Kuitje", aan den grond werd gezet. Bij de navigatie tusschen de

droogvallingen werd een dankbaar gebruik gemaakt van de plaatselijke kennis van den heer C. Bot, Schipper van de Reddingsboot van de N.Z.H.R.M. Thans was het gevaarlijkste deel van het bergingswerk achter den rug. Op P.V. van den loopenden dag, bij hoogwater, werden alle lichters op hun volle hijschvermogen belast, terwijl tegelijkertijd steeds ondieper water werd opgezocht. Intusschen kon het torenluik worden geopend, waarna met een zuigslang het water, dat in de centrale stond - naar schatting drie ton - werd verwijderd. Hierna was het mogelijk, de boot zoover te lichten, dat het dekluk van het voorbatterij-compartiment "a fleur d'eau" kwam. Een duiker daalde in bedoelde compartiment af en slaagde erin het schot naar de boegbuis-kamer waterdicht te sluiten. Hij trof de deur, benevens één van de beide kleppen in de ventilatieleiding open aan; de pen, die de deur in geopenden stand borgde, bleek losgekomen te zijn, het geen erop wees, dat men getracht heeft, de deur te sluiten. Nadat de duiker aan zijn opdracht had voldaan, was het eenvoudig werk om het voorbatterij-compartiment leeg te pompen, tengevolge waarvan de boot ca. 51 ton lichter werd. In dezen toestand werd Hr.Ms. O 11 tenslotte zoo hoog mogelijk op de bank gezet. De bij dit verslag gevoegde foto brengt dit moment in beeld.

De verdere berging

Alvorens Hr.Ms. O 11 definitief op het "Kuitje" neer te zetten, werd, door ongelijktijdig doordraaien van de einden van de hijschstroppen, de slagzij, die tot dusver 5° over bakboord had bedragen, omgezet in 2° over stuurboord, zoodat de boot neiging kreeg om naar de bank toe te vallen. Bovendien werden voor en achter nog een tweetal ankers uitgebracht, waardoor tijdens de verdere bergingswerkzaamheden de onderzeeboot als goed bezorgd beschouwd kon worden. De drie lichters hielden zich gedurende den nacht van 7 op 8 Maart nog gereed om in te grijpen, indien zulks noodig mocht blijken; toen Hr.Ms. O 11 een laag water had doorstaan, zonder dat haar positie eenige reden tot ongerustheid gaf, werden de bokken van "v.d. Tak"



Hr.Ms. O 11, schade-inspectie op het Kuitje na de aanvaring, 8 maart 1940.

bedankt en keerden naar Amsterdam terug. In hun plaats kwam de kiellichter van de Rijkswerf langs zij om dienst te doen als werkponen en om te assisteeren bij het aan boord nemen van zware lasten. Het eerstvolgende laagwater, nadat Hr.Ms. O 11 op de bank stond, wees uit, dat het gat, ontstaan door de aanvaring, slechts ten deele boven water kwam. De ravage was grooter dan verwacht werd, zoodat de oorspronkelijke plannen, n.l. te trachten het gat door middel van een omkisting te dichten, er weinig aanlokkelijk uitzagen. Het rapport van den duiker, die onder water, den vorm van het gat nauwkeurig had nagegaan, leverde evenwel een lichtpunt op. Het bleek n.l., dat hoofdtank I onder water niet beschadigd was en aangezien ook boven water geen lekkages in deze tank konden worden geconstateerd, bestond er goede hoop, dat zij nog intact was. Inderdaad werd deze hoop bewaarheid; zij beteekende een op eenvoudige wijze te verkrijgen winst aan drijfvermogen van bijna 40 ton! Aan de hand van eenige becijferingen achtte Ir. de Klerk het onder de bestaande omstandigheden mogelijk te kunnen volstaan met het dichtmaken van het gat in de boegbuiskamer boven water en wel zoover als zulks bij laag water mogelijk was. Uiteraard beteekende dit een belangrijk eenvoudiger werkwijze, terwijl toch, door het handhaven van een luchtkussen in de boegbuiskamer, dit compartiment een gewicht van ongeveer 20 ton water zou kunnen worden ontlast. Het in de boegbuiskamer overblijvende water zou overigens moeten worden gecompenseerd door het afgeven van zich daartoe eigende zware gewichten in het voorschip. De uitvoering van het boven omljnde plan werd met spoed ter hand genomen. Met man en macht werd, zoowel door de R.W. als door het Onderzeedienstpersoneel - thans in drie ploegen werkend - gearbeid om het geschokte drijfvermogen van de aan hun zorgen boot zoo spoedig mogelijk te herstellen.

Reeds op de D.W. van 9 Maart waren van boord verwijderd: het kanon; het ankertuig met de ankerlier; de afvuurtanks in den bovenbouw; de periscopen; het anti-mijnentuig; 2 exercitie-torpedo's van 45 cm.; de meeste losse inventaris-goederen en de complete accumulatorenbatterij uit het voorbatterij compartiment. Insiders zullen begrijpen, hoe hard hier gewerkt werd, als ik vermeld, dat binnen twaalf uur - gerekend vanaf het openleggen - de geheele voorbatterij was afgegeven. Bij het begin van de opruimingswerkzaamheden binnenboord konden de lijken van wijlen sergeant-telegrafist Steenvoort, koksmat Postma en sergeanttorpedomaker Logmans worden geborgen; beide eersten uit het voorbatterij compartiment; laatstgenoemde uit de boegbuiskamer. Leverde het interieur van de beide voorcompartimenten een triesten aanblik op, achter het schot van de centrale viel zoo goed als niets van het ongeval te bespeuren. Een lichte chloorlucht in het achterbatterij-compartiment herinnerde eraan, dat de buitenboordbatterij ventilatiekoker tijdens de aanvaring had opengestaan, doch - door het voorbeeldig optreden van de monteurs - tijdig gesloten kon worden, toen nog slechts weinig water in de batterij was binnengedrongen. In de achter-ventilatiemotoren deed zich weliswaar eenige sluiting voor, doch na eenige uren arbeid draaiden zij weer alsof er niets gebeurd was. Onnoodig te zeggen, dat het intact-zijn van de achterbatterij en de hulpwerktuigen in het midden- en achterschip voor de verder bergingswerkzaamheden een groot gemak opleverde. Zoo kon het leegpompen van de verscheidene hulptanks - ook die in het voorschip geheel met eigen pompen geschieden. De noodzakelijk te verrichten werkzaamheden in de boegbuiskamer hadden plaats tijdens de perioden van laag water. Dan konden, zonder duikerhulp, de verschillende afsluiters, benodigd voor het leegmaken van voorhellingtank en voorvultank, bediend worden. Van tank X werd de kingston opengezet en de ventklep gesloten. Op deze tank werd in den bovenbouw een luchtaansluiting gemaakt, zoodat zij op het gewenschte

moment met lucht van de duiksliep geblazen zou kunnen worden. Nadat geconstateerd was, dat er geen lekkages waren, werd hoofdtank I verder gevuld gelaten, om zorg te dragen, dat door het voortdurend lichter worden van de boot, deze bij hoogwater toch vast op de bank geboeid bleef.

Op 9 Maart gelukte het nog een reserve-oorlogstorpedo van 45 cm. uit de boegbuiskamer te verwijderen, terwijl uit het voorbatterij-compartiment nog 13 stuks H.D. luchtflesschen werden gelicht. Aan het einde van dezen dag was een totaal van 55,5 ton gewicht aan onderdeelen en inventarisgoederen uit de boot afgegeven, terwijl intusschen het dichtlasschen van het gat zoover was gevorderd, dat het in den loop van den nacht tijdens hoogwater geheel gereed zou komen. Niets stond dus meer in den weg om te trachten Hr.Ms. O 11 den volgenden dag naar de Rijkswerf te sleepen.

Op den A.M. van 9 Maart werd een bespreking gehouden, waarbij een nauwkeurig plan werd samengesteld voor de werkwijze op den volgenden dag. Schriftelijk werd vastgelegd welke hulptanks leeggemaakt en welke geheel gevuld moesten worden, op welke tanks niet eerder gepompt mocht worden dan na daartoe nader te ontvangen order, welk personeel aan boord van Hr.Ms. O 11 zou blijven, hoe de sleepbooten moesten vastmaken, de taak van de duiksliep, enz. enz. Gedurende den nacht werden alle voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, zoodat op 10 Maart "klaar voor alles" het hoogwater kon worden afgewacht. Een uur voordat de hoogste waterstand kon worden verwacht, werd begonnen met het leegmaken van de tanks, die het drijfvermogen belangrijk zouden opvoeren en tot dusver slechts gevuld waren gehouden om de boot op de bank gedrukt te houden. Hoofdtank I werd met de lagedrukpomp leeggepompt; tank X leeggeblazen met lucht van de duiksliep, die aan stuurboord vooruit van Hr.Ms. O 11 was gemeerd. Toen vervolgens, een luchtkussen in de boegbuiskamer was gezet - eveneens met lucht van de duiksliep - werd de eerste afsleep poging ondernomen. De sleepboot Utrecht vermocht evenwel geen resultaten te bereiken, zelfs niet toen de Hector haar te hulp kwam. Hier zij nog aangeteekend, dat i.v.m. de verzwakking van het scheepsverband ten gevolge van de aanvaringsschade, de kracht van de sleepbooten werd overgebracht naar het middenschip, door de sleeptros te bevestigen op de achterste hijschstrop, die zich nog rond de boot bevond en die op de middenborders was bijgenaaid.

Hoewel onder oogen werd gezien, dat zulks de metacenterhoogte die door de aanwezigheid van het vrije water in de boegbuiskamer reeds gering was - nog nadeeliger zou beïnvloeden, werd, toen de waterstand zijn hoogste peil begon te bereiken, order gegeven de beide gevulde hulpballasttanks te ledigen. Maatregelen werden getroffen om deze tanks, indien noodig, direct weer te kunnen vullen. Het drijfvermogen werd hierdoor nog met 14 ton vergroot. Ten 09h15 ongeveer de tijd van hoogwater - mocht het den sleepboten gelukken de boot van het "Kuitje" in dieper water te trekken, echter pas nadat met den eigen stuurboord hoofdelektromotor volle kracht was medegeholpen. De nog uitstaande ankerkabels werden losgegooid en de voorhulpballasttank werd weder gevuld, waarna de boot een geruststellende stabiliteit vertoonde. Na vrijgekomen te zijn, zakte het voorschip zoover weg, dat het loopdek bij den neus slechts twee decimeter boven water bleef. De nieuwe situatie werd in ondiep water nog even aangezien. Uit de boegbuiskamer ontsnapte nog veel lucht uit diverse lekkages. De duiksliep kon het luchtverlies evenwel gemakkelijk aanvullen en de leider van het bergingswerk achtte het volkomen verantwoord de boot naar de Werf te versleepen. Niettegenstaande de dichte mist, waardoor van de havencontouren niets te bekennen viel, gelukte het, wederom op aanwijzing van den Heer Bot, tusschen de ondiepten door, de sleep veilig binnen te loodsen.

Het binnenvaren van de Zeedok-sluis leverde tengevolge van den doorgekomen ebstroom en het feit, dat de boot bijzonder slecht stuurde - hetgeen later bleek veroorzaakt te worden door het over den grond meesleepen van een zware strop - eenige moeilijkheden op. Precies vier etmalen na het tijdstip van de aanvaring voer Hr.Ms. O 11 het gereedstaande droogdok binnen. Aangezien het noodzakelijk bleek de duiksloep langs zij te houden, werd deze mee gedokt. Reeds den volgenden dag kon men de geborgen onderzeeboot, normaal drijvend, in het natte dok op 's R.W. aantreffen. Natuurlijk bleef er nog het één en ander te herstellen over, maar dit is een kwestie van tijd. Het mag ongetwijfeld als een belangrijk succes worden beschouwd, dat de aangerichte schade tot slechts twee compartimenten beperkt kon blijven. Ik herhaal, dat zulks in de allereerste plaats moet worden toegeschreven aan het boven alle critiek verheven gedrag en optreden van de bootsbemanning zelve direct na het ongeval; de energieke handelwijze van het personeel vormt een lichtend voorbeeld van hetgeen met een goede discipline bereikt kan worden. Maar ook een eendrachtige samenwerking en een goede verstandhouding tijdens de berging hebben het hare tot het behoud van Hr.Ms. O 11 bijgedragen.

Nog enkele bijzonderheden.

Onderzeebootdeskundigen zullen zich, bij het lezen van dit verslag - dat geenszins aanspraak op groote volledigheid maakt, doch meer bedoeld is als globaaloverzicht van de berging - afvragen hoe hoofdtank I kan zijn volgelopen, alhoewel de boot in een toestand "niet klaar voor onderwater" voer; waarbij dus kingstons en vents normaal dicht stonden. Het vollopen van de hoofdtank kan verklaard worden uit het feit, dat bij het eerste betreden van het voorbatterij-compartiment bleek, dat de borgspie van de buitenboord-ventklep was uitgevallen. Het telemotor-systeem stond niet bij en kon ook niet worden bijgezet, zoodat tengevolge hiervan de buiten-boordwaterdruk de ventklep van tank I vermocht open te drukken. Deze tank moet dan ook door de buitenboordvent zijn volgelopen. Uit het stilstaan van de klokken in boegbuiskamer en voorbatterij-compartiment - beiden ten 10h16 - kan worden afgeleid, dat beide compartimenten practisch gelijktijdig zijn volgelopen. De klokken waren slechts een paar uur voor de aanvaring gelijk gezet. Het dagrapport van den monteur van de wacht in het achterbatterij-compartiment eindigde met de lakonieke aantekening "10h15: stoot". Gedurende den tijd, dat Hr.Ms. O 11 op het z.g. "Kuitje" aan den grond stond, werd voor de leiding van de werkzaamheden groot gemak ondervonden van een tijdelijk opgestelde kortegolf-telefonie installatie, waarmede een geregelde verbinding met den Onderzeedienst werd onderhouden. Voor het bestellen van benodigde materialen, alsmede voor het houden van een nauw contact tusschen het werk en de leiding, wanneer deze zich op den Onderzeedienst bevond, bewees deze installatie onschatbare diensten.

Bron:



Maritieme Documentatie
Nederlandse Onderzeeboten

Willemsoord, april 1940.

The End

Joost Sluis – RAF-waarnemer omgekomen in 1944

Joost Sluis (Chicago 23-01-1917 – St. Martin le Gaillard 24-06-1944); Luitenant
Dutch squadron 320.



Joost Sluis - 1st Luitenant – RAF



Op 23 januari 1917 werd Joost Sluis geboren in Chicago, in de staat Illinois van de Verenigde Staten van Amerika. Hij was het vierde kind in het gezin van Jacob en Maritje Sluis. Jacob Sluis (Enkhuizen 29-06-1888 – Haarlem 22-07-1952) kwam uit een geslacht van West-Friese tuinbouwers en zaadhandelaren.

Van 1934 tot 1936 studeerde Joost economie aan de Gemeentelijke Universiteit in Amsterdam, waar hij zijn kandidaatsexamen behaalde. Daarna moet hij voor zijn vaders bedrijf aan de slag. Zo bezoekt hij allerlei afnemers van hun zaden in de VS. In 1938 wordt hij opgeroepen om zijn militaire dienstplicht te vervullen. In Kampen volgde hij vanaf 8 september 1938 tot 1940 de officiersopleiding.

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:

“Na 2 mislukte pogingen hebben wij getracht met twee vrienden (De Boer en Ter Huystee) en 9 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 (VI. 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 Duitschers 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. 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 Geneve 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:

“Al gauw werden Joost Sluis, Rian Collée en ik bij de R.A.F. (Royal Air Force) ingedeeld. Onze vliegerstrainingen 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. Zijn Militaire Brevet ontving Joost op 6 augustus 1943. Joost en Rian werden bij het 320^{ste} squadron ingedeeld”. Joost werd benoemd tot reserve eerste luitenant



Baron Guup Krayenhoff

‘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 3 maanden bij de R.A.F. in Finmere. Begin 1944 voegde hij zich tenslotte bij het 320^{ste} Squadron in Dunsfold (zuidwestelijk van Londen)”.

Daar waren kort tevoren de Hudson toestellen door de B-25 Mitchells vervangen.



Mitchells B-25 in actie

Op 18 april 1944 werd No. 139 Wing, en daarmee 320th Squadron, vereerd met een onverwacht bezoek van de hoogste bevelhebber van de geallieerde strijdmacht, generaal Dwight D. Eisenhower. 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. 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.

Op 16 en 17 juni, de nacht na de massale V-1 aanval op Londen, vlogen Britse zware bommen-werpers 315 vluchten en dropten bijna 1.500 ton bommen op grote locaties en vermoedelijke bevoorradingsdepots in Frankrijk. De R.A.F. hield dit tempo aan tot eind juni, vloog bijna 30 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.



De aanvalsmisssie van het 320th 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 het navolgende af. Volgens de Engelse autoriteiten was in het Château d'Ansenes 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. Het uur van vertrek werd op 20.00 uur gesteld en de feitelijke aanval vond om 20.25 uur plaats, met 11 B-25 Mitchells van het 320th Squadron en 12 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,

1944-06-24 The Loss of Mitchell FR204 NO-S (Loohuizen)

Crash site: between Baromesnil, 1.4173E/49.9810N, and St. Rémy-Boscrocourt, 1.3695E/50.0159N, Seine-Maritime, France.

Crash cause: enemy Flak. Aircraft shot down by Flak on the way out after the bombardment, no survivors. Squadronmembers saw a direct hit in the port engine, after which the port wing broke off. The aircraft dived in, nobody was seen to jump out of the aircraft.



Left to right: H.J. Keppler, A.J. Loohuizen, the Observer, who has not yet been identified, and J.A.M.A. Hielckert Source: @St.M.V.I.P. 1939-50. Loohuizen crew rv.jpg

The crash site is often referred to as Château d'Ansenne. This was in fact the target, coordinates 1.3638E/49.5623N, about 20 km Southeast of the actual crash site.

Not identified person: Joost Sluis – observer

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 B-25 Mitchell-II-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 twee-motorige toestel op de grond uitéengespat in een enorme explosie. Géén van de bemannings-leden 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.

OVERZICHT VAN ONZE 320 KRIJGSMAKKERS, OMGEVELD BIJ BOMBER-COMMAND.

Off. vlieger	A.J. Loohuizen	} 20 Juni 1944. Met Mitchell PR 204 geanneveld tijdens bomaanval op doel in Frankrijk.
Luit. waarnr.	J. Sluis	
Telegrafist	J.A.M.A. Hielckert	
Schutter	H.J. Keppler	

Ministerie van Oorlog, Chef Luchtmachtstaf, gevallen kameraden 1913 – 1948//// NIMH; dossier Van der Kop; archiefdoos nr. 292



Alphonso Julius Loohuizen (30-04-1917 Semarang - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.):
Res. 1e Lt. Vlg. Waarn



Julius Alphons Michel Andries Hielckert (28-12-1923 in Djember Ned. Indië - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.) : Sergant Vltg. Telegrafist.



Henri Johann Keppler (17-10-1926 in Negaga
– 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.):
schutter / Korpl. Vltg. Sch



Op 2 mei 1945 werd de 3.252^{ste} en tevens laatste oorlogsvlucht met Mitchells-B25 uitgevoerd. Als gevolg van alle krijgshandelingen van het 320 squadron tijdens deze oorlog, kwam 32% zo'n 206 oorlogsvliegers om. Tijdens hun opleiding en training kwamen bovendien nog eens 27 Nederlandse militairen om. De overige 67% of zo'n 617 personen overleefde de oorlog.



28 feb. 1950 herbegravenis van de gesneuvelde 320 bemanningen in Frankrijk op de Grebbeberg (nabij Rhenen).

Drs. Lucas van der Hoeven// 2024-02-19.

Noot van de redactie:

Op 3 juni waren de auteur en zijn vrouw (haar vader is halfbroer van Joost) officieel te gast op de crashsite in de buurt van Dieppe en daarna in Dunsfold UK.

=====
**Een Nederlandse overwinning die stond als...
een dijk**

Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau, de modernste kanonneerboot waarover onze marine in 1940 beschikte, kreeg op de 13e mei opdracht om zo ver mogelijk de Texelstroom op te varen en zich gereed te houden voor het beschieten van de oostelijke toegang tot de Afsluitdijk bij Kornwerderzand. De manschappen van de 1e Cavaleriedivisie van het 18e Duitse leger onder leiding van generaal Kurt Feldt waren toen al door de Nederlandse bezetting van de Stelling Kornwerderzand van de dijk geschoten. Bij de nabij Zürich gelegen Friese boerderij Houw hadden zich honderden gefrustreerde Duitsers verzameld, huilend en tierend tegen de 'verdampte Damm'. Onwetend van het gevaar dat hem vanuit zee bedreigde, besloot generaal Feldt zware artillerie in stelling te brengen, ter beschieting van de kazematten aan de Afsluitdijk. Het liep helemaal verkeerd af voor de Duitsers. Het Nederlandse oorlogsschip stond alleen voor de hem opgelegde taak. Een Engels oorlogsschip dat aanvankelijk mee zou opvaren, keerde terug, en luchtsteun ontbrak. Er werd besloten liggende aan de westelijke ingang van de Doove Balg, vuur af te geven met de kanonnen van 15 centimeter, waarvan het bereik juist voldoende zou zijn, zo had men aan boord berekend. Laat in de middag kwam op het stafbureau uit Kornwerderzand bericht binnen dat de vijand de kazematten onder artillerievuur had genomen, gevolgd door een stormaanval van infanterie-eenheden. Deze aanval was met bloedige verliezen voor de vijand afgeslagen.

De Maurits kreeg bevel om tegen het donker twee salvo's van drie schoten op de Duitse concentraties af te geven. Voor men de Doove Balg invoer, waren de twee motorsloepen, gevuld met verbandmiddelen en nooddrantsoenen, op een zandplaat vastgezet. Voor noodsituaties. De schoten verrasten de Duitsers, die zich juist terugtrokken, volledig. Op dinsdagochtend 14 mei 1940 hervatte de vijand zijn artilleriebeschieting op de stelling Kornwerderzand, terwijl enige tanks naar voren oprukten. De kazematten waren intussen provisorisch gerepareerd na de geleden schade van de vorige dag. Opnieuw kreeg de commandant van de Maurits bevel om vanuit dezelfde positie als de vorige avond het vuur te openen en door te gaan tot alle munitie verschoten zou zijn. Vrijwel tegelijk met de aanval van de Duitsers opende het schip het vuur. De vloedstroom had de Maurits met de kop om de west doen liggen. Hierdoor kon alleen met het achter-kanon worden gevuurd. De tijd tussen de schoten bedroeg ongeveer 35 seconden, hierin is verwerkt de tijd om het onder maximale elevatie staande kanon te laden en om de gegevens in de commandotoren vast te stellen.

Dank zij de goede leiding en het zeer kalme weer lagen de aanslagen al dadelijk goed. Het vuren van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau had tot gevolg dat de vijandelijke artillerie zweeg en bleef zwijgen. Op hun beurt kregen de Nederlandse overwinnaars op 14 mei tranen in de ogen toen zij plotseling hoorden dat Nederland had gecapituleerd en dat zij hun wapens moesten neerleggen. Een Nederlandse officier kon er op het nippertje van worden weerhouden om zelfmoord te plegen, soldaten sloegen hun wapens stuk of gooiden ze in het water. Tegen de middag kregen de Maurits en de andere schepen in de buurt de eerste directe Duitse luchtaanvallen te verduren. In totaal werden zes aanvallen uitgevoerd en... afgeslagen. Daarmee eindigde het kordate optreden van de Maurits bij de slag om de Afsluitdijk. Bij een poging om naar Engeland uit te wijken werd het schip door Duitse bommenwerpers tot zinken gebracht. Achttien opvarenden vonden de dood.



De "Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau in volle glorie (foto: onze marine vloot)

De gegevens voor bovenstaand verhaal zijn o.a. ontleend aan de publicaties van Tonny Froma uit Appingedam over verrichtingen en ondergang van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau.

Toon Effern vond bij Chelsea de lange trap uit

Het winnen van de Cup Final door het Chelsea van Ruud Gullit roept bij de veteraan van het squadron 320 van de Marine Luchtvaart Dienst en oud-Haarlemse speler Toon Effern (83) nostalgische herinneringen op. In 1944 maakte hij voor Chelsea in de wedstrijd tegen Luton Town voor de 'Oorlogsbeker' een prachtig doelpunt. Hij werd daarmee de eerste Hollander die ooit een doelpunt in een Engelse cupwedstrijd heeft gescoord. Een terugblik.

Die prestatie lag nog in een ver verschiets toen hij in de meidagen van ____ 1940 langs de Belgische kust in een doorweekte overall in de richting van Frankrijk sjokte. De sleepboot waarmee dienstplichtig marineman Toon Effern op weg was van Vlissingen naar Engeland, was door de kapitein na hevige luchtaanvallen op het strand gezet.

Vlissingen was de mobilisatiebestemming van de toen al bekende voetballer Effern van Haarlem, waar hij met cracks als Kick Smit voor doelpunten zorgde. Han, zijn vrouw, had er een kamer gehuurd. Toon werd als stoker geplaatst op de door de marine gevorderde Achilles. Het stoken had hij vrij snel onder de knie, maar het varen op de Noordzee met zo'n beweeglijk schip vond-ie een verschrikking. 'Elke keer weer was ik zeeziek.' De zeesleper voer met een bemanning die voor een deel uit burgers bestond. Han herinnert zich de komst van Franse troepen in mei '40. 'Er liepen ineens allemaal van die langgejaste Franse soldaten in Vlissingen.' De Franse schout-bij-nacht betrok een commandopost in de gewelven onder het standbeeld van Michiel de Ruyter. Duitse vliegtuigen deden een grote bomaanval en wierpen magnetische mijnen af. Toon mocht niet meer van boord. 'Met een konvooi schepen zijn we véél te laat linksaf langs de Belgische kust naar Engeland uitgeweken. Maar even voor Oostende kwamen de Duitse vliegtuigen al. Ik vergeet het mijn hele leven niet. We stonden te zingen. We waren nog jong, nietwaar? Plotseling hing er een grote bommenwerper vlak boven ons. Bommen vielen aan stuur- en bakboord, net werd hoog opgetild. Alle ramen vlogen uit de brug. stookplaat, in m'n overall, waadde ik tot m'n nek het strand. Met wel vijftig man liepen we de in de Frankrijk. We werden door Duitse jagers beschoten. Eten hadden we niet. Een milicien uit mijn straat zei: "Toon, dit is niks. We gaan België in en wachten daar op de Duitsers." Overal zag je terugtrekkende troepen en vluchtende burgers.

Na dagenlang lopen konden we achter op een vrachtauto springen, die met militairen en burgers op weg bleek te zijn naar het zuiden. Nog steeds in mijn overall en geen zool meer onder mijn schoenen ben ik met de *Batavier II* in Falmouth binnengelopen. Dat schip was afgestamp met



*Toon Effern (27):
dwarsliggers werden als
stokers naar de vloot
gestuurd*



*Toon Effern (83): ik
bedoel de zuivere
Koemanpass*

mis, maar het schip
Zo van de
toe in het water naar
richting van

volledig gedemoraliseerde militairen. In Falmouth mochten we gelukkig op verhaal komen op de Westernland van de Holland Amerika Lijn. Veertien dagen later mochten we de wal op met een paar pond op zak voor het kopen van scheergerei. Daar liep ik Wim 't Hart uit IJmuiden tegen het lijf. Ik kende hem goed, ik kom ook uit IJmuiden en heb jarenlang voor Stormvogels gevoetbald. "Goh, Willem, jij hier?" zei ik. Willem zei: "Ja, zeg verder maar niks en ga even met me mee." We gingen naar een kerk en wie zat daar? Mijn jonge broer Cor. Hij was in IJmuiden door de marechaussee van huis gehaald en gedwongen met de trawler Oostzee IJm. 147 naar Engeland over te steken. Een poosje later hing er op de Westernland een oproep van de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) voor een cursus vliegtuigmakers. Ik was als burgerplaatwerker bij Figuee in Haarlem en daarom leek me dat wel wat.' Zijn 17-jarige broer Cor werd ingelijfd bij de Koninklijke Marine.

Stuiptrekking van de Luftwaffe

Het leven van Toon Effern in de jaren 1940-1946 werd bepaald door de zwerftocht van het vermaarde squadron 320 van de MLD van Pembroke Doek in Zuid-Wales naar Schotland en Engeland, én door het militaire voetbal. Dag in, dag uit omgaan met de dood en toejuichingen op zijn vrije zaterdag op het voetbalveld. Het squadron speurde eerst met meegenomen Fokker T & W toestellen en later met Lockheed Hudsons naar Duitse U-boten, vernietigde Duitse schepen en nam deel aan de 'duizend-bommenwerpersaanval' op Bremen op 26 juni 1942. Tot in Duitsland heeft Toon gesleuteld aan de motoren van de aldaar gestationeerde kisten van zijn squadron. Het squadron 320 nam deel aan de invasie op D-Day in Normandië, vernietigde VI-startbanen en volgde rusteloos de opmars van de geallieerde troepen in Europa. Het betaalde een hoge prijs aan doden en gewonden, vermisten en krijgsgevangenen in de strijd voor de bevrijding. Maar ondanks grote problemen in de personeelsvoorziening werden de open plaatsen in het squadron steeds weer door anderen ingenomen. Op Melsbroek bij Brussel maakte Toon tijdens het Ardennenoffensief de laatste stuiptrekking van de Luftwaffe mee.



Doelman

Brinkman kijkt verslagen naar het resultaat van het schot van de Brit Compton.

Effern: 'Op Nieuwjaarsochtend '45 doken er ineens Duitse jagers uit de lucht. Wij waren aan 't werk op het vliegveld. Gelukkig waren bijna al onze vierentwintig Mitchell bommenwerpers op weg naar Duitsland. Die jagers vershoten al hun munitie om zoveel mogelijk dood en verderf

De opstelling volgens 'Vrij Nederland'
van 8 januari 1944.

Onder: 'The Germans can wait':
een overzicht van het stadion
Stamford Bridge.



8 Januari 1944

SPORT IN ENGELAND

Zal Holland
ditmaal
België slaan?

DE LEDEN van de Nederlandsche Keuze-commissie en eenige officials van de Nederlandsche Sport Organisatie, die vrydagmiddag het voorloopige Nederlandsch elftal (zonder mid- van de Leger. Precies vijf twintig minuten hadden zij lig om aan elkaar gewend te raken; toen zag men het aantal vallen op het doel van de Londense politie groter worden. De tie had na 23 minuten het ste doelpunt gescoord, maar 12 uten later maakte de in top- n spelende Effern er 1-1 van, rna Ruisch 3 minuten voor de een uitstekende voorzet benut door den kwieken van Hout de laatste 2 minuten later 1-3 bracht. Er waren van de tweede en een Franse

DE OPSTELLING VAN BEIDE ELFTALLEN				
NEDERLAND (oranje hemd en witte broek)				
BRINKMAN (Zwart-Blauw)				
DE BOER (Animo)	VAN DE WETERING (Elburgsche Boys)		TEN HAVE (Elburgsche Boys)	
DIERIJK (Feyenoord)	GREVE (Poeldijk)	VAN HOUT (Ajax)	PIRARD (Stormvogels)	EFFERN (Stormvogels)
CLERINCKX (St. Trouw F.C.)	GROSJEAN (Standard Liège F.C.)	LANDRIEUX (Beerschot F.C.)	DEBUSSER (Herenthals F.C.)	VIE (Ostende F.C.)
BERTHELS (Herenthals F.C.)	BILLIET (C. S. Brugge)		KENNEN (Herenthals)	
CRICKELIE (Ostende F.C.)	HUWAERT (Ostende F.C.)		WILLEMS (Bishop Auckland)	
BELGIË				
INVALLERS: DE HAAN (W.M.S.), POSTHUMA (Friesland), TRIP (Hull City)				

uitstekend schot, dat de Belgen voor vele verrassingen kan plaatsen. De beide vleugelspelers zijn zeer snel; de middenlinie, geheel bestaande uit spelers uit het leger, volgt het systeem van stopper-spil en aanvallende kant-half; de verdediging is stevig vooral door Brinkman in de

te zaaien. Later zijn ze te grazen genomen door de op hun bases terugkerende geallieerde vliegtuigen. We hebben ze nooit meer gezien. In Duitsland bivakkeerden we vlak achter het front in tenten. Meteen na het einde van de oorlog kregen we opdracht de vliegtuigen tijdelijk onklaar te maken door de magneten eruit te halen. Er bleken elders piloten van vreugde met een dronken kop in hun vliegtuig te zijn gestapt.'

Toon speelde in België zijn laatste militaire voetbalwedstrijd.

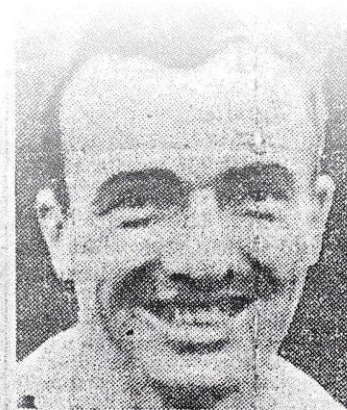
Zijn carrière als militaire voetballer begon in Gourock bij Dundee als midvoor van de lokale club Lochee Harp. De roep uit Schotland leidde er spoedig toe, dat hij werd opgesteld in het marineteam, het Nederlandse militaire elftal en samen met doelman Brinkman in het verder uit Polen, Tsjechen, Belgen en Noren bestaande 'Allied team' voor een krachtmeting met het 'British Army team'. Het geïllustreerde Londense weekblad Picture Post beschreef de eerste ontmoeting tussen deze teams in maart 1941 als 'An Afternoon off from war'. Er zaten 10.794 bezoekers op de tribunes van Stamford Bridge, hoofdzakelijk militairen, onder wie Prins Bernhard en vele hoge officieren. De eerste wedstrijd op Stamford Bridge werd door het Allied team verloren met 8-2. Maar die uitslag deed er volgens de verslaggever van Picture Post niet toe. Belangrijker was dat het in deze oorlog mogelijk was een elftal van sportmensen uit de bezette landen op te stellen, dat goed genoeg was om partij te geven aan de beste spelers van Engeland. Het verslag van deze historische wedstrijd werd door de BBC in vele talen uitgezonden. In het voorjaar van 1943 speelde het Allied team tegen een sterk Brits elftal op Reading. De Belg Billiet van C.S. Brugge was aanvoerder van de geallieerden. De Britten

hadden Drake van Arsenal, Edleston van Reading en coryfeeën als Marks en Corbett in hun gelederen, aldus het Londense Vrij Nederland. Maar nu lag het initiatief duidelijk bij de geallieerden. De Noorse midvoor Sveinson scoorde na negen minuten (1-0). Zeventien minuten later maakte Drake gelijk (1-1). Grumelon (Frankrijk) en Czubazek (Polen) brachten na de rust de stand op 3-1. Die voorsprong handhaafden de geallieerden tot twaalf minuten voor het einde van de wedstrijd.

Effern: 'Ik denk dat we effe te veel van onze krachten hadden geveegd, want in de laatste minuten kwamen die Engelsen toch nog naast ons (3-3). Maar het was een geweldige wedstrijd.' 'Zesduizend toeschouwers hieven een extra hoeraatje aan toen hij en Brinkman het veld verlieten,' schreef VN. Een extra hoeraatje omdat de twee Nederlanders ongetwijfeld tot de besten behoorden van alle spelers en een partij voetbal hadden gedemonstreerd, die, zoals de Evening News het later zei, 'tot de verrassing van den dag behoorde.' Toon Effern werd

Tony Effern heeft zich in de 'picture' gespeeld. Kop uit de 'Evening Standard'. Korte tijd later zou Chelsea de Haarlemmer uitnodigen voor een wedstrijd.

Onder: Prins Bernhard volgde de wedstrijd samen met de Britse minister van Buitenlandse Zaken en hoge officieren.



Netherlands sailor, TONY EFFERN, has played in League South football for Chelsea

Who Take Britain's Be

Six Allied nations provide footballers for the soccer to meet British United Service the charity match at Reading Saturday. Three are from Poland two each from Belgium, Norway and the Netherlands, and one from France and Czechoslovakia. Brinkman, goalkeeper, has the regular Netherlands representative in the international against Belgium and played inter-Allied team which met Army in London two years ago. The two inside forwards, Netherlands sailor and de Belgian soldier, have both played League South football this season. Effern for Chelsea and de Bus for Queen's Park Rangers.

ing in man

Huddersfield will have a Saturday's Crystal Palace who it faces against played for leading West anglers.

Vines, Golf Pro.

Ellsworth Vines, former Wimbledon lawn tennis champion, has been appointed golf professional to the Denver (Colorado) Country Club. — Reuter.

Billiet, Belgian Army captain, was a Belgian international in the war. Stanczyk, the Polish half, played for some time as a professional in Germany. Forward Sveinson is from the Norwegian first division club.

RADIO

HOME : 203.5, 391.1, 449.1 M.
4.0.—Thé Dansant. 4.45.—Englishmen and Foreigners (talk). 5.0.—Welsh. 5.30.—Children. 6.0.—News. 6.30.—Plastics in Peace and War. 7.0.—Over Now To

Team is: Brinkman (Netherlands); Galion (Duitsland); Dujisikr (Czecho-Slovakia); Polan (Poland); Billiet (Belgium); Stanczyk (Poland); Effern (Netherlands); (Norway); de Busser (Belgium); Cz (Poland).

Two Army v. Force Match

amateur teams of the Army and R.A.F. play the final of Inter-Services Cup on Dulwich

Toon Effern vond bij Chelsea de lange trap uit

door Albert Milhado geïnterviewd voor Radio Oranje, maar moest tot zijn spijt de uitnodiging voor het officiële diner na de wedstrijd afslaan. Zijn 'baas' bij de MLD had hem opgedragen onmiddellijk na de wedstrijd op de basis terug te keren.

Effern: 'Die man had een hekel aan voetballen. Hij vond dat het te veel tijd opslurpte.'

De oorlog gaat voor, Effern.....!

Zei hij steeds.

De wedstrijd van Nederland tegen de Londense politie op Nieuwjaarsdag 1944 was een veelbelovende aanloop voor de vierde ontmoeting met België. Effern was in topvorm en scoorde driemaal. Met een juweel van een kopbal bracht de lange, lenige Hollander de eindstand op 5-2. Het was de tweede nederlaag van het sterke politieteam in twee jaar tijd.

Nederland-België op Selhurst Park op zaterdag 15 januari '44 had de allure van een echte interland. Londen schepte er een eer in een goede gastheer voor de Rode Leeuwen en Oranje te zijn. Er was een vijfdaags programma opgesteld. Hoogtepunten waren de kranslegging bij de Cenotaph, een Holland-Belgiëlunch, een diner en Holland-Belgiédans na de match in The Netherlands House, en uiteraard het door de Lord Mayor van Londen aangeboden banket in het Mansion House. Dit banket ging ver uit boven de betekenis van de voetbalwedstrijd. 'Het is een demonstratie van de vriendschap tussen Engelsen eenerzijds en Nederlanders en Belgen anderzijds,' aldus VN. Voor de aanvang van de wedstrijd werd door de First Lord van de Admiraliteit, mr. V.A. Alexander, de 'Home Guard' op het veld geïnspecteerd en speelde de Belgische militaire kapel het Britse, Nederlandse en Belgische volkslied. De vierde 'Holland-België' in Londen werd niet alleen de beste, maar ook de spannendste van de reeks. Anderhalf uur lang vochten de teams rusteloos voor de overwinning. Wegens het late begin liet de scheidsrechter na de eerste helft onmiddellijk draaien. Clerinckx maakte voor de Rode Duivels het eerste doelpunt. Pirard scoorde voor Oranje de gelijkmaker. De uitblinkende Efferen maakte er volgens VN 'met één van de mooiste doelpunten die we ooit hebben gezien' 2-1 van. De eindstand werd 3-2 voor Oranje. 'Toen het eindsignaal weerklonk, vlogen alle Nederlanders naar Efferen en Brinkman die - zonder dat wij de anderen ook maar eenigszins tekort doen - ongetwijfeld de helden van den middag waren geweest.'

'Can you play here, Saturday?'

De First Lord van de Admiraliteit was tevens erevoorzitter van Chelsea. Hij was zo onder de indruk van het spel van Efferen, dat hij naar bijzonderheden over de vliegtuigmaker vroeg, omdat hij vond dat Chelsea de 'matchmaker' best kon gebruiken. Zo kon het gebeuren dat Toon op 18 januari 1944 een telegram kreeg van Billy Birrell, de manager van deze profclub. 'Mr. Efferen can you play here Saturday?' Dat telegram heeft hij altijd bewaard.

Efferen: 'Ik keek voor de oorlog al erg tegen het Engelse voetbal op. Een naam als Eddie Hapgood, dat was een begrip hier. Ik stond als linksbinnen tussen Charlie Mitten, de vaste linksbuiten van het Engelse team en Joe Payne, de topscorer van Engeland. Ik maakte nog een goal ook in deze door Chelsea op Stamford Bridge met 6-1 gewonnen wedstrijd tegen Luton Town.' In de Engelse kranten verschenen koppen als 'A Dutchman teams the Englishmen how to play football' en 'Chelsea will keep the Dutchman'. Toon herinnert zich dat het vooral zijn 'lange trap' was waar ze bij Chelsea verrukt van waren.

Efferen: ik gooide de bal helemaal naar voren. Dat waren ze in Engeland niet gewend.'

De lange trap? Die probeert Gullit Chelsea toch juist af te leren?

Efferen: 'Dat zal best, maar ik bedoel zo'n zuivere afgemeten Koemanpass die precies op de plaats aankomt waar je hem wilt hebben. Tikkie zus, tikkie zo, daar word je toch doodziek van? Toen Ajax nog al die sterren had, kon je wel van dat systeem genieten. Engeland kwam verleden jaar behoorlijk ver met lange passes.' In zijn tweede wedstrijd voor Chelsea tegen Aldershot maakte Efferen twee doelpunten. Het bestuur legde hem een jaarcontract voor.

Efferen: Tk vond dat natuurlijk hartstikke fijn en tekende. Maar mijn baas ging op zijn strepen staan. Ik moest zes weken achtereen dienst doen. Daardoor kon ik ook niet meer op mijn vrije zaterdag spelen. Het bleef bij die twee wedstrijden voor Chelsea. Dat was jammer. Ik had een beroep kunnen doen op hoge beschermers. Sir Alexander had gezegd, dat ik hem moest waarschuwen als ik moeilijkheden met mijn meerderen kreeg. Hij was bevriend met prins Bernhard en Fürstner, onze viceadmiraal, de hoogste baas bij de marine.

Maar ik wist hoe dat ging bij de marine. Het middenkader is oppermachtig. Als je dwars lag, werd je als de stoker naar de vloot gestuurd. Ik had het veel te veel naar mijn zin bij de MLD.' Toon Effern is niet alleen het voetbal, maar ook de luchtvaart trouw gebleven. Hij heeft na zijn ontslag uit militaire dienst bij de KLM 38 jaar aan de motoren gesleuteld.

Na zijn actieve voetbaljaren heeft hij verscheidene clubs uit de Haarlemse Voetbal Bond (HVB) getraind. Louter voor zijn plezier heeft hij tot zijn veertigste jaar in de lagere elftallen van Haarlem gevoetbald. De gitarist- zanger John Shepherd herinnert zich als voorhoedespeler van Waterloo in Velsen nog levendig verscheidene duels met hem. 'Hij was toen spil in Haarlem 3 A, een begaafde technicus. We wonnen nooit van Haarlem 3 A als Toon meedeed.' §

DICK SCHAAP



Bron: okt 1997 nr. 7



Tot volgende week