

Flt. L. M. Meyers
Nederlandsche Luchtstrijdkrachten
Opkomst Depôt LSK
Recruiting Centre Neth. Air Forces

Ypenburg,
Kamp B
Brasserskade, Delft

II-Jan. 1946

Den Weledelgestr. Heer H.Th. de Booy
Secr. Penningmeester N.Z.H.R.M.
Heerengracht 545
Amsterdam.

t/k. Heer Regelberg.

*Ik heb dit rapport verwerkt in
mijn boek "Tussen mijn
handen"*

Naar aanleiding van Uw schrijven d.d. 7-I-'46 heb ik de eer U het volgende mede te delen. Ik ben inderdaad op 14 Mei '40 met de motor reddingsboot de "Zeemanshoop" van uit Scheveningen weggevaren richting Engeland. De heren H. Hack, Bongarts en Dahmen hadden hiertoe het initiatief genomen en ik zag dit, daar ik ook rond de binnen haven van Scheveningen fietste met de bedoeling om van hieruit naar Engeland over te steken.

De heer Hack (thans Techn. Off. bij 320 squadron) was toen student aan de Technische Hogeschool en had voor praktisch ervaring reeds als leerling machinist op Indië gevaren, hierdoor had hij ingezien dat, wanneer zulk een tocht, die wij voornemens waren te maken zou lukken, wij hiervoor een schip nodig hadden dat goed zeewaardig moest zijn en een voldoende hoeveelheid brandstof aanboord moest hebben. Eerst hadden de voornoemde heren net zoals ik rond gelopen bij de vissers schepen waarbij grote drommen mensen stonden te onderhandelen met de schippers. Hier werd zwaar met geld geboden zonder veel resultaat. Bovendien hadden wij niets om mee te dingen naar een plaats en ons was het niet te doen om het vegelijf te bergen doch om aan de overkant daadwerkelijk aan de strijd tegen de overweldiger te kunnen aanbinden, waar toe wij in Holland nog niet de kans hadden gehad.

Het was dus vrij logisch dat de motorreddingsboot de "Zeemanshoop" toe de grote belangstelling genoot van den heer Hack en Co. Het probleem van het ogenblik was echter "hoe krijgt men zo'n apparaat aan de gang!" Ik kan U verzekeren dat dit niet erg eenvoudig is geweest. Zelf had ik helemaal geen verstand van motoren en de heer Hack die ik toen ook nog nooit van mijn leven ontmoet had kwam ik tegen in de machinekamer. Deze was ijverig bezig om aan allerlei dingen te draaien, toen hij mij zag vroeg hij of ik er iets vanaf wist, maar tot mijn spijt kon ik hem alleen vertellen dat ik een jaarlang medicijnen gestudeerd had.

Mij werd toen onbeleefd en dringend verzocht om met mijn vingers overal af te blijven. Met het voortstuwings orgaan heb ik mij dan ook niet veel mee bemoeid en alleen grote hoeveelheden petroleum dampen ingeademd. Dat het schip werkelijk is uitgevaren is te danken geweest aan iemand die dit geval waarschijnlijk al eerder gestart had en de heer Hack de technische inlichtingen verschaftte. Deze heer hebben wij op zijn verzoek ^{afgeleid} ~~afgeleid~~ wij de meerlijnen hadden losgelegd vwege de grote belangstelling die onze experimenten genoten en het grote aantal mensen dat zich al op het dek hadden neergeveld met de kennelijke bedoeling om mee te reizen. Wij hebben zelfs een sergeant verzocht die zich ookal aanboord een plaatsje had verschaft om over de hoofden van de verdere belangstellenden en gegadigden te schieten om de meerlijnen los te kunnen gooien.

afgeleid door de linden heren.

Nederlandsche Luchtstrijdkrachten

Opkomst Depôt

Recruiting Centre Neth. Air Forces

Ypenburg,

Kamp B

Brasserskade, Delft

Dit schieten had het gewenste resultaat, men droef terug op de wal en dit gaf ons de gelegenheid om het passagiers aantal; dat toch al veel en veel te groot was, te beperken tot 42+4 bemanning. (deze getallen zijn pas later op de reis vast gesteld en het bijhouden van een log is door onze onkundigheid op het gebied van de zeevaart achterwege gebleven) Buitengaats gekomen werd het roer dat al in handen was van Jhr M. de Jonghe aan hem over gelaten met het verzoek om N.W. aan te houden, met de bedoeling om zover mogelijk uit de kust te komen. Daar Engeland ergens in het Westen ligt kon dit ons nooit erg ver uit de goederichting brengen. +2200 uur deden er zich moeilijkheden voor met de motor. De achterste cylinder liep warm waarop de heer Hack, die intussen al heelwat meer van de kranen winkel aan boord snapte, opdracht gaf om de throttle nagenoeg dicht te zetten. Het resultaat was dat de afstand tussen ons en de kust eerder kleiner dan groter werd dit veroorzaakte enige deining onder onze passagiers. Wij viereen hadden per krijgsraad tot bemanning gebombardeerd en ons het commando opgedragen met het besluit door te varen zij het dan ook met een cylinder buiten werking en de andere op halve kracht draaiende. Daar ik alwat ~~xxx~~ sturen op het compas geleerd had op zeekampen van het N.J.V. werd mij opgedragen om het roer over te nemen. Het schip was lastig op koers te houden door de geringe snelheid doch met veel gemodderlukte het wel zowat om in een Westelijke richting te blijven doorvaren. Een andere moeilijkheid was dat wij wel een compas hadden met verlichting doch dit vanwege het gevaar voor ontdekking door vliegtuigen niet durfden aantesteken. Ons systeem was nu zo dat wij met een lucifer even keken naar de koers en dan een ster uitpikten die in de zelfde richting lag en hierop aan te houden voor 15 a 20 minuten. Een ~~neer~~ lichtgevende verf geschilderde compasroos zoals in vliegtuigen zou onswel geholpen hebben.

+ 2300Uur werd de bemanning stuk voor stuk door de heer Hack in de machine kamer geroepen om te vernemen, dat er naar zijn schatting nog voor op zijn hoogst 10 minuten varen brandstof aan boord bevond, daar bij het bekloppen van de tank die zich voorin de machinekamer bevond, hij alleen maar een staarje vloeistof kon ontdekken. Doch hierin bleken wij ons ver gist te hebben daar uren later de motor nog even lustig liep. Waar de brandstof vandaan kwam is ons nog steeds een raadsel. Onderling werd een soort wacht regeling getroffen hierdoor werd de roerganger vrij periodiek afgelost. Om de passagiers enigszins rustig te houden hadden wij de manlijke passagiers op de uitkijk gezet en een verhaaltje gedaan over drijvende mijnen. Verder was er door Hack bepaald dat hij als gezagvoerder zou optreden en hij bepaalde verder dat niemand behalve de bemanning de machinekamer mocht binnen komen. Het weer bleef uitmuntend en de zee zo kalm als wat. Dit was een uiterst gelukkige omstandigheid daar indien het enigszins ruw weer geweest zou zijn dan hadden wij zeker een aantal mensen verloren. Bij het aanbreken van de dag werd overgegaan tot het beter distribueren van het gewicht van de deklading daar wij enigszins neuszwaar lagen. Ook werden de twee mangaten geïnspecteerd en hieruit kwamen vele nuttige voorwerpen zoals waterdichte kleding en noodrantsoenen. De noodrantsoenen werden in veiligheid gebracht in de machine kamer, daar wij absoluut geen benul hadden ~~xxxx~~ ~~en~~ ~~hoelang~~ wij nog zouden moeten varen om in Engeland aan te komen en de rantsoenen alleen in geval van nood gebruikt mochten worden. Aan vloeistof was direct al een groot gebrek.

Nederlandsche Luchtstrijdkrachten

Opkomst Depôt

Recruiting Centre Neth. Air Forces

Ypenburg,

Kamp B

Brasserskade, Delft

Tegen 800 uur werd de warmgelopen cylinder weer ingeschakeld nadat het koelingssysteem begrepen was door de heer Hack. Hierdoor luis-terde het schip veel beter naar het roer en er werd besloten om W.Z. W. te gaan sturen. Het bepalen van een koers was bij ons een kwes-tie van raden en het vertrouwen dat de kaart, die bij aardrijkskunde geleerd was, in de juiste verhouding in het geheugen was achter ge-bleven. Deze koers hebben wij volgehouden tot ongeveer 1500 uur toen wij Z.W. zijn gaan sturen en later Z.

De passagiers liepen vijfverig wacht en een paar drijvende kisten werden netjes gerapporteerd. In de ochtend zijn wij ook begonnen met het samen stellen van een voorlopige passagiers lijst, daar er zeer vele Duits sprekenden onder hen waren. Deze hebben wij later over-geschreven op de achterkant van de kaart van de Hollandse reddings-stations. Deze kaart die wij pas gevonden hebben nadat wij het kastje waarin zich de vuurpijlen bevonden, hadden open gebroken.

Tegen 1615 werd er rook waargenomen aan bakboord na enige beraad-slagings werd hierop af gestuurd, daar er met vrij veel zekerheid ge-zegd kon worden dat ze niet vijandelijk waren. Het bleken een aan-tal raderboten te zijn die onder bescherming van enkele destroyers vermoedelijk aan het mijnenvegen waren. Dichterbij gekomen hebben wij de Nederlandse vlag gehesen en de blauwste vlag met een knoop erin (iemand had eens gehoord dat dit wel eens een nood signaal kon zijn). Vervolgens hebben wij de motor op stop gezet en zijn gaan wach-ten op instructies van een der destroyers die naar ons toe kwam, druk met licht seinen werkende, waar natuurlijk niemand iets van snapte. De destroyer, H.M.S. Venemout, zette hierop een sloep uit in de veronder stelling dat onze motor defect was, om ons langszij te slepen. Op de zelfde tijd kwam er nog een sleepboot aanzetten van Amsterdam ook afgeladen met mensen. Dit bleek de vernielings party uit IJmuiden te zijn.

Langszij de destroyer gekomen loosden wij onze passagiers. Wij kre-gen opdracht om naar Dover te varen. Toen wij echter beleefd en vrien-delijk zeiden dat wij geen flauwe notie hadden van onze positie, werd ons gezeid dat wij dan ook maar aanboord moesten komen. De Zeemans-hoop is toen met een andere bemanning door gevaren. En in 1943 heb ik haar in Holyhead gezien en mij er over verbaasd dat er toch zo-veel mensen aanboord konden. Naar mijn schatting moeten wij ongeveer bij de Goodwin Sands terecht zijn gekomen, daar de kust nog niet te zien was en wij in een uur met de destroyer in Dover waren.

Tot zover mijn relaas, dat ik zo getrouw mogelijk aan U beschreven heb. Ik sta evenwel niet in voor de absolute juistheid, dit zou U kunnen krijgen wanneer U de heren Hack, Bongaerts en Dahmen U hun ver-haal ook toezonden. Daarom laat ik de volgende adressen volgen zogoed als ik ze zelf weet.

Lt I.H. Hack 320 Squadron c/o R. Neth Navy Dept. North Row London W1

Lt. Vl. II J. Bongaerts Vliegveld Gilze Rijen N.Br.

Lt. Tz. II K. Dahmen Vermoedelijk bij de mariniers waarschijn-lijk ook via London te bereiken of dat de andere heren zijn adres weten.

Ik eindig nu met mijn aanbieding van excuus over dit geval. Het was volkomen illegaal, doch voor vele joodse passagiers was het hun levens redding en voor ons de ideale uitkomst. Mocht ~~dit~~ in de toekomst onverhoopt weer een overgave van ons land voorkomen dan staat de N.Z.H.R.M. weer op de lijst bij mij om een reddingsboot kwijt te raken. Als boetedoening verzoek ik U ~~tot de~~