

De Engelandvaart 14-15 mei 1940

van H.L.J. Hack en 45 anderen

per Scheveningse m.r.b. Zeemanshoop

Dinsdag, 14 mei 1940

16.00 uur. Zojuist terug van een fietstocht naar Voorburg bij Den Haag om te zien hoe een vriendje tot dusver de oorlogsdagen is doorgekomen. Meteen op wacht bij de Luchtbeschermingsdienst, Opruimingspost Wateringse Vest 40, Delft.

Richting Den Haag is alles rustig, in het zuiden een lange muur van rook: Rotterdam brandt.

Plm. 18.45 uur. Met instemming van mijn wachtgenoot ga ik even eten op mijn kamer, Noordeinde 32 Delft.

Even vóór 19.00 uur. Mijn hospita, mevr. Spaans, stormt de kamer binnen: "We hebben het overgegeven!"

Mijn reactie is: "Dat zullen wel weer geruchten zijn!" Ik leg de lepel neer bij mijn bordje tomatensoep en beloof te gaan kijken bij het Garnizoenscommando, dat gevestigd is in Hotel Wilhelmina, een paar huizen verder langs de gracht.

"Ik ben zo terug!"

Op de stoep bevestigt de benedenbuurman het gerucht.

Ik sta een ogenblik perplex. Dan zie ik dat het op de torenklok van de Oude Kerk precies zeven uur is.

19.00 uur.

En dan flitst het door mijn brein: "Ga naar Engeland".

"Je hebt nog twee uur vóór het donker is om de kust te bereiken en te maken dat je wegkomt!"

Met deze als het ware meteen ingebrande gedachte, waar geen overweging of besluit aan te pas gekomen is - op dat moment niet, daarvóór niet en ook daarna niet - spring ik op de (geleende!) fiets waarmee ik 's middags naar Voorburg ben geweest en ben op weg naar Engeland.

In het voorbijrijden werp ik nog een blik op het verwarde hoopje soldaten en burgers bij het Garnizoenscommando, meld me af bij de LB-post met een "Ik ben naar Engeland" en zet koers naar Den Haag - Scheveningen.

Bij de Hoornbrug in Rijswijk word ik ingehaald door een auto waarin ik mijn mede-student aan de T.H.-Delft, Houtappel uit Maastricht, herken. Op de Hoornbrug moet de auto tussen de versperringen door laveren. Dat geeft mij de gelegenheid tot inhalen.

Nog juist op tijd krijg ik de kruk van een portier te pakken: "Kun je me naar Scheveningen brengen?"

"Waarom? Naar Engeland ??? Ben je gek geworden? Maar allá, stap maar in!"

De fiets blijft op de Hoornbrug achter, tien minuten later sta ik op het Gevers-Deynootplein ...

'Als een haan in de sneeuw' 'geen kip te bekennen!'

Ik loop de Boulevard op richting vissershaven. Gelukkig krijg ik een lift, van een fietser, de enige die er te zien is.

Bij de haven ontmoet ik twee medestudenten uit Delft, Bongaerts en Dahmen.

"Kom mee", zeggen ze, "daarginds zijn Joden bezig vissers over te halen hen naar Engeland te brengen!"

Ik ga mee: je kunt nooit weten; zie echter alleen maar verwarring. Aan te bieden heb ik niks (4 dubbeltjes op zak). Mijn indruk is: de vissers varen niet uit!

Langer blijven is tijdverknoeien.

Mijn beurt om te zeggen "Kom mee!" en: "Aan de overkant liggen twee reddingsboten; laten we proberen daarmee weg te komen!" Dat zien ze niet zitten, dus ga ik alleen.

Ik spring aan boord van de kleinste reddingsboot, de 'Prins Bernhard'. Motorkamer met hangslot op slot. Kijken of er op de achterliggende vissersboot een metaalzaag te bemachtigen is.

Man steekt zijn hoofd aan dek: "Nee, ik vaar niet uit; geen enkele visser trouwens, tenzij gevorderd."

Geen tijd te verliezen! Probeer de andere!

Dat is de m.r.b. 'Zeemanshoop'.

Méér geluk! De motorkamer is open! Er zit zelfs al iemand in!

"Verstand van motoren?"

"Nee, 1^e jaars medisch student uit Groningen, Meyers is de naam!"

"Nou, wil jij dan aan dek de zaak klaren, dat we kunnen loskomen van de wal? Ik zal proberen de motor te starten!"

Dat betekende in mei '40 méér dan 'een druk op de knop'. De motor moest voorverwarmd worden.

Terwijl ik druk doende ben uit te zoeken hoe dat allemaal moet, komt er assistentie, kennelijk een visser-motordrijver: "Ik wil wèl helpen, maar ik ga niet mee!"

Hij steekt de vóórverwarming aan en start na enige tijd de motor. Slechts één cilinder blijkt in werking te zijn gekomen, de andere loopt 'loos' mee.

"Die zet je zelf wel bij", zegt-ie en gaat naar boven; ik volg hem. Het dek is vol mensen. Bongaerts en Dahmen zijn er ook. Meyers laat een soldaat aan boord een schot in de lucht lossen. De menigte op de wal deinst achteruit.

Een man springt nog, maar valt in het water. Hij wordt aan boord getrokken. De familie blijft achter.

We tjoeke-tjoeken 'op één poot' de haven uit. Bij het havenhoofd springt de motordrijver op de wal.

"Welke koers?"

"Noord-West!" - de laatste woorden uit het vaderland.

Plm. 21.00 uur. We zijn op zee! Maar hoe!

Er moet snel orde op zaken worden gesteld. Aan dek is geen vrij plekje meer te bekennen, alles mensen en bagage. Motor, roer en koers vergen onmiddellijk alle aandacht. Gelukkig geven mijn vuile handen en olievegen op mijn gezicht me enig gezag.

Meyers, Bongaerts en Dahmen fungeren als roerganger. Koers: zo snel mogelijk uit zicht van de kust zien te komen; dus haaks erop, dat wil zeggen Noord-West, dit is volgens het advies.

Meyers zal tussen de bedrijven door orde scheppen aan dek en kijken wat voor uitrusting er aan boord is.

Ik terug naar de motor, fabrikaat 'Kromhout', Amsterdam, een kind van goeden huize, maar nu een met een stiefvader.

De loos meelopende cilinder laat ik voor wat ze is, alle aandacht voor de werkende. Deze mag onder géén voorwaarde afslaan! Kan leiden tot wanhoop bij de passagiers. Bovendien: gebruik van de aanzetinrichting, waarvan alleen het principe mij bekend is, betekent een extra risico. Vermijden!

De motortemperatuur wordt het zorgenkind, wordt die te hoog, dan moet de schroef ontkoppeld worden; de boot komt dan stil te liggen, luistert niet meer naar het roer en dobbert wat rond; 'drijven' heet dat.

De temperatuur wèrd me te hoog, en het werd dus drijven.

Ik ga naar boven om dit te regelen.

De boot loopt langzaam uit; de motor draait rustig door; gelukkig!

De zee is kalm. Maar zal dat zo blijven ? Eigenlijk moesten we iemand hebben met ervaring van woelige zee en die weet hoe hij moet reageren op een plotseling aanstormende golf. Iemand meldt zich. Een zorg minder.

"We hadden nu een soort crew: een 'schipper-motordrijver', een 'stuurman' en drie 'matrozen-roergangers'.

De motor kan weer ingeschakeld worden en de koelwaterkraan iets verder open. Het zou nog vele malen drijven worden.

Ondertussen is het donker geworden. Heldere hemel, géén maan. Op zee, noch aan de horizon is een vaartuig te bekennen. We zijn alleen.

'n Melding: het kompas is stuk! Er was iemand op gaan zitten?

Kort beraad aan dek: navigeren op de Poolster; sturen op een ster die laag boven de horizon in de gewenste richting staat (45° links van de Poolster). Aldus geschiedt. Castor en Pollux o.a. zijn zo onze koerssterren geweest. Ik kijk ze er nog altijd dankbaar op aan.

De nacht verglijdt. Aan dek blijft alles rustig. De motor loopt regelmatig. De temperatuur is tegen de morgen praktisch konstant. Het drijven is voorbij.

Woensdag, 15 mei 1940

Plm. 04.30 uur. De dageraad breekt aan; de sterren verbleken. Het kompas, dat vannacht onbruikbaar werd omdat de verlichting uitviel, schijnt het nog te doen; dan maar weer gebruiken. Ik hou wel een oogje in 't zeil met de zon-en-horloge-methode.

Een rondje maken over het dek gaat niet; er is geen vrij plekje waar je je voet kunt neerzetten. Er zit niets anders op dan buitenboord over de stootrand om het dek heen te lopen.

De boot steekt diep, te diep eigenlijk. Er spat water over het vrijboord. Meyers reikt oliejasen uit aan wie dreigt nat te worden.

De zon klimt hoger en begint ons te verwarmen. We mogen niet moppen. Het belooft weliswaar een ongewisse maar in ieder geval een stralende dag te worden. Zie de zonzij!

Terug bij mijn uitgangspunt (stuurstand / toegang motorkamer) lucht 'de stuurman' zijn gemoed: "We maken geen schijn van kans de overkant te halen. We kunnen beter terugkeren!"

Ons antwoord is kort en bondig: "We varen door!" En met een blik op de passagiers: "We zijn gisteren niet weggegaan om vandaag terug te keren!"

"Dan kan hij niet langer verantwoordelijkheid dragen", voor wat zijns inziens, "zal uitdraaien op gezamenlijke zelfmoord".

Hij voegt zich weer bij de passagiers.

Dit voorval zette me aan het denken.

Ten eerste moesten we er rekening mee gaan houden dat ook onder de passagiers de zenuwen het zouden begeven. Er bleek een dokter aan boord te zijn. Hij begreep de bedoeling en zou een wakend oog op de menigte houden. Ik verzocht bij eerste dreiging van dat er iets mis kon gaan het me te melden. We konden de zaak niet uit de hand laten lopen en het geheel opofferen voor het deel.

We zorgden voor wat afleiding: uitkijken naar drijvende mijnen en zo. Evenwel: op je plaats blijven!

De dokter rapporteerde dat de toestand althans voor het ogenblik geen zorgen baarde.

Ten tweede, er moest een naamlijst van opvarenden worden gemaakt. Aldus geschiedde.

In de motorkamer, waar nu - naar omstandigheden wel te verstaan - de zaak letterlijk en figuurlijk gesmeerd liep, zat ik wat te rusten toen het me inviel dat het gekkenwerk was nog langer Noord-West te varen. We zouden zo nooit onder de Engelse kust komen, laat staan in de buurt van de monding van de Thames waar we de meeste kans hadden opgepikt te worden.

Naar dek voor scheepsraad.

Plm. 08.00 uur. Besloten wordt meteen de koers te verleggen naar West.

Maar ik had nog een voorstel: nu de dokter tevreden bleek over de passagiers en ik niet ontevreden was over de motor, konden we best eens proberen de tweede cilinder in werking te stellen. Het probleem was dat het noodzakelijke vóórverwarmen met vlammen, geblaas en geraas van de blaaslamp gepaard zou gaan, wat misschien de passagiers de stuipen op het lijf zou jagen! "Tja, we moesten dat toch maar riskeren!" Waakzaamheid blijft natuurlijk geboden.

De blaaslamp werd aangestoken, de gloeiplaat terdege verwarmd, de brandstof-inspuitpomp ingeschakeld en het "tjoek, tjoek, tjoek" ging over in "ketjoe, ketjoe, ketjoe" de motor liep op twee cilinders! Kromhout zij geprezen! De boot versnelde haar vaart! De zaak bijregelen, een tijd in de gaten houden en dan aan dek even in het koesterende zonnetje.

Heerlijk! Een alert oor blijft luisteren naar het ritme van de motor.

Volgende verrassing! Twee werkende cilinders betekende dubbel brandstofverbruik. In Scheveningen had ik mijn keuze laten vallen op een reddingsboot omdat die behalve zeewaardig en handelbaar ook altijd paraat is voor onmiddellijk vertrek en maximale inzet, dat wil zeggen o.a. met volle brandstoftanks. De motor draaide nu al meer dan een half etmaal; weliswaar met geringe belasting, maar leeg is leeg! Stel je

voor dat je de gelegenheid voorbij laat gaan om tijdig over te schakelen op een volle tank! Als de bliksem erop af! Helaas, de brandstofleiding dook ergens een ontoegankelijke plaats in en wat ik zocht kon ik niet vinden.

'Boven' nam men de boodschap "voorraad brandstof onbekend, misschien nog voor een kwartier, hopelijk langer" lakoniek op. En het werd langer. De motor is zonder haperen rustig door blijven draaien tot we werden opgepikt

Plm. 11.00 uur? De koers wordt gewijzigd in Zuid. Dit zou de kans om spoedig te worden opgepikt vergroten, was het algemeen gevoelen.

Plm. 14.00 uur. We ontwaren vier schepen aan de horizon. Er op af: wat dichterbij gekomen zou je zeggen dat het vrachtschepen zijn en een torpedojager. Wat ze doen is minder duidelijk. Zo te zien liggen ze gestopt. Contrabande onderzoek?

Uit de opbrengst van Meyers speurtocht door de boot trek ik een oliejas aan, een knalgele, goed zichtbaar. Ik stel me zo zichtbaar mogelijk op. Achteruit wordt de Nederlandse driekleur gehesen, aan de mast de wimpel van de Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij (N.Z.H.R.M.) met een knoop erin, 'in sjouw' dus, dat wil zeggen dat we hulp op prijs stellen. Er wordt naar ons geseind, met de seinlamp. Niks bijzonders voor een ordentelijk schip, maar voor ons boven kennen en kunnen. Ik kan niet beter doen dan met mijn armen een gebaar van hulpeloosheid maken.

Een tijdlang gebeurt er niets. Het lijkt wel of ze ons niet vertrouwen. Ik laat stoppen.

We zien een Nederlandse sleepboot op ons afkomen, zo te zien uit de richting van de Nederlandse kust. Haar naam blijkt 'Atjeh' te zijn. Ze heeft Engelse militairen aan boord. Een 'demolition party', die in IJmuiden aan het werk is geweest; zo horen we later.

Blijkbaar is voor de jager de toestand nu duidelijk. Er wordt een boot uitgezet. Gepraat en gedoe! Ik kan er geen touw aan vastknopen.

Eén zekerheid evenwel: We hadden het gehaald!!

Ik voelde de spanning wegvallen. Gek, de spanning voel je niet, de ontspanning wel. Het dagenlange slaapttekort plus de hoge graad van waakzaamheid gedurende de overtocht eisten hun tol. Ik klapte dicht. Van wat er nu allemaal nog kwam, herinner ik mij slechts flarden:

- dat we aan boord zijn van de torpedojager H.M.S. Venomous (de 'venijnige'),
- de eerste grote mok thee: 'fluidized mahogany', delicious!

- een rommelige tafel in het matrozenverblijf. Blijkbaar hadden de 'jannen' juist hun 'tea' beëindigd. Voor ons kwam er ook 'bread en butter' and corned beef and more tea!
- dat ons viertal aan dek moest komen bij de commandant. Wat hij zei drong niet meer tot me door; maar het schijnt een compliment voor de navigatie, asjeblief!, en het gebruikelijke "Well done, boys!"
- een bemoedigende spreuk ergens tegen een wand: 'There is an eternity of rest to follow' of was het 'The price of safety is eternal vigilance'?
- het machtige gevoel dat een zeeschip je geeft wanneer het met grote kracht aanzet tot hoge vaart. Na een korte tijd ging het met naar schatting een 25 mijls-vaart de zee over!

19.00 uur. Dat we zijn ontscheept en op het perron van het boottreinstation van Dover lopen. In de verte, onder de overkapping staat een trein, een groene, kleur van de hoop. Ik kijk eens om. Heeft dat allemaal op dat kleine bootje gezeten??? De processie trekt langs een Engelse 'Bobby'. Hij bekijkt de stoet: 'War refugees'. Zwijgend lopen die - meest Joden - verder met letterlijk de rug gekeerd naar het vasteland van Europa, weg van hun verleden, een toekomst tegemoet: shalom, vrede zij verder met u!

's-Hertogenbosch, 7 maart 1981,
H.L.J. Hack

Lijst van opvarenden a/b m.r.b. Zeemanshoop 14-15 mei 1940

| <u>Passagiers</u> | <u>Opmerkingen</u> | |
|--------------------------------|--|-----------|
| Belinfante + zuster | Jurist, ambt. dept. 's Gravenhage | 2 |
| Goldschmidt + vrouw | | 2 |
| Mevr. Daniels | | 1 |
| Jacob Meyer | Koopman in Londen | 1 |
| Singer | | 1 |
| Fam. Stroheim, 3 vrouwen + man | | 4 |
| F. Zactechek | | 1 |
| Mayer + vrouw | | 2 |
| Weyl | | 1 |
| Meuleman + vrouw | | 2 |
| Munner + vrouw | | 2 |
| Pelmann + vrouw + zoon | | 3 |
| Polak + vrouw + zoon | | 3 |
| Fischer + vrouw | | 2 |
| Goldschmidt + vrouw | 2 ^e Goldschmidt + vrouw | 2 |
| Marx | | 1 |
| De Jonge | Officier Irene Brigade, adjudant van H.M. de Koningin | 1 |
| Speyer | | 1 |
| Van Wezel | | 1 |
| Van Wezel | | 1 |
| Blitz | | 1 |
| Drukker + vrouw | | 2 |
| Cohen | | 1 |
| Neurath, Otto | Filosoof Wiener Kreis, Oxford 22-12-45 | 1 |
| Mevr. Reiden (?) | | 1 |
| Wessel | | 1 |
| Van der Laan | | 1 |
| | Totaal | 42 |
| <u>'Bemanning'</u> | | |
| Harry Hack | Technisch Officier ter Koopvaardij Technisch Officier Koninklijke Marine Technisch Officier R.A.F. | 1 |
| Bongaerts | Officier Vlieger Koninklijke Marine | 1 |
| Dahmen | Officier Koninklijke Marine | 1 |
| L.M. Meyers | Officier Vlieger R.A.F. | 1 |
| | Totaal | 46 |