

Mr. W.G. Belinfante

Den Haag, 21 Januari 1946.
Van Beverningkstraat 13.

Am de Noord- en Zuid Hollandsche Reddingmaatschappij,
Heerengracht,
A m s t e r d a m.

Mijne Heeren,

Ik las in "De Reddingboot", dat U nadere gegevens verzocht omtrent de reis van de reddingboot "De Zeemanshoop" op 14-15 Mei 1940 van Scheveningen naar Engeland. Uit onderstaand verslag blijkt, wat ik daaromtrent uit eigen wetenschap kan verklaren en wat ik ontleen aan mededelingen van anderen.

Op Dinsdagavond 14 Mei 1940 fietsten mijn zuster, Mej. Mr. A.J. Belinfante, en ik naar de haven in Scheveningen, teneinde te trachten een boot te vinden om naar Engeland over te steken. Aan den havenkant zagen wij in een hoek een verzameling van menschen en toen wij naderbij kwamen, zagen wij, dat de reddingboot "De Zeemanshoop" klaar lag om te vertrekken. Ik vroeg aan een der omstanders: "Waar gaat dat bootje naar toe?" en iemand antwoordde: "Naar Engeland." Op mijn vraag: "Is er nog plaats?" antwoordde men "Ik zou er maar inspringen." Hetgeen wij deden. Het moet toen ongeveer kwart voor negen geweest zijn en om ongeveer 8u.55 stak de boot van wal.

Een Scheveninger, die bij het op gang brengen van de motor behulpzaam was geweest, sprong er bij de buitenhaven af; dit was blijkbaar aldus afgesproken. Er moeten, naar ik mij meen te herinneren, 47 menschen aan boord geweest zijn.

Toen wij vertrokken, begon het donker te worden. Een paar vliegtuigen, die juist passeerden toen wij de haven hadden verlaten, schonken ons geen aandacht (ik weet niet of zij vriend of vijand waren). De vuur toren van Scheveningen verspreidde een welkom licht.

Na misschien 20 min. varen was er een incident. De boot voer al dien tijd zeer langzaam (men vertelde mij later dat slechts één van de twee cylinders werkte en dat het in het donker niet mogelijk was een reparatie uit te voeren). Enkele opvarenden meenden, dat wij met dat tempo beter konden terugkeeren dan voortgaan; dank zij de vastberadenheid der "bemanning" werd de tocht voortgezet. Er was geen eten aan boord behalve het weinige dat sommigen zelf hadden meegebracht; wel was er, naar ik achteraf heb vernomen, eenig water en cognac; de "bemanning" heeft dit wijselijk niet onthuld.

Het

Het was prachtig weer, de zee was rustig en er was vrijwel niemand zieziek. Men voer recht naar het Westen. Niemand aan boord wist iets van navigatie, maar de taak was niet moeilijk; er waren kompassen en de Noordster werd zorgvuldig 00° rechts gehouden. (Mogelijke zeestroomingen werden utteraard buiten beschouwing gelaten.) Later heeft men, naar ik vernam, ongeveer WZW aangehouden, om zoo mogelijk in de Theemsmond terecht te komen.

Er werd voortdurend uitgekeken naar drijvende mijnen en ieder verdacht drijvend voorwerp werd zorgvuldig vermeden.

Den volgenden morgen, toen het licht was, slaagde de "kapitein" - de heer Hack - erin om de andere cylinder op gang te brengen, hetgeen de snelheid aanmerkelijk verhoogde. Deze operatie was een hachelijk oogenblik; men vreesde, dat de motor in plaats van beter te gaan loopen heelemaal zou weigeren.

Wij zagen s'ochtends wederom vliegtuigen, ditmaal kennelijk Engelsche. Of zij ons zagen, weet ik niet. Schepen kwamen wij niet tegen. De zee was uitgestorven.

Merkwaardig was, dat niemand honger of dorst had, hoewel overdag de zon voortdurend scheen. Blijkbaar vergat men dit in de natuurlijk steeds heerschende spanning.

's Middags, ik denk om ongeveer 3 uur, zagen wij schepen uit Z.W. richting naderen. De "kapitein" heescht nood- en andere vlaggen en wij werden opgemerkt. Het grootste van de drie schepen (naar later bleek: de destroyer "Venomous") ging stilliggen en trachtte ons iets te beduiden met seinlichten, die natuurlijk door niemand aan boord werden verstaan. Daarna zette de destroyer een boot uit en werd ons mondeling gezegd wat wij doen moesten, nl.: om de destroyer heenvaren en zoo dicht mogelijk naderen aan de lij-zijde van het schip. Aldus geschiedde en matrozen hielpen ons langs een net aan boord klimmen.

"De Zeemanshoop" werd vastgebonden aan een van de vergezellende schepen en is later, zooals U bekend is, ter beschikking gesteld van de Nederlandsche Marine.

Merkwaardig was, dat, terwijl wij bezig waren met de nogal langdurige oppik-manoeuvre, er op dezelfde plaats een ander bootje aankwam, een havenstoombootje uit IJmuiden, vol met marinemannen (en één burger); ook zij werden door de "Venomous" aan boord genomen en ook dit bootje werd meegenomen.

Aan boord van de "Venomous" vertelde men mij, dat wij ongeveer 2/3 van de overtocht volbracht hadden toen wij werden opgepikt. Voorts hoorden wij, dat wij dwars door mijnenvelden hadden heengevaren; blijkbaar dank zij de ondiepte van de boot was er niets gebeurd.

De ontvangst aan boord van de "Venomous" was zeer hartelijk. Er werd onmiddellijk een theemaaltijd voor ons bereid en later werden wij op het dek toegelaten. Wij landden in Dover, ik denk tusschen 5 en 6 uur 's middags.

Tot zoover het relaas van de tocht. Het interessantste gedeelte had zich eigenlijk reeds afgespeeld, voordat wij in Scheveningen aan de haven kwamen. Ik heb daaromtrent het volgende vernomen.

De heeren Hack, Bongaerts en Dahmeen, studenten in Delft, waren gedrieën naar Scheveningen gefietst om te trachten weg te komen. Bij de haven troffen zij den Groningschen student Meyers met hetzelfde doel. Zij waren aanwezig bij een poging van iemand anders om een visschersboot te krijgen. Er werd wel een visschersboot te koop aangeboden, doch geen bemanning was bereid te varn. De aspirant-kooper en anderen, die toen - het zal half acht geweest zijn - aanwezig waren, gingen onverrichterzake heen. Genoemd viertal liet zich echter niet ontmoedigen. Zij zochten verder en vonden twee redding-hoben. De eene was deugdelijk op slot; het slot van de machinekamer van "De Zeemanshoop" liet zich echter gemakkelijk forceern. Men besloot de kans te wagen, in de overtuiging, dat het een goed schip was en dat er voldoende olie en bezine aan boord was voor een flinke reis. Voorts vertrouwden zij op hun technische kennis van motoren. Ten slotte hielp een Scheveninger - gelijk boven vermeld - bij het op gang brengen van den motor.

Omtrent genoemd wakker viertal kan ik nog het volgende mededeelen: Hack - onze kapitein - heeft gevaren bij de koopvaardij en bij de marine en kwam later als "engineering officer" bij de Nederlandsche Marine Luchtvaart. Bongaerts kwam bij het bekende Mitchell-squadron van de Nederlandsche Marine Luchtvaart, ik meen als navigator, en won het D.F.C. Meyers werd fighter pilot in de R.A.F.; ik meen dat hij helaas "vermist" is; van Dahmen heb ik nooit meer iets vernomen.

Ik sluit hierbij in een exemplaar van de "News Chronicle" van 4 December 1945, waarin iets van de tocht verteld wordt. In een boek of tijdschrift, dat tijdens den oorlog in Indië is verschenen - ik ben den naam ervan vergeten - heb ik een relaas van de tocht gelezen, geschreven door een der medereizigers; dat relaas was gedramatiseerd en interessant gemaakt, doch, voor zoover ik mij herinner, hier en daar ver bezijden de sobere waarheid - dit voor het geval dat verhaal U t.g.t. als authentiek mocht worden voorgelegd.

Ten slotte: gaarne wensch ik mijn lidmaatschap van de N.Z.H.R.Mij. te hernieuwen, en mijn zuster (adres eveneens Van Beverniggkstraat 13, Den Haag) zal gaarne lid van Jw maatschappij worden. Ik verzoek U ons beiden voor een contributie van f.5.- per jaar te willen noteeren. Ik heb U voorts per giro, mede namens mijn zuster, een bedrag van f.100.- doen toekomen.

Hoogachtend,

W. C. van der Meer

J 103

AW 23.1.46

AW 23.1.46

H 23-1-46