

LANGE Biografie

Voetnoten 23 => 38 – 39 p.20 ONOPGELOST PROBLEEM!

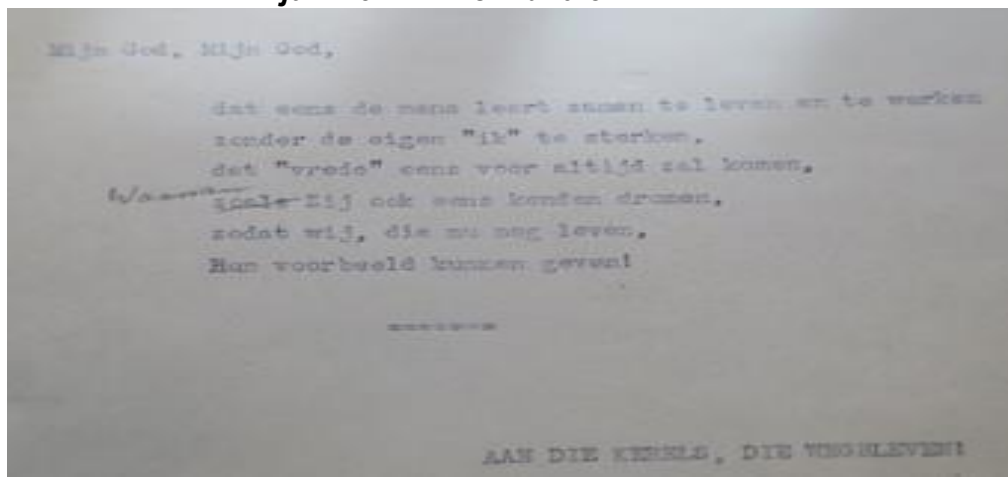
Joost Sluis – R.A.F. oorlogsheld.

(Chicago 23-01-1917 – St. Martin le Gaillard 24-06-1944)



Joost Sluis - 1st Luitenant – RAF

Luitenant Dutch squadron 320; omgekomen bij aanval op V-1 installatie 24 juni 1944 in Normandië.



Dagboek voorblad dagboektekst H. van der Kop // NIMH; dossier Van der Kop; archiefdoos nr. 304

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 Sluis¹ (Enkhuizen 29-06-1888 – Haarlem 22-07-1952) kwam uit een geslacht van West-Friese tuinbouwers en zaadhandelaren. Diens vader Joost Sluis (Andijk 1865 – Enkhuizen 1917) zette de firma 'Gebroeders Sluis'² voort, in 1868 opgericht door de broers Jacob en Pieter Sluis. 'Grootvader' Joost stuurde zijn oudste zoon Jacob op 20-jarige leeftijd naar het dochterbedrijf 'Sluis Seed Store' in Chicago, waar het zijn taak werd de Amerikaanse klanten te bezoeken. De V.S. importeerde destijds veel groenten- en bloemenzaden uit Europa.

In 1910 huwde Jacob zijn nicht Maritje (Ma) Sluis (1891 – 15 oktober 1918). Samen kregen zij vier kinderen: Joost (1911-1917), Mary (1913-1989), Willem (1915-1983) en Joost (1917-1944). De oudste zoon Joost overleed in 1917, waarna zijn naam aan

¹ Zie: Sluis, S.J.; “‘Het Westfriese geslacht Sluis’”; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 285 – 292.

http://www.onderscheidingen.nl/decorandi/wo2/dec_s05.html én

<https://oorlogsgravenstichting.nl/assets/data/post/0141906/b4c60647aee04c12edf2f8caa0d98402.pdf?v=1>

² 574 NV Sluis en Groot's Koninklijke Zaadteelt en Zaadhandel te Enkh... (Noord-Hollands Archief) - Noord-Hollands Archief

de jongste in het gezin werd gegeven. In 1917 sterft ook grootvader Joost, die al lange tijd ziekelijk was. Zijn tweede zoon Abraham nam hierna de leiding over van 'Gebroeders Sluis'.

Jacobs vrouw Maritje overleed op 15 oktober 1918 in Chicago aan de Spaanse griep.³ Misschien had haar dood kunnen worden voorkomen als er eerder een besluit was genomen om publieke bijeenkomsten te verbieden. Men wilde 'geen overhaaste actie ondernemen en er zeker van zijn dat wat we ook doen, ten goede komt aan de stad'. Pas vanaf dinsdag 15 oktober moesten alle theaters, filmhuizen en nachtscholen voor onbepaalde tijd sluiten en werden alle vergaderingen en activiteiten op andere "plaatsen van openbaar vermaak" verboden.⁴

In een brief van 13 december 1918 verzocht Abraham Sluis zijn broer Jacob om terug te keren naar Enkhuizen. Hij schreef: "De zaak neemt in omvang toe en loopt mij soms wat over de hand en ik ruim mijn plaats graag voor jou in als oudste". In het voorjaar van 1919 reisde weduwnaar Jacob daarom met zijn drie kinderen terug naar Nederland. Op 27 januari 1920 werd het gezin ingeschreven in de burgerlijke stand. Jacob was toen al, in september 1919, hertrouwd met Aafje Groot Simonsdochter (1889 - 1951). Uit dit huwelijk werden nog zes kinderen geboren: Simon, Alida, Jan Cornelis, Jacob, Klaas Pieter en Margrietha Maria.



Van links naar rechts: Joost (overleden in 1917), Jacob, Willem, Mary en Maritje.

² Zie: Sluis, S.J.; "'Het Westfries geslacht Sluis"; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 287 – 284 // 374 - 375.

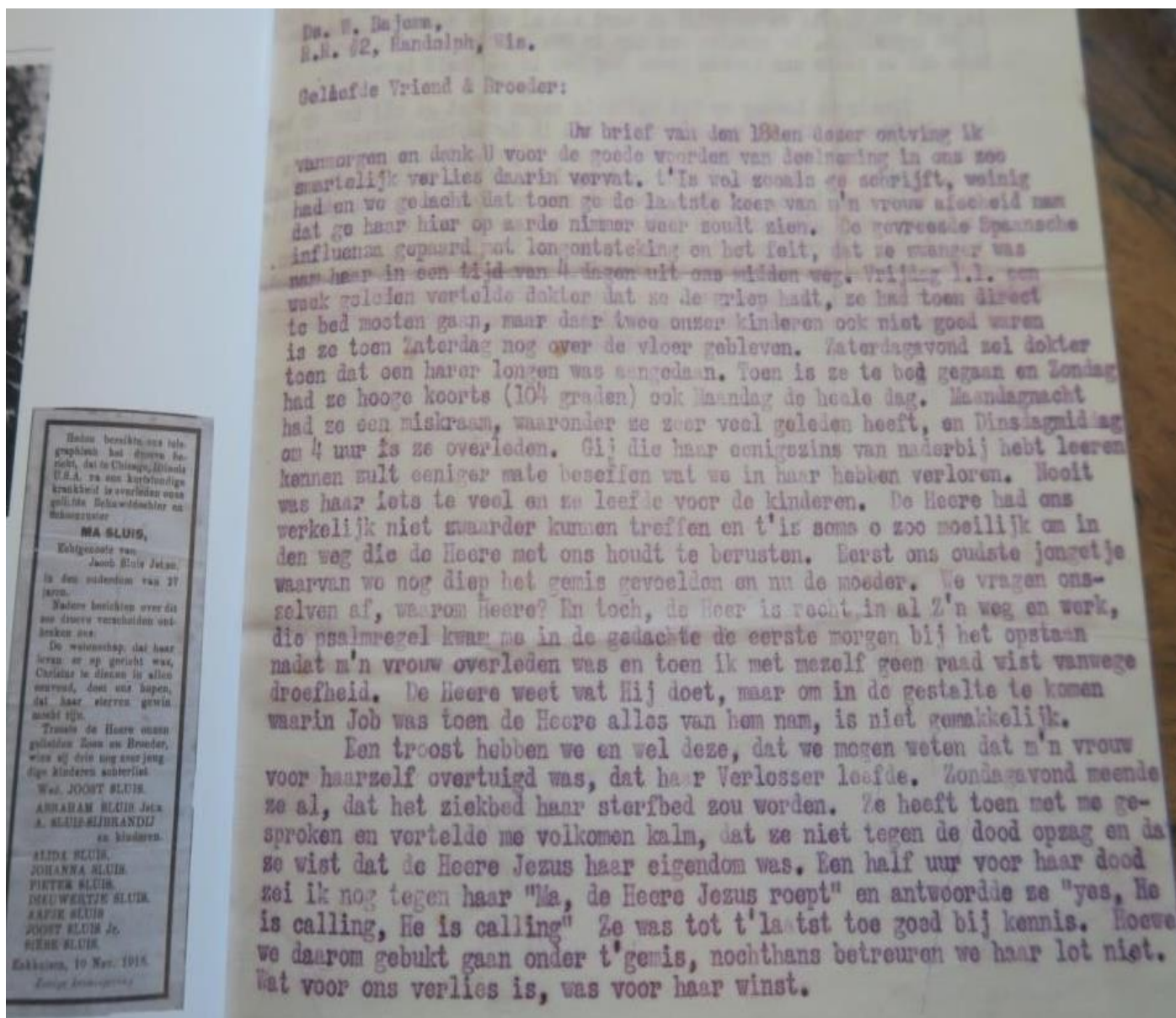
http://www.onderscheidingen.nl/decorandi/wo2/dec_s05.html én

<https://oorlogsgravenstichting.nl/assets/data/post/0141906/b4c60647aee04c12edf2f8caa0d98402.pdf?v=1>

• Barry, J.M.; "The great influenza; epic story of the deadliest plague in history"; Penquin books 2005; ISBN 0143036491.

• Mecking, E.; "het drama van 1918, over de Spaanse griep en de zoektocht naar virus en vaccin"; Mets & Schilt; Amsterdam; ISBN 109053305394; 222 p.

³ <https://www.influenzaarchive.org/cities/city-chicago.html#> <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2862337/>
<https://www.nytimes.com/2020/08/03/us/mask-protests-1918.html?action=click&module=RelatedLinks&pgtype=Article>
<https://www.nytimes.com/2020/07/15/sunday-review/coronavirus-historypandemics.html?action=click&module=RelatedLinks&pgtype=Article>



Vel, W.; Vel, J.; "Mary Sluis, van Chicago tot Koudekerke 1913 -1989"; p. 4 ; privé familieboek (foto is uit te vergroten).

Volg- nummer	Dagtekening en JAAR der Inzetting.	FAMILIENAAM (Pantiesen der Vrouw)	VOORNAMEN (Voluit geschreven)	Geboorte- en JAAR der Geboorte.	Geboorteplaats. (Met aangeving der provincie voor inwoon- ingen, van het land voor vreemdelingen.)	Burgerlike Staat H. (getrouwd.) W. (verzuimstat.) B. (gescheiden su- wit)	Veranderingen en hant Dagtekening.	Kerk- genootschap (Elk bepaald op te geven.)	Aank. beroep of bedrijf. Bij bedrijven ver- maiden of de per- soon daarbij als Houtf (het) voor andere rekening (Nu verkeer is dan wel als onder- geschikte (O))	Huizing. (Straat, gracht enz. nrk. nummer)	Dagtekening en JAAR der verving n de Gemeente.	Vorige Woonplaats. (Met aangeving der provincie voor inwoon- ingen, het land voor vreemde- lingen.)	Dagtekening en JAAR van het vertrek uit de Gemeente.	Waarheen vertrokken. (Gemeente en provincie voor inwoonlingen, het land voor vreemdelingen)
Inv. 1	1898	Sluis	Wouter de	1898	Chicago	H.		N. Van	Wolfsb.	4-636				
2	1898	Sluis	Wouter de	1898	Chicago	H.		N. Van	Wolfsb.	4-636				
1.		Sluis	Jacob	1898	Chicago	H.		Gt.	Landbouw	1898				
2.		Groot	Wouter	1898	Chicago	H.		is.	Landbouw	1898				
3.		Sluis	Marie	1898	Chicago	H.		is.	Landbouw	1898				
4.		is.	Wouter	1898	Chicago	H.		is.	Landbouw	1898				
5.		is.	Wouter	1898	Chicago	H.		is.	Landbouw	1898				
6.	1898	is.	Wouter	1898	Chicago	H.		is.	Landbouw	1898				

https://www.westfriesarchief.nl/onderzoek/zoeken?mizig=236&miadt=136&miaet=54&micode=170108_53&minr=13962037&miview=ldt



Willem (links) Mary (midden) en Joost (rechts)



Van links naar rechts: KP, Jaap, Jan Cornelis, Alie, Simon, Joost, Willem en Mary.

Tussen 1921 en 1935 werd Gebroeders Sluis geleid door vader Jacob en zijn broer Pieter Sluis, vanaf 1935 tot 1952 alleen door Jacob. Mede door Pieter groeide de export naar de V.S. en naar Europese bestemmingen. Tussen 1930 en 1940 nam de internationale concurrentie echter enorm toe door allerlei handelsbarrières.¹ De beurscrisis in 1929 leidde tot een economische ontwrichting die tot 1936 voortduurde. De handelsbarrières, valutabepalingen, tolmuren, invoerrechten, devaluaties en moordende internationale concurrentie maakten dat de winsten gering bleven en deden het bedrijf op haar grondvesten wankelen. Daar kwam nog bij dat huisbankier Lakenman & Zoons Bank te Enkhuizen in 1936 surséance van betaling aanvroeg. De

¹ Zie: Sluis, S.J.; “Het Westfries geslacht Sluis”; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 267– 284.
http://www.onderscheidingen.nl/decorandi/wo2/dec_s05.html én
<https://oorlogsgravenstichting.nl/assets/data/post/0141906/b4c60647aee04c12edf2f8caa0d98402.pdf?v=1> ⁶ https://nl.wikipedia.org/wiki/Snouck_van_Loosenfonds.

nasleep hiervan was voor Enkhuizen rampzalig. Alle grotere bedrijven gingen te gronde, alleen de papierwarenfabriek en de firma's Sluis en Groot en Gebroeders Sluis wisten zich te handhaven.⁶



Willem (links) Mary (midden) en Joost (rechts)

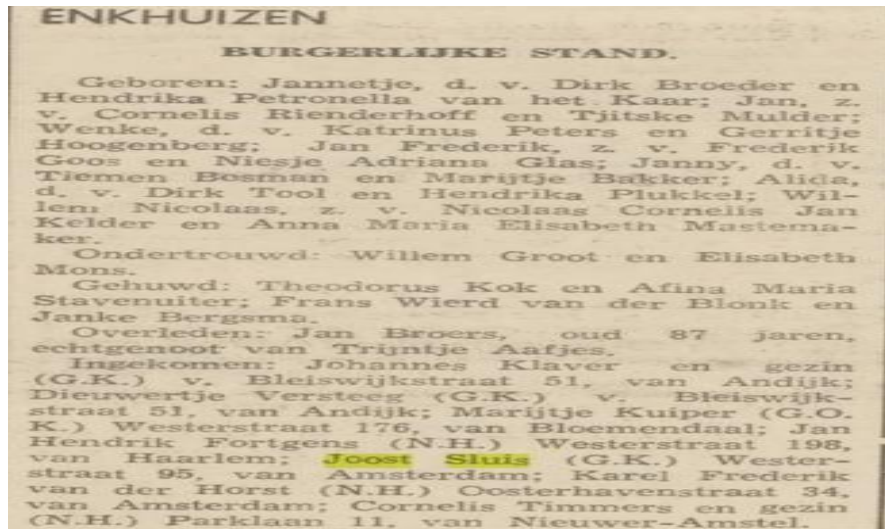
JOOST

Alle jongens in het gezin Sluis werden in hun H.B.S.-tijd in een ander Gereformeerd gezin in de kost gedaan. Enkhuizen had alleen een Christelijke M.U.L.O. en voor de ouders was het een uitgemaakte zaak dat hun kinderen Christelijk onderwijs moesten krijgen. In 1934 behaalde Joost zijn H.B.S.-A diploma aan de Christelijke Hogere Burger School te Amsterdam. In de zomer van dat jaar liep hij stage bij een Frans zaadteeltbedrijf in Saint-Rémy-de-Provence, een dochterbedrijf van Gebroeders Sluis. Vervolgens bezocht hij enige andere Europese zaadtelers.

No.	NAAM	VOORNAAM	VAK VAN STUDIE	GEBOREN	DATUM VAN DE EERSTE INSCHRIJVING	DATUM VAN DE INSCHRIJVING BIJ RE
337	Sluis	Joost	Handelen	Chicago 20-1-17	4-10-'34	ONS 1940-41 ONS 1941-42 ONS 1942-43 ONS 1943-44 ONS 1944-45 ONS 1945-46 ONS 1946-47 ONS 1947-48

Inschrijving voor het eerste jaar van de studie economie aan de Universiteit van Amsterdam op 4 oktober 1934

Van 1934 tot 1936 studeerde Joost economie aan de Gemeentelijke Universiteit in Amsterdam, waar hij zijn kandidaatsexamen behaalde.⁷ In deze periode leerde hij zijn vriendin Mieke kennen. Zij was 'van een andere geloofsrichting', waar de vader en stiefmoeder van Joost moeite mee hadden. In juni 1936 werd Joost door zijn vader uit Amsterdam opgehaald. Vader Jacob vond dat Joost wel genoeg had geleerd en nu beter in de zaak kon komen. In de familie gaat het verhaal dat Joost bij het afscheid uit Amsterdam door zijn studiegenoten werd uitgezongen.



Westfriesch dagblad onze courant // 11-06-1936⁸

Op 26 augustus 1936 scheeppe Joost zich in bij de Holland-Amerikaalijn voor zijn eerste reis naar de VS.⁹

⁷okt 1934 - 1938 UvA studie (wsl kandidaatsexamen behaald);

<https://archief.amsterdam/inventarissen/details/30114/keywords/examenregisters/withscans/0/start/0/limit/10/flimit/5>.

⁸<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=%28Joost+Sluis%29&facets%5Btype%5D%5B%5D=artikel&facets%5Btype%5D%5B%5D=familiebericht&facets%5Bspatial%5D%5B%5D=Regionaal%7Clokaal&page=2&maxperpage=50&sortfield=date&cql%5B%5D=%28date+gte+%2201-01-1933%22%29&cql%5B%5D=%28date+lte+%2201-01-1942%22%29&coll=ddd&redirect=true&identifier=MMWFA01:000302059:mpeg21:a00031&resultsidentifier=MMWFA01:000302059:mpeg21:a00031&rowid=34>

⁹Vertrekdatum: 15-08-1936 / Vertrekhaven: Rotterdam / Scheepsnaam: Edam / Van continent: Europa / Naar continent:

Noord-Amerika / Reiziger: Joost Sluis / Toegangsnummer:318-04 Archieven van de Holland Amerika Lijn (HAL): Passage A/ Inventarisnummer:1020 / Folionummer: 128 / Personen (Stadsarchief Rotterdam) -(archieven.nl)

- "New York, New York Passenger and Crew Lists, 1909, 1925-1957," database with images, FamilySearch (<https://familysearch.org/ark:/61903/1:1:24K3-234> : 2 March 2021), Joost Sluis, ; citing Immigration, New York, New York, United States, NARA microfilm publication T715 (Washington, D.C.: National Archives and Records Administration, n.d.).

LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES

ALL ALIENS arriving at a port of call in the United States from a foreign port or a port of the United States, and all others arriving at a port of call from a foreign port or a port of the United States, shall be listed on this form.

S. S. Passengers sailing from 19

No.	Name of vessel	Name of passenger	Age	Sex	Color of hair	Color of eyes	Color of skin	Place of birth	Country	Date of arrival	Date of departure	Place of destination	Remarks	Signature of master or agent	Signature of passenger	Signature of official
1	SLUIS	JOOST	23	M	BROWN	BROWN	BROWN	HOLLAND	SKAGIT	01-10-1936	01-10-1936	01-10-1936				

In de Mount Vernon Argus verscheen laatst het volgende bericht :

" J.S. Slius of Enkhiusen, Holland arrived in Mount Vernon last Friday to visit at the home of his uncle, Peter Sluis, until the first of October. The visitor like his uncle is in the seed business and is in this country on an extensive business tour which will take him to all parts of the country.

Het bericht stond op de voorpagina en met dikke letters stond erboven :
HOLLAND SEEDSMAN WILL VISIT SKAGIT (de naam van de omgeving, zooals U weet).

p. 2: brief van Joost Sluis aan zijn vader vanuit Mount Vernon d.d. 01-10-1936 (privé bezit).

Bij aankomst in New York vernam Joost het nieuws van de surséance van betaling van de huisbankier van het bedrijf. Joost voelde zich hierdoor nog meer genoodzaakt om zeer zuinig rond te reizen. Hij suggereerde allerlei mogelijke zakelijke kostenbesparende maatregelen, naast zijn hotel- en verblijfskosten.

27 Augs., 1936.

Mr. Joost Sluis,
c/o Mr. C. Fischer,
Assistant Superintendent
Holland Christian Seamen's Home,
Hoboken, N.J., U.S.A.

Geliefde Zoon;

Uit de krant vernamen we dat je gisteren te Hoboken bent aangekomen en hoop ik dat je een voorspoedige reis gehad hebt en zien we allen met belangstelling je brieven tegemoet.

Sinds je vertrek is hier heel veel veranderd en ben ik terwijl ik dit schrijf als een gebroken man. Als een donderslag bij heldere hemel kwam gistermorgen het bericht dat Lakenman's Bank surséance van betaling had aangevraagd en is haar dit heden verleend. Ik belde hen gistermorgen op om Aarents te spreken over de Casco afdeling en deed hij me toen mede "Ik moet U zeggen dat Lakenman's Bank surséance van betaling heeft aangevraagd--op mijn vraag welke gevolgen zijn hieraan voor ons verbonden, antwoordde hij--ik vrees van zeer ernstige. Nog wilde dit erbij mij niet in, daar we momenteel slechts ongeveer 25 Mille debet staan en we aan effecten, edele metalen etc. bij hen meenden te hebben liggen ongeveer 250 Mille. Het blijkt nu evenwel dat ze deze geheele 250 Mille ons toebehorende effecten, edele metalen, etc. beleend hebben en is het gevolg hiervan dat wij een vordering hebben op Lakenman's Bank, die zoo ongeveer failliet is van ongeveer 225 Mille en wat zal daarvan terecht komen? --vermoedelijk in het gunstigste geval niet meer dan 100 Mille en zouden we dus in dat geval een verlies hebben van F.125.000.- Eerst

p. 1: brief van Jacob Sluis aan zijn zoon Joost Sluis d.d. 27-08-1936 (privé bezit). Het verlies is in 1936: fl. 225.000,- = € 2.482.700,31 in 2021 (vlg. IISG)²

Door de surséance werd een grote financiële vordering van Gebroeders Sluis geblokkeerd, geld dat was bestemd voor de financiering van de nieuwe zaadoogst. Vader Jacob is geschokt in zijn vertrouwen in de bank, maar vindt enige berusting in zijn geloof.

Mijn hoop en vertrouwen blijft op onzen God, die alles bestuurt naar zijn Goddelijken wil en wensch ik me daar ook geheel bij naar te leggen. Voor ons allen is het evenwel een moeilijk pad dat we te volgen hebben en hoop ik dat jij ook onder deze zoo moeilijke omstandigheden je troost en kracht bij onzen God zult zoeken en vinden. Het doet me dat je zoo gauw mogelijk naar Oom Piet gaat. Dat j

p. 2: brief van Jacob Sluis aan zijn zoon Joost Sluis d.d. 27-08-1936 (privé bezit)

De moed om verder te gaan ontbreekt me bijna, doch blijft mi; hoop en vertrouwen op God gevestigd en hoop ik dat hij mij en Aafje en onze oudere kinderen moed en kracht zal geven om met lijdzaamheid onze weg te vervolgen en de loopbaan, die Hij in zijn almachtig bestel voor ons heeft uitgestippeld te volenden.

brief van Jacob Sluis aan zijn broer Piet Sluis d.d. 27-08-1936 (privé bezit)

² International Institute of Social History; [waarde van de gulden versus de euro - blog | iisg d.d. 14-11-2023](#).

ESTABLISHED 1868

Sluis Brothers Ltd.,
Growers of Vegetable and Flower Seeds.

CABLE ADDRESS
SEMEN ENKHUIZEN
CODES
A. B. C. 5TH, 5TH IMPR & 6TH EDITION

Enkhuizen,
Holland.

Hoboken, N-J., Sept. 5, 1936.

Messrs. Sluis Brothers,
Enkhuizen, Holland.

Geliefde Vader en Broer,

Vanmorgen heb ik de Jobstijding betreffende Lakenman's bank ontvangen. Ik kan niet zeggen, hoe ik geschrokken ben, toen ik het treurige nieuws las en het valt me moeilijk om de in Enkhuizen ontstane situatie me in te denken. Weliswaar was het me duidelijk, dat er iets niet in de haak zou zijn, omdat het zoo heel plotseling kwam, maar dat het zulke ontzettende consequentie's met zich mee zou brengen, had ik niet durven denken. Ik stel me voor, dat in een oogenblik het werk van jaren is vernield en het verwondert me danook niets, dat zelfs U voor een moment de moed in de schoenen is gezonken. Zelf was ik erg ongerust en ik vertrouwde de zaak niet, maar ik had nog een stille hoop, dat het misschien nog wel mee zou vallen. Uiteraard is deze hoop inmiddels ook in stukken geslagen en het kost me moeite om alles te verwerken. Vanmorgen heb ik het boek Job nog eens doorgelezen, wien veel ergere dingen waren overkomen en toch nog wist te zeggen: "De Heere heeft gegeven, de Heere heeft genomen, de Naam des Heeren zij geloofd". Ik ben blij, dat U zich in vol vertrouwen bij alles hebt kunnen neerleggen en ik herinner me de belofte: "Ik zal al uwe begen tot een weg maken". Toch neemt dit weten, zooals U zelf ook schrijft, de moeilijkheid niet uit de weg en ik denk, dat, nu een groot deel van onze reserve vermoedelijk verloren is gegaan, we ons in de eerstkomende jaren zullen moeten tevreden stellen met het brood ons bescheiden deels.

p. 1: brief van Joost Sluis aan zijn vader Jacob Sluis d.d. 05-09-1936 vanuit Hoboken; N-J. (privé bezit)

Mr. Joost Jacobson Sluis,
 c/o Mr. Peter Sluis,
 Mount Vernon, Wash.
 U.S.A.

Geliefde Zoon;

Vannorgen ontvingen we je brief van 5 Sept. uit Hoboken en heeft ze ons allen, en inzonderheid mij, goed gedaan. Ik beschouw het als een groot voorrecht dat jij de zaak ook van die kant beziet en was Moeder ook blij dat je op deze wijze er over hebt kunnen schrijven en dat je evenals ik in vertrouwen op God en in het volledig beseit dat Hij nooit zal laten varen het werk Zijner handen je weg bemoeit verder wilt gaan. Het is zoo juist wat je schrijft dat we in de eerste plaats dienen te letten op wat we nog hebben en dat we indien we daar op letten nog veel reden voor dankbaarheid hebben. Al zijn de zorgen momenteel groot en vele, onze God heeft me tot hier toe kracht gegeven om niet onder de moeilijkheden te bezwijken en met Zijn hulp hopen we ze ook weer te boven te komen.

p. 1: brief van Jacob Sluis aan zijn zoon Joost Sluis d.d. 17-09-1936 (privé bezit)

Joost

We hebben er geen belang bij om aan de zaak ruchtbaarheid te geven-- al zal wel niet te voorkomen zijn dat er ruchtbaarheid aan gegeven wordt--daar zorgen onze concurrenten gewoonlijk wel voor en is het o.a. voor Nanne Sluis a.s. herfst vermoedelijk een mooi nieuwtje om de menschen mee in kennis te stellen.

Ter oriëntering deel ik je mee dat onze reserve momenteel ruim 4 Ton bedroeg, behalve de stille reserves die in het bedrijf zitten (verschillende posten als Machines, Centrale verwarming, pakhuis en kantoorinventaris staan voor F.l.- op de balans, terwijl Gebouwen en Terreinen ook voor een laag bedrag op debalans staan), zoodat we ook bij het groote verlies, dat we door deze debacle ongetwijfeld zullen lijden, toch gelukkig verder kunnen gaan, al blijft onder deze omstandigheden groote omzichtigheid geboden. Een ander natuurlijk strikt confidentieel. Met Bankroediet denk ik het te kunnen redden en zullen we waarschijnlijk met de Incasso Bank in zee gaan, waar we nu reeds een voorloopige rekening hebben, zoodat er naar ik hoop en verwacht in onze betalingen geen stagnatie zal zijn.

p. 1: brief van Jacob Sluis aan zijn zoon Joost Sluis d.d. 17-09-1936 (privé bezit). De bedrijfsreserve is in 1936 fl. 400.000,- = € 4.413.689,45 in 2021 (vlg. IISG - voetnoot 18)

komt, zijn oude dag niet bepaald onbezorgd zal zijn. Ook hoorden we, dat de Werf, de Houthandel, de Cacaofabriek en de zaak van Last dusdanig schadelijke gevolgen van de bank-affaire hadden ondervonden, dat ze geliquideerd zijn of zullen worden. Zoo langzamerhand zal wel blijken, dat het voor de heele stad Enkhuizen een zware slag is geweest.

Mount Vernon, Wash.,
 Oct. 1, 1936.

Brief van Joost Sluis aan zijn vader d.d. 01-10-1936 (privé bezit)

"Op het oogenblik staan de presidents- verkiezingen hier in het centrum van de belangstelling. Bijna alle kranten zijn unaniem op de hand van Landon en het overgrootste gedeelte van de zakenwereld ook. De arbeidersmassa is echter grotendeels Roosevelt gezinden er vis op de uitslag van de verkiezingen nog winig peil te trekken. De heele politieke strijd is hier van laag allooi en kenmerkt de oppervlakkigheid van de gemiddelde Amerikaan. Elke avond schelden de Democraten de Republicans de huid vol en omgekeerd van een redelijke argumentatie is geen sprake. Roosevelt wordt aan de man gebracht als "the man with a heart" en Landon belooft iedereen een baantje: "Vote for Landon and land a regular job". Persoonlijk geloof ik wel, dat het voor de VS het beste is, dat ze Landon in het wittehuis krijgen, maar ik vraag me af, of hij de import, dus ook die van zaden, door verhooging van de tarieven,

niet zal trachten te beperken".

Op het oogenblik staan de presidents-verkiezingen hier in het centrum van de belangstelling. Bijna alle kranten zijn unaniem op de hand van Landon en het overgrootste gedeelte van de zakenwereld ook. De arbeidersmassa is echter grotendeels Roosevelt-gezind en er is op de uitslag van de verkiezingen nog weinig peil te trekken. De heele politieke strijd is hier van laag allooi en kenmerkt de oppervlakkigheid van de gemiddelde Amerikaan. Elke avond schelden de Democraten de Republicans de huid vol en omgekeerd en van een redelijke argumentatie is geen sprake. Roosevelt wordt aan de man gebracht als "the man with a heart" en Landon belooft iedereen een baantje: "Vote for Landon and land a regular job". Persoonlijk geloof ik wel, dat het voor de U.S. het beste is, dat ze Landon in het witte huis krijgen, maar ik vraag me af, of hij de import, dus ook die van zaden, door verhooging van de tarieven, niet zal trachten te beperken.

p. 2 : brief van Joost Sluis aan zijn vader vanuit Norfolk d.d. 18-10-1936 over de presidentsverkiezingen (privé bezit)

Tot mijn groote vreugde mocht ik in Uw laatste brief enkele betrekkelijk optimistische klanken vernemen. Uit de zinsnedes "ongeacht de waardevermeerdering der effecten" concludeer ik dat de nog niet verkocht waren, toen de gulden devalueerde, zodat we daar in elk geval van profiteeren. Zoo heeft elke cloud een sliver lining.

p. 2 : brief van Joost Sluis aan zijn vader vanuit Norfolk d.d. 18-10-1936 over de devaluatie van de gulden (privé bezit)

Van Oom Siebe kregen we een brief, waarin hij schreef, dat John Visser de Firma N. Sluis & Sons voor \$ 6000.- had opgelicht. Hij is oogenblikkelijk ontslagen, maar omdat het familie van de baas is en omdat hij juist als ouderling was afgetreden bezorgde het gebeurde in Chicago nogal heel wat excitement.

p. 3: brief van Joost Sluis aan zijn vader vanuit Norfolk d.d. 18-10-1936 over oplichting door het personeel (privé bezit)

"Over het algemeen lust ik het Amerikaanse eten wel, al verkies ik verreweg de Hollandse pot. Vooral het vleesch vind ik dikwijls slecht. Het is geen wonder dat de meeste Amerikanen zoo mager als een talhout zijn, want ze eten maar een beetje. Ik neem tenminste als dessert meestal maar een stuk apple-pie om de gaatjes in mijn maag bij te vullen, want aan een normale Amerikaansche portie zou ik niet genoeg hebben".

Over het algemeen lust ik het Amerikaansche eten wel, al verkies ik verreweg de Hollandsche pot. Vooral het vleesch vind ik dikwijls slecht. Het is geen wonder dat de meeste Amerikanen zoo mager als een talhout zijn, want ze eten maar een beetje. Ik neem tenminste als dessert meestal maar een stuk apple-pie om de gaatjes in m'n maag bij te vullen, want aan een normale Amerikaansche portie zou ik niet genoeg hebben.

p. 3: brief van Joost Sluis aan zijn vader vanuit Norfolk d.d. 18-10-1936 over Amerikaans voedsel (privé bezit)

heb ik Dupuy & Ferguson nog opgezocht, maar dat heeft niet veel zin. De vent daar is in een woord eenschoft en we kunnen net zoo goed naar de duivel gaan om een contract-order te boeken. Een Amsterdammer zou zeggen: "der binne nou eenmaal grense".

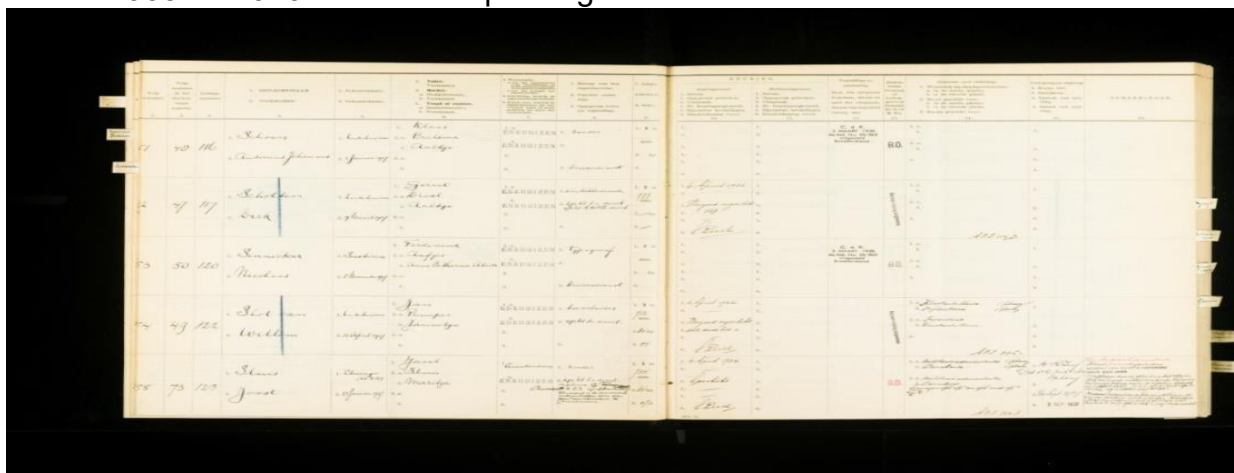
p. 2: brief van Joost Sluis aan zijn vader vanuit New-York d.d. 07-02-1937 (privé bezit)

Op 27 februari 1937 reist Joost met het schip de 'Veendam' terug naar Europa.³ Later bleek Lakenman's bank in een paniekstemming te hebben gereageerd. Door latere meevallers bij de bank werden de bevroren gelden in de daarop volgende jaren geleidelijk vrij gegeven. Na ongeveer twee jaar in het bedrijf van zijn vader te hebben

³ Vertrekdatum: 27-02-1937 // Vertrekhaven: New York // Scheepsnaam: Veendam // Van continent: Noord-Amerika //

Toegangsnummer: 318-04 Archieven van de Holland Amerika Lijn (HAL): Passage A // Inventarisnummer: 1459 // Folionummer: 8 / Personen (Stadsarchief Rotterdam) - Stadsarchief Rotterdam (archieven.nl)

gewerkt, werd Joost opgeroepen voor de militaire dienst. In Kampen volgde hij vanaf 8 september 1938 tot 1940 de officersopleiding.



Militieregister (Noord-Hollands Archief) - Noord-Hollands Archief

Uit de militaire administratie⁴:

- 1) 6 jaar L.O.; 6 jaar Christelijke HBS-A in Amsterdam – diploma in 1934 – studeert economische wetenschappen aan de gemeente Universiteit te Amsterdam.
- 2) lengte 1,794 m.; 64 kg.
- 3) geschikt voor militaire dienst verklaard door de Keuringsraad op 6 april 1936.
- 4) keuze voorkeur: militaire administratie of cavalerie; opleiding (onder-)officier. 5) Opmerkingen: IS NEDERLANDER (in rood geschreven); heeft paard gereden; uitstel eerste oefening voor 1 jaar.... 02-09-1937: Ontheven van de opleiding tot officier. Het verleende uitstel van eerste oefening verlengd tot een nader te bepalen datum in oktober 1938 (D.v.D. 27-09-37, II afd.B. no. 129.ago.1 oktober 1937 no. 25.... Wederom bestemd voor opleiding tot reserve officier der militaire administratie.

Het verleende uitstel van eerste oefening verkort tot 8 sept. 1938. (D.v.D. 10-08-1938; 7=afd. n=385 o.jag. 1sept. 1938.nr 25)

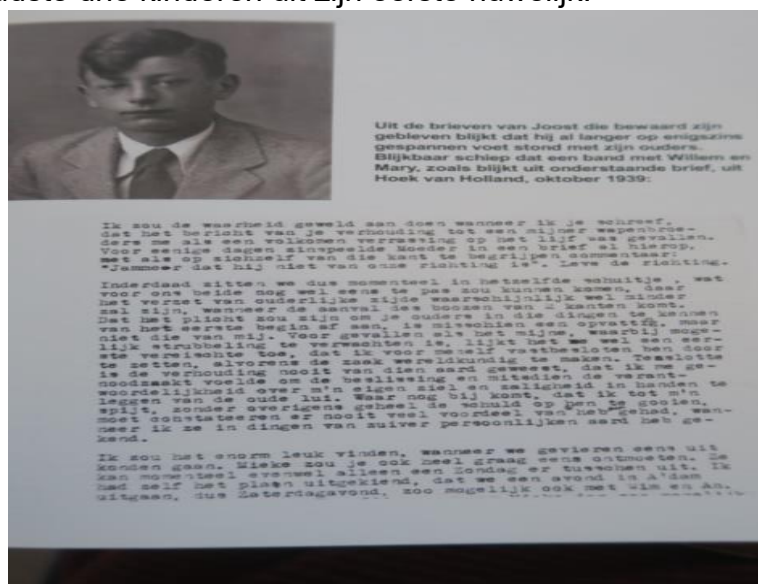
Lichting 1938-II: 31 maart 1938 (grenstroepen in het land, groot verlof na 10 mei 1940).⁵ Waarschijnlijk volgde Joost in zijn diensttijd een opleiding van 12 maanden voor aspirant- officieren.



⁴ <https://noord-hollandsarchief.nl/bronnen/archieven?mivast=236&miadt=236&mizig=100&miview=tbl&milang=nl&micols=1&mip1=sluis&mip3=joost&mip5=enkhuizen7mibj=1900&miej=1950>

⁵ <https://westervoort1940.nl/dienstplicht.html>.

Op 16 mei 1939 sloten Joosts oudere broer Willem Sluis en Antje Kuiper een groots gevierd, Enkhuizer 'society' huwelijk. Ook Willem werkte bij Gebroeders Sluis en waarschijnlijk wilde vader Jacob dat hij, als oudste zoon, hem als directeur zou opvolgen. Uit een brief van Joost d.d. oktober 1939 blijkt echter dat er diepgaande spanningen binnen het samengestelde gezin bestaan. Om te beginnen vanwege de partnerkeuzes van Mary en Joost. Mary maakte het voornemen bekend om zich te verloben met sergeant Henk Vel, die sinds 7 augustus 1939 was ingekwartierd bij Willem en Antje. Stiefmoeder Aafje vindt dat bezwaarlijk, want het is "jammer dat hij niet van onze (geloofs-)richting is". Joost heeft dan verkering met Mieke, die ook niet gereformeerd is (over haar is verder niets bekend). Daarnaast bekritiseerde Willem zijn vader van extreem zakelijke overeenkomsten met zaadveredelaars en andere onjuiste beslissingen.⁶ Vader Jacob Sluis was echter "*niet gediend van tegenspraak, zelfs niet van zijn beste helpers, maar neemt dan ook de volle verantwoordelijkheid op zich*".¹⁵ Behalve de partnerkeuzes en het verschil in zakelijke inzicht speelde ook een erfeniskwestie die uiteindelijk zou leiden tot een definitieve breuk tussen vader Jacob en zijn oudste drie kinderen uit zijn eerste huwelijk.



Brief van Joost Sluis d.d. oktober 1939⁷. (foto is uit te vergroten).

De erfeniskwestie betrof een stuk grond in Evergreen Park, ten zuiden van Chicago, destijds in het gezamenlijke bezit van Jacob en Maritje. Jacob Sluis zette Maritje's gehele erfdeel op naam van zijn tweede vrouw Aafje. Zodoende konden de drie kinderen uit hun vaders eerste huwelijk géén aanspraak maken op hun kindsdelen van hun moeders erfenis, waar zij wel recht op hadden. Vader Jacob bleef halsstarrig weigeren hun kindsdeel over te dragen, waardoor Mary, Willem en Joost zich in 1940 gedwongen voelden om hierover een rechtszaak aan te spannen.⁸

⁶ Sluis, J.; "Coming to Mokena, finding new freedom"; Outskirts Press inc.; Denver; Colorado; 2009; 216 p.;

ISBN978-1-4327-1139-9 / [Mokena, Illinois - Wikipedia](#) ¹⁵ Zie voetnoot 17, p. 21.

⁷ Vel, W en Vel, J.; "Mary Sluis, van Chicago tot Koudekerke 1913-1989"; uitgave eigen beheer / 2052008441451; p 17, 20 en 21.

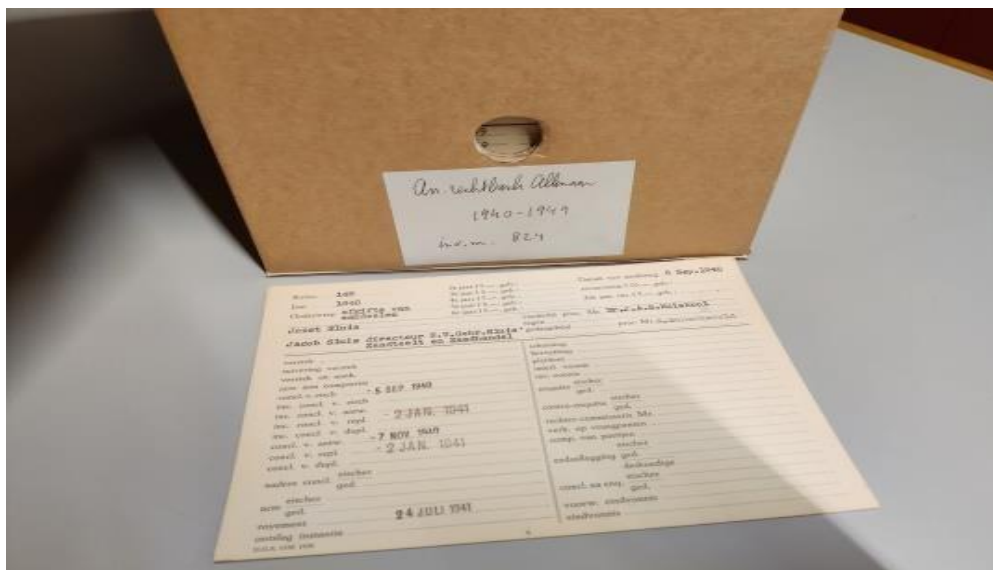
⁸ Erfeniskwestie/ kindsdelen bij arrondissement rechtbank te Haarlem (2023-05-04).

ma op naam van moeder (v...)

besit, maar als zijn eerste huwelijk
 Hij heeft in 1919 geredeneerd dat hij het recht had om dit over te schrijven op
 Moeder's naam, niet omdat hij de kinderen uit het eerste huwelijk wilde benadeelen
 maar omdat hij de overtuiging had, dat al het gezamenlijke bezit dat hij in het ee
 huwelijk had, aan hem toekwam, zoodat hij de kinderen niets schuldig was.
 Locals de meesten van jullie zullen weten, hebben we in 1940 daarover een proces
 gevoerd, waarbij de rechter bevestigde, aan de hand van gegevens uit de wet van de
 staat Illinois, dat hij wel verplicht was om de kinderen een aandeel te geven.

Brief van Willem Sluis uit 1953

(bron - zie voetnoot 17; p. 20)



Aanbreng van de rechtszaak Rechtbank Alkmaar d.d. 5 sept. 1940 // afgesloten op 24 juli 1941 (NH archief)

De gerechtelijke uitspraak – mede gebaseerd op rechtspraak in de staat Illinois – pakte uit in het voordeel van de kinderen.⁹ Mogelijk is Jacob Sluis toch gezwicht voor een openbare gerechtelijke veroordeling en sloot hij een buitengerechtelijk akkoord met hen. Daardoor wilde hij waarschijnlijk negatieve publiciteit in de Enkhuizer zaadwereld vermijden en dus besloot hij tot het afkopen! Tenslotte zou ook het illegale vertrek van één van de beklaagden, Joost Sluis, aanleiding kunnen zijn geweest om het juridische proces te staken. Er is dus géén finale gerechtelijke uitspraak in deze kwestie gevelde. Maar deze onenigheid leidde wel tot een breuk in het gezin. De beoogde opvolgers Willem en Joost werden uit de firma Gebroeders Sluis gezet. Mede dankzij de erfenis konden zij het bedrijf Zwaan & Co in Delft in mei 1940 overnemen. In juli 1940 verhuisden Willem, zijn vrouw An, Joost en ook Mary naar Delft.

⁹ 'Rolkaarten van de civiele zittingen, 1940-1949'; archief van de Arrondissementsrechtbank Alkmaar, 1940-1949 (toegang 485)

¹⁰ <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=%28%28Joost+Sluis%29+%29&facets%5Btype%5D%5B%5D=artikel&facets%5Bspatial%5D%5B%5D=Regionaal%7Clokaal&page=1&maxperpage=50&sortfield=date&cql%5B%5D=%28date+gte+%2201-01-1939%22%29&cql%5B%5D=%28date+lte+%2201-01-1948%22%29&coll=ddd&redirect=true&identifier=MMWFA01:000315027:mpeg21:a00010&resultsidentifier=MMWFA01:000315027:mpeg21:a00010&rowid=33>

Vertrokken: Everhardus W. Groot (R.K.) van Westerstraat 160 naar Grootebroek, L 137; Willem **Sluis** en gezin (G. K.) van Spaansch Leger 8 naar Delft, Fransen van de Puttestraat 22; **Joost Sluis** (G.K.) van Westerstraat 95 naar Delft, Fransen van de Puttestraat 22; Marinus

Westfriesch dagblad onze courant // 31-07-1940⁹

Willem en zijn gezin brachten in Delft uiterst moeizame jaren door. Zij overleefden de oorlog ternauwernood. Daarna verkocht Willem het bedrijf en verhuisde naar de VS.¹⁰

3) Sluis --		5) 23 Januari 1917 Chicago (Illinois)		7) Beroep (zie) zaadhandelaar (o)	
b Joost --		6) Vervolg met gebakte (dagt. en paraaf)		8) Geboort. vader 2685	
3) Jacob --		5) 29 Jun 88		7) Enkhuizen =	
b Sluis, Maritje Marytje--		5) 21 Oct 91		7) Enkhuizen =	
1) Geboortenaam en (b) Voornamen		11-12) Geboren		13) Huwelijk getuuten	
1) Gebied met		14-15-16) Huwelijk ontbonden		17) Afgevoerd (dagt. en gem.)	
21) Dagt. aangifte		22) Gemeente en adres		21)	
Oud 8 66		ENKHUIZEN		22)	
16 Sep 32		AMSTERDAM			
28 Mei 36		Wouwermanstraat 17			
23 Jul 40		ENKHUIZEN			
12 Jan 42		Westerstraat 95			
		DELFT Fransen van de			
		Puttestr 22			
		CENTR REV REG			
		Besch 31196B1za			

Medewerker persoonskaarten / CBG - Centrum voor familiegeschiedenis Den Haag (2023-11-16) Bij de inval van de Duitsers in mei 1940 was Joost actief als militair. Waar hij zijn oorlogsdienst doorbracht, en in welke functie, is niet bekend.

De vlucht in 1941

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 volgende¹¹: "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

¹⁰ Sluis, J.; "Coming to Mokena, finding new freedom"; Outskirts Press inc.; Denver; Colorado; 2009; 216 p.; ISBN978-1-4327-1139-9. / [Mokena, Illinois - Wikipedia](#)

¹¹ Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv nr. 194 // [Reisbeschrijving J. Sluis en J.M.A. Collee](#).

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 wvd. hoofdcommissaris, de heer Kramer, werden wij echter op 4 juni weer ontslagen.

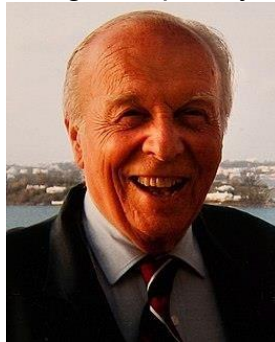


Direct hierop besloten wij (Joost en Rian) om met twee vrienden ons via Zwitserland naar Lissabon te begeven. In den nacht van 5 of 6 juni gingen wij clandestien over de Nederlandsch-Belgische grens met behulp van den Nederlandschen douanebeambte *Pijnenburg*. Door hulp van den heer *P. Sluis* te Antwerpen 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 Duitsche 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 Duitsche 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 1941¹² 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

¹² Mogelijk werden zij te woord gestaan door Mr. J. Luns – de latere Minister van Buitenlandse Zaken. Immers in december 1939 kreeg Luns een plek in het Nederlands gezantschap te Bern, waar hij ging werken onder Johan Bosch van Rosenthal. Luns was de enige medewerker van de Nederlandse gezant en was om die reden voornamelijk bezig met het ontcijferen en coderen van geheime telegrammen. De Tweede Wereldoorlog maakte van het gezantschap in Bern een belangrijke post door de diplomatieke positie die het neutrale Zwitserland innam, en na de Franse capitulatie werd Bern tevens een belangrijke post voor de Nederlandse regering in ballingschap. Ook kwamen er in Zwitserland veel gevluchte Nederlandse joden aan en de eerste Engelandvaarders. Samen met generaal Aleid Gerhard van Tricht werkte Luns mee aan hun doortocht naar Engeland. https://nl.wikipedia.org/wiki/Joseph_Luns.

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 vraaggesprek met Guup Krayenhoff in 1994 komen andere details over hun vluchtroute naar het Verenigd Koninkrijk naar voren.¹³ *“De eerste poging vanuit Hoek van Holland mislukte. Daarna volgde een nieuwe poging om via het onbezette Vichy bewind in Zuid-Frankrijk naar Spanje en Portugal weg te komen. Zij (Joost en Rian) bereikten weliswaar de Frans-Spaanse grens bij Perpignan. Maar de Nederlandse consul en het grote aantal Duitsers in burger deed hen van de illegale grensoverschrijding ter plaatse afzien. Daarna werkte Joost enige maanden bij zijn vriend Ritou, een zaadteeltagent van de Gebroeders Sluis in Saint Rémy-deProvence. Van hieruit wilde hij de Frans-Zwitserse grens bij Annemasse oversteken”*.

Joost en Rian wisten Genève te bereiken. Hun twee metgezellen (LvdH.: mogelijk De Boer en Ter Huystee) werden gearresteerd en naar een KZ getransporteerd, waar één van hen overleed. In Genève voegt Guup Krayenhoff zich bij Joost en Rian.



Baron Guup Krayenhoff

Guup Krayenhoff zat daar op kostschool in Zwitserland toen de oorlog uitbrak. Hij deed in 1941 eindexamen. *“In Genève ontmoette ik Joost Sluis en Rian Collée, die al een lange reis achter de rug hadden en vanuit Perpignan vergeefs hadden geprobeerd naar Spanje te gaan. Via de militaire attaché in Bern kregen wij nieuwe paspoorten. Ik werd daardoor 16 jaar en Joost Sluis 50 jaar, zodat wij niet (meer) dienstplichtig waren. Met de trein bereikten wij Gibraltar en vandaar gingen wij met een boot naar Engeland. Aan boord waren ook Louis d'Aulnis en Cees Drooglever Fortuyn”*. De boot betrof het Poolse passagiersschip de Ms Batory, begeleid door twee fregatten. Op 4 januari 1942 meerde hij aan in Glasgow.

¹³ Gesprek met Guup Krayenhoff, door Simon en Margriet Sluis op 15 maart 1994 gepubliceerd in:

Sluis, S.J.; *“Het Westfriese geslacht Sluis”*; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 287. (bewerkt door Lucas van der Hoeven 05-05-2023)



Ms Batory in 1935

Onder escorte van militaire politie reisde de groep met de trein naar Londen, waar deze werd opgesloten in de 'Royal Victoria Patriotic School' om te worden

beoordeeld. De groep bestond uit Guup Krayenhoff, Joost Sluis, Rian Collée, Klaas Wegner¹⁴ en Cees Drooglever Fortuyn.¹⁵ Volgens Krayenhoff bevonden zich ook twee Duitse spionnen onder de passagiers. Deze werden ter dood veroordeeld en opgehangen in de Tower in Londen. Op 24 januari waren de Nederlanders weer vrij en huurden een flat in Jermyn Street. Krayenhoff vervolgt zijn relaas: *"In Londen woonde ik enige tijd in huis bij François van 't Sant¹⁶. Met Pico Goeninx van Zoelen¹⁷ sloot ik me aan bij de Prinses Irene Brigade¹⁸ en werd voor mijn eerste training naar Wolverhampton gestuurd. Joost en Rian waren reeds in de meidagen als reserveofficieren bij de Koninklijke Landmacht actief. In afwachting van hun detachering bij de R.A.F. (Royal Air Force) werden zij ingedeeld bij het Nederlands detachement in Londen. Joost werd tijdelijk als econoom op een Ministerie te werk gesteld. Maar die baan weigerde hij omdat hij in actieve dienst wilde. Op 11 mei 1942 volgde zijn benoeming tot Reserve Eerste Luitenant bij het 'RAF Volunteer Reserve'. Pas op 15 juni 1942 bericht de Nederlandse Ambassade in Portugal navolgende aan Hare Majesteit Koningin Wilhelmina: "Inzake de rekrutering in Portugal heb ik de eer Haar (LvdH.: de Koningin) hiernevens te doen toekomen 15 van den Tijdelijk Zaakgelastigde te Lissabon ontvangen ingevulde formulieren (model IV) naar den inhoud waarvan ik moge verwijzen. (LvdH.: waaronder die van): 1) Johannes Marinus Adolph Collée, 9 mei 1925 te Rijnsburg, vaandrig, keuring overbodig geacht, 7 november 1941 vertrokken naar Engeland per trein via Algarvie en vandaar per schip naar Gibraltar. 2) Jonkheer Gualtheris Krayenhoff, 11 juli 1924 te Utrecht, dienstplichtige, goedgekeurd 10 augustus 1941 te Genève. 7 november 1941 vertrokken per trein naar Algarvie en vandaar per boot naar Gibraltar voor Engeland. 3) Joost Sluis, 23 januari 1924 te Chicago, Ill., USA, vaandrig, keuring overbodig geacht. 7 november 1941 vertrokken naar Engeland per trein naar Algarvie en vandaar per schip naar Gibraltar".¹⁹*

¹⁴ Antonius Johannes (Klaas) Wegner (Leiden, 20 september 1915 - Mauthausen, 7 september 1944) was een Engelandvaarder en geheim agent bij de Special Operations Executive tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij was een van de slachtoffers van het Englandspiel. https://nl.wikipedia.org/wiki/Antonius_Johannes_Wegner.

¹⁵ Cornelis (Kees) Drooglever Fortuyn (Amsterdam, 10 april 1922 - Mauthausen, 6 september 1944) zat bij het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij wilde in Leiden gaan studeren. Nadat hij daar aankwam, waren enkele Leidse corpsleden al naar Engeland ontsnapt. Hij werd gefusileerd op 6 september 1944. https://nl.wikipedia.org/wiki/Kees_Drooglever_Fortuyn.

¹⁶ François van 't Sant (Den Helder, 11 februari 1883 - Rotterdam, 3 juni 1966) was een Nederlands hoofdcommissaris van politie, hoofd van de Centrale Inlichtingendienst (CID) en vertrouweling van de koninginnen Wilhelmina en Juliana. https://nl.wikipedia.org/wiki/Fran%C3%A7ois_van_%27t_Sant.

¹⁷ Jhr. Frederik Willem Edzard Groeninx van Zoelen (Mexico-Stad, 21 april 1924 - Ridderkerk, 1 januari 2010) was de 23ste ambachtsheer van de Hollandse heerlijkheid Ridderkerk. Hij was militair tijdens de Tweede Wereldoorlog en hij was de enige Nederlandse drager van de Britse onderscheiding Military Cross. Hij werd door zijn vrienden Pico genoemd. https://nl.wikipedia.org/wiki/Frederik_Willem_Edzard_Groeninx_van_Zoelen.

¹⁸ <http://www.prinsesirenebrigade.nl>.

¹⁹ Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. Nr. 119 // Ministerie van buitenlandse zaken aan Minister van Oorlog a.i., 15-6-1942.

Verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog

Vanaf mei 1940 verzette zich een gering aantal Nederlanders tegen de Duitse overheersing. Aanvankelijk betrof het verzet de samenstellers van enkele illegale bladen en groepjes oud-militairen, die informatie over de bezetting aan de Nederlandse regering in Londen doorgaven. Al vanaf eind 1940 vonden de eerste arrestaties plaats en begin 1941 volgden de eerste executies. Na de algemene staking van april en mei 1943 raakten steeds meer mensen bij het verzet betrokken. Tot september 1944 waren zo'n 25.000 verzetslieden actief. Met de oprichting van de Binnenlandse Strijdkrachten in september 1944 nam hun aantal verder toe. Aalders schat overigens dat de harde kern van de illegaliteit, die tijdens de bezetting gewapend verzet pleegde, slechts een 0,5% of zo'n 30.000 van de Nederlanders omvatte.²⁰ Het totaal aantal verzetsdeelnemers tijdens de gehele bezettingstijd wordt geschat op 45.000 personen. Ongeveer 8.200

Nederlanders vonden de dood als gevolg van hun verzetsdaden.²¹ In totaal verloren naar schatting 250.000 Nederlanders tijdens de Tweede Wereldoorlog hun leven: in Nederland, Nederlands-Indië of elders als gevolg van directe oorlogshandelingen of maatregelen door de bezetters. Ongeveer 2.300 militairen sneuvelden in dienst van de Koninklijke Land- of Luchtmacht en 300 tot 400 van hen zijn in Duits krijgsgevangenschap overleden. Enkel die wisten te ontsnappen uit krijgsgevangenschap, zijn na hun arrestatie door de Duitse bezetter naar het concentratiekamp Mauthausen overgebracht en daar gefusilleerd. Ongeveer 1.800 Engelandvaarders wisten in de Tweede Wereldoorlog langs verschillende routes naar Engeland te ontsnappen om mee te werken aan de bevrijding van Nederland. Zij werden in Engeland hartelijk ontvangen door koningin Wilhelmina, de moeder-der-Engelandvaarders, die hen als schakel met bezet Nederland zag. Joost Sluis was één van hen.

“Op een avond werd ik op een verduisterd vliegveld overreden. Mijn heup was kapot en de artsen wilden mijn been amputeren. Dit weigerde ik en daar heb ik nooit spijt van gekregen. Wel vond ik het frustrerend dat ik niet meer kon vliegen en aan de oorlog kon meedoen.”²² Joost werd benoemd tot reserve eerste luitenant ‘waarnemer’

²⁰ Aalders, G.; “Niets was wat het leek; prins Bernhard”; Boom; 2014; ISBN 9789461055293; p. 176 - 177.

²¹ <https://www.erelijst.nl/de-vijf-groepen-slachtoffers-op-de-erelijst>.

²² Baron Guup Krayenhoff (Utrecht, 11 juli 1922 - Wassenaar, 20 januari 2011) - van 1957 tot 1972 was hij directeur van het farmaceutische bedrijf Organon. Mede dankzij zijn inspanningen fuseerde Koninklijke Zout Organon en de Algemene Kunstzijde Unie tot Akzo. Hij werd directeur en later commissaris bij Akzo. https://nl.wikipedia.org/wiki/Guup_Krayenhoff.³⁶ Joost militaire registratiernr. 17.01.23.009 – per Koninklijk Besluit bevordering tot 1ste luitenant, d.d. 16 okt. 1943, nr. 20.

- The RAF received 900 B-25 Mitchells. They entered active RAF service on 22 January 1943. At first, it was used to bomb targets in occupied Europe. After the Normandy invasion, the RAF and France used Mitchells in support of the Allies in Europe - https://en.wikipedia.org/wiki/North_American_B-25_Mitchell.
- In June 1940, No. 320 Squadron RAF had been formed from personnel formerly serving with the Royal Dutch Naval Air Service, who had escaped to England after the German occupation of the Netherlands. Equipped with various British aircraft, No. 320 Squadron flew antisubmarine patrols, convoy escort missions, and performed air-sea rescue duties.
- Veel foto's over squadron 320 zie : https://beeldbank.nimh.nl/fotos/?q=squadron%20320&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto%27s%22&mode=gallery&view=horizontal.

bij de Militaire Luchtvaart.³⁶ Als 'waarnemer' in een bommenwerper is hij verantwoordelijk voor de navigatie - dus de koers van het vliegtuig - maar tevens ook het bepalen van 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 vervangen²³.



B-25 Mitchells van het 320^{ste} Squadron in Dunsfold (nabij Londen).

Bombardementen

Uiteindelijk zouden er wereldwijd zo'n 9.900 B-25 Mitchells worden ingezet; zo'n 5% van de 229.554 vliegtuigen die de VS in oorlogstijd heeft geproduceerd. Verbluffend is de gehele logistiek die daarvoor binnen korte tijd tot stand werd gebracht.³⁸ De risico's voor de bemanning van al die toestellen waren echter zeer groot. Omdat een zware bommenwerper zeven tot tien man aan boord had, was elk verlies een zware klap. Zo zijn er bijna 22.000 geallieerde bommenwerpers neergehaald boven Duitsland, waarbij 159.000 bemanningsleden omkwamen. Bij een aanval op Schweinfurt in 1943 bijvoorbeeld kwamen op één dag meer dan 600 bemanningsleden om. De geallieerden gooiden 2,6 miljoen ton bommen op Duitsland. Bij de bombardementen op de steden vonden naar schatting 593.000 Duitse burgers de dood in de puinhopen.³⁹ Heden ten dage zou dit als oorlogsmisdaad en misdaad tegen de menselijkheid worden beschouwd. Ook leiden dergelijke systematische bombardementen op burgerdoelen tot een sociale, economische, financiële en politieke catastrofe en dus tot een gigantische jarenlange obstructie en een economische ramp voor een land. Bovendien zal deze destructie op grote schaal bij velen hebben geleid tot hartgrondige afkeer van de geallieerden; hetgeen de acceptatie, tijdens de opdeling en bezetting door hen, na de oorlog zeker ernstig heeft bemoeilijkt.

²³ <https://ipms.nl/artikelen/nedmil-luchtvaart/vliegtuigen-n/vliegtuigen-n-northam-b25> ; modelbouw site, met veel info over de verschillende types Mitchell B-25.

³⁸ Nijenhuis, W.; "B-25 Factory Times, illustrated history of the North American Aviation plants at Inglewood and Kansas City and the B-25 assembly lines"; Media Primair modelbouw, Barneveld, 2013; ISBN 978-90-8616-304-5 ; p. 8.

³⁹ Ussing, T.; Granzow Busch, N-P.; "Duitse burgerslachtoffers lynchten geallieerde piloten" Historia net; 10-09-2022; Geallieerde piloten in Duitsland gelynch | Historianet.nl . Christensen, E.; Granzow Busch, N-P.; "Gevaarlijkste baan van de oorlog: Staartschutter had de dood op zijn hielen"; Historia net; 15-12-2021; [Staartschutter was eenzame verdediger van bommenwerper | Historianet.nl.](#)

Tussen december 1943 en juni 1944 vlogen de geallieerden meer dan 25.000 vluchten en dropten ze meer dan 36.000 ton bommen op KRUISBOOG-missies. Daarbij verloor de Achtste Luchtmacht 462 man en negenveertig zware bommenwerpers; de Negende Luchtmacht verloor 148 man en dertig middelgrote bommenwerpers; en andere USAAF- en RAF-eenheden verloren 161 man en vijfenzeventig vliegtuigen van gemengd type. Dus opgeteld: 771 personen en 136 toestellen. [Army Air Forces in World War II \(archive.org\).](#)



Een Mitchell vliegt eind oktober 1944 boven de zojuist gebombardeerde spoorbrug van Deventer (foto NIMH)

Joost heeft nooit boven Nederland gevlogen, maar meestal boven Noord-Frankrijk. Zijn eerste bombardementsvlucht voerde hij uit op 3 februari 1944. Zijn bemanning bombardeerde V-1 bases en spoorwegen, vooral voorafgaande en ná de invasie van 6 juni 1944. In totaal maakte hij 39 vluchten – zo'n 75 uur en 40 minuten - voordat zijn toestel, de B-25 Mitchell-FR204, op 24 juni 1944 neerstortte. Dus een gemiddelde vluchtduur nam nog geen 2 uur in beslag. De afstand van Dunsfold tot Normandië is hemelsbreed ook niet meer dan 176 km. De maximale snelheid van de B-25 lag op zo'n 300 mph (= 450 km p/uur). In omstreeks 30 min. konden doelen in de regio Normandië worden bestookt.²⁴

RAF 320st Squadron

Nederlanders die dienst wilden nemen in de R.A.F. (Royal Air Force), werden ingedeeld bij het 320th Squadron. Op 1 juni 1940 werd met uit Nederland weggekomen Fokker T.VIII-W watervliegtuigen het Eerste Escadrille geformeerd op R.A.F. Pembroke Dock. Deze eenheid werd ingezet bij R.A.F. Coastal Command als R.A.F. 320th (Royal Dutch Naval Air Service) Squadron voor patrouilles boven de Ierse Zee. Een speciale opdracht behelsde een poging tot het ophalen van enige Nederlanders uit bezet gebied. In totaal werden 143 operationele vluchten uitgevoerd, waarbij 2 Fokker T.VIII-W's verloren gingen.

Vanaf oktober 1940 werd gevlogen met Hudson bommenwerpers. Begin 1941 werden R.A.F. Leuchars en in april 1942 R.A.F. Bircham Newton de basis voor operaties boven de Noordzee tegen maritieme doelen. Circa 120.000 ton scheepsruimte werd vernietigd of beschadigd. Op 26 juni 1942 nam het squadron deel aan een '1000-Bomber-Raid' op Bremen, waarbij 21 Hudsons neerstortten. Begin 1943 kreeg het 320th Squadron B-25 Mitchell-bommenwerpers en volgde indeling bij de 2nd Group R.A.F. Bomber Command. Hun bases werden achtereenvolgens R.A.F. Methwold, Attlebridge en Lasham. Later in het jaar volgde indeling bij de 2nd Allied Tactical Air Force voor operaties ter voorbereiding van het 'Tweede Front' (operatie 'Point Blank') en operaties tegen V-1 en V-2 doelen (operatie 'Crossbow'). Vanaf februari 1944 werd R.A.F. Dunsfold de basis voor het

²⁴ *Gesprek met Guup Krayenhoff, Simon en Margriet Sluis op 15 maart 1994 gepubliceerd in: Sluis, S.J.; "Het Westfriese geslacht Sluis"; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 287. (bewerkt door Lucas van der Hoeven 05-05-2023).*
<https://nl.distance.to/Dunsfold,Waverley,Surrey,England,GBR/Dieppe,Seine-Maritime,Normandie,FRA>

320th Squadron. Ook de afzonderlijke technische dienst werd hier gestationeerd als R.A.F. 6320 Servicing Echelon. De invasie in Normandië (operatie 'Overlord') op 6 juni 1944 werd door het squadron ondersteund, vervolgens bij de doorbraak bij Falaise, de verdere opmars in Frankrijk, de luchtlandingen bij Arnhem en Nijmegen (operatie 'Market Garden') en de strijd om de Westerschelde. Vanaf oktober 1944 werd vanuit Melsbroek in België gevlogen tegen doelen in België, Nederland en Duitsland, zoals tijdens het Ardennenoffensief en bij het oversteken van de Rijn. Eind april 1945 werd het squadron verplaatst naar Achmer in Duitsland, waar op 2 mei 1945 de 3.252^{ste} en tevens laatste oorlogsvlucht met Mitchells werd uitgevoerd. Als gevolg van alle krijgshandelingen van het 320 squadron tijdens deze oorlog, kwam 32% zo'n 206 oorlogsvliegers om. Tijdens de opleiding en training kwamen bovendien nog 27 Nederlandse militairen om. De overige 67% of zo'n 617 personen overleefde de oorlog.⁴¹ Gedurende de oorlog werd het squadron, dat aanvankelijk bestond uit Nederlands marinepersoneel, aangevuld met personeel van de andere Nederlandse strijdkrachten, Engelandvaarders en van elders gekomen Nederlanders, personeel uit het Gemenebest, Britse en Belgische strijdkrachten. In de oorlogsjaren kwamen 156 bemanningsleden om. Van hen werden vier squadronleden onderscheiden met de Militaire Willemsorde 4e klasse. Tevens verwierven velen andere Nederlandse en buitenlandse onderscheidingen.²⁵



18 april 1944 bezoek van generaal Dwight D. Eisenhower aan sq. 320

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.²⁶ Uit zijn toespraak: *“De geallieerde luchtmacht heeft de Duitsers nu reeds zware slagen toegebracht, u hebt daar een belangrijk deel van*

²⁵ <https://www.defensie.nl/onderwerpen/bevrijding-verhalen-uit-de-tweede-wereldoorlog/zij-streden-de-strijd/320-dutch-squadron> ; <http://www.rac-info.nl/320/text.htm> ; <https://magazines.defensie.nl/vliegendehollander/2016/09/320-squadron>.

²⁶ [https://nimh-beeldbank.defensie.nl/foto-s/detail/a3e169d1-8c7b-dbad-a860-ffc0b8bad49a/media/63ca133a-e88f-d08d-c3d8-7640ce9563fb?mode=detail&view=horizontal&q=No.%20320%20\(Dutch\)%20Squadron,%20Royal%20Air%20Force&rows=1&page=3&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto's%22](https://nimh-beeldbank.defensie.nl/foto-s/detail/a3e169d1-8c7b-dbad-a860-ffc0b8bad49a/media/63ca133a-e88f-d08d-c3d8-7640ce9563fb?mode=detail&view=horizontal&q=No.%20320%20(Dutch)%20Squadron,%20Royal%20Air%20Force&rows=1&page=3&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto's%22).

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 veldmaarschalk Montgomery kwam op bezoek: "Als legerman heb ik de luchstrijdkrachten geweldig leren waarderen. Zij zijn onontbeerlijk in het moderne gevecht te land en vormen in feite vaak de beslissende factor".⁴⁴



Op 12 juni 1944 maakten Koningin Wilhelmina en Prins Bernhard⁴⁵ hun opwachting bij het 320th Squadron.⁴⁶ 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.⁴⁷ Intussen was het 320th Squadron in tenten gehuisvest en daar vond ook de 'battle course' plaats. Vanaf het eerste uur werd in verband met de invasie van Normandië (operatie 'Overlord')²⁷ overdag in formatie, en 's-nachts individueel, steun verleend

⁴⁴ Enige navolgende citaten uit: Kop, van der, H.J.E.; "D-Day; het Nederlands vliegtuigsquadron 320 was erbij!"; De Boer Maritiem uitgeverij; Weesp; 1984; ISBN 90-228-1610-9; p. 54-55; 117; 127; 139; 148 – 151 (toespraak Wilhelmina); 164 – 166.

⁴⁵ Eisenhower en Montgomery vonden Prins Bernhard een 'sta-in-de-weg' en vonden hem totaal ongeschikt om opperbevelhebber van alle Nederlandse strijdkrachten (de Prinses Irene Brigade) te worden – zoals Wilhelmina voorstond. Hooguit als verbindingsofficier kon hij aan blijven in hun visie. Zie: Kikkert, J.G.; "de Prins in Londen; Bernhard 1940-1945"; Aspect; 2004; p. 111-113.

- Zie voor de controversiële levens van Koningin Wilhelmina (methadon slikster) en Prins Bernhard (benzedrine gebruiker) o.a.:
- Zijl, van der, A.; "Bernhard, een verborgen geschiedenis"; Querido, 2010; ISBN 9789021437644; p. 301-342.
- Aalders, G.; "Niets was wat het leek; prins Bernhard"; Boom; 2014; ISBN 9789461055293; p. 101 – 189 én "Oranje zwartboek, de ontluisterende geschiedenis van onze koninklijke familie"; Just Publishers, 2020; ISBN 9789089750655; p. 186 – 213.
- Varekamp, E.; Peet, M.; "Agent Orange; de oorlogsjaren van prins Bernhard" uitgeverij van Praag; Amsterdam 2012; striptekeningen in 4 delen. ISBN 9789049032135.

⁴⁶ Foto van het bezoek aan het 320th (Dutch) Squadron Royal Air Force. Op 12 juni 1944 arriveerden koningin Wilhelmina en prins Bernhard met de Havilland DH.95 Flamingo (R2566) met de naam 'Lady of Glamis' van 24 Squadron RAF op RAF Station Dunsfold. Het hoge gezelschap werd verwelkomd door Air Vice Marshall Basil E. Embry, Commanding Officer 2 Group (niet zichtbaar) en links de Station Commander, Group Captain L. Dunlop. https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/detail/710bde21-c76e-19c7-996f-ccf17438887d/media/bc7a39d0-b5c8-feb5-1d4d-345dd12b7ce0?mode=detail&view=horizontal&q=Dunsfold&rows=1&page=15&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto%27s%22.

⁴⁷ <https://www.nytimes.com/2024/01/02/world/europe/maureen-sweeney-dead.html>

²⁷ Bij D-Day op 6 juni 1944 werden 326.547 soldaten ingezet, waaronder omstreeks 1.200 Nederlanders (= 0,37%). Aalders, G.; "Niets was wat het leek; prins Bernhard"; Boom; 2014; ISBN 9789461055293; p. 145.

aan de oprukkende legers. Het squadron leed in juni 1944 ernstige verliezen: elf Mitchells en acht bemanningen, waarvan 25 man sneuvelden, 5 krijgsgevangenen werden genomen en 4 te water raakten.²⁸

Joost als persoon

Enige herinneringen aan Joost in zijn RAF-tijd: *“In deze dagen leerde ik Joost Sluys (LvdH: foutieve spelling van Joost Sluis) ook beter kennen”,* herinnerde Hans van der Kop²⁹ zijn collega. *“Hij was een rustige bezadigde man met een evenwichtig humeur, die een groot gevoel voor humor paarde aan een weloverwogen beschouwende levenswijze. Hij zou nimmer iets onaardigs over een ander kunnen zeggen. Zelfs personen die hem misschien niet direct lagen, vonden bij hem een aandachtig gehoor en als hij kon helpen, konden zij ervan overtuigd zijn, dat zij bij hem terecht konden. Vele malen liep ik bij Joost binnen of zocht ik hem in de mess of in de crewroom op, waar wij op verdere orders wachtten. Menig diepgaand gesprek hebben wij met elkaar gevoerd, gesprekken die mij als jongste hebben gevormd en in vele opzichten een hulp zijn geweest in mijn latere leven”* (p. 54-55).*...“Joost had evenals zovelen van ons in de middag (ergens begin mei 1944) in verband met de buikloop een extra jenevertje genomen. ‘Dat hielp’, zei men, ‘dat deden wij in Indië ook altijd’. Maarten Quak had Joost nog aangemoedigd dat product dat hij in Zuid-Amerika verhandeld had, in het bijzonder voor dergelijke acute uitbarstingen als geneesmiddel te waarderen. Joost had het erg te pakken en was de gehele nacht van zijn tent onderweg naar de latrines, die op ongeveer honderd meter afstand van het tentenkamp lagen. De frisse lucht begon echter ook effect te sorteren, zodat die samen met de jenever Joosts passen in het donker onzeker maakten. Nu is er niets ergers dan in het donker in die condities, en vooral als je je beroerd voelt, je tent, die in het rijtje staat en er precies zo uit ziet als ieder ander, weer op te zoeken. Het resultaat laat zich denken. Joost stapte een foute tent in, zocht zijn bed op, was verbaasd om iemand in ‘zijn’ bed te vinden, al waar hij zich met enige moeite op had neergezet en alvast was begonnen zich in nachtgewaad te steken. Na enige discussies werd er een lampje ontstoken en besloot Joost de volgende tent de zijnen te maken. Ook daar bleek hij echter niet goed terecht te zijn gekomen. Die ernaast stond was de zijne. Daar lag hij de volgende ochtend in akelige toestand, neergeveld door hoofd- en buikpijn. Bij het ochtendgloren bleek echter, dat Joost in de tenten die hij als de zijnen had gezien een spoor had nagelaten. Het was daarom dan ook niet zo vreemd dat er juist bij die tenten beddegoed en dekens op luidruchtige wijze werden gelucht...”*(p. 117).*...“Limpie (nam) een vijf pond biljet uit zijn zak en zei: ‘Speel er maar eens mee, je zult zien, dat je wint’. Niemand ging op het aanbod in, tot dat Joost Sluys, die een krant zat te lezen zei: ‘Ik doe het’. Toen werden de kaarten geschud, er kwamen nieuwe inzetten, de pot begon aardig vol te raken. Toen Joost zijn kaarten liet zien, had hij zonder meer gewonnen. Hij graaide het geld van tafel en deed dat niet zonder plezier. Toen werd zijn gezicht ernstig en zei: ‘Goh, dan zitten wij hier te gokken en gisteren gingen er acht van ons kapot en als je Hamilton en zijn bemanning meetelt misschien wel twaalf.”* Alleen het geflap van de tent was te horen (p. 138).

²⁸ <http://www.320-vereniging.nl/History.php>.

²⁹ Hans van der Kop hoogste rang was Schout-bij-Nacht // https://nl.wikipedia.org/wiki/Hans_van_der_Kop // <https://www.tracesofwar.nl/persons/36017>

Na het maken van een ernstige navigatiefout werd bemanningslid Van der Kop met verlof gestuurd door commandant Burgerhout, bevelhebber van het 320th Squadron. *“Gedurende je afwezigheid zal ik niet zoveel vliegen, hooguit een keertje met Joost Sluys. En als ik je nodig heb, roep ik je zo terug”* zei Burgerhout. (p. 127). Op de 10^{de} Juni tijdens de briefing *“knikte Joost Sluys naar me (= Hans van der Kop). Hij was al eerder met ons mee geweest, waardoor wij de mogelijkheid hadden om óf visueel te bombarderen, óf dat met de Gee-H te doen.”*³⁰ *‘Overste (Burgerhout), mag Sluis mee?’, vroeg ik. Maar dat kon niet, want de bemanning van Loohuizen zou ook worden ingezet. ‘De Gee-H wordt het, want het ziet er niet naar uit dat het daar zulk mooi weer is’* zei Burgerhout.

Guup Krayenhoff over Joost Sluis: *“Ik had grote bewondering voor hem. Het was vriendschap met een gouden randje. Joost had al duidelijk verantwoordelijkheid gedragen, was rijper dan anderen, min of meer perfectionist en was altijd keurig gekleed. Anderen waren meer onstuimig. Ik bracht mijn verlofdagen vaak met Joost, Rian Collée en Alfons Loohuizen door. Als er teveel werd gedronken, dan hield Joost de anderen in toom en kon dan heel streng zijn. Joost praatte zelden over thuis, maar wel over zijn broer Willem, die hij blijkbaar graag mocht. Hij hield zich veel met de toekomst bezig, maar was ook erg gesloten als persoonlijkheid. Hij wilde waarschijnlijk niet terug naar Nederland, omdat het daar voor hem te benauwd was. In de VS had hij genoten van de ruimte. Daarnaast was hij ook meer realistisch ingesteld en fantaseerde weinig. Daarom was hij ongeschikt voor de geheime dienst.*

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. Heickert Source: @St.M.V.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 1.3630E/49.5823N, about 20 km Southeast of the actual crash site.

Not identified person: Joost Sluis – observer³¹

Op 19 juni waren Joost, Loohuizen en Krayenhoff nog een avond uit in Londen. Joost was somber, alsof hij voorvoelde wat er stond te gebeuren. Maar iedereen dacht eigenlijk dat het hem niet zou overkomen (LvdH.: namelijk verongelukken). Wel had Joost een testament gemaakt, wat nogal uitzonderlijk was”.³²

³⁰ *Gee-H was een radar richtmiddel, te gebruiken om de bommen bij bewolkt weer te kunnen richten. Bombarderen met Gee-H door een wolkendek was onnauwkeuriger dan visueel bombarderen bij goed zicht.*

³¹ <https://aircrewremembered.com/1944-06-24-loss-of-mitchell-fr204-loohuizen.html>.

³² Zie voetnoot 43.

Operatie 'Crossbow'³³

Bij een groot deel van de militaire productie in nazi-Duitsland werd slavenarbeid gebruikt. Op verzoek van fabrieksmanagers werden veel arbeidskrachten

gerekruteerd uit de concentratiekampen.³⁴ Onder hen waren joden uit Auschwitz die de V1-raketten moesten bouwen, een van de nieuwe 'wonderwapens' van de nazi's.³⁵ De naam V1 (Duitse afkorting) of V-1 (Engelse afkorting) was een afgeleide van *Vergeltungswaffe-1* (vergeldingswapen). In technisch opzicht was de V1 eigenlijk een onbemand straalvliegtuig. Het had een maximumsnelheid van 656 km per uur en een bereik van 240 km (later werd dit 420 km). De lengte was 7,90 meter, de spanwijdte 5,37 meter, het woog 2.150 kilogram en had een springkop van 830 kilogram. De motor van de V1 liep op gewone kerosine. Het toestel was uitgerust met een explosieve lading in de neus en vloog door middel van zijn primitieve straalmotor en een simpel geleidingssysteem op eigen kracht naar zijn doel. Na een vooraf ingestelde afstand dook het vliegtuig omlaag, waarna bij inslag de springkop explodeerde. Deze raketten waren het geesteskind van hoofdingenieur Werner von Braun.⁵⁷



Eerste rang, van links naar rechts, generaal Walter Dornberger (gedeeltelijk verborgen), generaal Friedrich Olbricht (met ridderkruis), majoor Heinz Brandt en Wernher von Braun (in burgerkleding) in Peenemünde, provincie Pommeren, maart 1941

Op kerstdag 1942 vond de eerste proefvlucht plaats vanaf een lanceerhelling in Peenemünde, nog zonder springlading. De eerste succesvolle lancering van een A-4 vond plaats op 3 oktober 1942. De A-4 raket werd bekend als de V-2. Op 22 december 1942 beval Adolf Hitler de productie van de A-4 als een 'wraakwapen' om Londen mee aan te vallen. Na Von Brauns presentatie op 7 juli 1943 van een kleurenfilm waarop een opstijgende A-4 was te zien, was Hitler zo enthousiast dat hij Von Braun kort daarna persoonlijk tot hoogleraar benoemde. Tegen die tijd waren de Britse en Sovjet-inlichtingendiensten op de hoogte van het raketprogramma,

³³ *Army Air Forces in World War II* (archive.org).

³⁴ In 1998 spanden nabestaanden een rechtszaak aan voor restitutie van de dwangarbeid.

Volkswagen zou een vrijwillig restitutiefonds opzetten. <https://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen#Literature>.

³⁵ *Volkswagen, BMW en Siemens liepen binnen onder Hitler | Historia (historianet.nl)* [https://nl.wikipedia.org/wiki/V1_\(wapen\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/V1_(wapen)).

⁵⁷ Von Braun ontving zijn doctoraat in de natuurkunde (lucht- en ruimtevaarttechniek) op 27 juli 1934 aan de Universiteit van Berlijn voor een proefschrift getiteld "About Combustion Tests." Alleen het publieke aspect van von Brauns werk werd bekend gemaakt. Zijn eigenlijke proefschrift, getiteld "Construction, Theoretical, and Experimental Solution to the Problem of the Liquid Propellant Rocket" (gedateerd 16 april 1934), beschrijft de constructie en het ontwerp van de A2-raket. Het bleef geclassificeerd door het Duitse leger tot de publicatie in 1960. Tegen het einde van 1934 had zijn groep met succes twee A-2-raketten met vloeibare brandstof gelanceerd die tot hoogten van 2,2 en 3,5 km (2 mijl) stegen. https://en.wikipedia.org/wiki/Wernher_von_Braun.

gebaseerd op de inlichtingen van het Poolse ondergrondse Thuisleger. In de nacht van 17 op 18 augustus 1943 voerde het RAF Bomber Command (Operatie 'Hydra', bestaande uit 596 vliegtuigen), aanvallen uit op het kamp Peenemünde, en dropte 1.800 ton explosieven. De faciliteit werd geraakt, maar het grootste deel van het technische team bleef ongedeerd. De invallen doodden echter Von Brauns motorontwerper Walter Thiel en hoofdingenieur Walther, waardoor het raketprogramma werd vertraagd. In 1944 werden er maandelijks zo'n 2.000 V-1's geproduceerd tegen een prijs van 3.500 Reichsmark, met slechts 280 manuren.



De V-1's werden gelanceerd vanaf een soort katapultinstallatie, de *Abschussrampe*. Met een generator werd druk opgebouwd, waarna het toestel door middel van perslucht over een 46 meter lange, hellende rail onder een hoek van 6° de lucht in werd geschoten. Meteen na de start ontstak een bougie de straalmotor. Na een klimvlucht ging het toestel over in kruisvlucht en nam de automatische piloot de besturing over. Op dit punt ging het nogal eens mis, waarbij de motor afsloeg en de V-1 vroegtijdig neerstortte, vaak zo'n 30 km na lancering.

Volgens Duitse gegevens zijn 8.564 V-1's naar Engeland en de haven van Antwerpen verschoten. Hiervan trof circa 57% zijn doel, de overige werden door de luchtafweer, ballonversperringen of jachtvliegtuigen vernietigd. Ook gingen er veel verloren door defecten bij de lancering of tijdens de vlucht.

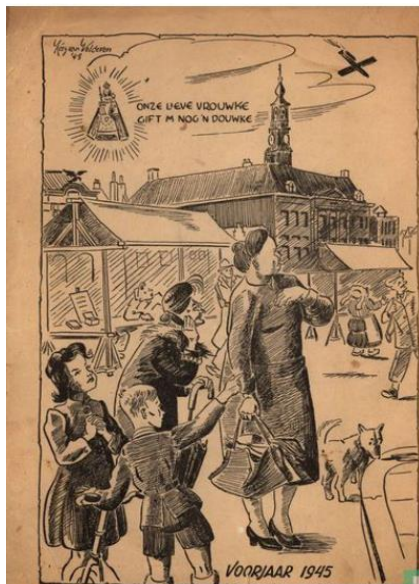
In maart 1944 werden deze V-1's geproduceerd in 350 uur (inclusief 120 voor de automatische piloot), tegen een kostprijs van slechts 4% van een V-2, die een vergelijkbaar laadvermogen opleverde. De eerste gedocumenteerde V1-aanval op Londen vond plaats op 13 juni 1944, een week na de landing in Normandië. Tijdens het V-1 offensief vielen per uur 100 V-1's op Londen. Over een periode van 80 dagen werden meer dan 6.000 personen gedood en raakten er meer dan 17.000 gewond. Op Antwerpen vielen in de periode van 7 oktober 1944 tot en met 30 maart 1945 zo'n 2.448 V1's. Als gevolg van de aanvallen met V-1's vielen in geheel Europa ongeveer 40.000 gewonden, voornamelijk onder de burgerbevolking. De V-1's werden onder alle weersomstandigheden en op willekeurige tijden van de dag gelanceerd en kwamen vaak midden in woonwijken terecht. Hierdoor zaaiden ze veel angst onder de bevolking. Ook in de gecensureerde Nederlandse kranten wordt gewag gemaakt van dit nieuwe 'wonderwapen' in de maand juni 1944.⁵⁸

⁵⁸ *De Residentiebode*//28-06-1944/

<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ddd:011063436:mpeg21:a0040>

- *De Gooi- en Eemlander* : nieuws- en advertentieblad 30-06-1944 // <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ddd:010492805:mpeg21:a0101>
- *De Nieuwe Koerier* : Maas- en Roerbode : provinciaal Limburgsch dagblad // 27-06-1944 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ddd:010692773:mpeg21:a0022>

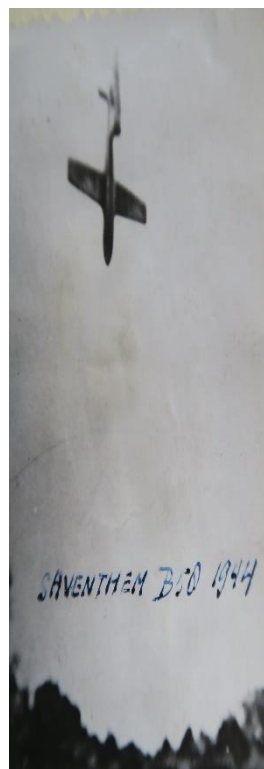
- *Rotterdamsch Nieuwsblad* // 24-06-1944 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ddd:011003522:mpeg21:a0022>



Sterker gebruik van geheime wapen.

Berlijn, 27 Juni (D.N.B.) Het nieuwe Deutsche geheime wapen V. 1 is de laatste 24 uur in nog groter intensiteit in gebruik genomen, zoo verneemt het D.N.B. In bevoegde kringen van de Rijkshoofdstad verneemt men hieromtrent, dat de intensivering van het gebruik berust op de tot dusver gewonnen ervaringen. Zoo heeft men met name de trefzekerheid van het nieuwe wapen aanzienlijk kunnen verbeteren. Dit laatste is waarschijnlijk toe te schrijven aan de omstandigheid, dat het commando van het geheime wapen V. 1 gebruik maakt van de verschillende mogelijkheden, die zijn overgebleven om de baan te verbeteren, die het projectiel aflegt. Daartoe behoort ook de automatische controle, die op een strook papier de baan van de vliegende bom nauwkeurig registreert, met opgave van de snelheid en de hoogte. Ook waar en wanneer het projectiel in het doel explodeert, kan van de controle-inrichting worden afgelezen.

Eenzelfde steun ondervindt het gebruik van het Deutsche geheime wapen door de z.g. „vliegende controle“. Speciale vliegtuigen der Deutsche luchtmacht nemen op de verschillende luchtstations de baan en snelheid waar en geven voortdurend draadloos berichten over de resultaten van hun waarnemingen. Deze vliegende controle der V. 1 rapporteert, dat het Britsche streven, zich over inhoud en constructie van dit volkomen nieuwe wapen in den lucht oorlog een eenigszins duidelijk beeld te vormen, tot dusver volkomen vruchteloos is gebleven.



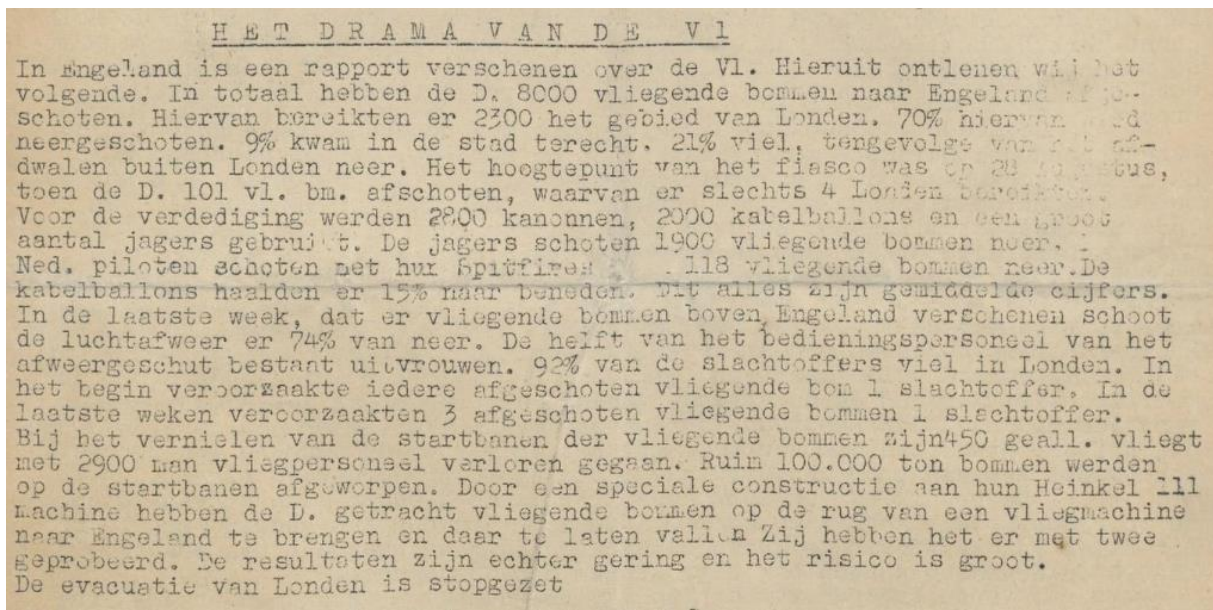
<https://www.lastdodo.nl/nl/items/9039523-onze-lieve-vrouwke-gift-m-nog-een-douwke-voorjaar-1945>

[De Zuid-Willemsvaart : nieuws- en advertentieblad voor handel en landbouw 28-06-1944 //](https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identificer=ddd:010695081:mpeg21:a0010)

<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identificer=ddd:010695081:mpeg21:a0010>

Aanvankelijk wisten de geallieerden niet goed hoe ze het beste konden reageren op de dreiging van de V-1 raketten. De noodzaak om voldoende luchtsteun te behouden voor de bruggenhoofden van Operatie 'Overlord', en om Duitse versterkingen naar Normandië te blokkeren, verhinderde het gebruik van veel luchtkracht in een voortdurend tegenoffensief tegen de lanceerlocaties van de V-1's.³⁶ Op 13 juni besloten de geallieerde luchtleiders tot een strategie om V-1 bevoorradingsdepots te vernietigen, maar stuurden hiertoe slechts zesendertig vluchten in drie dagen. Na het bombardement van 15-16 juni 1944 vroegen Churchill en andere Britse oorlogsleiders - opgelucht dat de vijand conventionele explosieven gebruikte in plaats van gifgas of biologische wapens – aan Eisenhower om elk vliegtuig dat hij kon missen ter beschikking te stellen om de V-1 dreiging te verminderen.

³⁶ V-1: Bij het oversteken van het Engelse Kanaal met 360 mph (580 km/uur), vervoerde een V-1 zo'n 1.870 pond explosieven. Met een lengte van 25,4 voet en een spanwijdte van 17,4 voet kon de V-1 zo'n 150 mijl (omstreeks 241,5 km) van zijn lanceerbasis raken. Op weg naar zijn doel bleef de V-1 op koers door middel van een gyrokompass. Een propeller, die vrij ronddraaide op de neus van het vliegtuig, registreerde de afgelegde afstand. Wanneer de schroef een vooraf ingesteld aantal keren had gedraaid, stopte de ontsteking van de motor en blokkeerde de lift in de neerwaartse positie. Het wapen dook vervolgens op de grond en ontplofte. Het geluid van de zoembom zorgde voor maximaal tien seconden waarschuwing voor de inslag.



De vrije gedachte /06-09-1944³⁷

Ondertussen deed de Britse luchtverdediging alles wat ze konden doen om de onbemande bommen tegen te gaan, met behulp van radar voor vroege detectie, onderscheppingsjagers, luchtafweergeschut en zelfs spervuurballonnen om de raketten tijdens hun vlucht te vernietigen. Eisenhower erkende de V-1 als een politieke bedreiging die het beste met politieke middelen kon worden bestreden. Daarentegen overwoogen geallieerde strategen serieus een massale luchtaanval op Berlijn. De V-1's vormden geen grote militaire bedreiging, deze waren immers gericht op Londen en niet tegen geallieerde troepen. Noch tegen de kunstmatige havens die naar de Normandische stranden waren gesleept om de invasie te bevoorraden en te versterken.



The Film Ferret: Operation Crossbow (1965)

Maar het was noodzakelijk om de Britse bevolking ervan te overtuigen dat de geallieerden probeerden de V-1 aanvallen te stoppen. Als de inwoners van Londen vertrouwen zouden houden in de oorlogsinspanning en in hun leiders, zouden de V-1 aanvallen strategisch mislukken, ongeacht hoeveel schade ze zouden aanrichten. Op 17 juni gaf Eisenhower de Achtste en Negende Luchtmacht opdracht om V-1 lanceerinstallaties en -bevoorradingspunten aan te vallen. Hij gaf eerste prioriteit aan

³⁷ <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ddd:010448179:mpeg21:a0013>

de onmiddellijke tactische behoeften van Operatie 'Overlord', met 'Crossbow'-missies op de tweede plaats. Amerikaanse zware bommenwerpers van de Achtste Luchtmacht begonnen op 19 juni V-1 sites aan te vallen. Het middelzware bommenwerpers van de Negende Luchtmacht deden dat op de 23 juni. Het R.A.F. Bomber Command, dat tot 16 juni een ondersteunende rol had gespeeld in Operatie 'Overlord', schakelde onmiddellijk over op het vliegen van zoveel mogelijk 'Crossbow' missies.



Anti-Engelse propaganda over geallieerde bombardementen, ca. 1944

Duitse anti-Engelse affiche met een veroordeling van geallieerde bombardementen en het dreigement van vergelding door het afschieten van V1 raketten op Engeland, ca. 1944. Gezicht in een straat met gebombardeerde huizen, de lichamen van de slachtoffers zijn op straat gelegd. Rechts een lijst van dertig andere getroffen steden. Onderaan het opschrift 'Uithangtijd 28/7 – 15/8'.

Anti-Engelse oorlogspropaganda door Duitsers³⁸

Op 16 en 17 juni, de nacht na de massale V-1 aanval op Londen, vlogen Britse zware bommenwerpers 315 vluchten en dropten bijna 1.500 ton bommen op grote locaties en vermoedelijke bevoorradingsdepots in Frankrijk. De 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 aanvalsmis­sie 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.

Joost Sluis en Squadron 320.

Met Joost Sluis raakte ik goed bevriend, zo vertelde Hans van der Kop in zijn memoires 'the Flying Dutchman'³⁹.

³⁸ <https://www.oorlogsbronnen.nl/bron/http%3A%2F%2Fhdl.handle.net%2F10934%2FRM0001.COLLECT.568646>

³⁹ Citaten uit: Keppy, H. "Zijn jullie kerels of lafaards? De Indische en Indonesische strijd tegen de nazi's 1940-'45"; ISBN- 9789082063547 2019; p. 229-231. •

https://nl.wikipedia.org/wiki/Hans_van_der_Kop.

• Kop, van der, H.J.E.; "D-Day; het Nederlands vliegtuigsquadron 320 was erbij!"; De Boer Maritiem uitgeverij; Weesp; 1984; ISBN 90-228-1610-9; p. 164 – 166. (iets uitgebreidere versie dan hier geciteerd).



Hans van der Kop (1923 Soerabaja – 2004 's-Gravenhage)

Joost “was ouder dan ik en vloog met Fons Loohuizen. Fons was een uitstekende piloot, Joost Sluis een uitstekende navigator. Geen van beiden leken ooit van slag te zijn. Zij waren nooit slecht gehumeurd, waren altijd behulpzaam en vooral Joost had altijd een luisterend oor als ik, baby van het squadron, problemen had”.

24 juni 1944

24 JUNI 1944. staat er dan in mijn logboek, de rest, blanco, overdekt door een foto van de staalfabrieken.

Ik herinner me nog heel goed, ~~dat~~ de tijd, die we die middag doorbrachten in de "Sun dial" het cafeetje waar je zo heerlijk at. Een ieder die niet op de battle order stond was daar en wat ze te vertellen hadden. In de hoekje zat een stelletje Engelsen heel heftig te vertellen over een kerel, die gedurende hun opleiding zo raar deed. Dan een stel, dat het over kisten had. Zo af en toe ging de deur open, en kwam het meisje binnen, met haar vriendelijk glimlachje. Ze zag er inderdaad niet kwaad uit. Haar figuurtje mocht er zeker wazen.

In de middaguren verpoosde ik mijzelf met mijn log bijhouden en Het Navigatiebureau met Joost en Koops schoon houden. Een gerinkel van de ops telefoon volgde, dat door Clay ontvangen werd.

"Brieven om kwart over drie, belachelijke tijd is het niet!" Zei hij op zijn zo bekende manier, om daarna uit het lokaal te lopen.

Ik zie ze allemaal weer naar de kisten toegaan en de S die toch heel dichtbij stond, bekeek ik vanuit het hek van den Ours, dat ik zo ongeveer mijn eigendom maakte wanneer hij weg was.

"Nu Koppie, daar gaat ie dan!"

"Zeg Joost, gooi ze erop hoor en wees voorzichtig met mijn kist."

leber

p. 62 uitgetypte dagboek tekst H. van der Kop // NIMH; dossier Van der Kop; archiefdoos nr. 304.

Lachend keek hij achterom, demonstratief zijn neus optrekkend.

"Heb je geen zin mee te gaan?"

"Kom joh, je kunt nog mee, dus doe het nou! Neen maar?"

Fons, voorzichtig zijn met mijn kist hè? *Ik heb de kist al op de startbaan.*

Dan gingen ze de kist in.

Even later kwam Fons tevoorschijn, en wel op de piloten zitplaats, een grote lach op zijn gezicht.

"Good Luck lui!" riep ik en sprong daarna op mijn fiets, om naar de start te gaan kijken.

Daar stonden we met zijn allen weer aan de baan. Pruim, de hond van Mulder rende op en neer, zo af en toe zich op de startbaan wagens.

Langzaam kwam de jongens aantaxieën, eerst 180 squadron, en daarna drie-twintig. Voorop bij ons taxiede Fons met de "S"

Telkens gingen de duimen omhoog. Dan volgde even een pauze. De 320 kisten stelden zich op. Nu stond Fons vaak voor me, de "S" als een paard briezend. Joost zat naast hem en keek ook. Ik wenkte naar hen en wees op de kist. "Voorzichtig zijn kerels", praatte ik in mijzelf.

Het geronk van de kist verhoogde, nu zouden ze binnen enkele tellen "af"gaan, dan rolt langzaam de kist weg. Ik doe beide duimen op, ze verdienen het! Ze hebben het nodig! Dan hun duimen en twee gulle lachende gezichten. Even zie ik Fons nog een "V" teken geven, dan spoed de kist zich voort, de stukjes anti-slip (hout) opstuivend, het geronk verhoogd, sneller en sneller gaan ze, dan ineens alsof er een geheime kracht hen optrekt, de wielen verdwijnen. Ze zijn op weg!

De volgende krijgen ook duimen. Ik voel me wat ongelukkig. Het is een mooi iets toch die duimen hoog te houden voor die kerels die dan over ander half uur in rotzooi zitten. Ik kreeg kippenvel.....

Nadat alle kisten "af" waren gingen wij in groepjes naar de flights ~~en~~ Daar begon ik ook weer met mijn job af te maken. Het hield je aangenaam bezig. Bovendien kon ik hier beter ronddolen en wachten, totdat de jongens terug waren, dan nog naar de tenten gaan.

Met veel lawaai kwamen de eerste kisten over. Het was een wijde formatie en dacht ik, "dat kan nooit ons squadron zijn." Ik keek wat om mij heen. Heel in de verte kwamen weer wat kisten vanuit de heuvels opdoemen. Nu was het tijd, dat ze allen in het circuit waren. Ik probeerde nog eens met een verrekijker de squadron letters te herkennen, doch dat was ook al een hopeloos jobje!

Tenslotte gaf ik het maar op en zou nu wachten, totdat ze er weer waren. Met het onregelmatig gebrul van de motoren van een kist, die net langs kwam taxieën, was ik alweer uit het flight-bureau en zwaaide de jongens toe. Het waren een stel Canadezen van 180. Hun duimen gingen als antwoord naar beneden en..... was het dus niet zo prettig geweest. Maar 320 moest nog komen.....

Weer passeerde een kist van 180 en nog één. ~~Ik~~ gaf tenslotte op. Ik vond het nu mooi worden en leek het een gezonder idee om weer naar binnen te gaan. De jongens moesten nu direct terug zijn.

Ik hield me bezig met een aircraft-recogniton-boekje, had mij in die paar minuten de hele tafel toegeëigend en zat daar te wachten.

Het intaxieën in ons dispersal deed mij opspringen en met een knal gooide ik de deur achter me dicht. Ja, dat waren onze kerels. Ik zag ze nu net als larens achter elkaar komen, zo af en toe dipte de neus van een kist als er afgeremd werd, maar kort daarna kwam de neus weer wat op, en begon de kist weer langzaam te rollen. Het was een mooi gezicht. De pitot "trilde" en bibberde, als een harpoen, die met grote snelheid werd weggeschoten.

De eerste die ik sprak, was Steyn. Hij zag er nogal verwilderd uit, zijn baard hing niets zo keurig neer, maar nu leek het een baard, die had gekocht voor een feest en vergeten had uit te kammen. Mol liep achterhem, zijn mond steeds optrekkend, als zenuwuiting misschien.

"Kop, Fons is afgeschoten!" Zei Steyn, dan vervolgde hij enigzins gejaagd, hij kreeg een "direct hit", die hele kist ging uit elkaar, het was niet fraai. Die gunner werd met zijn ~~in~~ turren en al weggesmeten! Man een partij om nooit te vergeten. Wij dachten, dat er een parachute uitkwam, maar, dat kon niet, want het was de dinghy die uit zijn borg vloog. Neen joh, het is heus geen kinderspel, dit vliegen!"

Ik was vol vragen, maar het ging allemaal zo snel, dat ik heus niet wist wat te vragen en terwijl Hievelt de jongens riep, om nogmaals het relaas te geven, bleef ik staan en zag Clay aankomen, die met een "Joost en Fons zijn weg" even bleef staan. Hij was wat uit het veld geslagen, maar was ik het dan ook niet! Tenslotte had hij er nog meer recht toe, daar Joost en Fons zijn boezemvrienden waren. Doch hij herstelde zich weer zeer snel, en vloekte wat: "Verdomme, die donders, die zijn ook zo hun hersens kwijt, zodra er een leader is afgekeld, dan valt de hele formatie uit elkaar en dan staan ze stom verbaasd, dat ik als no. 4 een aantal lichtkogels afschiet!"

"Is er helemaal geen kans, dat ze eruit gekomen zijn!"

"Neen, ik geloof, dat dat een wonder moet zijn, dit is nog erger dan Bevolander en Biraak geweest!"

"Die rot mof is veel te goed hè!"

"Man, het ging met vier paffen, één, twee, drie ~~4~~, vier, daar ging Fons!"

Kierna liepen we langzaam naar de briefing-room, waar van Hievelt als altijd weer de routine vragen stelde.

Weer hoorde ik een relaas! Telkens was het antwoord op: "Enkele parachutes?" "Neen geen". Het was afgelopen! Joost en Fons stonden nu ook op de lijst, op de lijst van kerels, die naast je leefden, die je vrienden waren en die door het ongeluk van de oorlog van je weg worden gerukt, alsof er een nieuwe gedaante klaar staat, doch, die is niet te vergelijken met de voorganger, een pracht kerel. *Ik heb er nog altijd bij kunnen zijn*

's Avonds tegen achten liep ik bij den baas binnen, die nog in zijn nette pak aan tafel zat.

"Wat is het Kop", vroeg hij voor zich uit blijven starend!

"Weet je al van Fons en Joost!"

"Ja, het waren pracht kerels. Ga je mee naar de tenten?"

Ik opende de deur, die ik moest openrukken, de baas ging voor. Met een smak trok ik de deur achter mij dicht en volgde hem. Even bleven wij staan in de stilte van de zwoele avond, dan zei de baas zachtjes: "De "G" was het niet?"

Ik antwoordde een kort "ja" erop, en keek naar de plaats, waar de kist had gestaan. Die was nu leeg. Ik zag nu alles weer afspelen van die late middag. *Ik heb helroep, moeten helpen met een bevestiging. De parachute is niet gelukt.*

"Wees voorzichtig met die kist Joost. Fons jij toch wel!"

Nog zie ik hun op de startbaan staan. Dat geronk aanswellen, dan dat silhouet kleiner en kleiner worden en dan die kracht alsof zij door een kraan werden opgelicht, daarna die wielen.

In onze kist was het dat ze zaten, en dat ze wegbleven.

Doch het leven gaat zijn gewone gang!

Toch miste ik 's morgens met opstaan een vrolijk gelach van mijn buurlieden, toch was er iets missende op het dispersaal. Als een buitenstaander het niet wist, kon hij het te weten komen wat wij misten. In de "ops room", waar de lijst van alle bemanningen aan de muur hing, was een andere breuk te vinden. Een streep was door: "Crew Loohuizen gehaald. Erachter stond 24th June 1944 approx. 17.30 shot down over Preport....."

"Op de morgen van 24 juni 1944 loopt Hans van der Kop zijn vriend Joost Sluis tegen het lijf. Joost vroeg mij met hem mee te vliegen tijdens de operatie die middag. "Weet je, ik wil graag, maar ik heb de baas beloofd met niemand mee te vliegen". Joost luisterde en knikte, toen zei hij: "Hans, zo zal hij het wel niet hebben bedoeld; hij weet hoeveel keer ik weleens met iemand anders ben meegegaan, hij bedoelt vast andere crews, niet de onze". Hij bleef proberen me over te halen. Toen kwam het sein voor de briefing dat een einde maakte aan ons gesprek. Automatisch pakte ik mijn tas uit de locker en ging naast Fons Loohuizen zitten. "Leuk dat je besloten hebt om mee te gaan", sprak hij vergenoegd. Hun schutters Hielckert en Keppler, die ik nog kende

van de Kota Baroe (het schip waarmee ze van Java zijn ontkomen in 1942) zeiden ook dat ze blij waren dat ik met hen meeding. Het doel was Château d'Ansenne, de FLAK (= Flugzeug Luft Abwehr Kanonen) zou er hevig kunnen zijn....'



Château d'Ansenne 80220 Bouillancourt-en-Séry is in privébezit.⁴⁰

Van der Kop klimt in het vliegtuig, een B-25 Mitchell bommenwerper, en zijn vriend Joost vraagt hem of alles oké is. “Ja, alles is oké”, antwoordde ik, maar voelde mij tegelijkertijd erg schuldig. Er waren nog slechts een paar minuten voordat het taxiën zou beginnen en mijn slechte geweten groeide verder. Opeens pakte ik Joosts schouder beet en schreeuwde; “Sorry Joost, ik wil dit voor jou doen, maar ik heb een belofte gedaan en ik zou een bloody fool zijn om die niet te houden...”. Toen trok ik Fons aan de mouw. “Fons, sorry je weet dat ik de baas heb beloofd niet te vliegen, ik ga eruit. ”Fons keek verbaasd, maar ik legde uit: “Trouwens, deze operatie is er één waarvoor je niet twee van ons nodig hebt”. Hij haalde zijn schouders op en draaide zich om. Haastig schudde ik Joosts hand, pakte mijn spullen, en stond al gauw buiten’. Van der Kop haast zich naar de crewruimte, waar hij een fiets pakt om naar de baan van de vertrekkende vliegtuigen te fietsen. ‘Fons schudde zijn hoofd in teleurstelling, maar Joost glimlachte toen ik hun mijn thumbs-up gaf’. De motoren slaan aan, het vliegtuig rolt weg. ‘Fons en Joost zwaaiden, net als Hielckert en Keppler. Het voelde alsof zij alleen naar mij zwaaiden in plaats van naar de gewoonlijke groep mensen. Toen de formatie terugkeerde, ontbrak er één vliegtuig”.

Fatale afloop van de aanval op Château d'Ansenne⁴¹

Volgens Jean-Pierre Ducellier⁴², onderzoeker en auteur van het boek “De luchtoorlog in Noord-Frankrijk” speelde zich navolgende af. Volgens de Engelse autoriteiten was in het Château d'Ansenne 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.

⁴⁰ Aanval op Chateau d'Ansenne: bij Blang-sur Bresle; tussen Dieppe en Amiens: Château d'Ansenne, 80220 Bouillancourt-en-Séry, France. <https://www.google.nl/maps/place/Ch%C3%A2teau+d'Ansenne,+80220+Bouillancourt-en-S%C3%A9ry,+France/@49.5641708,2.8263313,7.11z/data=!4m5!3m4!1s0x47e757725d57a851:0x8f0a5bcb4cc0c712!8m2!3d49.57648!4d1.606853>

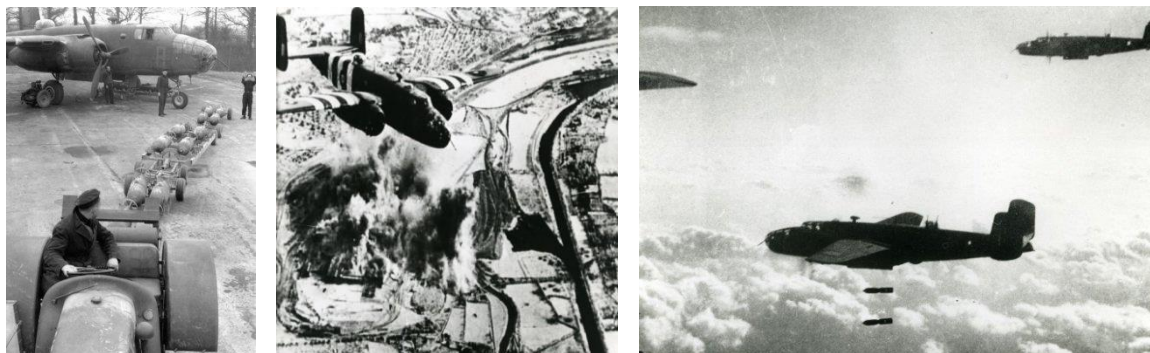
⁴¹ Het kasteel van Ancennes werd waarschijnlijk gebouwd in de 18e eeuw. Château d'Ansenne 80220 Bouillancourt-en-Séry is in privébezit. <http://www.chateau-fort-manoir-chateau.eu/chateaux-somme-chateau-a-bouillancourt-chateau-d-ansenne.html>.

⁴² De luchtoorlog in Noord-Frankrijk - Jean-Pierre Ducellier - uitgever: F. Paillart - Abbeville / geplaatst door: Ducaphil op 18:21 – raf [24 juni 1944 een mitchell crasht in heudelimont](#) - [reacties \[0\]](#) - [permalink \[#\]](#) tags: [raf](#).

"The château was accurately plastered with bombs, but it was later learned that, although the colonel had indeed been at tea, this was in a summer house some way from the aiming point. The German officer thus observed the bombing in safety and with a great deal of interest and admiration. 320 squadron lost FR204, shot down by accurate flak on this operation'.



Target for Dunsfold's Mitchells, Colonel Max Wachtel⁴³.



Mitchell B-25 in acties

Vlak na het bereiken van de Franse kust nabij Tocqueville-sur-Eu kwam de Duitse luchtafweer in actie. Deze installatie stond in de regio ten oosten van Tocqueville-St Sulpice-sur-Yères en ten zuiden van St Rémy-Boscrocourt. In een wolkeloze blauwe lucht, die gevuld was met kleine zwarte granaatvlokken, explodeerde plotseling één van deze grote FLAK-granaten ter hoogte van de linker motor van de bommenwerper van luitenant Loohuizen. Het tweemotorige vliegtuig raakte uit balans en verliet de formatie, een spoor van vuur en vlammen achterlatend, met het sinistere gehuil van een getroffen vliegtuig. De 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 tweemotorige toestel op de grond uitéengespat in een enorme explosie. Géén van de bemanningsleden zag kans om er uit te springen. De bommenwerper van Van Loohuizen werd geraakt op positie M.39.75 (Grid Ref), die overeenkomt met een positie ten oosten van de weg van Tréport naar Dieppe en ten noorden van het dorp Assigny. De plaats van het ongeval wordt geschat op M.45.75. In feite is de bommenwerper neergestort op het grondgebied van de gemeente St Martin-le-Gaillard.⁴⁴ Het afweergeschut leek uit een klein bos op M.47.72 te komen en bleef daarna nog enige tijd doorgaan met schieten op de formatie, die op 3.300 meter hoogte vloog. Door de ingeslagen granaat vlogen verschillende stukken metaal van de B-25 FR204 in de rondte en bereikten zo ook de B-25 Mitchell II-J-NO van Squadron 320 ter hoogte van zijn linkervleugel. Geschokt en reflexmatig liet de

⁴³ [https://de.wikipedia.org/wiki/Max_Wachtel_\(Offizier\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Max_Wachtel_(Offizier))

⁴⁴ [Op 24 juni 1944 stortte een nederlandse mitchell ii neer bij heudelimont - baromesnil \(canalblog.com\).](#)

bombardementsofficier van deze B-25 zijn 8 bommen van 500 pond inert vallen, mogelijk op de rails.

Een getuige: “Morgen ben je er niet meer”

Een andere versie van deze gebeurtenis is navolgende. *“Hoewel sinds 20 juni 1944 ook zware bommenwerpers werden ingezet om V1-installaties uit te schakelen, bleef desondanks hun verwoestende uitwerking en bleef het gevaar van de aanvallen van de robotbom onverminderd voortduren.⁴⁵ Luchtverkenningen hadden inmiddels aangetoond dat het Duitse V-1 offensief vanuit drie verschillende kastelen werd geleid. Dit waren respectievelijk de Châteaux de Merlemont, de Foran en d’Ansenne.*



Le Château d'ANSENNE.

—352—

24.06.



(46)

Laatstgenoemd kasteel was in de avond van 24 juni doelwit van twaalf Mitchells van het 320th Squadron (LvdH: naast twaalf Mitchells van het 226th Squadron). Op weg erheen werd de formatie door zware FLAK-batterijen⁴⁷ onder vuur genomen, waardoor de FR160/J een treffer ontving. Ondanks het ontstane gat in het bakboord roer bleef het toestel intact en kon de bemanning de opdracht voleindigen.

Ook de FR204/S werd door vijandelijke luchtafweer geraakt. De bakboord motor werd uitgeschakeld en het toestel stortte neer. De overige bemanningen in de box zagen nog het zogenaamde ‘dinghy pack’⁴⁸ uit het toestel vallen, kort hierop gevolgd door een ‘Mae West’ zwemvest. Tot ontzetting van de toeschouwers vloog de rompkoepel tijdens de duik van het vliegtuig af en hierna brak de bakboord vleugelheft finaal af. Het toestel sloeg te pletter, parachutes werden niet waargenomen. 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, officierwaarnemer 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”.⁶⁹

Mitchell 204 - kreeg een voltreffer in de bakboord motor en stortte neer: de volgende bijzonderheden werden hierbij waargenomen: "Dinghy pack" kwam uit het vliegtuig; koepel vloog van het vliegtuig, eveneens een Mae West. Bakboord vleugel brak af. Er werden geen geopende parachutes waargenomen. Met het vliegtuig werd de gehele bemanning vermist, t.w.:

A.J. LOOHUIZEN	- Res. 1e Lt. vl. M.L.
J. SLUIS	- Res. 1e Lt. waarn. M.L.
J.A.M.A. HIELCKERT	- Sgt. telegrafist z.m.
H.J. KEPPLER	- Korp. schutter

⁴⁵ Tekst overgenomen uit: Geldhof, N.; “De operaties van 320 squadron”; Uitgeverij Geromy;p. 379 – 381 ISBN 9789067203968.

⁴⁶ Ducellier,J.P. ; « Guerre aerienne dans le nord de la France 24 june 1944 » ;Editeur F. Paillart ; Abeville, 2003.

Imprimerie F. Paillart; 86, chaussée Marcadé ;BP 30324 - 80103 Abbeville CEDEX ; tel. : 03 22 20 60 20 // E-MAIL : imp.paillart@wanadoo.fr. 352 – 357 en bijlagen.

⁴⁷ Flak = Flugzeug Luft Abwer Kanonen.

⁴⁸ In zo’n pack zat een reddingsbootje voor piloten en aircrew; het werd aan het parachute- harnas bevestigd met de haken. ⁶⁹ IMH/MLD-WO2, Ad-16/29.

FR204 (ex 42-87358, c/n 100-20851)

31.10.43 - Ex USA en route to UK.

04.11.43 - Aankomst in UK.

24.12.43 - No. 2 Group Recce Flight.

07.03.44 - Via No. 416 R & SU ontvangen door 320 Sq. met 30u.50'. Ontving vliegtuig-letter "S".

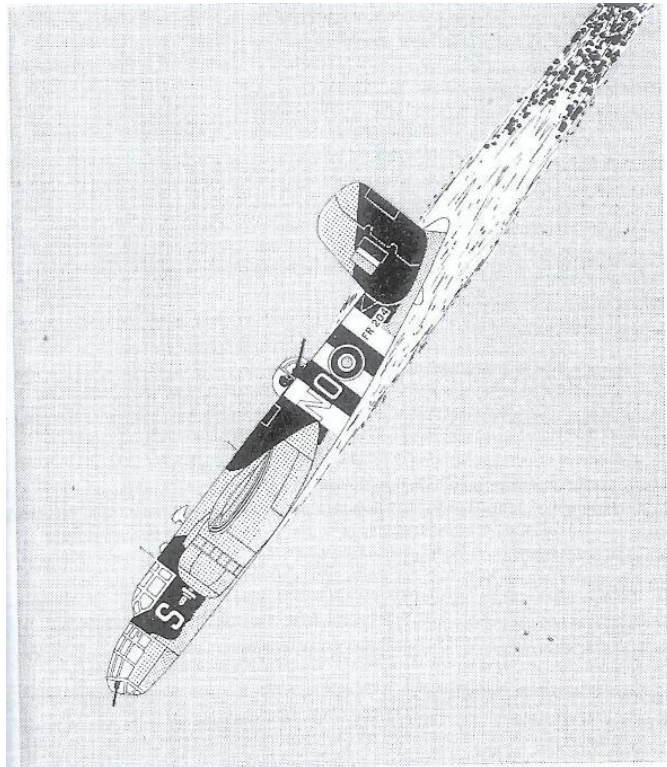
25.03.44 - Herstel tijdens operatie d.d. 23.03. ontvangen Flak-schade. Op 28.03.44 weer gevechtsklaar.

22.05.44 - Gedetacheerd naar Hartford Bridge voor installatie D.R. kompas. Op 25.05. teruggekeerd op RAF Dunsfold.

24.06.44 - Gestart ten 19.14 uur vanaf Dunsfold voor bomaanval op Château d'Ansenne. "S" wa-leidend vliegtuig in formatie van 1e box van zes Mitchells. Toestel werd door zwaar lucht-afweer getroffen in BB-motor en stortte neer. Waargenomen werd, dat het dinghy pack uit het vliegtuig werd geslingerd, de turre van de romp afvloog en de BB-vleugel helft afbrak.

'No parachutes seen. A/c believed to strike ground M.4575 area'. De gehele bemanning, bestaande uit: - Res. 1e lt.vlgr. A.J. Loohuizen - Res. 1e lt.wnrmr. J. Sluis - SGTVLGTTEL z/m J.A.M.A. Hielckert (14923/D) - KPLVLGTSGH

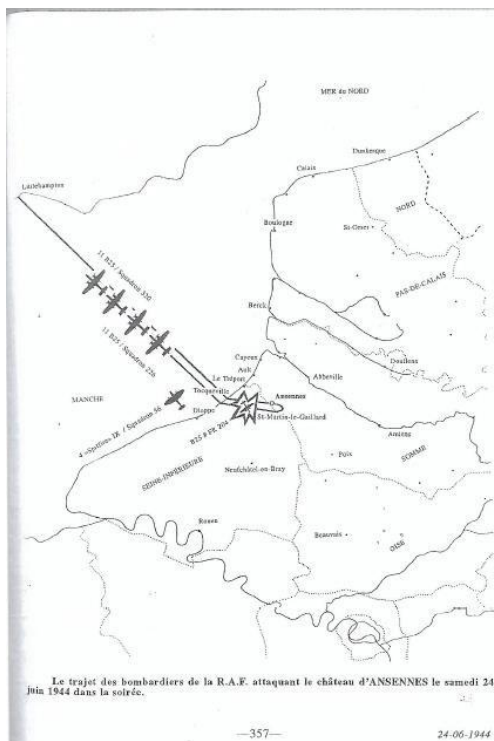
H.J. Keppler (20598) moest als vermist/gesneuveld worden opgegeven. Schade Category "E" Missing (166u.15'). Het toestel was uitgerust met Cyclone - SB-motor no. 53237/AC41-30764, BB-motor no. 53177/AC 41-30704. Het had acht 500 lbs. MC bommen aan boord.



Le B25 «Mitchell» II # FR 204 S O N O des forces néerlandaises de la Royal Air Force britannique brutalement déséquilibré, quitte soudain la formation... Laissant derrière lui une traînée de feu et de flammes, dans le hurlement sinistre de ces avions en perdition, le bombardier poursuivant sa trajectoire vers l'Est, plonge alors vers le sol, totalement désespéré...

—355—

24-06-1944



—357—

24-06-1944

Een letterlijk citaat uit Geldhofs boek⁴⁹: *“24.06.44 - Gestart ten 19.14 uur vanaf Dunsfold voor bomaanval op Château d’Ansenne. “S” was leidend vliegtuig in de formatie van 1^{ste} box met 6 Mitchells. Dat toestel werd door zwaar luchtafweer getroffen in BB-motor en stortte neer. Waargenomen werd, dat de dinghy pack uit het vliegtuig werd geslingerd, de turret van de romp afvloog en de BB-vleugelhelpt afbrak. ‘No parachutes seen. A/c believed to strike ground M.45.75 area’. De gehele bemanning, bestaande uit: - Res. 1^{ste} lt.vlgr. A.J. Loohuizen – Res. 1^{ste} lt. Wnmr. J. Sluis – SGTVLGTTEL z/m J.A.M.A. Hielckert (14923/D) – KPLVLTGSCH H.J. Kepler (20598) moest als vermist/gesneuveld worden opgegeven. Schade Categorie “E” Missing (166 u 15’). Het toestel was uitgerust met Cyclone – SB-motor no. 53237/AC41-30764, BB-motor no 531??/AC41-30704. Het had acht 500 lbs. Bommen aan boord”*.

Vervolg van de aanval

Om 20.26 uur arriveren de overige 22 toestellen bij het kasteel d’Ansenne. Zij laten hun 168 bommen van 500 pond vallen op een hoogte van 2.700 tot 3.600 m. hoogte. Zo’n 9 vliegtuigen liepen enige schade op maar konden wel terugkeren naar Groot-Brittannië, samen met de hen begeleidende 6 Spitfires van squadron 56. Omstreeks 20.55 uur landden de toestellen op de luchthavens aldaar. Uit het evaluatierapport kwam naar voren dat de aanval als ‘poor’ (armzalig) werd gekarakteriseerd. Er was geen schade op het doelobject geconstateerd. Wel vielen er 60 bommen ten oosten en zuidoosten ervan. Deze constatering werd gedaan aan de hand van opnamen die een R.A.F. fotoverkenningstoestel van het 542nd Squadron op 25 juni 1944 om 14.45 uur maakte. Ook de lokale Gendarmerie berichtte dat er géén schade was veroorzaakt en dat er ook géén lokale slachtoffers waren gevallen.⁷¹

Getuigen

“Officier-vlieger was-ie”, zei voormalig R.A.F.waarnemer Frank 'Frenk' Voogt over Fons Loohuizen in 2009. “Ik heb hem getroffen zien worden. Ja, je vliegt met zes of twaalf kisten, hè - hij maakt een armbeweging van in formatie vliegen. Maar op een gegeven ogenblik word je uit mekaar geschoten, dus je zoekt naar een maatje. Dan heb je meer vuurkracht. Nou, wij sloten net bij Loohuizen aan, toen werd Loohuizen getroffen... Die spatte uit elkaar, want zijn bommen waren nog niet los.” Was er echt niets van over? Voogt schudt het hoofd: “Geen moer! [...] wanneer een vliegtuig getroffen wordt, dan ga je tellen. Die parachutes. Zie je er vier parachutes uit, dan weet je: safe. Maar als er drie d'r uit, dan weet je niet wie er gebleven is. Ja? Dat is het juist. En, je bent aangedaan, maar op een gegeven moment word je zo bot als een botte bijl. Eh ik slof, - maakt wegwerpgebaar - hij niet.”...Nee, in het geval van Loohuizen, geen parachutes, neem ik aan? “Neehee! Loohuizen, Sluis, Kepler en nog een... Hielckert, dat weet ik nog”. U weet het nog precies, dus het heeft wel indruk op u gemaakt? “Het is in je kop gegrift.”⁵⁰

Zo had Willem Smit, de vaste boordschutter bij van Loohuizen, die vlucht verstek moeten laten gaan. Hij was ‘diepbedroefd toen zijn ‘eigen’ bemanning wegbleef...de gehele crew, onder wie zijn nog slechts zeventienjarige vervanger Henri Kepler, kwam daarbij om het leven. “Ik was er kapot van en denk er nu

⁴⁹ Geldhof, N.; *“de Vliegtuigen van 320 squadron; Royal Dutch Naval Air Service 1940 – 1946”*; Uitgeverij Geromy te Maarsen; 2006; p. 199; ISBN 90-672-0397-1. ⁷¹ Zie voetnoot 62 en bijlagen.

⁵⁰ Keppy, H. *“Zijn jullie kerels of lafaards? De Indische en Indonesische strijd tegen de nazi's 1940-'45”*; ISBN - 9789082063547 ; 2019; p. 231-232.

nog regelmatig aan terug”, zo vertelde Smit in 1969. “Toen wij dat hoorden, heeft een ieder voor zich het verlies van hen verwerkt”, herinnerde zich Hans van der Kop die het toestel verliet net voordat het opsteeg. “Ik ben weer gaan wandelen, heb vele keren mij afgevraagd naar het ‘waarom’, maar nooit een goed antwoord gekregen” (p.166).⁵¹



Begraafplaats van St Rémy-Boscrocourt

De vier vliegeniers betaalden met hun leven door de spoorweg te vernietigen. Want voor de crash lieten zij hun laatste bommen op de rails vallen. Het toestel kwam neer bij de uitgang van Heudelimont in de richting van Saint-Sulpice, links, aan de kant van de heuvel, nabij het Bois des Coudres en de Vallée Tournée. Alle bemanningsleden kwamen om. Hun lichamen werden geborgen door de Duitse bezetter. Zij werden in een karretje naar het stadhuisplein gebracht en wel op een moment dat iedereen, ook kinderen, daarvan getuigen waren. Zij werden begraven op de begraafplaats van St Rémy-Boscrocourt. Een familielid van één der bemanningsleden nam contact op met Edouard Hesse, een reserveofficier. Hij vroeg hem om met de restanten van het vliegtuig vier kruisen te maken voor de overledenen. Deze taak werd toevertrouwd aan monsieur Adalbert.⁵²⁵³ Na de oorlog werden hun stoffelijke overschotten naar Nederland gerepatriëerd.



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

⁵¹ Kop, van der, H.J.E.; “D-Day; het Nederlands vliegtuigsquadron 320 was erbij!”; De Boer Maritiem uitgeverij; Weesp; 1984; ISBN 90-228-1610-9; p. 166.

⁵² Saint-Rémy-Boscrocourt ; ‘Mémoire et vie du village Tome II - 1938/1950’.

⁵³ <https://oorlogsgravenstichting.nl/personen/96339/alphonso-julius-loohuizen> - graf op de Grebbeberg / 16 mei vlucht hij uit Nederland // 1 sept. 1940 militaire vliegers training / vliegerkruis 4 mei 1944. <https://www.oorlogsbronnen.nl/tijdljn/Alphonso-Julius-Loohuizen/02/96339>

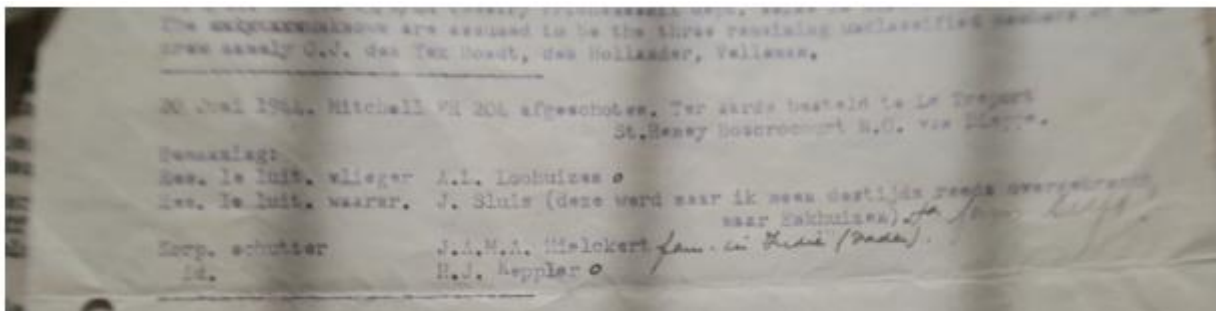


Julius Alphons Michel Andries Hielckert (28-12-1923 in *Djember Ned. Indië* - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.) : Sergant Vltg. Telegrafist. ⁵⁴

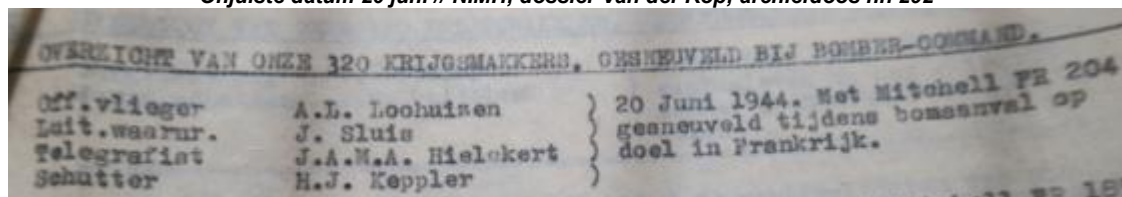


Henri Johann Keppler (17-10-1926 in *Negaga* - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.) : schutter / *Korpl.Vltg.Sch.* ⁵⁵

De Dutch Air War Studygroup meldt dat het toestel dat Joost Sluis navigeerde, een North American Mitchell Mk.2FR204, op zo'n 15 km oostelijk van Dieppe verongelukte. De onderzoeker Phillipe Ducastelle meent de precieze plaats van het ongeluk te hebben vastgesteld. ⁵⁶



Onjuiste datum 20 juni // NIMH; dossier Van der Kop; archiefdoos nr. 292



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

⁵⁴ <https://oorlogsgravenstichting.nl/personen/63593/julius-alphons-michel-andries-hielckert>.

⁵⁵ <https://oorlogsgravenstichting.nl/personen/76800/henri-johann-kepler/> : 18-08-1941- kwam reeds op 14 jarige leeftijd voor 8 jaar in dienst als mechanicien op de marine luchtmachtbasis van Morokrembangan in Java – Nederlandsch Indië .

⁵⁶ <https://verliesregister.studiegroepluchtoorlog.nl/rs.php?aircraft=&sglo=T3846D&date=&location=&pn=&unit=&name=&cemetery=&airforce=&target=&area=&airfield=>.

<http://aircrewremembered.com/1944-06-24-loss-of-mitchell-fr204-loohuizen.html>

<http://baromesnil.canalblog.com/archives/2013/06/26/27515757.html>

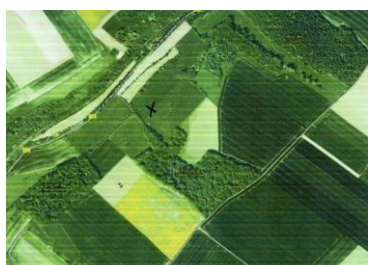
www.rafmuseum.org .

<https://aircrewremembered.com/lost-rob-philips-memorial-archive-rolls-of-honour.html>



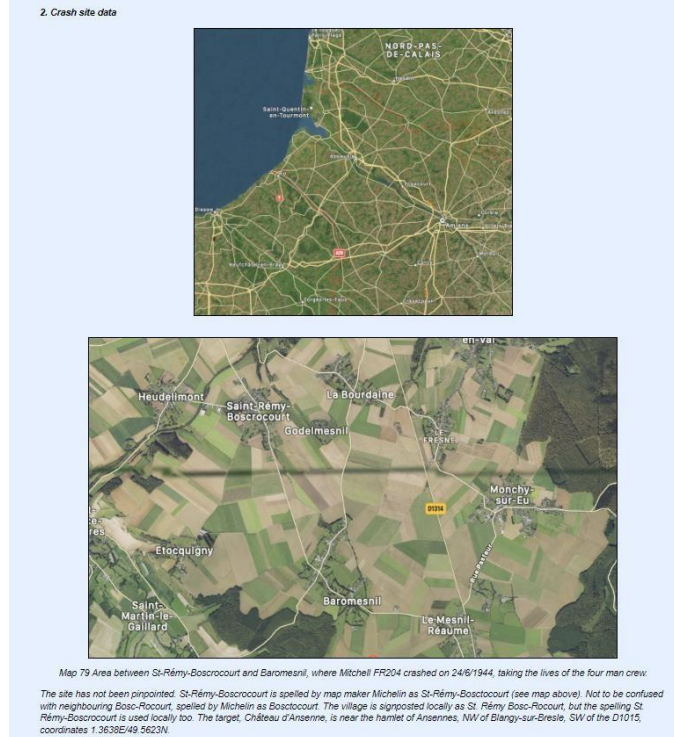
Luchtfoto's bombardement op 24 juni 1944 // NIMH; dossier Van der Kop; archiefdoos nr. 305.

Dutch Airwar Studygroup 1939-1945						Loss Chart on: T3846D			
Day or Night of operation			Operation				Target		
24 Jun 44									
Factory	Aircraft	Mk	Serial/Wnr.	Call Sign	Unit	Air Force	TO/t	Airfield	
North American	Mitchell	II	FR204	NO-S	320 Sqdn	RAF	1914	Dunsfold	
Time			Cause of the Crash			Crash Location		Damage	Province
2010			Hit by Flak from St Remy Boscrocourt			Crashed 15 km e of Dieppe France			France
Source			Mag / Page			Additional sources			
- Prien J, Rodeike P,			199			N. Geldhof, De operaties van 320 Sqdn, p.380-381; Archive H. Welting for time, cause, location and crew data			
Function	Mil Rank	Ini	Name	Hon	Mil reg	Air Force	Cemetery	Grave	Remark
Pilot	Res.1e Lt.Vl.Wnr.	A.J.	Loohuizen	VK		RNeAF	Grebbeberg		Initially buried at St.Martin-le-Gaillard
Navigator/Bomb Aimer	Res.1e Lt.Wnr.	J.	Sluis	KvV		RNeAF	Enkhuizen		Initially buried at St.Martin-le-Gaillard
Wireless Operator	Sgt.Vlgt.tel.	J.A.M.A.	Hielckert		14923/D	RNeAF	Grebbeberg		Initially buried at St.Martin-le-Gaillard
Air Gunner	Kpl.Vlgt.Sch.	H.J.	Keppler		20598	RNeAF	Grebbeberg		Initially buried at St.Martin-le-Gaillard
Data on those who were killed from:						Design SGLO(V.1000104) Last update April 2020			
						www.CWGC.org www.Volksbund.de www.abmc.gov © Dutch Airwar Studygroup 1939-1945 / Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945			





Plaats van neergestorte vliegtuig (bron: de heer Jacques CAHON).



“REGRET TO INFORM YOU THAT FLIGHT LIEUTENANT JOOST SLUIS HAS BEEN REPORTED MISSING FROM OPERATIONAL DUTIES ON JUNE 24TH. RELATIVES IN HOLLAND WILL BE INFORMED BY ME. REQUEST YOU INFORM MR. P. SLUIS, MOUNT VERNON, WASHINGTON. 0630-1550-422 // (1944).⁵⁷

⁵⁷ Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. Nr. 584 // Telegram Van BDZ Londen // **30 JUNI 1944** // Voor MAW. ⁸¹
Het Kruis van Verdienste wordt door Ons toegekend aan Nederlanders, Nederlandsche onderdanen of vreemdelingen, die zich in verband met vijandelijke actie door moedig en beleidvol optreden hebben onderscheiden en daarmede het belang van het Koninkrijk

Joost Sluis

'Mijn ouders met mijn oudste zus en haar man zijn verleden jaar eind september '46 naar St. Remy-Base-Rocourt geweest met de auto en troffen daar op het kleine kerkhofje naast 't kerkje de graven aan. De bevolking van 't dorpje had er oranje bloemetjes op geplaatst, die juist bloeiden en het er aardig verzorgd uitzag. Alleen de kruisen waren van slecht hout en de namen waren practisch niet meer te lezen.

Mijn vader gaf toen opdracht aan den burgemeester om deze kruisen te vervangen voor ijzeren met de namen duidelijk op en de graven geregeld te onderhouden. Hieraan was direct voldaan en stuurde de burgemeester ons enkele foto's ten bewijze. Ook spreken wij met den boer op wiens erf het toestel op een hoogte van 3000 m. was neergestort en waarvan het wrak nog steeds daar ligt. Hij vertelde hoe de stoffelijke overschotten eerst enige dagen in een lokaaltje hadden gelegen en daarna door de Duitschers begraven waren'.

Enige regels letterlijk overgenomen uit de brief van de hand van Alie J. Sluis, zus van J. Sluis uit september '47.

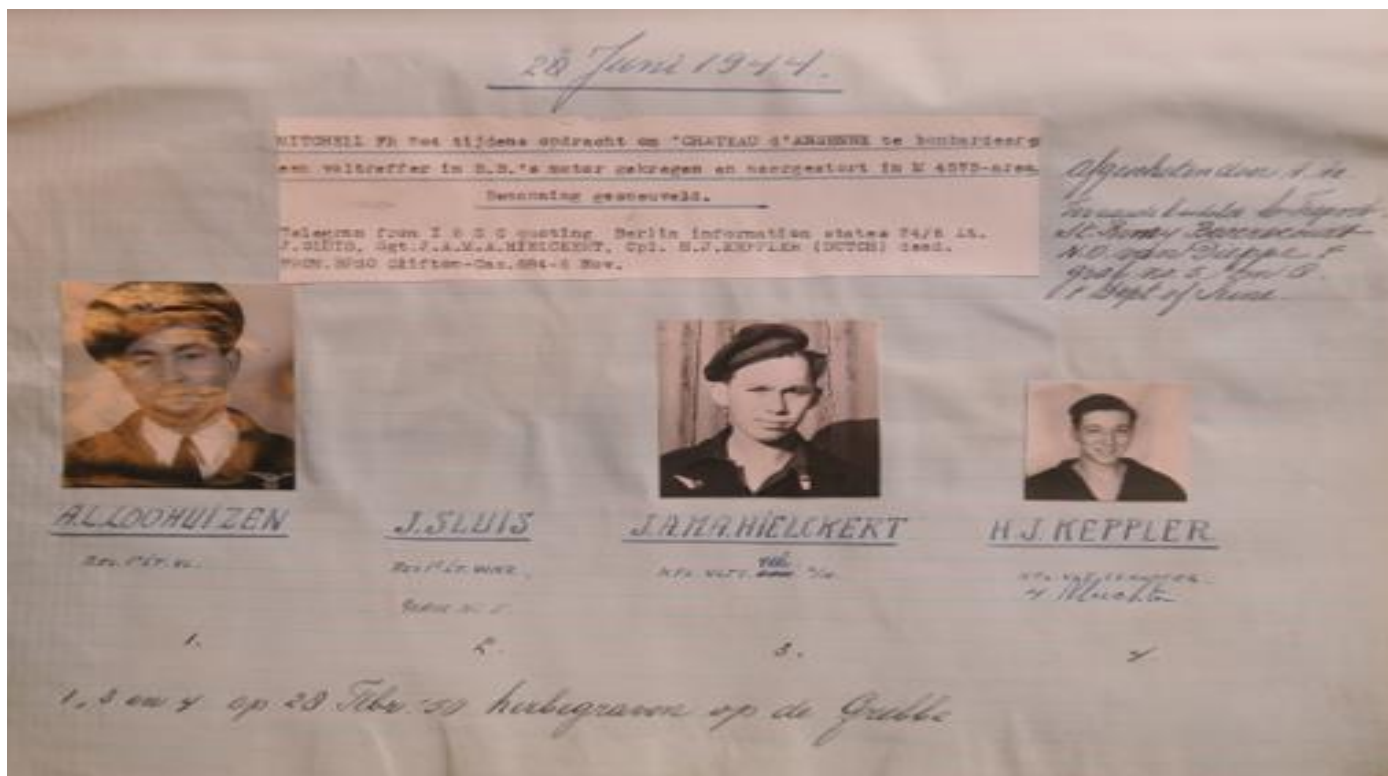
Source: Rob Venema

Rob Venema, 1/6/2005:

'De vader van Joost besloot om zijn zoon naar Nederland te halen en gaf opdracht aan een/de plaatselijke begrafenisondernemer in Enkhuizen om contact op te nemen met een begrafenisonderneming in Den Haag die ervaring had met het vervoeren van overledenen uit het buitenland naar Nederland. De begrafenisondernemer in Enkhuizen besloot het laatste niet te doen en vond het een eer om de stoffelijke resten van Joost Sluis zelf op te halen. En zo gezegd zo gedaan - dit zonder medeweten van de familie Sluis. Na vele dagen en omzwervingen, veroorzaakt door de vele chaotische toestanden op de wegen en de grensovergangen, kwam de lijkwagen met de stoffelijke resten van Joost Sluis in Enkhuizen aan. De begrafenisondernemer nam contact op met de familie Sluis en legde uit waarom hij zelf de taak op zich had genomen. Vader Sluis kon dit zeer waarderen. Voor dat de stoffelijke resten opnieuw begraven zouden worden en wel in het familiegraf van de familie Sluis eiste (!) vader Sluis om de kist te openen om zijn overleden zoon te identificeren... Joost Sluis had namelijk een weelderige haardos die rood was gekleurd. De kist werd geopend en vader Sluis boog zich over de kist en herkende zijn zoon aan - inderdaad - zijn haar. 'Ja, dit is mijn zoon' liet hij weten en gaf opdracht om de kist te sluiten. Niemand anders van de Sluis familieleden die aanwezig waren, mocht een poging wagen om Joost al dan niet te herkennen. En zo werd Joost Sluis opnieuw begraven, en nu in Enkhuizen.

De begrafenisondernemer rekende niets voor de opdracht. Hij vond het een eer om de Nederlandse oorlogsheld die gesneuveld was voor een vrij Nederland 'op te halen' en naar Nederland te brengen.

Bron: [1944-06-24-Loss of Mitchell FR204 \(Loohuizen\) aircrewremembered.com/](http://1944-06-24-Loss of Mitchell FR204 (Loohuizen) aircrewremembered.com/).





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



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

In God's raad werd van ons weggenomen op 24 Juni 1944 onze meegedelfde Zoon, Broeder en Oom

JOOST SLUIS

Als Officier-waarnemer tweede klas maakte hij deel uit van de bemanning van een vliegtuig, dat vanuit Engeland was opgestegen om de vijand te bestrijden. Die vliegtuig werd boven St. Remy-Bosc-Rocourt, Frankrijk, neergeschoten, waarbij allen het leven verloren.

Zijn stoffelijk overblijfsel heeft ruim drie jaren in vreemde bodem moeten rusten. D.V. zullen wij het in de loop der volgende week naar hier laten overbrengen en Zaterdagmiddag 6 September, te drie uur op de Algemeene Begraafplaats te Enkhuizen in het familiegraf laten rusten.

God's dank is enkel Majesteit.

Un aller naam
JACOB J. SLUIS

Enkhuizen, 26 Augustus 1947.
Westerstraat 95.



Kruis van Verdienste

(Zie ook :)

NAAM : *Stuis, Joost*

K.B. *9* *1 Sept* 19 *42* No. *4* Kwaliteit : *ker. 1e Ruit Vond*
m. medaille

Overl. te den *1* 19 Ordet. terugontv. den *1* 19

MILITAIRE WILLEMSORDE :				NEDERLANDSCHE LEEUW :			
Gk	C	R3	R4	Gk	C	R	Br

ORANJE-NASSAU :

Gk	GO	C	O	R	g	x	b

BRONZEN LEEUW :		BRONZEN KRUIS :		VLIEGERKRUIS :		KRUIS V. VERDIENSTE		VERZETSKRUIS :	
1	.....	1	.....	1	.....	1	.....	1	.....
2	.....	2	.....	2	.....	2	.....	2	.....
3	.....	3	.....	3	.....	3	.....	3	.....

ERKENTEL. MEDAILLE : R. KRUIS MEDAILLE

a.

b.

Nr. 430

Heden vier en veertig Juli negentienhonderd zeven en veertig verscheen voor mij, Ambtenaar van den burgerlijken stand der gemeente Delft:

Eerste gedeelte van het besluit nummers honderd acht en twintig regou-oud honderd dertien en veertig jaren, van de Secretarissen, Generaal van de wonende deputaten van binnen, die verklaarde, daarvan uit eigen wetenschap kennis dragende, dat op landelijke 2 akers, in pastorie een schriftelijk dezes jaars, te aangifte van overlijden van uur het hoofd der Rijksofspectie van de bewoh- in deze gemeente is overleden twintigjarige waarmede blijkt, dat op veeren hon- tig Juni negentienhonderd vierenveertig bij St Martin te Gaillard in Frank- rijk te herkomst was overleden: Hieris, Jozef, oud zinnen twintig jaren, zaachondelaar, geboren te Chicago in de Verenigde Staten van Noord-Amerika, laatste woonde te Dunsfeld in groot Britannië, ongeveer 2000 van Hieris Jacob, zaachondelaar, wonende te Enkhuisen en van Hieris, Tharijfe warden De overledene had laatste woonsplaats te Delft.

Waarvan akte, welke is voorgelezen.

J. H. Bruggeman.

https://zoeken.stadsarchiefdelft.nl/detail.php?nav_id=1-2&id=38011690&index=2

Heuvel, C.C. van den e.a.; "Gedenkboek Verzetshedenkingskruis waarin opgenomen register dragers verzetshedenkingskruis"; Samsom Uitgeverij; 1985; ISBN10: 9014034628 // ISBN13: 9789014034621 // 253 p. <https://www.online-begraafplaatsen.nl/zerken.asp?g=1438395> <https://www.online-begraafplaatsen.nl/zerken.asp?g=1438395> Eerelijst gevallen 1940 – 1945 / https://www.erelijst.nl/zoeken?title=Joost+Sluis&field_groep=&field_beroop=&field_geboortedag=&field_geboortemaand=&field_geboortejaar=&field_geboorteplaats=&field_overlijdensdag=&field_overlijdensmaand=&field_overlijdensjaar=&field_overlijdensplaats= Stadsarchief Delft (24 juli 1947) / https://zoeken.stadsarchiefdelft.nl/detail.php?nav_id=1-2&id=38011690&index=2⁸²

===== BIJLAGEN =====

In het NIMH bevindt zich het Archief Ministerie van Oorlog // archiefstukken betreffende Joost Sluis: 2.13.71 // Inv. Nr. 119; 2.13.71 // Inv. Nr. 584; 2.13.71 // Inv. nr. 194 ; 2.13.71 // Inv. nr. 468; 2.13.71 // Inv. Nr. 123. [file:///C:/Users/lucas/Downloads/lijst-van-nederlandse-vliegers-bij-de-raf-en-de-faa-1940-1945%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/lucas/Downloads/lijst-van-nederlandse-vliegers-bij-de-raf-en-de-faa-1940-1945%20(2).pdf)

Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. nr. 468.

Naam: Sluis, Joost // Rang: res 1^e Lt. Wnr. MLD // Army No.: 3083 // Datum van overlijden: 24 juni 1944 Frankrijk // Testament aanwezig (Mededeling van het Dept. Van Justitie d.d. 29 maart 1945 (kopie in map) // Naaste familiebetrekkingen: ongehuwd. Fam. Jac. J. Sluis, Westerstraat 95, Enkhuizen // Afwikkeling nalatenschap geschiedt door: Exec. Test.: Marine // Ite Afd.: Commandant: ...Persoonlijke eigendommen: ...te verkopen: ...verkocht: ...bij bank:...

Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. Nr. 119 // Ministerie van buitenlandse zaken aan Minister van Oorlog a.i., 15-6-1942 "inzake de rekrutering in Portugal heb ik de eer Haar hiernevens te doen toekomen 15 van den Tijdelijk Zaakgelastigde te Lissabon ontvangen ingevulde formulieren (model IV) naar den inhoud waarvan ik moge verwijzen. [onder deze: Johannes Marinus Adolph Collée, 9 mei 1925 te Rijnsburg, vaandrig, keuring overbodig geacht, 7 november 1941 vertrokken naar Engeland per trein via Algarvie en vandaar per schip naar Gibraltar. Jan Piet Kloos, 23 juli 1920 te Soerabaja, dienstplichtige, goedgekeurd in oktober 1940 door Dr. Otken te Genève. 4 februari 1942 afgereisd per trein naar Algarvie en vandaar per schip naar Gibraltar voor Engeland Jonkheer Gualtheris Krayenhoff, 11 juli 1924 te Utrecht, dienstplichtige, goedgekeurd 10 augustus 1941 te Genève. 7 november 1941 vertrokken per trein naar Algarvie en vandaar per boot naar Gibraltar voor Engeland. Joost Sluis, 23 januari 1924 te Chicago, Ill., USA, vaandrig, keuring overbodig geacht. 7 november 1941 vertrokken naar Engeland per trein naar algarvie en vandaar per schip naar Gibraltar. Harold Jules Stokvis, 27 maart 1911 te Rotterdam, reserve-eerste-luitenant motordienst. Niet gekeurd; overbodig geacht. 27 maart 1942 vertrokken per vliegtuig naar Engeland. Was in Nederland gemobiliseerd van 24 augustus 1939; in garnizoen te Hilversum (4e legerkorps). Gerrit Jan Ten Duis, 3.7.1915 te Goor.

Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. Nr. 584 // Telegram - Van BDZ Londen // 30 juni 1944 // Voor MAW REGRET TO INFORM YOU THAT FLIGHT LIEUTENANT JOOST SLUIS HAS BEEN REPORTED MISSING FROM OPERATIONAL DUTIES ON JUNE 24TH. RELATIVES IN HOLLAND WILL BE INFORMED BY ME. REQUEST YOU INFORM MR. P. SLUIS, MOUNT VERNON, WASHINGTON. 0630-1550-422 (1944).

Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. nr. 194 // Reisbeschrijving J. Sluis en J.M.A. Collée

"Na 2 mislukte pogingen hebben zij getracht met 2 vrienden (De Boer en Ter Huystee) en 9 bekenden per boot Engeland te bereiken.... vertrokken zij uit Lissabon naar Gibraltar en arriveerden tenslotte op 4 januari 1942 in Engeland".

Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. nr. 468 // Naam: Sluis, Joost // Rang: res 1^e Lt. Wnr. MLD // Army No.: 3083 Datum van overlijden: 24 juni 1944 Frankrijk.

Testament aanwezig (Mededeling van het Dept. Van Justitie d.d. 29 maart 1945 (kopie in map).

Naaste familiebetrekkingen: ongehuwd. Fam. Jac. J. Sluis, Westerstraat 95, Enkhuizen.

Afwikkeling nalatenschap geschiedt door: Exec. Test.: Marine // Ite Afd.: Commandant:

Persoonlijke eigendommen: te verkopen:

verkocht: bij bank: bij D.v.O.: bij bagagedienst:

Bij Marine: 1 pakket, 1 beugeltasch, 1 hutkoffer, 1 plunjezak en 2 koffers Bankrekening:

Spaarbankrekening: no. 10102, £52.1.0, boekje bij de Marine

Rekening bij D.v.O.

z.o.z

Persoonlijke eigendommen toegezonden aan: Gelden overgemaakt aan:

Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv. Nr. 123 // Op de voordracht van Onzen Minister van Oorlog a.i. van 16 juni 1942, Ie Afdeling Nr. 4: HEBBEN GOEDGEVONDEN EN VERSTAAN: Toe te kennen het Kruis van Verdienste aan:

1.... Tm8 // 9.SLUIS, Joost // 10.COLLEE, Johannes Marinus Adolf.

In het NIMH bevindt zich het Archief Ministerie van Oorlog // archiefstukken betreffende Joost Sluis: 2.13.71 // Inv. Nr. 119 ; 2.13.71 // Inv. Nr. 584 ; 2.13.71 // Inv. nr. 194 ; 2.13.71 // Inv. nr. 468 ; 2.13.71 // Inv. Nr. 123.

Geldhof, N.; "De operaties van 320 squadron"; Uitgeverij Geromy; p. 379 – 381 ISBN 9789067203968.

Kloos, J.P. "320 Squadron R.A.F., Memorial 1940–1945"; (in Dutch). J.P. Kloos Publisher, 1987 (republished in 1992). [https://en.wikipedia.org/wiki/No._320_\(Netherlands\)_Squadron_RAF](https://en.wikipedia.org/wiki/No._320_(Netherlands)_Squadron_RAF). <http://www.rafweb.org/Squadrons/Sqn%20Markings/SqnMark310-330.htm#320>. <https://www.erelijst.nl/joost-sluis>.

van Joost Sluis: zijn carrière, aanvalsdoelen en vliegreuen: bron E. van de Loo – militair archief in Den Haag.

Nav. E.

Res. T. Lt. der Mil. Admin 20.1.42 Detach. London
 11.5.42 Get. det. RAFVR (MB 11.5.42 Afd. I nr 1) (MB 11.5.42 nr 2)
 30.5.42 No. 11 W. Cambr.; 25.9.42 No. 7 EFTS Desford; No. 1 EAN; Bridge north
 8.12.42 ADC; 25.1.43 No. 6 Bq. Mountain View; 20.3.43 No. 7 A7; Amiens LOR; 20.9.43
 6.8.43 Mil. Brevet wnr (MB 30.9.43 Afd. I nr 2) (MB 30.9.43 nr 2)
 14.10.43 Get. det. MLD (MB 21.10.43 IE 3)
 1.10.43 Res. Elt. wnr. ML met ontslag als res. T. Lt. MA (KB 16.10.43 nr 20)
 10.10.43 ontheten RAFVR; 14.10.43 320 Sq. Lasham.
 26.10.43 13 OTU Bicester
 3.1.44 320 Sq. Lasham
 T 24.6.44 vermist Dieppe (F) als Elt. wnr. bij 320 Sqn. (zie Tommes 138)
 Mitchell FR 204 met Lohuizen, A.J. als vlieger, MLD blz 168)
 28.11.50 kreeg volstraffer in B.B. motor en statorie riep. (zie K. an Lohuizen)

1944 wnr bij D.v. Dijk

3.2	177M Bois de Justice	2.55	134
5.2	180H Beauvais	2.15	134
6.2	177M Bois de Justice	2.35	134
8.2	177M Bois de Justice	2.15	134
9.2	157x Tourquet	1.50	137
15.2	173T Flolmenville	1.30	137db
2.3	184U Maisoncelle	1.50	142
3.3	180H Linghem	1.55	142db
3.3	184U Bois Kempre	1.45	143
7.3	173T Domart-le-Buiz	1.40	143
12.4	204S Morcau	2.45	150 Lohuizen
13.4	206J Dieppe	1.30	153
18.4	204S Fécamp	1.30	153
19.4	173T Brunehaut	1.30	154
19.4	143A Lippescourt	1.35	154
20.4	173T Brunehaut	1.40	154
20.4	173T Brunehaut	1.50	154
22.4	180E Beauvoir	1.40	155
22.4	184U Bois Coupelle	1.30	155
23.4	181Y	1.35	155
23.4	181Y	1.30	155
27.4	180H Bethune	2.10	161g
27.4	204S Cambrai	2.30	160
27.4	180E Euxy	2.10	160
27.4	204S Bouffes	2.20	Burgers
27.4	180H Conchil	2.15	Lohuizen
27.4	180H Conchil	1.35	Burgers
27.4	180H Conchil	1.35	Lohuizen
27.4	204S Conchil	2.40	Burgers
27.4	180E Gisors-Seri	2.20	Lohuizen
30.5	207J Courcelles	2.15	Burgers
30.5	207J Courcelles	2.15	Burgers
17.6.44	204S Melidon	2.15	166 Loh.
17.6.44	204S Melidon	2.30	167
17.6.44	204S Melidon	1.40	167
21.6.44	180E Grand Parc	2.05	168, boxdr
24.6.44	204S Galdansu	1.00	168 Dieppe
30.05	7540 Onsuren		

Sluis, J.
 1947.01.23
 Nav. B.

Museum Overloon: B-25 Mitchell bommenwerper.

Museum Soesterberg: B-25 Mitchell (gezien op 29-08-2022).

Op het monument bij het Museum in Soesterberg staan de namen vermeld van de omgekomen bemanning op 24-06-1944: Marine Luchtvaart Dienst: Hielckert, J.A.M.A. : 24-06-1944; Keppler, H.J. : 24-06-1944 ; Lohuizen, A.J. : 24-06-1944 en Sluis, J. 24-06-1944.



B-25N 'Mitchell' (PH-XXV)

De B-25 Mitchell is een middelzware bommenwerper die aan het einde van de jaren dertig werd ontwikkeld in opdracht van de US Army. Net als in ons land bestond er formeel nog geen afzonderlijke

luchtmacht. Wat we nu luchtmacht noemen heette destijds US Army Air Corps en later US Army Air Force. In maart 1939 verzocht het US Army Air Corps aan de Amerikaanse luchtvaartindustrie een middelzware bommenwerper te ontwikkelen. Die moest een bommenlading van 3.000 pond over een afstand van minimaal 2.000 mijl kunnen vervoeren. Als motor moest worden uitgegaan van de allernieuwste Pratt & Whitney of Wright stermotoren. De fabrikanten Martin, Douglas, Stearman en North American leverden hun ontwerp aan, waarna de keus viel op het NAA ontwerp. Het prototype vloog op 19 augustus 1940 als eerste van een totale productie van 9.889 exemplaren. De Mitchell werd genoemd naar de Amerikaanse generaal Billy Mitchell die kort na de Eerste Wereldoorlog vurige pleidooien hield voor het vormen van een afzonderlijke luchtmacht. Hij was verguisd vanwege zijn opvattingen, moest de dienst onvrijwillig verlaten maar kreeg postuum eerherstel. Tot de eerst grote wapenfeiten van de Mitchell behoort de Tokyo Raid. Na de Japanse aanval op Pearl Harbor in december 1941 werd de VS in de oorlog betrokken. Generaal Jimmy Doolittle voerde een formatie Mitchell bommenwerpers aan in een aanval op doelen in Japan. De toestellen waren in de Stille Oceaan vanaf een vliegdekschip gestart.

De Mitchell diende op vele fronten gedurende de Tweede Wereldoorlog. De Nederlandse overheid was de eerste buitenlandse afnemer van de bommenwerper. Het toestel was besteld om dienst te gaan doen bij de ML KNIL, de afdeling Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger. Daarnaast werd de Mitchell gekocht of geleased voor gebruik in het 320th [Dutch] Squadron in de Royal Air Force. Na de oorlog deed de Mitchell Indië dienst tijdens de politionele acties. De meeste exemplaren werden overgedragen aan de Indonesische Luchtmacht. In ons land werd de Mitchell nog tot 1954 door de Marineluchtvaartdienst gebruikt bij het in 2005 opgeheven 320th Squadron. Het vliegtuig deed vooral dienst als Search-And-Rescue vliegtuig, onder meer tijdens de Watersnoodramp van februari 1953. De Mitchell in de vloot van SKHV (Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht) werd in 1989 aangeschaft door enkele particulieren. Na de overtocht naar Nederland in mei 1990 werd het vliegtuig het vlaggenschip van de DBAF / Duke of Brabant Air Force. Na enkele jaren werd het vliegtuig door DBAF gekocht. De registratie N320SQ houdt de herinnering aan de Nederlandse bemanningen levend. Mede op verzoek van de Koninklijke Luchtmacht werd de veterane bommenwerper in 2004 aan de SKHV-vloot toegevoegd bij de start van de integratie tussen SKHV en DBAF. (bron: <https://kluhv.nl/historie>). //

B-25 en de KLuHV				
Serial number	Type	Bouwjaar	(ex) US registratie	PH registratie
108-32782	B-25J	1944	N320SQ	PH-XXV
Technische gegevens				
Motor	2 x Wright R-2600 Cyclone (14 cyl van 3 ltr per stuk)			
Motorvermogen	1.700pk per motor			
Spanwijdte	20,50 mtr			
Lengte	15,90 mtr			
Hoogte	4,80 mtr			
Max. snelheid	450 km/u			
Max. gewicht	"as required for the operation"			
Vliegbereik	2.400 km			
Plafond	7.000 mtr			
Bemanning	4-6 personen			
Actief bij ML-KNIL, RAF en MLD	meer dan 290			
In dienst KLuHV	1			

https://kw.jonkerweb.net/index.php?option=com_content&view=article&id=378:north-american-b-25cden-b-25j&lang=nl&showall=1&limitstart=&Itemid=496

Alexander Kazerne dr. van Loon // Van het 320 squadron zijn 275 bemanningsleden omgekomen = 1/3 van alle leden. 2/3 overleeft de oorlog...

Kopieën van de pagina's betreffende de aanval op Château d'Ansenne in: Ducellier, J.P. ; « Guerre aérienne dans le nord de la France 24 juin 1944 » ; Editeur F. Paillart ; Abeville, 2003 Imprimerie F. Paillart ; 86, chaussée Marcadé ; BP 30324 - 80103 Abbeville CEDEX ; tel. : 03 22 20 60 20 // E-MAIL : imp.paillart@wanadoo.fr; p. 352 – 357.



Le Château d'ANSENNE.

—352—

24-06-

Objectif : Château d'ANSENNE — noball XI-E-2 ou objectif Z 3158.

Second Quartier Général allemand — selon les autorités britanniques — responsable des Sites de V-1 de notre région.

Positionné à l'intersection des coordonnées 49°57'35"N / 01°36'35"E, ce château construit sur le plateau Nord dominant la vallée de la Bresle, se trouve 3 kilomètres au Nord-Ouest de BLANGY-SUR-BRESLE et 5 kilomètres au Sud-Est de GAMACHES.

Ce château a été, selon les informations reçues par les Britanniques, lui aussi réquisitionné par les officiers du 155^e R.A.A. Ce domaine se situe sur le territoire de la commune de BOUILLANCOURT-EN-SERY. Rappelons que dans ce village existe également un ski-site de V-1 : le noball XI-A-84.

Photographié par les Alliés le 15 mars 1944 au cours de la Sortie J/622, ce château sera placé sur la liste des objectifs potentiels le 1^{er} mai 1944.

«Château d'ANSENNE. Type E. Headquarter XI-E-2 - Grid Ref 611 689. Z3158 Lat. 49°57'35"N / 01°36'35"E.

Information :

1^{er} mai 1944 : Cet objectif est un château situé dans une petite clairière dans les bois au Nord de la vallée de la Bresle entre GAMACHES et BLANGY, environ 1 200 mètres à l'Ouest / Sud-Ouest de la base de V-1 codifiée noball XI-A-84 de BOUILLANCOURT-EN-SERY. Les bâtiments situés au Nord du château ont été inclus dans la région de l'objectif.

Le 21 juin 1944, les bâtiments essentiels sont estimés complétés à plus de 90%. Cet objectif est alors sélectionné pour être attaqué.

Forces utilisées : 12 B25 «Mitchell» II du Squadron 320 de la R.A.F.
12 B25 «Mitchell» II du Squadron 226 de la R.A.F.

Le Briefing :

Heure zero : Ho = 24 000 B hrs (20 h00 le 24 juin 1944)
Heure prévue de l'attaque : Ho + 25 = 20h25 le 24 juin 1944.
12 B25 «Mitchell» II du 139^e Wing et 12 B25 «Mitchell» II du 137^e Wing requies
Le 139^e Wing volera en tête de la formation (Squadron 320).
Altitude de bombardement : 3 050 mètres.
La zone de l'objectif sera protégée par un «Flight» de «Spitfire» IX.

La route prévue pour les bombardiers.

Base... Littlehampton — 6 miles Sud-Ouest du TRÉPORT — Château d'ANSENNE — virage à droite — 6 miles Ouest du TRÉPORT — Littlehampton.

—353—

24.06.1944

Le déroulement du raid.

Un avion du Squadron 320 (P) n'ayant pu décoller à cause d'ennuis d'interphone, seuls 11 B25 de cette formation prendront la direction du Nord de la France suivi de 12 B25 du Squadron 226.

L'entrée sur les côtes de France au niveau de TOCQUEVILLE-SUR-EU se fera sans incidents mais très vite après, la DCA de gros calibre va ouvrir le feu.

«moderate accurate HFF 6 miles South West Le Tréport — Meagre inaccurate HFF from M 4075. Moderate accurate HFF from wood M 4772. Moderate very accurate HFF M 4776 area.»

Ce qui correspond à des tirs de DCA lourde, modérée mais souvent considérée très précise dans la région Est de TOCQUEVILLE — St-SULPICE-SUR-YÈRES — Sud de RÉMY... et l'irréparable va alors se produire.

Dans le ciel bleu sans nuages qui se constelle de ces terribles petits flocons noirs, soudain, l'un de ces gros obus de flak explose au niveau du moteur gauche de l'un des bombardiers.

Le bimoteur, brutalement déséquilibré, quitte soudain la formation... Laissant derrière lui une traînée de feu et de flammes, dans le hurlement sinistre de ces avions en perdition, le B25 «Mitchell» II poursuivant sa trajectoire vers l'Est, plonge alors vers le sol, totalement désespéré.

Tout s'est passé très vite. Personne n'a rien pu faire. Aucun parachute ne sera aperçu. Quelques dizaines de secondes encore et là-bas, au loin, le bimoteur va se désintégrer sur le sol de France dans une énorme déflagration. Personne n'a eu le temps de sauter en parachute.

Le bombardier qui vient d'être abattu par la DCA appartenait au Squadron 320 de la R.A.F. C'était le B25 Mitchell II # FR 204 S O N O des forces néerlandaises de cette Royal Air Force britannique.

Quatre hommes d'équipage se trouvaient à bord.

Lt A.J. Loohuizen	pilote
Lt J. Sluis	navigateur
Sgt Hielkert	opérateur radio / mitrailleur
Cpl H.J. Kepler	mitrailleur

Le bombardier du Squadron 320 a été vu être atteint par cet obus de Flak à la position M 39 75 (Grid Ref) ce qui correspond à une position située juste à l'Est de la route du Tréport à Dieppe au Nord du village d'ASSIGNY. Le lieu de son crash sera estimé se situer à M 45 75. En fait le bombardier s'écrasera sur le territoire de la commune de ST-MARTIN-LE-GAILLARD.

Si les tirs de DCA, modérés mais précis, semblaient venir d'un petit bois situé à M 47 72, dans la réalité le tir de ces canons de gros calibre vont poursuivre un certain temps la formation des bimoteurs qui volent alors à environ 3 300 mètres d'altitude.

«moderate very accurate heavy flak following formation at 11 000 ft»

«DCA lourde modérée, très précise, suivant la formation volant à 3 300 mètres»

Sous l'impact de l'obus, plusieurs pièces de métal du B25 # FR 204 ont volé au loin atteignant le B25 «Mitchell» II J O N O de ce même Squadron 320 au niveau de son aile gauche. Sous le choc et par réflexe, l'officier de bombardement de ce B25 a largué ses 8 bombes de 500 livres inertes.

https://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Crossbow

Date	August 1943 – May 2, 1945 ^[1]
Location	Germany, France, Belgium, Netherlands
Result	Delayed use of V-weapons but "limited effect" on production. ^[2] Major diversion of allied resources ^{[3][4]}
Belligerents	
 United Kingdom	 Germany
 United States	
 Canada	
Strength	
Sorties/bomb tonnage:	V-1 launches: 9,251 ^[7]
Total: 68,913/122,133 ^[5]	(8000 targeting London, ^[8]
RAF: 19,584/72,141	2,448 targetting
USAAF: 17,211/30,350 ^[6]	Antwerp) ^[9]
	V-2 launches: 1664 
	1402 
	76 
	19 
	11  (Ludendorff Bridge)
Casualties and losses	
Airmen/aircraft:	V-1: 4,261 destroyed by
• more than 700 killed	AA guns (1,878)
/at least 154 aircraft	barrage balloons (231)
lost ^[10]	and fighters (1,846) ^{[12][a]}
British civilians	V-2: 51/117
killed/seriously injured:	killed/wounded,
• V-1: 6,184/17,981	48/69 rockets/vehicles
• V-2: 2,754/6,523 ^[7]	damaged ^[13]
French civilians: 3,600	
killed, about 10,000	
wounded by Allied	
bombing ^[11]	

CONTACT ADRESSEN:

=====

Geldhof, N.; "De operaties van 320 squadron"; Uitgeverij Geromy; p. 379 – 381 ISBN 9789067203968: eindnoot p. 383: IMH/MLD-WO2, Ad-16/29 === ?????

=====

Ducellier, J.P.; « Guerre aerienne dans le nord de la France 24 june 1944 » ;Editeur F. Paillart ; Abeville, 2003 Imprimerie F. Paillart; 86, chaussée Marcadé ;BP 30324 - 80103 Abbeville CEDEX ; tel. : 03 22 20 60 20 // E-MAIL : imp.paillart@wanadoo.fr .p. 352 – 357.

=====

In het NIMH bevindt zich het Archief Ministerie van Oorlog // archiefstukken betreffende Joost Sluis: 2.13.71 // Inv. Nr. 119 ; 2.13.71 // Inv. Nr. 584 ; 2.13.71 // Inv. nr. 194 ; 2.13.71 // Inv. nr. 468 ; 2.13.71 // Inv. Nr. 123.
<https://www.defensie.nl/onderwerpen/militaire-geschiedenis-nimh/schenken-aan-het-nimh> Nederlands Instituut voor Militaire Historie Postbus 90701 // 2509 LS Den Haag // E-mail: nimh@mindef.nl // Telefoon: (070) 316 58 36.

=====

Laurent Viton, CDIS La Poste, 76 280 Criquetot-l'Esneval of telefonisch op 02 35 29 86 18.

=====

personeelsarchief van Defensie in Kerkrade beschikt mogelijk over een personeelsdossier. Via de website van Defensie is informatie te vinden hoe dit opgevraagd kan worden.

=====

P. (Patrick) Righart van Gelder // Bestuurslid/Webmaster
 Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 // info@studiegroepluchtoorlog.nl www.studiegroepluchtoorlog.nl
 // www.facebook.com/StudiegroepLuchtoorlog19391945.

=====

PE.v.Loo@mindef.nl // za 14-3-2020 18:19
https://www.archieven.nl/nl/zoeken?mivast=0&mizig=210&miadt=2231&micode=113&milang=nl&mizk_alle=Sluis&miview=inv2
 (collectie 113, invnr 3777).
https://www.archieven.nl/nl/zoeken?mivast=0&mizig=210&miadt=2231&micode=726&milang=nl&mizk_alle=Sluis&miview=inv2
 (collectie 726, invnr 984).
https://www.archieven.nl/nl/zoeken?mivast=0&mizig=210&miadt=2231&micode=700&milang=nl&mizk_alle=Sluis&miview=inv2 (Collectie 700, invnr 4515).

=====

dr. P.E. (Erwin) van Loo // Functie : hoofd afdeling Operationele Dienstverlening // Specialisme : geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht 1913 - heden
Werkt bij Operationele Dienstverlening
Telefoonnummer : (070) 316 58 49
E-mailadres : pe.v.loo@mindef.nl

Dr. Erwin van Loo is gespecialiseerd in de geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht en haar voorgangers. Hij is auteur, coauteur en redacteur van diverse onderzoekspublicaties, waaronder Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur (2003) en Vliegvelden in Oorlogstijd. Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945 (2009). In 2013 promoveerde Van Loo op het proefschrift 'Eenige Wakkere Jongens', over Nederlandse oorlogsvliegers in dienst van de Britse luchtmacht tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Erwin van Loo, Rob Sinterniklaas, Anne Tjepkema en Rolf de Winter, ['100 jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld'](#) (Franeker 2010).

Rolf de Winter en Erwin van Loo, 'Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd' (Den Haag 2006).

Erwin van Loo, 'Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur' (Den Haag 2003).

P.E. van Loo, 'Geen mid-life crisis maar een mid-life update. Het moderniseringsprogramma van de F-16' in: Militaire Spectator, CLXXII (2003) nr. 3, 109-119. drs. P.E. van Loo en drs. A.C. Tjepkema, 'De ontwikkeling van het Nederlandse luchtwapen'. Johan Zegers als prominent denker in de Militaire Spectator, jaargang 177 nummer 4.

P.E. van Loo red., 'We flew the rocket firing Typhoon, World War II memories of No. 124 Wing RAF pilots and supporting staff' ('s-Gravenhage 1998).

P.E. van Loo, 'Een open oog voor de Balkan. De inzet van het 306 Squadron boven voormalig Joegoslavië 1993-1999' in : Militaire Spectator, CLXX (2001) nr. 12, 684-697.

P.E. van Loo, 'Het 334 Luchttransportsquadron na de val van de Berlijnse Muur' in: Militaire Spectator, CLXXIII (2004) nr. 7/8, 395-406.

P.E. van Loo, 'Schaper, Heije (1906-1996)' op: <http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn6/schaper> (te publiceren in Biografisch Woordenboek nr. 6).

No. 320 Royal Dutch Naval Air Service Squadron // Artikel over 320 squadron: <https://defensie.archiefweb.eu/#archive>.

https://ninh-beeldbank.defensie.nl/fotos/?q=squadron%20320&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto's%22&mode=gallery&view=horizontal.

Courrier Picard // 5 Boulevard du Port d'Aval // 80000 Amiens // Directeur général : David Guévert

Rédacteur en chef : Mickaël Tassart // tel. : 03 66 741 111 <https://espace-abonnement.courrier-picard.fr/courrier-picard-contact>

P. (Patrick) Righart van Gelder // Bestuurslid/Webmaster // Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 www.studiegroepluchtoorlog.nl

// www.facebook.com/StudiegroepLuchtoorlog19391945.

Telefoon: (088) 950 20 20 (alleen voor journalisten) E-mail: persvoorlichting@mindef.nl

Contact us // T: 020 8358 4873 research@rafmuseum.org

Department of Research & Information Services // RAF Museum London

Grahame Park Way // London, NW9 5LL

<http://www.320-vereniging.nl/History.php> dhr. Van Beek- Wageningen.

Contact / Organisatie / Oorlogsherinneringen Wij zijn te bereiken via info@oorlogsherinneringen.nl en/of op telefoonnummer 06-32452998.

Stichting Oorlogsverhalen 035 - 737 02 88 info@oorlogsverhalen.com // Stichting Oorlogsverhalen geeft oorlog een gezicht <https://www.archieven.nl/nl/zoeken?mivast=0&miziq=100&miadt=2231&miview=tbl&milang=nl&mizk=alle=hiefckert>

Tussen 1939-1944 produceerde VW (VolksWagen) vooral militaire voertuigen, zoals Type 82 Kübelwagen en de amfibische Schwimmwagen.

in de Volkswagen-fabrieken, bijvoorbeeld vanuit concentratiekamp Arbeitsdorf. In 1998 gaf het bedrijf toe dat er 15.000 tot mogelijk wel 30.000 dwangarbeiders tijdens de oorlogsinspanningen waren ingezet. Duitse historici schatten dat 80% van de werknemers van Volkswagen in oorlogstijd uit slavenarbeid bestond.

Later zei Von Braun: "Ik heb zeer diepe en oprechte spijt voor de slachtoffers van de V1 en V-2-raketten, maar er waren slachtoffers aan beide kanten...Een oorlog is een oorlog, en als mijn land in oorlog is, is het mijn plicht om die oorlog te helpen winnen". Dit tot grote ergernis van Amerikaanse luchtcommandanten die nog steeds hoopten de industriële productie van Duitsland te verlammen met POINTBLANK-missies.

Uw zoekacties: Zoeken in de toegangen » Personen

Personen (NIMH / Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

Mijn Studiezaal (inloggen)

hielckert

Zoek

Uitgebreid zoeken ▾

Zoektips

Rol ▾

Collectie ▾

1 zoekresultaat

sorteren op: laatste wijziging ▾ aflopend ▾

weergave:  

Voornaam ▾	Achternaam ▾	Rol ▾	Plaats ▾	Datum ▾
 Julius Alphons Michel Andries	Hielckert	Oorlogsvlieger	Djember	28-12-1923

1003 Oorlogsvliegers

346 Julius Alphons Michel Andries Hielckert, functie: Vliegtuigtelegrafist, eenheid: Nederlands-Indië, Marine Luchtvaartdienst (MLD), Groot-Brittannië, Royal Air Force (RAF)

Achternaam:

Hielckert

Voornaam:

Julius Alphons Michel Andries

Geboortedatum:

28-12-1923

Geboorteplaats:

Djember

Geboorte provincie:

Nederlands-Indië - Java

Functie:

Vliegtuigtelegrafist

Krijgsmacht onderdeel:

Koninklijke Marine

Brevettersjaar:

1943

Eenheid:

Nederlands-Indië, Marine Luchtvaartdienst (MLD), Groot-Brittannië, Royal Air Force (RAF)

Onderdeel:

Middelzware bommenwerpers

Operationeel in Engeland:

Ja

Vliegtuigtype:

Mitchell

Herkomst:

Nederlands-Indië - Ceylon - Zuid-Afrika, maart 1942

Onderscheiding:

Nvt

Overleden:

24-06-1944

Begraafplaats:

Militair ereveld Grebbeberg te Rhenen

Rol:

Oorlogsvlieger

Organisatie:

NIMH / Nederlands Instituut voor Militaire Historie

laatste wijziging 31-10-2023