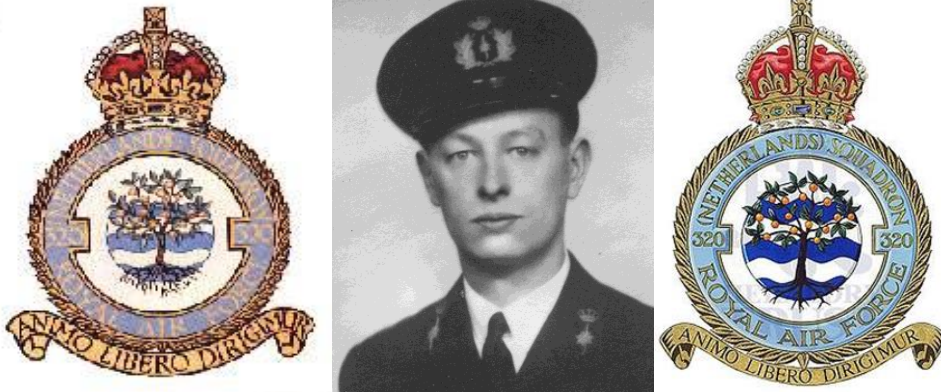


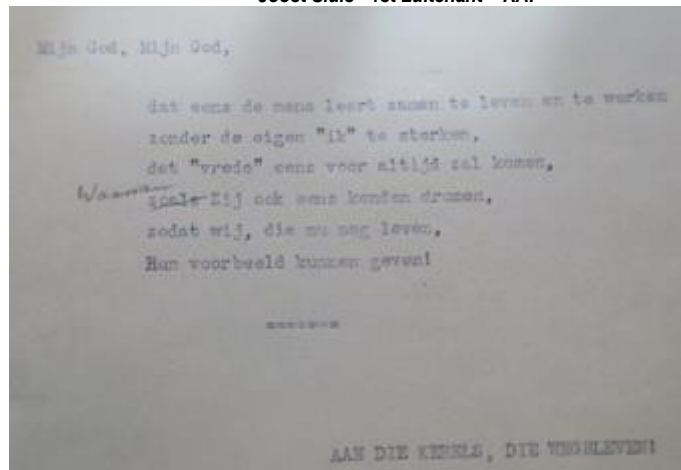
KORTE BIOGRAFIE (2024-03-28)

Joost Sluis – RAF-waarnemer omgekomen in 1944

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



Joost Sluis - 1st Luitenant – RAF



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 zaadhandelaren². Van 1934 tot 1936 studeerde Joost economie aan de Gemeentelijke Universiteit in Amsterdam, waar hij zijn kandidaatsexamen behaalde³. Daarna moet hij voor zijn vaders bedrijf aan de slag. Zo bezoekt hij allerlei afnemers van hun zaden in de VS. In 1938 wordt hij opgeroepen om zijn militaire dienstplicht te vervullen⁴. In Kampen volgde hij vanaf 8 september 1938 tot 1940 de officiersopleiding. Na een erfeniskwestie werden Joost en zijn broer Willem uit de firma Gebroeders Sluis in Enkhuizen gezet. Dankzij hun erfenis konden zij het bedrijf Zwaan & Co in Delft in mei 1940 overnemen⁵. 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

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://oorlogssravenstichting.nl/assets/data/nost/0141906/b4c60647aee04c12edf2f8caa0d98402.pdf?v=1>

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

³ okt 1934 - 1938 UvA studie (wsl kandidaatsexamen behaald);

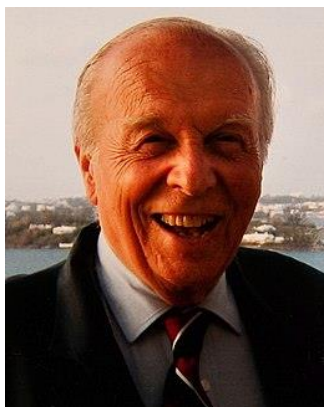
<https://archief.amsterdam/inventarissen/details/30114/keywords/examenregisters/withscans/0/start/0/limit/10/flimit/5>.

⁴ [https://noord-](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)

[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](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 ‘Rolkaarten van de civiele zittingen, 1940-1949’; archief van de Arrondissementsrechtbank Alkmaar, 1940-1949 (toegang 485)

naar bevrijd gebied noteerde hij bij zijn aankomst in Londen het volgende⁶: “Na 2 mislukte pogingen hebben wij getracht met twee vrienden (De Boer en Ter Huystee) en 9 bekenden per boot Engeland te bereiken. Wij hadden daartoe een sloep van de Holland-Amerika Lijn gekocht en deze te Vlaardingen als visschersvaartuig laten inschrijven (VI. 48). Eén hunner is vervolgens naar Vlaardingen verhuisd om zich daar als “visscher” te vestigen. Het gelukte een visschersvergunning te krijgen voor de Botlek en de Brielsche Maas tot het Brielsche Gat. Nadat wij ons op 3 juni 1941 hadden ingescheept, werd de boot in den nacht van 3 op 4 juni evenwel overvallen door een detachement Marechaussee dat gewaarschuwd was door een nachtwaker, die hen van smokkelhandel verdacht. Wij zijn toen gevangelijk 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 Duitse patrouille uit den trein werden gehaald. Onder voorwendsel Nederlandsche arbeiders te zijn, die in Frankrijk werkten, wisten wij echter weer vrij te komen en reisden vervolgens via Valenciennes, Hirson, Nancy, Epinal, Belfort, Montbeliard naar de grens van bezet Frankrijk en Zwitserland. Het overschrijden van deze grens ging met moeilijkheden gepaard door de aanwezigheid van een sterke Duitse bewaking en hondenpatrouilles. Na een nachtelijke achtervolging door deze Duitschers gelukte het ons Zwitserland te bereiken, doch onze beide vrienden – mogelijk De Boer en Ter Huystee - werden gegrepen. Wij begaven ons hierna naar de Nederlandsche legatie te Bern op 11 juni 1941 waar wij alle inlichtingen, die wij over bezet Nederland konden geven, hebben verstrekt. Hulp om naar Lissabon te reizen kon men ons daar echter niet geven. Wij vertrokken daarop clandestien naar onbezet Frankrijk op 16 juni en arriveerden op 18 juni aan de Spaansche grens. Het bleek evenwel niet mogelijk om ongemerkt naar Spanje te ontkomen. Wij besloten daarop te trachten vanuit Marseille naar Gibraltar te komen en vonden inderdaad een weg waarvoor echter meer geld vereischt was, dan waarover wij op dat oogenblik beschikten. Wij reisden om dit te krijgen terug naar Zwitserland. Ter legatie deelde men ons mede, dat dit het eerste uitvoerbare plan was dat daar voorgelegd werd. Aangezien het verstrekken van geld door de Nederlandsche legatie zeer tijdrovend zou zijn, leenden wij zelf geld van een kennis in de Vereenigde Staten, die het ons langs diplomatieken weg deed toekomen. Inmiddels waren wij evenwel door den Nederl. Militairen Attaché te Bern in contact gebracht met den Britschen Consul te Genève, die voor ons de mogelijkheid openstelde om op versnelde wijze doorreisvisa voor Frankrijk, Spanje en Portugal te verkrijgen”.



Baron Guup Krayenhoff

⁶ Archief Ministerie van Oorlog // 2.13.71 // Inv nr. 194 // Reisbeschrijving J. Sluis en J.M.A. Collee

Intussen hadden Joost en zijn vriend Rian Collée kennis gemaakt met Baron Guup Krayenhoff⁷. Deze laatste studeerde in Genève en had juist zijn eindexamen behaald. Guup besloot om niet naar Nederland terug te keren, maar wilde juist actief aan het verzet gaan deelnemen. *“In verband hiermede zagen wij dan ook van het plan om uit Marseille te vertrekken af. Nadat wij bovengenoemde visa inderdaad hadden verkregen, zijn wij (Joost, Rian en Guup Krayenhoff) op 22 Oct. uit Geneve vertrokken en arriveerden op 26 Oct. 1941 te Lissabon. Op 5 november vertrokken wij uit Lissabon naar Gibraltar en arriveerden tenslotte op 4 januari 1942 in Engeland”*. Aldus Joost eigen verslag, opgemaakt in Londen. Uit een interview met Krayenhoff⁸: *“Al gauw werden Joost Sluis, Rian Collée en ik bij de R.A.F. (Royal Air Force) ingedeeld. Onze vliegers trainingen kregen we vanaf mei 1942 in Canada. Joost werd uiteindelijk afgekeurd als vlieger, mogelijk als gevolg van zijn oogproblemen. Daarna werd hij opgeleid tot waarnemer in Jackson, Mississippi⁹. Zijn Militaire Brevet ontving Joost op 6 augustus 1943. Joost en Rian werden bij het 320^{ste} squadron ingedeeld”. Joost werd benoemd tot reserve eerste luitenant ‘waarnemer’ bij de Militaire Luchtvaart. Als ‘waarnemer’ in een bommenwerper is hij verantwoordelijk voor de koers van het vliegtuig en het moment van het droppen van de bommenlast. Daarna volgde Joost een aanvullende operationele opleiding van 3 maanden bij de R.A.F. in Finmere. Begin 1944 voegde hij zich tenslotte bij het 320^{ste} Squadron in Dunsfold (zuidwestelijk van Londen)”. Daar waren kort tevoren de Hudson toestellen door de B-25 Mitchells vervangen¹⁰.*



Mitchell B-25 in acties

Op 18 april 1944 werd No. 139 Wing, en daarmee 320th Squadron, vereerd met een onverwacht bezoek van de hoogste bevelhebber van de geallieerde strijdmacht, generaal Dwight D. Eisenhower. Uit zijn toespraak: *“De geallieerde luchtmacht heeft de Duitsers nu reeds zware slagen toegebracht, u hebt daar een belangrijk deel van*

⁷ 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.

⁸ Gesprek met Guup Krayenhoff, door Simon en Margriet Sluis op 15 maart 1994 gepubliceerd in: Sluis, S.J.; “Het Westfries geslacht Sluis”; Heiloo 1994; familieboek; ISBN 9064551901; p. 287. (bewerkt door Lucas van der Hoeven 05-05-2023)

⁹ De Royal Netherlands Military Flying-School was een Nederlandse vliegschool in de periode 8 mei 1942 - 15 februari 1944 op Jackson Army Airfield bij Jackson, Mississippi, waar grond- en vliegend personeel voor de Koninklijke Luchtmacht, de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger en de Marine Luchtvaartdienst gedurende de Tweede Wereldoorlog werden opgeleid.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Royal_Netherlands_Military_Flying_School#1944.

- ¹⁰ <https://dunsfoldairfield.org/b25-mitchell>
- 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.
- <https://www.youtube.com/watch?v=0ixVaY4rvZo&t=362s>
Veel foto's over squadron 320 zie : https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/?q=squadron%20320&fq%5B%5D=search_s_mediatype:%22Foto%27s%22&mode=gallery&view=horizontal.

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”¹¹. Ook de Engelse veldmaarschalk Montgomery kwam op bezoek: “Als legerman heb ik de luchtstrijdkrachten geweldig leren waarderen. Zij zijn onontbeerlijk in het moderne gevecht te land en vormen in feite vaak de beslissende factor”.



Tenslotte maakten op 12 juni 1944 Koningin Wilhelmina en Prins Bernhard hun opwachting bij het 320th Squadron. Wilhelmina sprak: “Nog woedt de strijd meedogenloos voort.... Maar van allen, daarbij betrokken, zal nog een voortdurende inzet van alle krachten worden vereischt, zoomede geheele toewijding aan wat ons allen boven alles ter harte moet gaan, de bevrijding van ons dierbaar Vaderland en onze gebiedsdelen overzee”¹². 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 vallen¹³.

¹¹ [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).

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=4LaCeJSmAfA&t=7s> // 320 Squadron stationed at Dunsfold is host to Queen Wilhelmina. The Queen arrives in a fairly rare aircraft the De Havilland DH95 Flamingo.

- Foto van het bezoek aan het 320^{ste} (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.

¹³ <https://www.nytimes.com/2024/01/02/world/europe/maureen-sweeney-dead.html>

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.

H E T D R A M A V A N D E V 1

In Engeland is een rapport verschenen over de V1. Hieruit ontleen wij het volgende. In totaal hebben de D. 8000 vliegende bommen naar Engeland afgeschoten. Hiervan bereikten er 2300 het gebied van Londen. 70% hiervan werd neergeschoten. 9% kwam in de stad terecht. 21% viel, tengevolge van het af-dwalen buiten Londen neer. Het hoogtepunt van het fiasco was op 28 augustus, toen de D. 101 vl. bm. afgeschoten, waarvan er slechts 4 Londen bereikten. Voor de verdediging werden 2800 kanonnen, 2000 kabelballons en een groot aantal jagers gebruikt. De jagers schoten 1900 vliegende bommen neer. 1 Ned. piloot schoten met hun Spitfires 118 vliegende bommen neer. De kabelballons haalden er 15% naar beneden. Dit alles zijn gemiddelde cijfers. In de laatste week, dat er vliegende bommen boven Engeland verschenen schoot de luchtafweer er 74% van neer. De helft van het bedieningspersoneel van het afweergeschut bestaat uit vrouwen. 92% van de slachtoffers viel in Londen. In het begin veroorzaakte iedere afgeschoten vliegende bom 1 slachtoffer. In de laatste weken veroorzaakten 3 afgeschoten vliegende bommen 1 slachtoffer. Bij het vernielen van de startbanen der vliegende bommen zijn 450 geall. vliegt met 2900 man vliegpersoneel verloren gegaan. Ruim 100.000 ton bommen werden op de startbanen afgeworpen. Door een speciale constructie aan hun Heinkel 111 machine hebben de D. getracht vliegende bommen op de rug van een vliegtuig naar Engeland te brengen en daar te laten vallen. Zij hebben het er met twee geprobeerd. De resultaten zijn echter gering en het risico is groot. De evacuatie van Londen is stopgezet.

De Vrije Gedachte/06-09-1944¹⁴

Op 16 en 17 juni, de nacht na de massale V-1 aanval op Londen, vloegen 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' doelen¹⁵.

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

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 stalletje Engelsen heel heftig te vertellen over een kerel, die gedurende hun opleiding zo reaar 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 hok van den Guss, 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.

¹⁴ <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identificer=ddd:010448179:mpeg21:a0013>

¹⁵ *Army Air Forces in World War II* (archive.org).

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 baanbehoefte niet op te geven.*

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. Pruijn, 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 vlak 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" teekenen 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 rondlopen 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 ik 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 larons 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, die 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 Nievelt 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 gealagen, 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 afgeknelld, 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 Birsak geweest!"

"Die rot mof is veel te goed hè!"

"Man, het ging met vier puffen, één, twee, drie φ , vier, daar ging Fons!"

Hierna liepen we langzaam naar de briefing-room, waar van Nievelt 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 in tijdelijk bij mijn been*

'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 "S" 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 helaas niet meer herinnering aan de vliegtuigen. De parachutes zijn gelid.*

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

Nog zie ik hun op de startbaan staan. Dat geronk aanzwellen, 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 gebaald. Erachter stond 24th June 1944; approx. 17.30 shot down over Preport....."

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.



In “de luchtoorlog in Noord-Frankrijk” speelde zich intussen navolgende af¹⁶. 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 juni¹⁷. Het uur van vertrek werd op 20.00 uur gesteld en de feitelijke aanval vond om 20.25 uur plaats, met 11 B-25 Mitchells van het 320th Squadron en 12 B-25 Mitchells van het 226th. Het 320th vloog vooraan in de formatie. Op een hoogte van 3.050 meter vond het bombardement plaats, terwijl de zone werd afgeschermd door een Spitfire IX. Vlak na het bereiken van de Franse kust nabij Tocqueville-sur-Eu kwam de Duitse luchtafweer in actie.

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

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

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



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

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

Not identified person: Joost Sluis – observer

¹⁶ *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.

¹⁷ [Op 24 juni 1944 stortte een nederlandse mitchell ii neer bij heudelimont - baromesnil \(canalblog.com\)](#). ¹⁷ Tekst overgenomen uit: Geldhof, N.; “De operaties van 320 squadron”; Uitgeverij Geromy;p. 379 – 381 ISBN 9789067203968. Geldhof, N.; Berg, van den G.J.; Boerman, L.; “Mitchell, Musquito, No. 320 squadron Royal Neth. Naval Service RAF 1942 – 1946”; Dutch Profile books, 2024; 76 p.; www.dutchprofile.nl; ISBN 978-94-90092-50-4; p. 59 – 60.

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 eruit te springen. Alle vier inzittenden moesten na afloop van de aanval als missing, presumed killed worden opgegeven. Het betrof officier-vlieger der tweede klasse A.J. Loohuizen, officier-waarnemer der tweede klasse J. Sluis, sergeant-vliegtuig schutter z/m J.A.M.A. Hielckert en korporaal-vliegtuigschutter H.J. Keppler. Zij werden allen op slag gedood¹⁸.



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



Julius Alphons Michel Andries Hielckert (28-12-1923 in Diemer Ned. Indië - 24-06-1944 Château d'Ansenne, Fr.) : Sergant Vltg.Telegrafist.¹⁹

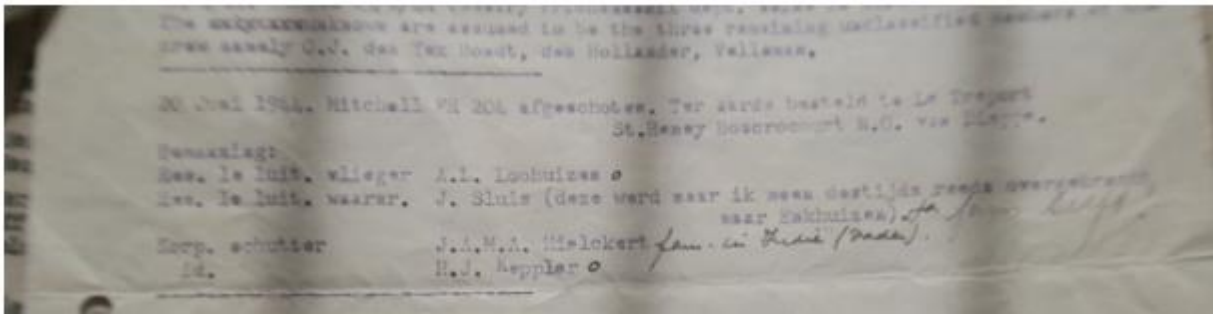


Henri Johann Keppler (17-10-1926 in Negaga - 24-06-1944

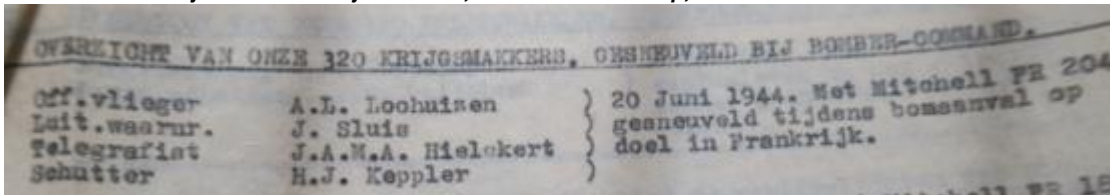
¹⁸ "mededelingen van de Marinestaf (MEDMS); Confidentieel"; GB110(2/60); afd. Krijgsgeschiedenis, groep I, pak HP, nr. 324; Bureau Maritieme Historie; Marinestaf; maart 1960; p. 168.

¹⁹ Loo, van, E.; 'Eenige Wakkere Jongens, Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940-1945'; Boom; Amsterdam; 2013; ISBN 9789461059260; p. 229.

Château d'Ansenne, Fr.): schutter / Korpl.Vltg.Sch



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



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



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

Op 2 mei 1945 werd de 3.252^{ste} en tevens laatste oorlogsvlucht met Mitchells-B25 uitgevoerd. Als gevolg van alle krijgshandelingen van het 320 squadron tijdens deze oorlog, kwam 32% zo'n 206 oorlogsvliegers om. Tijdens hun opleiding en training kwamen bovendien nog eens 27 Nederlandse militairen om. De overige 67% of zo'n 617 personen overleefde de oorlog²⁰. ***Drs. Lucas van der Hoeven// 2024-02-19.***

²⁰ *Loo, van, E.; 'Eenige Wakkere Jongens, Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940-1945'; Boom; Amsterdam; 2013; ISBN 9789461059260; p. 10.*