

# NIEUWSBRIEF

## 320 VERENIGING

### MARINELUCHTVAARTDIENST



Uitgave 2, Juni 2024  
Deze nieuwsbrief verschijnt vier maal per jaar

**Ereleden:**

R.W.Horneman,  
T.L.D.Postma,  
W.B.P. van de Rijke,  
J. Toorenaar,  
T.W.B. Jansen

**Bestuur:**

Henk vd Beek, voorzitter  
Paul van Ostaijenstraat 18  
6708RX Wageningen  
tel: 0317421969  
mobiel: 0623638286  
e-mail: [beek5259@planet.nl](mailto:beek5259@planet.nl)

Mozes Horneman, secretaris  
Reitdiep 53  
2904RD Capelle a/d IJssel  
tel/fax: 0104588247  
mobiel: 0653268949  
e-mail: [320-vereniging@hetnet.nl](mailto:320-vereniging@hetnet.nl)

Jeen Murk penningmeester  
Mendeldreef 157  
2163KE Lisse  
e-mail: [jgmurk@gmail.com](mailto:jgmurk@gmail.com)

Roel Bonder, ledenadministratie  
tel: 0713010979  
e-mail: [320vereniging leden@gmail.com](mailto:320vereniging leden@gmail.com)

Prudent Staal, redactie nieuwsbrief  
Frans Halslaan 45  
2343EA Oegstgeest  
mobiel: 0614401283  
e-mail: [prudentstaal@hotmail.com](mailto:prudentstaal@hotmail.com)

**Verzending:**

Adrie Havermans

**Foto voorpagina;**

Eerste luitenant Joost Sluis, artikel Lucas van der Hoeven

**Lidmaatschap:**

Leden zijn zij die affiniteit hebben met het doel van de vereniging en zich als lid bij de vereniging hebben aangemeld en door het bestuur als zodanig tot de vereniging zijn toegelaten.

**Mededeling voor het afzeggen van de "papieren" Nieuwsbrief!**

De portokosten om de 320 nieuwsbrief bij u op de mat te laten vallen, stijgen de pan uit. Graag zouden wij dan ook zoveel mogelijk de nieuwsbrief digitaal willen versturen. U krijg per e-mail een link zodat u de nieuwsbrief via de website van de 320 vereniging kunt lezen. Voordeel is dat de Nieuwsbrief in kleur is.

Mocht u de "kas" van de vereniging mede willen ondersteunen stuur dan een mail naar;

[320vereniging leden@gmail.com](mailto:320vereniging leden@gmail.com)

Wij zorgen dan dat u de nieuwsbrief digitaal kunt ontvangen.

**Contributie:**

De contributie bedraagt € 15,00 per jaar. Betaling per ING bank

**IBAN: NL29INGB0005480774**

**BIC: INGBNL2A**

t.n.v. : 320-Vereniging,

In het buitenland wonende leden wordt verzocht hun contributie te betalen via een Nederlandse giro of bank. Anders betaling CASH, zeker geen bankcheques daar bij het innen € 7,00 aan kosten in rekening worden gebracht. Indien u toch op deze wijze betaalt, minimaal € 22,00 overmaken!

Our members abroad are kindly requested to pay the contribution (€ 15,00) via a bank account in the Netherlands. If impossible, please send CASH (foreign currency accepted reluctantly, as high costs are involved). Send NO bank cheque, money order, etc. as high costs (€ 7,00) for cashing leave only a very small amount to the Association.

**Maak gebruik van de mogelijkheid om uw contributie, door middel van een incasso machtiging, automatisch te laten innen. Inlichtingen bij de penningmeester.**

**Nieuwe leden die meteen een incassomachtiging aan de penningmeester verstrekken zijn vrijgesteld van de betaling van 5,00 inschrijfgeld. Machtigingsformulier kunt U per e-mail aanvragen bij de penningmeester of de leden administrateur.**

# BESTUURS- EN REDACTIE MEDEDELINGEN

Voor inleveren van stukken graag naar

[prudentstaal@hotmail.com](mailto:prudentstaal@hotmail.com)

Het copy is op. Alles is welkom, foto's reisverslagen en anekdotes.

Na de vorige nieuwsbrief heb ik een waardevolle artikelen mogen ontvangen, waarvoor dank.

Help mij de winter door met vulling.

## Algemene agenda

- 2 Jan Dakota 079 herdenking in Roermond
- 10 Juni Nationaal Indië Monument Herdenking Goa 1959
- 1 juli Verjaardag van de KLU met herdenking bij het monument 'Voor de gevallen kameraden' op voormalig vliegbasis Soesterberg.
- 12 Aug Merauke herdenking, Bij het Indië monument bij de waterpartij in het Westbroekpark
- 15 Aug Herdenking Indië monument in het Westbroekpark te Den Haag
- 2 sept Eerste zaterdag Sept Nationaal Indië-monument herdenking in Roermond
- 10 Sept Abadan herdenking begraafplaats Katwijk, 12.45
- 10 Dec Gevallenen Korps Mariniers; Oostplein Rotterdam
- 17 Dec Herdenking bemanningsleden van de P302, on geval in de Patipi baai, 12.45

## Mededeling voor het afzeggen van de "papieren" Nieuwsbrief!

De portokosten om de 320 nieuwsbrief bij u op de mat te laten vallen, stijgen de pan uit. Graag zouden wij dan ook zoveel mogelijk de nieuwsbrief digitaal willen versturen. U krijg per e-mail een link zodat u de nieuwsbrief via de website van de 320 vereniging kunt lezen. Voordeel is dat de Nieuwsbrief in kleur is.

Mocht u de "kas" van de vereniging mede willen ondersteunen stuur dan een mail naar;

[320vereniging leden@gmail.com](mailto:320vereniging leden@gmail.com)

Wij zorgen dan dat u de nieuwsbrief digitaal kunt ontvangen.

## Inhoud van dit nummer

Redactie mededelingen + Agenda	3
Joost Sluis door Lucas van der Hoeven	4
In memoriam	18
Boekpresentatie Talitha van der Hoeden	19

## Agenda 320 Vereniging

2024

- 22 juni Reunie MLD/320 vereniging op het landgoed Bronbeek in de Kumpulan, Velperweg 47 te Arnhem
- 29 juni Veteranendag Den Haag
- 23 oct Low level\*

2025

- 8 jan Nieuwjaarsreceptie\*

**\* Bijeenkomsten (\*) van 320 Vereniging worden gehouden in de kantine van F.C. Rijnvogels. Sportpark de Kooltuin. 1e Mientlaan, 2223LG Katwijk en starten vanaf 19.30 uur.**

Via de doorgaande weg rijdt U naar Valkenburg. Bij de kapel slaat U de weg naar het vliegveld in (richting "Soldaat van Oranje" de musical) . Na ongeveer 250 meter is links een groot parkeerterrein met voldoende ruimte. Aan dat parkeerterrein ligt het clubhuis van FC Rijnvogels, waar de bijeenkomsten worden gehouden.

## Laatste mogelijkheid!!



## Beste MLD-er

**Op zaterdag 22 juni is er de reünie in het tehuis voor oud militairen Bronbeek, Velperweg 147, 6824 MB Arnhem, voor oud bemanningsleden van Marinevliegkamp Valkenburg, de inschrijving voor deze reünie stopt op 15 juni. Mocht u zich nog niet hebben opgegeven dan kan dat nog door een mail te sturen naar [320-vereniging@hetnet.nl](mailto:320-vereniging@hetnet.nl)**



# Biografie van Joost Sluis – R.A.F. oorlogsheld. (Lucas van der Hoeven)

(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.

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 Sluis kwam uit een geslacht van West-Friese tuinbouwers en zaadhandelaren. Diens vader Joost Sluis (Andijk 1865 – Enkhuizen 1917) zette de firma ‘Gebroeders Sluis’ voort, in 1868 opgericht door de broers Jacob en Pieter Sluis

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 de jongste in het gezin werd gegeven. In 1917 sterft ook grootvader Joost, die al lange tijd ziekzoon Abraham nam hierna de leiding over van



*Vlnr: Willem, Mary en Joost* lijk was. Zijn tweede ‘Gebroeders Sluis’.

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.

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.



*Vlnr: KP, Jaap, Jan Cornelis, Alie, Simon, Joost, Willem en Mary*

Van 1934 tot 1936 studeerde Joost economie aan de Gemeentelijke Universiteit in Amsterdam, waar hij zijn kandidaatsexamen behaalde. 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.

Op 26 augustus 1936 scheepte Joost zich in bij de Holland-Amerikalijn voor zijn eerste reis naar de VS. 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.



### *Westfriesch dagblad onze courant* 11-06-1936

ven (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 gevankelijk naar het politiebureau te Vlaardingen overgebracht, waar hun een verhoor werd afgenomen. Door grote medewerking van den wnd. 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 Verenigde Staten, die het ons langs diplomatieken weg deed toekomen.

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.

Op 27 februari 1937 reist Joost met het schip de ‘Veendam’ terug naar Europa.

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

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 volgende: “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 inschrij-

Inmiddels waren wij evenwel door den Nederlandsche 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 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 oktober uit Genève vertrokken en arriveerden op 26 oktober 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.



**Baron Guup Krayenhoff**

zaterdag 17 oktober 2014  
 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.

Uit een vraaggesprek met Guup Krayenhoff in 1994 komen andere details over hun vluchtroute naar het Verenigd Koninkrijk naar voren. “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-de-Provence. 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.

Guup Krayenhoff zat daar op kostschool in Zwitserland toen de oorlog



*Ms Batory in 1935*

In Engeland

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 Wegner en Cees Drooglever Fortuyn. 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 Sant. Met Pico Goeninix van Zoelen sloot ik me aan bij de Prinses Irene Brigade 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".

### Verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog

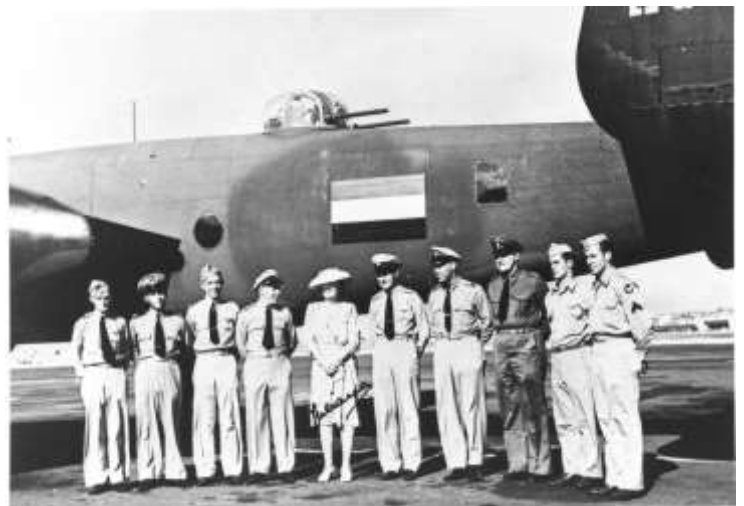
Vanaf mei 1940 verzette zich een gering aantal Nederlanders tegen de Duitse overheersing. Aanvankelijk betrof het verzet de samenstellers van enkele illegale bladen en groepjes oud-militairen, die informatie over de bezetting aan de Nederlandse regering in Londen doorgaven. Al vanaf eind 1940 vonden de eerste arrestaties plaats en begin 1941 volgen 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. 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. 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. Enkeligen 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.

### RAF-tijd



*Parade op afb Jackson. (foto Nationaal Archief)*

Krayenhoff vervolgt: "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, Mississippi. Zijn Militaire Brevet ontving hij op 6 augustus 1943. Joost en Rian werden bij het 320ste squadron ingedeeld". Guup Krayenhoff kreeg helaas een ernstig ongeluk: "Op een avond werd ik op een verduisterd vliegveld overreden. Mijn heup was kapot en de artsen wilden mijn been amputeren.



*Bezoek Prinses Juliana aan de opleiding die te gast waren in Ottawa, Canada. (foto Boon van Ochsee)*

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. 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 320ste Squadron in Dunsfold. Daar waren kort tevoren de Hudson toestellen door de North American B-25 Mitchells vervangen.

### 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. 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. 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.

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 twee uur in beslag. De afstand van Dunsfold tot Normandië is hemelsbreed dan 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 dertig minuten konden doelen in de regio Normandië worden bestookt.



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 twee uur in beslag. De afstand van Dunsfold tot Normandië is hemelsbreed dan 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 dertig minuten konden doelen in de regio Normandië worden bestookt.

### *Gevolgen van bombardement van 2 TAF, waaronder 320 Squadron op Rouen*

### Royal Air Force (Netherlands) 320 Squadron

Nederlanders die dienst wilden nemen in de R.A.F. 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.



*Inspectie door Sir Archibald Sinclair op RAF Pembroke Dock. Op de achtergrond een Fokker T.VIIw. (IWMCH1043)*

Vanaf oktober 1940 werd gevlogen met Hudson bommenwerpers. Begin 1941 werd 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 & V-2 doelen (operatie 'Crossbow'). Vanaf februari 1944 werd R.A.F. Dunsfold de basis voor het 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 3.252ste 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. 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.



**18 april 1944 bezoek van Generaal Eisenhower. Rechts-achter opgesteld "onze" knkkerploegjongs".**  
(foto via Eduard Jacob)

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 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 luchtmacht geweldig leren waarderen. Zij zijn onontbeerlijk in het moderne gevecht te land en vormen in feite vaak de beslissende factor".

Op 12 juni 1944 maakten 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



**Operatie Overlord, B-25's van 139 wing vliegen over de invasievloot.** (foto via Prudent Staal SNA)

een voortdurende inzet van alle krachten worden vereist, zoomede geheele toewijding aan wat ons allen boven alles ter harte moet gaan, de bevrijding van ons dierbaar Vaderland en onze gebiedsdelen overzee". 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') overdag in formatie, en 's-nachts individueel, steun verleend aan de oprukkende legers. Het squadron leed in juni 1944 ernstige verliezen: elf Mitchells en acht bemanningen, waarvan 25 man sneuvelden, vijf krijgsgevangenen werden genomen en vier te water raakten.

## Joost als persoon

Enige herinneringen aan Joost in zijn RAF-tijd: “In deze dagen leerde ik Joost Sluis ook beter kennen”, herinnerde Hans van der Kop 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



*V.l.n.r. H.J.E. van der Kop, 320 Squadron commandant H.V.B. Burgerhout en de vliegtuigschutters H.J.A. van Lingen en M. Goudeketting. RAF-station Dunsfold, voor hun Fr204 (foto NIMH 2182\_026\_026)*

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 beddengoed 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)...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 10de Juni tijdens de briefing “knikte Joost Sluis 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. ‘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.

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

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.

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”.

#### Operatie ‘Crossbow’

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. Onder hen waren joden uit Auschwitz die de V1-raketten moesten bouwen, een van de nieuwe ‘wonderwapens’ van de nazi’s.



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.

*V1 in bedrijf. (NIMH 2157-008374)*

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, 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 mock-up van een V2 op een Meiller lanceerwagen-eerste versie-op Prüfstand VII op vliegveld Peenemünde (NIMH-AKL077770)*

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 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 medium 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. 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.

De organisatie van 320 Squadron. 320 stond onder bewind van de Second Tactical Airforce. Onder gebracht in de 139 wing medium bomber command



### Joost Sluis en Squadron 320.

24 juni 1944

"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 meeging. Het doel was Château d'Ansenne, de FLAK (= Flugzeug Luft Abwehr Kanonen) zou er hevig kunnen zijn...."

No. Jaws	Target	Remarks	Date	Time	Remarks
7824-G	Chateau d'Ansenne, France W. 10. 7. W. 10. 7. W. 10. 7.	MISSION	19.14	---	Detailed to attack Chateau d'Ansenne. Results: bombs over to south of target. Underneath and overcast. The last bomb of 1 overcast was seen approx 100 yds short of chateau giving brown grey smoke. 1/0. 1st direct hit in port square of 1877. In parenthesis. 1/0. believed to strike ground 1875 area. 1/0. 2nd did not take off through inter. case failure. 1/0. 3rd hit in port square. Flak: slight to moderate accurate heavy from area 1877. Moderate accurate heavy from west 1877. Moderate very accurate heavy flak following formation at 11,000 ft & miles out to sea. weather conditions: bc cloud, visibility 15 to 20 miles, slight ground haze.
7810-G	Chateau d'Ansenne, France W. 10. 7. W. 10. 7. W. 10. 7.	MISSION	19.14	21.09	as above.
7810-G	Chateau d'Ansenne, France W. 10. 7. W. 10. 7. W. 10. 7.	MISSION	19.14	21.30	as above.
7810-G	Chateau d'Ansenne, France W. 10. 7. W. 10. 7. W. 10. 7.	MISSION	19.14	20.59	as above.
7810-G	Chateau d'Ansenne, France W. 10. 7. W. 10. 7. W. 10. 7.	MISSION	19.14	21.25	as above.

1944 21. June	MITCHELL II PH199-4.	Verhey, H.G. Dierckx, J.G. Schuurs, J.G. Ooiberg, v.d. Brouck, J.G.	RUSSED.	19.15	21.00	See previous report.
	PH197-4.	Hervart, H. Ottay, J.G. Brouck, J.G. Willems, H.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.
	PH197-4.	Onders, J. Wille de Vries, J.G. Brouck, J.G. Willems, H.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.
	PH197-4.	Willems, H.G. Brouck, J.G. Willems, H.G. Brouck, J.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.
	PH197-4.	Willems, H.G. Brouck, J.G. Willems, H.G. Brouck, J.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.
	PH197-4.	Willems, H.G. Brouck, J.G. Willems, H.G. Brouck, J.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.
	PH197-4.	Willems, H.G. Brouck, J.G. Willems, H.G. Brouck, J.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.
	PH197-4.	Willems, H.G. Brouck, J.G. Willems, H.G. Brouck, J.G.	RUSSED.	19.15	21.30	As above.

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 Kepler. Het voelde alsof zij alleen naar mij zwaaiden in plaats van naar de gewoonlijke groep mensen. Toen de formatie terugkeerde, ontbrak er één vliegtuig”.



*Château d'Ansenne 80220 Bouillancourt-en-Séry is in privébezit. (foto Lucas van de Hoeven)*

Fatale afloop van de aanval op Château d'Ansenne

Volgens Jean-Pierre Ducellier, 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 elf B-25 Mitchells van het 320th Squadron en twaalf 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. 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. 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 NO-J van Squadron 320 ter hoogte van zijn linkervleugel. Geschokt en reflexmatig liet de bombardementsofficier van deze B-25 zijn acht bommen van 500 pond direct 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. 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.



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-batterijen 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 voltooien.

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’ 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 vleugelhelpt 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, officier-waarnemer der tweede klasse J. Sluis, sergeant-vliegtuig schutter z/m J.A.M.A. Hielckert en korporaal-vliegtuig schutter H.J. Keppler. Zij werden allen op slag gedood”.

Een letterlijk citaat uit Geldhofs boek: “24.06.44 - Gestart ten 19.14 uur vanaf Dunsfold voor bomaanval op Château d’Ansenne. “S” was leidend vliegtuig in de formatie van 1ste 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. 1ste lt.vlgr. A.J. Loohuizen – res. 1ste lt. wnmr. J. Sluis – sgtvlgttel z/m J.A.M.A. Hielckert (14923/D) – kplvlgtgch 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”.

Een letterlijk citaat uit Geldhofs boek: “24.06.44 - Gestart ten 19.14 uur vanaf Dunsfold voor bomaanval op Château d’Ansenne. “S” was leidend vliegtuig in de formatie van 1ste 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. 1ste lt.vlgr. A.J. Loohuizen – res. 1ste lt. wnmr. J. Sluis – sgtvlgttel z/m J.A.M.A. Hielckert (14923/D) – kplvlgtgch 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'Ansennes. Zij laten hun 168 bommen van 500 pond vallen op een hoogte van 2.700 tot 3.600 m. hoogte. Zo'n negen vliegtuigen liepen enige schade op maar konden wel terugkeren naar Groot-Brittannië, samen met de hen begeleidendes zes 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.

## 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, Keppler 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."

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 Keppler, kwam daarbij om het leven. "Ik was er kapot van en denk er nu 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).

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.



**Begraafplaats van St Rémy-Boscrocourt. (LvH)**



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. Na de oorlog werden hun stoffelijke overschotten naar Nederland repatriëerd.

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



Julius Alphonse  
Michel Andries



Henri Johann Kepler



Alphonso Julius  
Loohuizen



Joost Sluis



*Nationale erebegraafplaats De Grebbeberg, Rhenen*

Gemeentelijke begraaf-  
plaats Enkhuizen



Passed away on May 12, 2024

# George Bornhijm

1943 – 2024

A life extraordinarily well-lived came to an end for George Bornhijm on May 12, 2024 in Boulder, Colorado. He was born on March 26, 1943 in Nederhorst den Berg, The Netherlands. During his lifetime career as a pilot and officer in the Royal Netherlands Navy he flew more than 11,000 hours on long-range maritime patrol missions around the world with NATO. Upon retirement in 1998, he and his family emigrated to the United States to Boulder, Colorado. He became an active volunteer in the Sugarloaf Fire Department, a wildland firefighter, and organizer of their annual fund raising garage sale.

The Dutch island of Curacao held a special place in George's heart. Over the past 15 years it became a 'second home' where a community of friendships, old and new, were rekindled and formed.

Known for his humor and spirited, out-going personality, he touched the lives of many. He will be forever missed by his wife, Sally, his son and daughter in law, Rob and Sonja, grandchildren Arjan, Anja and Maja, his sisters, Barbara and Johanna, and nieces and nephews in The Netherlands.

Zeer bedroefd, maar met een onuitwisbare herinnering aan zijn leven, hebben wij geheel onverwacht afscheid moeten nemen van mijn lieve man en onze geweldige vader, schoonvader, broer en oom

## Henri Janssen

19 augustus 1960 - 25 mei 2024

echtgenoot van

## Tine Smeets

Hij overleed op 63-jarige leeftijd.

Geleën: Tine Janssen-Smeets  
Bumper 🐾 en Soaf 🐾

Geleën: Dominique en Sophea  
Limbricht: Mistrail en Lynn

Born: Mhorlin en Pascal Hoogmans-Janssen  
Lara, Senna

Lierbeek 12  
6166 HT Geleën

Op donderdag 30 mei a.s. tussen 17.00 uur en 18.00 uur kunt u persoonlijk afscheid nemen van Henri in de grote zaal van Uitvaartcentrum Ubachs, Vouershof 2 te Geleën.

De uitvaart zal plaatsvinden op zaterdag 1 juni a.s. om 10.30 uur in zalencentrum Hasenhof, Herenhof 2 te Geleën. Na afloop zullen wij hem te ruste leggen op begraafplaats Oud-Geleën.

U kunt de herdenkingsdienst ook via de livestream volgen via de onderstaande link.

You can also follow the memorialservice via the livestream at the link below.

Deel uw herinneringen aan Henri met ons op zijn persoonlijke herdenkings- en condoleancepagina.  
[www.memori.nl/henri-janssen](http://www.memori.nl/henri-janssen)



## Recent verschenen

**bol.com**

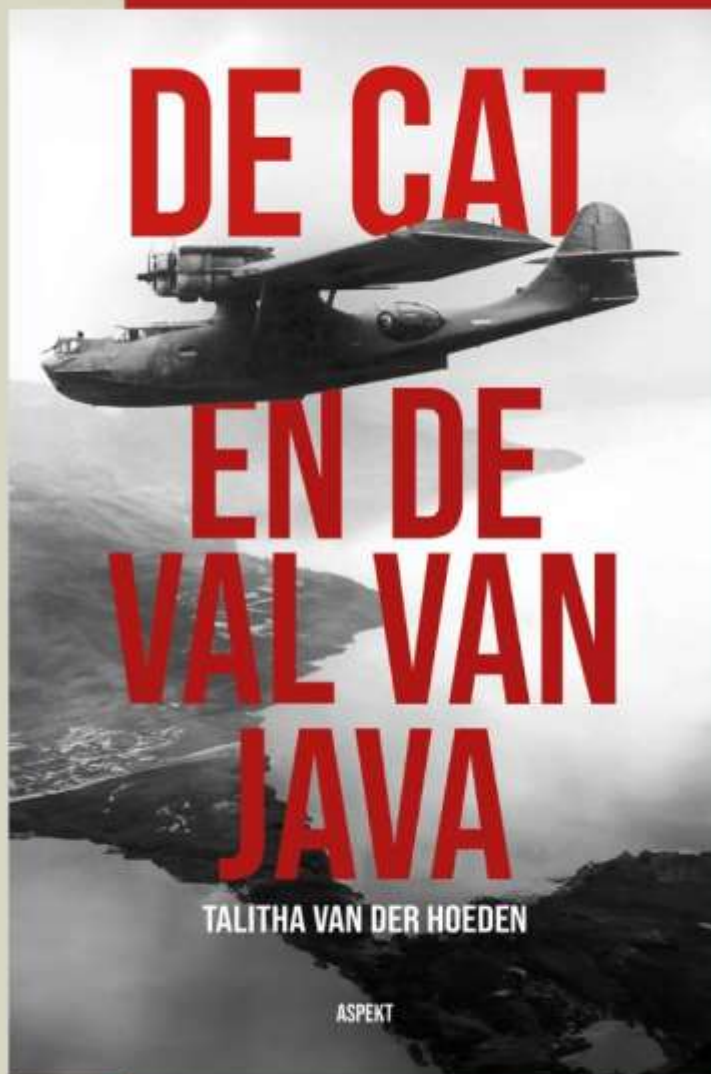
**uitgeverijaspekt.nl**

**boekhandels online**

Dodentochten. Zo waren Luuk en zijn maten de missies met hun Car gaan noemen. Dag in dag uit vloog de vliegboot uit om de naderende vloot van de Japanners te verkennen en te bombarderen. Tochten die al gauw zestien uur duurden en bij binnenkomst was het nog benzine laden, motoren onderhouden, mitrailleurs schoonmaken en munitie aanvullen. Doodmoe waren ze. En in de lucht was het aan één stuk door uitkijken naar stippen in het blauw. Naar Zero's. Want inmiddels lieten de Japanse jagers, die zoveel sneller en wendbaarder waren dan de Catalina, zich dagelijks zien. Vliegboot na vliegboot keerde niet terug. Genadeloos stoomde de vijand op naar Java, naar Luuks thuis. Waar de uitzichtloosheid van de situatie nauwelijks bij zijn zusje en ouders scheen door te dringen.

Deze roman gaat over de laatste maand, februari 1942, voor de val van Java en is gebaseerd op waargebeurde verhalen uit dagboeken van vliegers van toen. Gewone jongens die iedere dag weer, tegen beter weten in, in hun Catalina-vliegboten de Japanners tegemoet traden ter verdediging van Nederlands-Indië.

**235 pagina's • met foto's • €24,95**



Laatst ging een fijn artikelje online over het boek van Talitha wat ik graag met jullie wil delen.

<https://www.upinthesky.nl/2024/05/05/monument-voor-de-catalina-in-boekvorm/>

Dit boek is te verkrijgen bij mij (Prudent Staal) en te betalen met QR-code direct aan de uitgever. Alleen verzenden kost extra of gewoon komen ophalen bij mij.



REITDIEP 53  
2904 RD CAPELLE A/D  
IJSSEL

INDIEN ONBESTELBAAR:  
RETOUR NAAR:

320-VERENIGING

