

## De Engelandvaart van Piet Smits<sup>1</sup>

Tijdens de Duitse bezetting hebben velen geprobeerd om te ontkomen aan het onderdrukkende Duitse regiem. Hoevele daarin zijn geslaagd is niet precies bekend. Aangenomen wordt dat het er ongeveer 2150 waren. Anders dan het woord doet vermoeden bereikten Engelandvaarders bepaald niet altijd per boot vanuit Nederland het Britse vasteland. Dat werd ook per vliegtuig geprobeerd. Vaak werd een lange weg over land afgelegd voordat de oversteek kon worden gemaakt via Zwitserland, Zweden, Spanje of via Rusland en het verre oosten.

Het Engelandvaardersmuseum in Noordwijk vertelt vele verhalen over al die mensen die ondanks gevaren en barrières de tocht naar Engeland maakten. Die verhalen zijn gebaseerd op dagboeken en getuigenverhalen. Minstens zo belangrijk zijn de verslagen van de verhoren die in Londen door de Engelse geheime diensten, door de Nederlandse inlichtingendienst en een interdepartementale commissie werden afgenomen van ieder die vanuit bezet gebied Londen bereikte. In het Nationaal Archief zijn verslagen van die verhoren terug te vinden.

Een van die verhalen gaat over Piet Smits: een Lierse Engelandvaarder, die met vier anderen op 20 november 1941 zijn reis over de Noordzee begon.<sup>2</sup> Voor dit stuk heb ik gebruik gemaakt van de documenten die via het Nationaal Archief raadpleegbaar zijn over de oversteek van Piet en zijn vier kompanen naar Engeland en van wat aanvullend materiaal.<sup>3</sup> Tijdens mijn naspeuringen ontdekte ik dat de voorbereiding en oversteek van Piet al kort na de oorlog vrij uitvoerig en in bloemrijk taalgebruik zijn beschreven door twee van zijn reisgenoten: de gebroeders Hagemeijer.<sup>4</sup> Zij gebruikten in die beschrijving echter niet de namen van hun kompanen. Het waardevolle van het ene stuk dat is gepubliceerd, is dat het meer omvat dan een opsomming van gebeurtenissen. Het zegt ook iets over de beleving, emoties en stemming aan boord. Hier en daar heb ik van dit stuk iets gebruikt. Dirk Hagemeijer heeft het relaas van de oversteek ook nog eens uit de doeken gedaan in een van de twee herinneringsalbums, die koningin Wilhelmina aangeboden kreeg van de Engelandvaarders.<sup>5</sup>

De verslagen van de verhoren van de vijf reisgenoten komen behoorlijk overeen. Er zijn echter ook verschillen, terwijl ook het stuk van Toon Hagemeijer hier en daar iets afwijkt. Het gaat dan echter

---

<sup>1</sup> Veel dank aan Jantine Kreeft-Smits en Jan Smits, dochter van Piets broer Gerrit respectievelijk zoon van Piets broer Kees Smits. Hun verhalen over hun oom Piet en hun familie hebben mij zeer geholpen bij het schrijven van dit stuk.

<sup>2</sup> Op de avond van diezelfde dag vertrokken negen Engelandvaarders vanuit de Berghaven in Hoek van Holland met de reddingboot "Berghaven". Zij arriveerden op 23 november in Engeland: 2.09.06 Inventaris van het archief van het Ministerie van Justitie te Londen, (1936) 1940-1945 (1953), inv.nr. 4340. Het was in die periode sowieso 'druk' op de Noordzee: in de nacht van 22 op 23 november 1941 staken Erik Hazelhoff Roelfzema (de Soldaat van Oranje) en Peter Tazelaar in een motortorpedoboot over vanuit Engeland naar Scheveningen om mensen op te halen van wie Londen het belangrijk vond dat ze naar Engeland kwamen. De actie mislukte, maar liet zich enigszins aangepast fijn verfilmen.

<sup>3</sup> 2.09.06 Inventaris van het archief van het Ministerie van Justitie te Londen, (1936) 1940-1945 (1953), inv.nr. 4339; 2.05.80 Inventaris van het archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (Londens archief) en daarmee samenhangende archieven, (1936) 1940-1945 (1958), inv.nr 533. Het Engelandvaardersmuseum stelde mij daarnaast enkele afbeeldingen ter beschikking.

<sup>4</sup> Toon Hagemeijer geeft een beeldend verslag van de reis, in 1946 vastgelegd, waarschijnlijk door A.Th. Mertens, in weekblad De Linie, jrg. 1, nrs 10 en 11 van 31 mei en 7 juni 1946, bij gelegenheid van het 50-jarig bestaan van studentenvereniging Thomas Aquinas in Amsterdam.

<sup>5</sup> Het waren kennelijk verjaarscadeaus voor de Majesteit, aangeboden op 31 augustus 1944 en 31 augustus 1946. Ze zijn opgenomen in het koninklijk huis archief, inv nrs. FA/0840 en FA/0841. Agnes Dessing heeft in haar boek over de geschiedenis van de Engelandvaarders, Tulpen voor Wilhelmina, Amsterdam 2004, blz. 100-101 op basis van de stukken van de gebroeders Hagemeijer ook een passage gewijd aan de oversteek van Piet. Zijn naam wordt ook daar niet genoemd.

niet om de hoofdzaak, maar om details. Ik heb in voorkomende gevallen gekozen voor wat mij het meest plausibel voorkomt.

In de hiervoor genoemde stukken is uiteraard niets te vinden over de activiteiten van Piet na de oversteek. Daarvoor heb ik gebruik gemaakt van informatie van het Engelandvaardersmuseum en wat familie van Piet van en over hem heeft gehoord.

### *Wie was Piet Smits?*

Pieter (Piet) werd op 13 oktober 1915 geboren in Ter Aar als zoon van Aagje van Geest (De Lier, 1 september 1884), en Gerrit Smits (Naaldwijk, 3 december 1872). Zij zijn gehuwd op 26 mei 1909. Zij kregen behalve Piet nog enkele kinderen, waarvan sommige al heel jong overleden. Met Adrianus (Janus, 1909; met 26 jaar door verdrinking bij Schipluiden om het leven gekomen), Helena (Lena, 1910), Antje (An, 1913), Gerrit (1918), tweelingbroers Cornelis (Kees) en Arie (1925) en Neeltje (Nel, 1927) vormden zij een gereformeerd gezin. Daartoe behoorden ook Amerentia Cornelia en Wouter Pieter uit het eerste huwelijk van vader Gerrit met Amerentia Cornelia Knaap (1900) en Albert van Geest uit een eerdere relatie van moeder Aagje met Jan Koene<sup>6</sup>. Zij woonden aan de Burgemeester Cramerlaan 10 in De Lier. Vader Gerrit was lid van de ARP en zoon Piet van de Gereformeerde knapenvereniging, zo vertelde hij in Londen. Vader Gerrit was binnenschipper. Zijn leven stond in het teken van hard werken. Doorleren was er niet bij voor de kinderen. Zij werden al vroeg aan het werk gezet. Het leven van het gezin Smits was hard. Wat de kinderen van hun ouders overnamen was een sterk gevoel voor rechtvaardigheid. Dat combineerden ze met een zekere rechtlijnigheid. In die koppige afkeer van onrechtvaardigheid lag een voedingsbodemp voor verzet tegen de onrechtmatige Duitse inval. Broer Gerrit werd actief in de Lierse knokploeg en later in de Binnenlandse Strijdkrachten. Piet zocht zijn eigen weg.

Als je de familie Smits nu vraagt wat zij zich herinneren van hun oom Piet dan wordt hij getypeerd als iemand die nergens bang voor was, "nergens om gaf". Een eigenschap die tot op zekere hoogte behulpzaam is voor een Engelandvaarder. Onverschrokkenheid en misschien ook wel enige roekeloosheid spreken uit de verhalen. Piet was niet iemand die veel sprak over wat hij tijdens de oorlog had gedaan; laat staan dat hij zich daarop liet voorstaan. De Londense verklaringen vormen samen een spannend verhaal, maar de personen blijven "oningevuld". Piet zet zichzelf in de verhoren neer als een nette, vaderlandslievende jongen; lid van de gereformeerde knapenvereniging. Dat was hij ongetwijfeld. De verhalen die in de familie over hem verteld worden, kleuren Piet echter verder in tot de koppige, door het leven geharde man met een groot gevoel van rechtvaardigheid, die hij was. Tegelijk was hij na de oorlog voor zijn neef Jan een oom die hem meenam in autoritjes en een kar voor hem bouwde.

Piet was al vanaf het begin van de oorlog anti-Duits. Net als veel andere jonge mannen wilde hij na de capitulatie al snel de oversteek naar Engeland maken. Als binnenschipper had hij in ieder geval kennis van boten en wist hij wegen te vinden vanwaar de oversteek het beste kon worden gemaakt. Maar de financiële middelen om het materiaal aan te schaffen had hij niet.

Hij koesterde zijn anti-Duitse houding niet alleen, hij gaf er met woord en daad betekenis aan. Zo heeft Piet volgens de familie waarschijnlijk in 1941 al een partijtje geknokt met twee NSB-ers of Duitsers. Dat gebeurde voor de bakkerij van Van der Klis in de Hoofdstraat. Kort daarna werd hij

---

<sup>6</sup> Zie hierover het artikel van Jan den Hoed op de [www.deTimmerwerf.nl/museum](http://www.deTimmerwerf.nl/museum). Onder het kopje Geschiedenis van de Timmerwerf staat als deel 12 het tragische verhaal beschreven van de relatie van Aagje met Jan Koene.

gewaarschuwd dat de Duitsers hem zochten; volgens de familie een van de redenen om de oversteek naar Engeland te willen maken.<sup>7</sup> Hij wilde van daaruit meevechten tegen de bezetter.

Na zijn oversteek naar Londen heeft Piet zich actief ingezet om die strijd te ondersteunen. Hij voer via de Netherlands Shipping & Trading Committee (NSTC) of de Nederlandse Scheepvaart en Handelscommissie op een Nederlands koopvaardijchip en vertelde zijn familie dat hij deelnam aan de roemruchte Moermansk-konvoeien. Hij leidde in die periode een leven dat minder geschikt was voor bange mensen. Het past bij iemand die “nergens om gaf”. Zijn aan haat grenzende afkeer van alles wat Duits was, raakte hij na de oorlog niet meer kwijt.

#### *De voorbereiding van de oversteek*

Piet was als gezegd al vroeg van plan de Noordzee over te steken. Een heel strak plan lijkt hij daarvoor niet te hebben gehad. Hij miste ook de middelen om de reis te organiseren. Uiteindelijk vonden vijf jonge mannen elkaar, verzamelden het nodige materiaal en bereikten het doel dat zij zichzelf hadden gesteld.

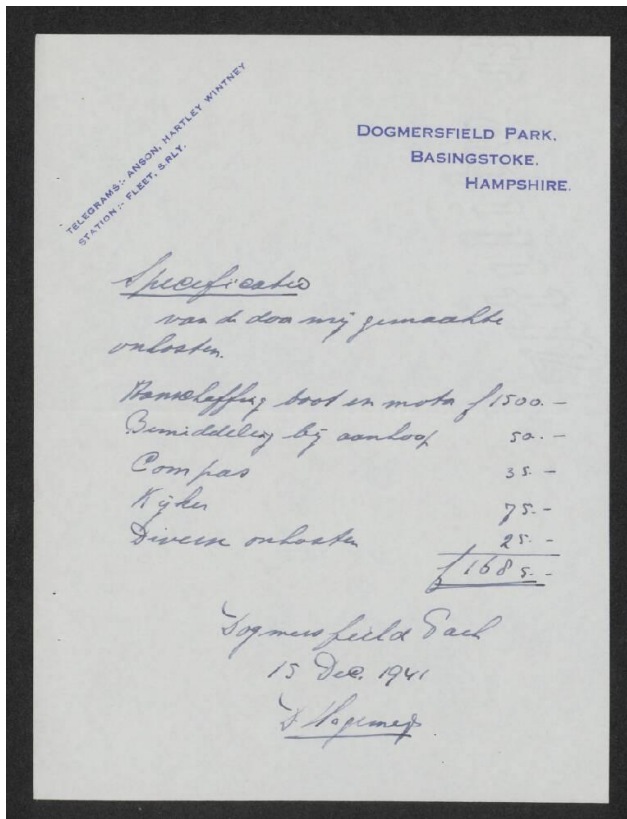
Piet verklaarde in Londen dat zijn ouders “officieel niet wisten” dat hij wegging. Vermoedelijk is hij onaangekondigd vertrokken, maar heeft hij thuis wel laten vallen dat hij niet van plan was in bezet Nederland te blijven. Of zij hebben geweten dat Piet op 12 november 1941 ontslag nam, is niet meer na te gaan. Op dat moment was Piet al een plan voor de oversteek aan het voorbereiden.

Piet raakte in contact met de gebroeders Antonius Marie (Toon) en Dirk Marie (Dirk) Hagemeyer (arts uit 1913, respectievelijk geologisch student uit 1912). Zij waren al langer van plan naar Engeland over te steken en zochten naar contacten die hen daarbij konden helpen. Toon was op donderdag 13 november vanuit Den Haag gebeld<sup>8</sup> met het verzoek om op vrijdag aanwezig te zijn bij een ‘krijgsberaad’ bij een schipper in De Lier. Dirk had op 8 november van een zekere Brinke uit de Vogelbuurt in Den Haag een runabout, motorboot, gekocht van 6 à 7 meter lengte, met een viercilinderbuitenboordmotor (Evinrude 22 pk), die een snelheid van 50 km per uur kon bereiken. Zijn vriend Nicolaas Theo Marie (Nico) Koehler had bemiddeld bij die koop. Brandstof (150 liter) werd verkregen via de broer van Koehler die ze had onttrokken aan de Wehrmacht. Deze broer werd tezamen met een andere broer van Koehler kort voor het vertrek naar Engeland door de Duitsers opgepakt wegens sabotage en wapensmokkel. Voor Nico reden te meer om snel te willen vluchten naar Engeland. De motorboot droeg de naam “Flying Dutchman”. Die naam was niet goed leesbaar omdat de boot door Nico en Dirk grijs was overgeschilderd, verklaarde Dirk na aankomst in Londen, waarschijnlijk om herkenning te voorkomen. De boot waarmee Dirk, Toon en Nico de overtocht wilden maken lag in Leidschendam. Om niet op te vallen met een motorboot op weg naar de oversteek, had Piet inmiddels ook op 13 november een dekschuit gehuurd van zijn zwager Adriaan van Geest, handelaar in groenten en fruit in De Lier. Dergelijke schuiten waren voor het vervoer van groenten niet ongebruikelijk in deze contreien en Piet zou daarmee geen aandacht trekken. Met die schuit voer hij na het krijgsberaad van vrijdag 14 november naar Leidschendam, waar hij en de Hagemeyers de motorboot en de brandstof in de schuit laadden. Piet voer de schuit terug naar De Lier. Daarvandaan zouden de vijf mannen via Brielle de oversteek gaan beginnen.

---

<sup>7</sup> Dit incident staat overigens niet vermeld in het verslag van zijn verhoor door de inlichtingendiensten in Londen.

<sup>8</sup> Toon vertelde er niet bij door wie hij werd gebeld.



De oversteek was een forse financiële investering. Dirk Hagemeijer probeerde in december 1941 de kosten van de boot en wat verder nodig was te verhalen bij de chef van de Centrale Inlichtingendienst aan de hand van deze specificatie; in totaal 1685 gulden. Naar huidige maatstaven een kleine 34000 euro.

Tot de groep behoorde behalve de hierboven al genoemde Piet Smits, de gebroeders Hagemeijer en Nico Koehler ook Klaas Buisman, een Vlaardingse stuurmansleerling uit 1921. Klaas was op voorstel van Piet bij het groepje gekomen. Zij kenden elkaar doordat Piet bij de oom van Buisman, P. van der Windt, had gewerkt. Klaas verklaarde tijdens zijn verhoor in Londen dat hij half november door Piet was meegevraagd, omdat deze als binnenvaartschipper niets wist van navigatie. Als stuurman-in-spe-bracht Klaas die kennis mee.

Zaterdag 15 november werd gebruikt om te overleggen en te berekenen hoelang de overtocht zou gaan duren. Er zou een oostenwind staan; 15 uur was de inschatting tevoren (in Londen noemde D. Hagemeijer zelfs acht tot tien uur als verwachte reisduur). Aan proviand was een kruik Bols, een fles drinkwater, enkele sneden droog brood en een blikje Camel-sigaretten voorzien. Een kaart was er niet, een eenvoudig kompas wel.

#### *Naar Brielle*

Op zondag 16 november zou de zon om 18.00 uur volledig onder zijn. Bij rustig weer was dat een goed moment om de oversteek te wagen. Vanuit De Lier ging het naar Vlaardingen, waar werd geschut en Klaas aan boord kwam. Onderweg naar Brielle werd het weer steeds slechter, stak mist op en werden de omstandigheden om de zee op te gaan steeds ongunstiger. De mannen brachten een koude nacht door in de roef van de schuit. Doodmoe en mistroostig besloten zij maandagochtend terug te keren naar Vlaardingen.

Op donderdag 20 november deden zij een nieuwe poging. Vanuit Vlaardingen voeren zij naar een kreek boven Brielle, waar zij rond 16.30 uur aankwamen. In afwachting van de duisternis scholen de mannen weer bij de kachel in het roefje tegen de snijdende oostenwind. Alleen Piet kon als schipper af en toe op dek verschijnen; anderen zouden aandacht trekken. Om 19.00 uur was het vloed en werd het goed donker; om 20.00 uur werd de motorboot in het water gelegd. Om 20.30 uur staken de vijf al pagaaierend van wal. Het werd een reis met hindernissen. De schuit bleef achter in de Kreek bij Brielle. Piet had met een van zijn broers afgesproken dat die de schuit een dag later zou ophalen.

### *De oversteek*

De boot had een stevige stroom en oostenwind mee, wat behulpzaam was zolang de motor niet mocht worden gestart. Het kabaal waarmee de boot een boei raakte was dan ook een onwelkome onderbreking van de stilte; even hinderlijk was de zandbank waarop de boot even later vastliep. De vijf moesten uit de boot het koude en langzaam weer stijgende water in om de boot los te krijgen. Dat lukte met veel moeite. Andere hindernis was het zoeklicht dat vanuit Hoek van Holland tot ver in zee reikte. De koers was het eerste deel van de reis dan ook westelijk om zo snel mogelijk weg te komen van de Hoek. Tot overmaat van ramp werd het ook steeds mistiger, zodat oriëntatie moeilijker werd. Eenmaal los van de zandbank werd geprobeerd de motor te starten. Dat lukte niet. Bij een klein lichtje moest de motor worden gerepareerd, terwijl Toon in het water staand de boot op zijn plaats hield. Rond 2.00 uur 's nachts sloeg de motor aan en met een vaartje van zo'n 30 km per uur ging het op een kalme zee verder westwaarts. Grote schrik sloeg toe toen twee schepen van een Duits konvooi met zoeklichten hen maar net over het hoofd moeten hebben gezien. Weer wat later werden weer en zee woeliger. Een zuidwesterstorm stak op. De boot begon water te maken. Volgens Toon constateerde Piet, die het niet gemakkelijk had met zijn grote klompen die vol ijskoud water liepen, toen: "We gaan verzuipen". Hij besloot voor drijfanker te gaan, omdat ze de boot niet goed genoeg kenden om te weten hoe zij zich bij zwaarder weer zou gedragen. Koud en moe, maar nog optimistisch omdat het plan tot nu toe niet was mislukt, zochten de mannen wat warmte door tegen elkaar aan te kruipen. Toen het vrijdag licht werd, lichtten ze het anker weer en probeerden ze gebruik te maken van de golfslag om op koers te blijven. Een vermoeiende manier van doen en het schoot niet erg op naar Engeland. Ook de vrijdagnacht lagen ze uitgeput en verkleumd voor drijfanker. De wind bleef ijskoud. Ondanks vermoeidheid en door de kou sliepen ze niet. De kleren en loodzware jassen waren doorweekt en gaven geen warmte meer. Ze trokken de bovenkleding uit en schoven dicht tegen elkaar om nog beter warmte aan elkaar te kunnen ontlenuen. Dirk Hagemeijer bracht de stemming bijna poëtisch onder woorden: "Angst in aller hart, koude en narigheid. Eeuwen duurde het voordat de dageraad aanbrak en wij die ziedende, woedende zee konden bekijken, met haar schuimslierten, diepe afgronden en hoge, kromme golvenruggen."<sup>9</sup> Volgens Toon hadden ze ondanks alles hun optimisme niet verloren en konden ze om hun eigen armzaligheid lachen. Zaterdagochtend om 4.00 uur kon de motor weer worden gestart. Helemaal zoals het hoort liep de motor niet. Er moest geregeld worden gerepareerd; er viel per ongeluk een blik benzine in zee; in een van de blikken bleek de benzine niet gemengd te zijn met olie, zodat de motor weer moest worden gelegd; en de tank werd overspoeld met zeewater, waardoor de motor nog meer haperde.

Ondanks alles kwam Engeland dichterbij. De mannen herkenden Engelse patrouillevliegtuigen van Coastal command. Dat gaf moed. Zaterdagnacht zagen ze een lichtboei waar ze naartoe peddelden. Weer een teken dat de Engelse kust naderde. Zaterdagavond ontstaken zij daar een geïmproviseerde lichtfakkel van een poetsdoek op een stuk ijzerdraad, gedrenkt in benzine. Die werd niet gezien. Later hoorden ze het geluid van een motorboot, maar waren te uitgeput om snel een nieuw fakkel te

---

<sup>9</sup> Citaat uit de bijdrage van Dirk Hagemeijer aan de herdenkingsbundel voor Wilhelmina opgenomen in Dessing (2004), 101

improviseren. Een nieuwe poging rond 4.30 uur zondagochtend werd gesignaleerd door de Engelse destroyer Hambleton. Gelukkig maar, want er waren wel lucifers, maar geen droog strijklak meer aan het doosje. De Hambleton pikte de mannen op op zo'n 8 mijl uit de kust, ter hoogte van het plaatsje Cromer in het graafschap Norfolk. Een flink stuk noordelijker dan ze onderweg provisorisch hadden berekend. Door de golven lagen de destroyer en de runabout geen moment stabiel naast elkaar. Het was daardoor ook niet gemakkelijk om de touwladder te pakken te krijgen. Volgens Toon krom als laatste onze schipper Piet op zijn klompen omhoog. Hij had als enig huisraad de lege Bolskruik meegenomen van boord.



*HMS Hambleton, een Hunt class destroyer, die in het najaar van 1941 langs de Engelse oostkust patrouilleerde en Piet Smits en zijn kameraden oppikte.*

De motorboot kon door het slechte weer niet worden meegenomen en de mannen hebben haar nooit meer teruggezien. Er werd nog wel een oproep gedaan aan de schepen in het konvooi dat de Hambleton begeleidde om uit te kijken naar de motorboot en die op te pikken of – als dat niet lukte – te vernietigen. Vervelend was wel dat identiteitspapieren van waarschijnlijk Klaas Buisman op de motorboot waren achtergebleven. De familie van Piet Smits vertelde mij dat de boot door de Duitsers moet zijn gevonden. Al tijdens de oorlog werden zijn ouders en broers door het verzet (mogelijk broer Gerrit) gewaarschuwd dat de bezetter wist dat Piet naar Engeland was overgestoken; overigens niet of hij was aangekomen. Mogelijk heeft die informatie de Duitsers bereikt via familie van Buisman of zijn (ook) tot Piet herleidbare voorwerpen of documenten op de Flying Dutchman gevonden.

De mannen werden aan boord van de destroyer goed ontvangen en kregen een warm bad, bacon and eggs, dekens, rum en sigaretten. In Sheerness werden zij op 23 november rond 15.00 uur aan land gezet waar de militaire politie hen overnam. Zij werden daar door een dokter gezien. Daarna ging het naar de Royal Victoria Patriotic School voor verder verhoor door de inlichtingendiensten. Daar zijn ze vijf dagen gebleven.



*Een bijzondere foto, gemaakt direct na aankomst in Engeland. Vlnr: Nico Koehler, Toon Hagemeijer, Piet Smits, Klaas Buisman, Dirk Hagemeijer. Foto Engelandvaardersmuseum*

#### *Het verhoor*

De vijf mannen zijn ieder apart verhoord door de Engelse en Nederlandse inlichtingendiensten. Pas nadat die hadden vastgesteld dat de vluchtelingen betrouwbaar waren, kwamen zij vrij om gehoord te worden door een Nederlandse ambtelijke commissie. In het geval van Piet cs heeft dat minder lang geduurd dan als regel het geval was. Binnen een week mochten zij gaan.

Hagemeijer vertelde tijdens zijn verhoor dat een zekere ir. Walraven een telegram naar Londen zou sturen, zodra de mannen zouden zijn vertrokken. Onduidelijk is of dat gebeurd is en zo ja, wat het gevolg daarvan is geweest.

Op 26 november verscheen Piet bij MI5, de Britse Militaire Inlichtingendienst. Het verslag is niet uitvoerig. Piet vertelde dat zijn doel was om zich bij de Nederlandse strijdkrachten in Engeland te voegen. Hij had geen persoonsbewijs opgehaald toen die in De Lier in oktober 1941 werden uitgegeven. Hij was immers van plan om naar Engeland te gaan. Verder vond Piet de Lierse bevolking optimistisch; zij vertrouwde op een Britse overwinning. De BBC werd er goed beluisterd. Conclusie van de Britten: "Smits is a genuine skipper who gave all the information he could".

Piet werd op 28 november gehoord door Luitenant ter Zee A. (No!) Wolters van MI6. Hij was met Oreste Pinto verantwoordelijk voor de verhoren van gevluchte Nederlanders om hen te testen op hun betrouwbaarheid en om infiltratie te voorkomen. Piet vertelde dat in het Westland, vooral in Wateringen en Monster, veel NSB-ers waren. Desgevraagd gaf hij de namen van acht Lierse NSB-ers. Daarnaast gaf hij aan dat de twee gemeenteveldwachters en de rijksveldwachter in De Lier "goed" waren. De burgemeester (Van der Hoeven) noemde hij een op en top Oranjeklant.

Als verzetsman noemde hij Johannes Lagerwerf, wonende aan de Wilhelminastraat. Volgens Piet zou Lagerwerf bezig zijn om plannen te ramen om met een ploegje over te steken naar Engeland. Zo ver is het helaas niet gekomen. Lagerwerf werd gepakt en is in een Duits kamp omgekomen. In het verhoor door MI5 noemde Piet ook zijn broer "Gerard" (Gerrit) als "useful contact."



Foto: wikipedia

*In de Royal Victoria Patriotic School in Londen werden gevluchte buitenlanders die in Engeland aankwamen, ontvangen door het London Reception Centre en getest op hun betrouwbaarheid om infiltratie te voorkomen.*

De mannen zijn op 3 en 4 december 1941 gezamenlijk verhoord door de “Interdepartementale commissie verhoor overgekomen Nederlanders”. Het verslag bevat een gedetailleerde beschrijving van de oversteek. Daarnaast is de mannen gevraagd om over tal van algemene onderwerpen te vertellen wat ze wisten, van het gebruik van de radio en de sterkte van de Duitse bezetting tot brandstof- en voedselvoorziening.

In de Patriotic School werden identiteitspapieren ingenomen. Dat overkwam ook Piet. Het leidde ertoe dat hij niet kon aantonen Nederlander te zijn. Dat had tot moeilijkheden kunnen leiden, die gelukkig uitbleven. Naar aanleiding van dit geval is met de Patriotic School afgesproken dat bij inname van identiteitspapieren voortaan op de achterzijde van het immigratieformulier nummer en datum van uitgifte van het identiteitsdocument zouden worden vermeld.

#### *Bericht aan het thuisfront en bezoek aan de Koningin*

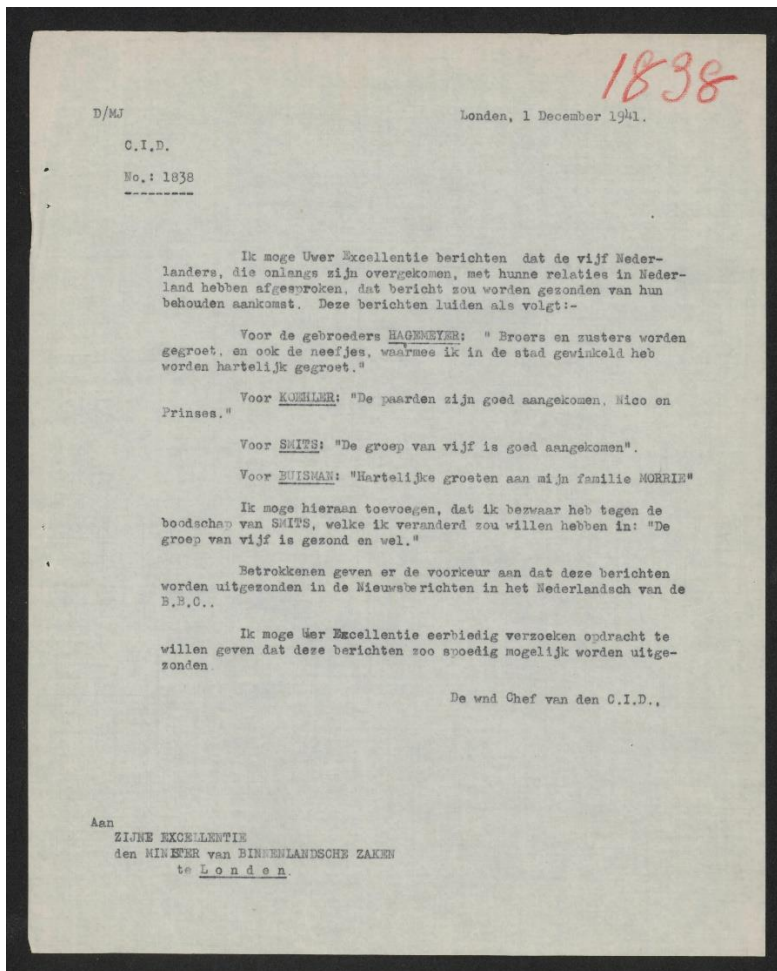
De vijf mannen hadden ieder een codebericht afgesproken waarmee ze het thuisfront via de radio konden laten weten dat ze veilig in Engeland waren aangekomen. Ze stonden op een handgeschreven briefje. Daarop ook het verzoek om het via de BBC uit te zenden tijdens de nieuwsberichten in het Nederlands om zeven uur, “...daar naar Radio Oranje bijna nooit geluisterd wordt”. Reden daarvan was dat de Duitsers redelijk effectief waren in het verstoren van de ontvangst van uitzendingen op die zender. Op 1 december verzocht de waarnemend chef van de centrale inlichtingendienst (CID)<sup>10</sup> de minister van Binnenlandse Zaken om opdracht te geven de codeberichten zo spoedig mogelijk uit te zenden. Daarbij gaf hij te kennen bezwaar te hebben tegen een deel van het bericht van Piet. Dat luidde: “De groep van vijf is goed aangekomen.” Vermoedelijk vond de CID dit wat te doorzichtig. Er

---

<sup>10</sup> Op dat moment vermoedelijk mr R.P.J. Derksema, die in augustus 1941 Francois van 't Sant was opgevolgd.



werd meteen een alternatief voorgesteld, dat minder prijsgaf over de werkelijkheid achter het bericht en toch voor het thuisfront voldoende herkenbaar was: "De groep van vijf is gezond en wel".



#### *De vier codeberichten die zo spoedig mogelijk zouden moeten worden uitgezonden*

Waarnemend chef van de CID Derksema benaderde na het ontslag van de vijf uit de Patriotic School op 28 november Francois van 't Sant, particulier secretaris van de Koningin. Het was gebruik dat de Majesteit Engelandvaarders na hun verhoor door de veiligheids- en inlichtingendiensten ontving voor een kopje thee. Zij zag hen als haar belangrijkste bron van informatie over de stand van zaken in het vaderland. Derkzema vroeg "... of en, en zo ja wanneer, Hare Majesteit de Koningin betrokkenen wenscht te ontvangen." Ze bleken welkom te zijn op vrijdag 28 november op Stubbings House in Maidenhead waar de Koningin woonde, toen Londen te gevaarlijk werd. Het moet een bijzondere en ook wat vervreemdende ervaring zijn geweest: op vrijdag 21 november dobberend op de Noordzee; precies een week later comfortabel op de bank bij de Koningin.

#### *Onderscheiden*

Piet ontving met zijn reisgenoten bij koninklijk besluit 5 van 30 april 1942 als dapperheidsonderscheiding het Bronzen Kruis "wegens het in tijd van oorlog met groot beleid voorbereiden van hun ontsnapping uit het door den vijand bezet gebied van Nederland en het moedig en beleidsvol uitvoeren van hun overtocht naar Engeland, aan welken overtocht zowel tengevolge van de geringe zeewaardigheid van hun vaartuig als van het optreden des vijands, groote gevaren waren verbonden."



*“Het Bronzen Kruis, waarvan het model door Ons zal worden vastgesteld, bestaat uit een vierarmig bronzen kruis. Het kruis is bevestigd op een oranje zijden lint ter breedte van 37 millimeter, in het midden voorzien van een 6 millimeter breede verticale streep van Nassausch blauw.” Aldus het koninklijk besluit van 11 juni 1940 waarbij deze dapperheidsonderscheiding werd ingevoerd (Stb A22).*

Het Bronzen Kruis kon aanvankelijk alleen aan militairen van land- en zeemacht worden toegekend. Op 8 augustus 1940 werd de doelgroep uitgebreid met “niet tot de weermacht behorende personen”.<sup>11</sup> Deze uitbreiding was nodig, omdat steeds vaker ook personeel van de koopvaardij en andere burgers “(...) zich door moedig of beleidvol optreden tegenover den vijand hebben onderscheiden.” Tot die groep behoorde dus ook Piet Smits.

#### *Tijdens het vervolg van de oorlog*

Piet heeft de rest van de oorlog bij de koopvaardij gevaren. Hij deed dat in opdracht van de Netherlands Shipping and Trading Committee (NSTC), de Nederlandse Scheepvaart en Handelscommissie. Deze commissie, kort na de bezetting in Londen opgericht, beheerde namens de regering de koopvaardijvloot en zag toe op de Vaarplichtwet, een wet die Nederlandse zeelieden verplichtte in oorlogstijd door te varen aan boord van hun eigen schip of een ander geallieerd vaartuig. De schepen bleven eigendom van de rederijen. De onderhoudskosten waren voor rekening van de staat. Zeelui kwamen in dienst van deze NSTC.

In de database van het Engelandvaardersmuseum is over Piet Smits opgenomen: ‘Pieter Smits dient tot het einde van de oorlog bij de koopvaardij. Op 11 juni maakt hij een aanval mee op zijn schip, de MV Brabant, waarbij hij ernstig oogletsel oploopt.’ Helaas is bij de mededeling geen primaire bron opgenomen. Ik heb ook geen bevestiging kunnen vinden van de aanmonstering van Piet op de lijst van opvarenden van de Brabant. Dat wil overigens niet zonder meer zeggen dat Piet niet aan boord is geweest, omdat de registratie mogelijk niet volledig was.

---

<sup>11</sup> Stb A23

**KOOPVAARDIG**

1. NAAM: SMITS	8. RANG / STAND: <i>N.S.T.C.</i>
2. VOORNAAM (NAMEN): Pieter	9. BEPOEPS:
3. (A) GEBORTE DATUM: <i>13.10.1915</i>	DIENSTPLICHTIG: } RESERVE: } PERSONEEL VRIJW. O/D. VOET } VAN DIENSTPL: }
(B) GEBORTEPLAATS: <i>ter Aar</i>	10. BENOEMING TOT: <i>Plein</i>
4. BEROEP / AMBT: <i>schipper</i>	
5. GODSDIENST:	
6. BURGERLIJKE STAAT:	
7. ADRES NAASTE FAMILIEBETREKKINGEN: <i>Burg. Gramerlaan, de Lier.</i>	11. WAPEN, WAARTOE BIETR IN NEDERLAND BEHOORT:
	12. VREDESONDERDEEL IN NEDERLAND:
	13. OORLOGSONDERDEEL IN NEDERLAND:
	14. DATUM AANK. IN ENG.: (ALLEEN VOOR UIT NED. AANGER. MILITAIERN. <i>23-11-1941</i> <i>N.S.T.C.</i>
	15. TEGENW. ONDERDEEL:
	16. BIJZ. FUNCTIE WAARTOE OPGELEID:
	17. LICHTING:

*VERDER, GERRIT:  
VOEDER, VAN DEEST, RAUJE*

Dit is de koopvaardijkaart van Piet Smits. Bij rang/stand staat vermeld: NSTC. Eronder staat 'Plein'. Het is niet duidelijk wat daarmee is bedoeld. Het suggereert een relatie met het adres van het Ministerie van Oorlog aan het Plein in Den Haag. Bron: Engelandvaardersmuseum

*Brabant. MIV.*

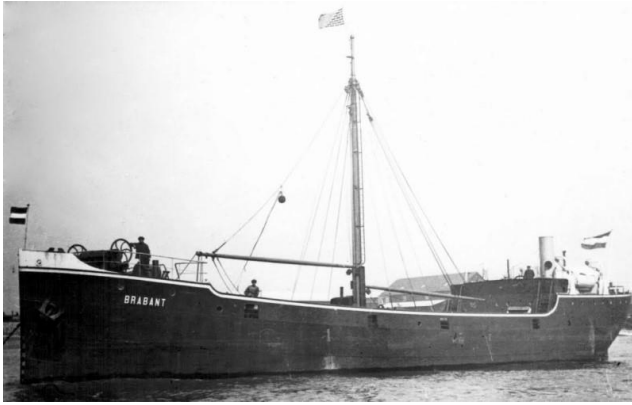
*28/10/41 Cardiff. 1/11/41 sailed for Barry. 2/11/41 Cardiff. 4/11/41 sailed for Liverpool. 4/11/41 Swansea.  
8/11/41 sailed for Liverpool. 9/11/41 Liverpool. 12/11/41 sailed for Boston. 13/11/41 left Boston for Fremington.  
29/10/41 Newport. 22/10/41 sailed for Fremington. 28/10/41 Newport (repair). 14/11/41 Newport (repair)*

*Bombed & sunk 13.6.42 no loss of life*

Op deze kaart staan de laatste havens gelogd die de Brabant aandeed. Slotbericht: 'Bombed and sunk 13.6.42 no loss of life. Bron: The National Archives' reference BT 389/34/237.

De Brabant werd in 1927 te water gelaten en voer onder Nederlandse vlag. Het schip stond geregistreerd als eigendom van NV Motorschip Brabant (T. den Hartigh). Op 16 mei 1940 nam de NTSC het schip over.<sup>12</sup> Op 13 juni werd het onderweg van Hayle naar Swansea, 10 mijl ten zuiden van Hartland Point (Kanaal van Bristol) door Duitse vliegtuigen gebombardeerd en zonk. De gehele bemanning verliet het schip met de reddingsboot en kwam op 14 juni veilig te Clovelly aan.

<sup>12</sup> Bron: Marhisdata.nl, Brabant – ID 1087



*De Brabant in betere tijden. Bron: Stichting Maritiem-historische databank*

Wat Piet na dit avontuur verder heeft ondernomen in dienst van de NSTC heb ik in archieven niet kunnen traceren. Als gezegd heeft hij de familie verteld dat hij meevoer tijdens de zogenoemde Moermansk-konvoeien. Daarbij werden koopvaardij schepen, beveiligd door geallieerde marineschepen, ingezet om vanuit Engeland de Russen te voorzien van oorlogsmaterieel ten behoeve van hun strijd tegen de Duitsers. Het ging om materieel dat soms werd opgehaald in de VS of Canada en onder moeilijke omstandigheden door de Noordelijke IJszee naar Moermansk of Archangelsk werd vervoerd. Zeker in wintertijd een gevaarlijke route, omdat de Duitse U-Boten en vliegtuigen gemakkelijk zicht kregen op de relatief dicht bij de kust varende konvoeien. Piet heeft er weinig over verteld. Wel dat zijn schip verging en hij zich met twee anderen op een reddingsvlot het leven wist te redden.

#### *Weer naar huis*

Na de oorlog kwam Piet terug naar De Lier. In ieder geval woonde hij in 1947 weer aan de Burgemeester Cramerlaan 10. Hij heeft na zijn terugkeer verschillende banen gehad; uiteindelijk heeft hij nog lang bij Brinkman in 's-Gravenzande gewerkt.

Op 1 december 1948 trad Piet in Rotterdam in het huwelijk met Maria van der Zwaal uit Barneveld. Op 19 september 1949 stonden zij ingeschreven op de Prinses Irenestraat 9, op 12 augustus 1960 op Emmastraat 10 en op 18 februari 1976 aan de Piet Heinstraat 37.

Veel Lierenaars zullen Piet met zijn broers keuvelend, zittend in een bootje, hebben zien vissen in de Lee. Gespreksonderwerpen genoeg met broers Gerrit en Kees, die beiden in Indië hadden gediend en daar veel hadden meegemaakt. Of misschien spraken ze daar als broers onderling helemaal niet over, evenmin als zij dat met anderen deden. Het leed was geleden, het leven ging door. We zullen het niet weten. Wat rest zijn archieven en overlevering van verhalen.

Piet Smits overleed op 14 juni 1985.

Kees Riezebos

20 augustus 2024