



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Zeewaardig maken van de Epica-vouwkano door Engelandvaarders tijdens de Tweede Wereldoorlog

Marken, J.-V. van; Huisman-van Bergen, A.

Citation

Marken, J. -V. van, & Huisman-van Bergen, A. (1999). Zeewaardig maken van de Epica-vouwkano door Engelandvaarders tijdens de Tweede Wereldoorlog. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 18(1), 47-52. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305896>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305896>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

J. Bruin betreffende de vouwkano's een licht te werpen op zijn ervaringen met de Epica vouwkano.

Analyse van een aantal gegevens uit het onderzoek van Jan Bruin

Uit het onderzoek van J. Bruin is een groot aantal gegevens over de Engelandvaarders zelf, over hun vlucht en over hun boten bekend geworden. Tijdens de Duitse bezetting zijn er blijkens dit onderzoek tussen 5 juli 1940 en 9 april 1945 112 pogingen ondernomen om via de Noordzee Engeland te bereiken. Van de daarvoor gebruikte boten zijn er 29 in Engeland aangekomen (26%), de overige 83 pogingen zijn mislukt. De mislukkingen hadden verschillende oorzaken. Sommige boten werden reeds vóór zij de waterlijn hadden bereikt door de Duitsers gesignaleerd en geconfisqueerd, andere werden op zee door Duitse patrouilleboten onderschept (waarna de opvarenden gevangen werden genomen) en nog weer andere boten zijn spoorloos verdwenen met bemanning en al.

Een speciale categorie vaartuigen werd gevormd door de tweepersoonskano's waarmee zestig jongemannen (in dertig kano's) tussen 4 februari 1941 en 30 juni 1943 de oversteek hebben gewaagd of wilden wagen. Het is bijzonder dat de helft van deze kano's (zestien) door één of twee studenten van de Technische Hogeschool (TH) Delft of door pas afgestudeerde ingenieurs werd bemand (25 personen = 42%).⁶ Een tweede bijzonderheid is het feit dat de helft van hen bestond uit goed getrainde leden van de Delftsche Studenten Roeivereniging Laga (13 personen), onder wie de bekende raceroeiers C.T. (Coen) de Jongh (winnaar (als slag) van de Varsity van 1938) en Jan van Blerkom (bekroond als beste skiffeur van het jaar 1940).⁷ Een deel van de overige kanovaarders was ook goed getraind. Onder hen bevonden zich onder anderen (race)roeiers van de roeiverenigingen Njord, Nautilus en DDS, ervaren zeilers en een enkele marineman. Desondanks was het aantal kano's dat veilig in

Engeland is aangekomen schrikbarend laag; slechts vier van de dertig hebben het gehaald (13%). Deze kano's waren op één jongeman na geheel bemand door Delftse studenten.

Waardoor lukte het de andere 26 tweepersoonskano's niet om Engeland te bereiken? Over het algemeen lag het niet aan een gebrek aan training of aan onbekendheid met water. Het meest voorkomende probleem was een onverwachte weersomslag, waardoor de kano soms volliep of zelfs omsloeg (elfmaal). Hierdoor zijn verschillende kano's teruggevaaid of teruggespoeld naar de Nederlandse kust, of men zwom of peddelde terug naar het strand (zesmaal). In de oorlog werden geen weerberichten verstrekt en bij een vertrek midden in de nacht bij nieuwe maan kon men ook zelf geen voorspellingen maken door naar de lucht te kijken.

Het is mogelijk dat de opvarenden van vijf kano's van wie niets meer is vernomen ook door een plotselinge storm in moeilijkheden zijn geraakt. Eén kano moest terugkeren wegens ijsafzetting op de voorplecht, waardoor het bootje topzwaar was geworden en dreigde te zinken. De bemanning van een andere in nood verkerende kano is door een Katwijkse visser opgepakt en gered. Drie kano's zijn al voor het vertrek door de Duitsers in de Katwijkse duinen gevonden, toen die ervan op de hoogte waren gekomen dat van daaruit Engelandvaarders waren vertrokken, en ze dus extra surveilleerden. Van twee kano's is de bemanning al op het strand opgepakt. Arrestaties op zee door Duitse patrouilleboten vonden in zes gevallen plaats, éénmaal door verraad van een arbeider aan de Atlantikwall, die de *Kriegsmarine* achter de kano aanstuurde. Van deze zes bootjes was er slechts één in 1941 – het topjaar van de Engelandvaart – vertrokken, de overige vijf in 1942 en 1943. Waarschijnlijk waren er in die latere jaren meer Duitse patrouilleschepen op zee in verband met een verwachte Britse invasie. Een aantal opvarenden heeft met meer dan één van de genoemde vormen van rampspoed te maken gehad. Twee studenten (van

verschillende kano's) zijn na respectievelijk vier en zes maanden aangespoeld op Texel en in Noordwijk, en aldaar begraven.⁸

De kano's

Tijdens de bezetting waren er diverse merken vouwkano's in omloop, onder andere de Klepper, de Pirat en de Epica, allemaal van Duitse makelij. De Britten kenden vóór 1942 nog geen vouwkano's.⁹ Toen dan ook op 26 juni 1941, na een lange tocht op een windstille zee, de eerste vouwkano (*Faltboot*) Engeland bereikte met aan boord J.W. (Jaap) van Hamel en R.F. (Rudi) van Daalen Wetters, werden de jongemannen aanvankelijk niet vertrouwd. Het wantrouwen werd nog versterkt nadat zij hadden verteld vijf dagen en nachten onderweg te zijn geweest. Hun verhoren in Londen – die iedere Engelandvaarder moest ondergaan – duurden dan ook ongebruikelijk lang.¹⁰ Voor Jaap van Hamel moeten het wantrouwen en de herhaalde langdurige verhoren bijzonder frustrerend zijn geweest. Hij was maar net op tijd uit Nederland ontsnapt. Een paar dagen na zijn afvaart stond de *Sicherheitspolizei* op de stoep van zijn ouderlijk huis, om hem te arresteren. Het is vrijwel zeker dat hij was verraden door zijn verzetsmakker Hugo de Man, met wie hij samen de Delftse reservekapitein J. Bouwer had neergeschoten, die van het aangeven van Engelandvaarders werd verdacht.¹¹

De scherpe Londense verhoren dienden er in de eerste plaats voor om vijandelijke spionnen te ontmaskeren. Verder vormden zij voor de Nederlandse en Engelse inlichtingendiensten een belangrijke bron van informatie over de situatie en recente gebeurtenissen in bezet gebied, over verzetsmensen en hun activiteiten, en over verraders en NSB-ers, wier namen werden genoteerd.

Van de meeste Engelandvaarders is niet bekend met welk type kano zij onderweg zijn geweest. Van enkelen weten wij dat wel. De twee bootjes die O.W. (Oscar) de Brey en zijn vrienden eind september 1941 in de Katwijk-

se duinen hadden verstopt en die daar ontijdig door de Duitsers zijn gevonden, zijn Klepper-vouwkano's geweest.¹² De vouwkano waarmee de gebroeders ir. W.H. (Willem) en H.B. (Han) Peteri op 21 september 1941 in Engeland aankwamen, was een Pirat. De boot is nog steeds in hun bezit.¹³ Er is ook een oversteekpoging met een Epica bekend, te weten die van P.H. (Paul) van Dantzig en H.P. (Henk) Verschuur, die op 13 januari 1942 's avonds laat Scheveningen verlieten. Door ijsafzetting op de voorplecht, waardoor de boot topzwaar werd, moesten zij hun poging staken en terugkeren naar het strand.¹⁴ Gezien de ervaringen van een van de auteurs van dit artikel met de Epica-vouwkano, zal deze kano nu verder worden bekeken.

Herkomst van de Epica

In het midden van de jaren dertig wilde een Duitse 'wetenschappelijke' expeditie de Jordaan per boot onderzoeken. Daartoe hadden de 'geleerden' een aantal tweepersoonsvouwkano's van het merk Epica, van een expeditieuitrusting voorzien en naar Rotterdam gezonden, van waaruit ze naar Haifa zouden moeten worden verscheept. De Britten, die in opdracht van de Volkenbond het beheer voerden over het mandaatgebied Palestina, vertrouwden de zaak echter niet en beschouwden de zogenaamde wetenschappelijke expeditie als een dekmantel voor spionageactiviteiten. Zij weigerden hiervoor toestemming te verlenen.

De bootjes, die inmiddels in Rotterdam waren aangekomen, bleven daar in entrepot liggen totdat ze zouden worden verkocht. De Duitsers hadden er geen belangstelling meer voor. Het een jaar of langer in entrepot opgeslagen blijven liggen is niet bevorderlijk voor de kwaliteit van vouwkano's. Er werd onzorgvuldig met ze heen en weer gesjouwd, ze lagen te warm en er kwamen teervlekken op. Toen deze opslag Carl Denig (van de bekende sportzaken) ter ore kwam, kocht hij het hele partijtje Epica's voor een habbekrats op en bood ze als 'gelegenheidsaanbieding' per

advertentie voor de schappelijke prijs van f200,- per stuk aan. Dat zal naar schatting in 1935 of 1936 zijn geweest.¹⁵

Zeewaardig maken van de Epica

Om de zeewaardigheid van de kano's te vergroten moest er aan veel bootjes flink worden gesleuteld, zo ook aan de Epica. In vergelijking met de Klepper had de Epica ten opzichte van zijn breedte een relatief grote holte, dat wil zeggen de hoogte van de kuiprand tot de kiel. Hierdoor moesten de armen bij het peddelen hoog worden opgetild en naar buiten gebogen teneinde noch de ellebogen te stoten, noch met de peddels langs de rand van het canvasdek te schuren. Desondanks was de Epica door het grotere vrijboord waarschijnlijk zeewaardiger en als zeilkano beter te gebruiken dan de Klepper. De bestuurbaarheid was even beroerd en de kans om tijdens het zeilen af te drijven was, ondanks de zijzwaardjes, even groot als bij de Klepper.

De boot had een groene huid van drie lagen rubber, met daartussen twee lagen textiel (vermoedelijk canvas) en over de kuip een groen driedelig canvas spatdek. De drie spatdekdelingen werden met rubber canvas zijstroken over de kuiprand gestulpt en hierop met verchromde messing draaiwervels vastgezet. Om elk mangat sloten twee delen met een hoge rubber canvas rand om de kanoër. Het voorste deel van deze rand had aan weerszijden een lange lip die door een sleuf op het achterste gedeelte werd gestoken, zodat de rand werd afgesloten. Het geraamte bestond voornamelijk uit inlands Duits essenhout met messing schuifbussen.

De kano was voorzien van twee losse luchtzakken die met de mond opgeblazen moesten worden. Eén bevond zich in de voor- en één in de achtersteven. Zij dienden om de boot drijvende te houden in geval van vollopen. Door deze luchtzakken was de boot ook uitstekend als smokkelvaartuigje te gebruiken, zoals Jan-Vos van Marken en zijn vader hebben ervaren.

Omstreeks 1937/1938 togen zij met de opge-

vouwen Epica per trein naar Emmerich, haalden daar bij een Duitse bankrelatie een pakje op, zetten de boot op de kade in elkaar en verstopten het pakje in de boeg tussen de uiterste punt en de luchtzak. Vervolgens zakten zij rustig peddelend de Rijn af, meldden zich bij de douane in Lobith Tolkamer en kwamen probleemloos met het pakje in Velp (Gld.) aan.

Om te kunnen zeilen was de boot voorzien van een tweedelig houten mastje en een eenvoudig wit emmerzeil. Teneinde minder risico te lopen om door de Duitsers te worden gesignaleerd, werd het zeil grijs geverfd.

Op verschillende punten werd de kano versterkt. Ten eerste liet de bevestiging van het roer aan de achtersteven te wensen over. Aan een aluminium hoekprofiel, ge vulcaniseerd tussen de huid en de rubber achtersteven, waren de twee ogen voor de roerpen geklonken. Deze constructie was te zwak voor (zware) zeegang. De bevestiging werd vervangen door een soort tetraëder kooi van aan elkaar gelaste bronzen strippen. De kooi werd over de achtersteven geschoven en met banden aan de kuiprand vastgezet. Ten tweede werden het opklapbare roer, met name het draaipunt ervan, en het aluminium blad versterkt. Als derde waren de spatdekken met hoge opstaande rand, die om het middel van de kanovaarders moesten worden vastgemaakt, te zwak om overslaande golven te kunnen weerstaan. De bevestiging van de over de houten kuiprand te stulpen randen, die van hetzelfde materiaal als de huid van de kano waren gemaakt, moest dus worden versterkt. Ook de bevestiging van het balkje van de zijzwaarden aan de kuiprand moest worden versterkt. Deze bevond zich over of onder het voorste spatdek, op korte afstand van de voerpunt van de kuip. Als vijfde werd de boot voorzien van een echt vloeistofkompas in een messing helm met olielampje voor verlichting. Het kompas werd op de ladder bevestigd. De 'ladder' is de lengte spaninrichting van de boot; de twee of drie grote U-vormige spanten onder de kuiprand worden erop bevestigd.

Sleutelen aan de Epica

In het najaar van 1941 vatte Jan-Vos van Marken het plan op om samen met zijn Lagavriend Paul van Dantzig, die als jood Nederland moest verlaten, in zijn Epica naar Engeland over te steken. Hij had deze vouwkano al in 1935 of 1936 van zijn vader gekregen. Van Dantzig wierp zich daarop intensief op het sleutelen aan de kano. Het kan haast niet anders of Dik van Swaay diende hem hierbij van advies. Deze Delftse student electrotechniek had als één van zijn voornaamste taken in de Haagse Ordedienst (OD) het weghebben van Engelandvaarders, zowel door het verschaffen van materiaal (kano's) als door het op zee zetten van de bootjes en de bemanning. Op 27 september 1941 ondernam hij zelf een oversteekpoging per kano, samen met zijn mede-Lagaaier P.T. (Paul) Eckenhausen.

Door een toeval was Jan-Vos van Marken hiervan op de hoogte. In de nazomer van 1941 fietste Van Marken vanuit Delft langs de Vliet naar Den Haag, toen hij werd ingehaald door Van Swaay die in een kleine vrachtauto met een open laadbakje reed. In het bakje lag een vrij groot voorwerp in een canvas zak, die door Van Marken onmiddellijk als de framezak van een vouwkano werd herkend. De grootte van de zak zal ongeveer 1,40 x 0,45 x 0,20 meter zijn geweest. Nieuwsgierig geworden bezocht Van Marken daags daarop Van Swaay op zijn kleine Delftse studentenkamer en informeerde wat hij eigenlijk deed met een vouwboot op een vrachtauto. Aanvankelijk ontkende deze in alle toonaarden iets van een vouwkano te weten. Na lang aandringen tilde hij echter plotseling de spreij van zijn bed op en daar lag het pak. Hij vertelde van plan te zijn naar Engeland over te steken.

Deze oversteekpoging is mislukt. Toen Van Swaay en Eckenhausen, die al bij het vertrek een van hun peddels hadden verloren, vlak onder de Engelse kust waren gekomen, draaide de wind zodat ze werden teruggeblazen naar Goeree. Na hun arrestatie heeft Van

Swaay kans gezien om uit het bolwerk van de *Sicherheitspolizei und SD* aan de Heemraad-singel (hoek Mathenesserlaan) in Rotterdam te ontsnappen. Enige tijd daarna dook hij samen met Jan van Blerkom, die wegens de liquidatie van de verrader Hugo de Man door de *Sicherheitspolizei* werd gezocht, in Den Haag onder. Beiden bereidden een nieuwe gezamenlijke overtocht voor. Ook deze oversteekpoging is mislukt. Op 14 november 1941 zijn ze allebei op de Noordzee omgekomen.

In deze periode is er hoogstwaarschijnlijk contact met Paul van Dantzig geweest, die toen waardevolle adviezen van Dik van Swaay moet hebben gekregen zowel wat betreft de aanpassingen van de Epica als de mee te nemen bagage.¹⁶

Jan-Vos van Marken besloot uiteindelijk van de geplande oversteek af te zien. Hij schonk zijn kano aan Paul van Dantzig, die op 13 januari 1942 samen met de Lagaaier Henk Verschuur vertrok. Wegens ijsafzetting op de voorplecht moesten zij naar het Scheveningse strand terugkeren. Zij zijn daarbij niet opgepakt en hebben zelfs nog kans gezien om de Epica in veiligheid te brengen.¹⁷

Na de bevrijding hoorde Jan-Vos van Marken dat zijn versterkte groene Epica in een loods bij een van de plassen ten noordoosten van Leiden was opgeslagen. Zijn oudste zuster haalde de kano daar op en bracht hem naar het ouderlijk huis in Velp. De kano werd in 1946 geschonken aan de Oosterbeekse Padvinders Vereniging, waarvan Van Marken nog steeds oud-lid is.

Noten

1. A. Dessing, 'De Grote Oversteek: Engelandvaart over de Noordzee', in: *Zevende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (1996) 69
2. H. Zeelenberg, 'Brief', in: *De Schakel* (juli 1998) 28
3. S. Plantinga, 'Joseph Willem Kolkman (1896-1944) en de Engelandvaarders. De hulp aan Nederlandse vluchtelingen in Vichy-Frankrijk',

in: *Negende Jaarboek van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (1998) 17-21

4. Algemeen Rijksarchief, Londense verhoren in dossiers Ministerie van Justitie Londen.
5. J. Bruin en J. van der Werff, *Vrijheid achter de horizon. Engelandvaart over de Noordzee 1940-1945* (Houten 1998)
6. Ter vergelijking: van het totaal aantal van 112 boten werden er 36 geheel of gedeeltelijk door Delftenaren bemand (32%). Van de 465 opvarenden kwamen er 53 van de Technische Hogeschool (11%).
7. *De Nederlandse Roeisport. Haar geschiedenis, haar steunpilaren, haar facetten en wetten, haar structuur en haar verrichtingen* (Amsterdam 1967) 257-258; A. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden. Jacht op twee Delftse studenten in 1941* (Amsterdam 1999) §6.2
8. E.M. (Eetje) von Baumhauer (1920-1941) en D. (Dik) van Swaay (1921-1941).
9. C.E.L. Phillips, *Cockleshell Heroes* (Londen 1956)

10. Van Daalen Wetters, 'Kano overtocht', in: *De Schakel* (juli 1989) 25-27
11. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden* §4.4-§4.5
12. O.W. (Oscar) de Brey, G.W. (Govert) van den Bosch, jhr. C.F.E. (Frederik) Trip en J.W. (Pim) de Bruyn Kops. Mondelinge mededeling door J.W. de Bruyn Kops (zomer 1997).
13. P. van Beckum, *Oranjestad. Dertien sluipwegen naar de vrijheid* (Naarden 1992) 92-98
14. Bruin, *Vrijheid achter de horizon* 97; *Gedenkboek van het verzet der Delftse studenten en docenten gedurende de jaren 1940-1945* (Delft 1947) 70
15. Helaas staan de Epica's niet vermeld in de folders van 1935 en 1936 van Carl Denig. Mondelinge mededeling door de directeur H.R. Veldhuis (1 mei 1998).
16. Huisman-van Bergen, *De Vervolgden* §17.3-§17.5
17. P.H. (Paul) van Dantzig (Rotterdam 1921 - Auschwitz 1943 of 1944).

MEDEDELINGEN

Repertorium Geschiedenis Nederland on line

Jaarlijks verschijnen binnen en buiten Nederland duizenden publicaties over de geschiedenis van ons land. Wie zich wil oriënteren op een bepaald onderwerp, een literatuurlijst wil samenstellen of wil nagaan wat er recent op zijn of haar interessegebied is verschenen, kan niet zonder een bibliografisch hulpmiddel. Het *Repertorium Geschiedenis Nederland* vormt hiervoor de vraagbaak bij uitstek. Het *Repertorium van boeken en tijdschriftartikelen betreffende de geschiedenis van Nederland*, dat sinds 1863 bestaat, is een bibliografie van Nederlandse en buitenlandse publicaties over de geschiedenis van Nederland, de voormalige koloniën en de huidige Rijksdelen overzee. Aan de hand van een aantal selectiecriteria worden titels over uiteenlopende onderwerpen beschreven, van nationaal tot lokaal en van prehistorie tot heden.

Om de bibliografische zoekmogelijkheden te vergroten en om aan te sluiten bij nationale en internationale ontwikkelingen, wordt het *Repertorium* nu on line beschikbaar gesteld via Pica, centrum voor bibliotheekautomatisering. Het *Repertorium* is on line te raadplegen in bibliotheken en instellingen die via Pica een abonnement op het *Repertorium* hebben. Via de On line-Publiekscatalogus (OPC) of het Open Bibliotheek Netwerk (OBN) is het bestand in te zien.

Het *Repertorium* wordt uitgegeven door het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (ING), dat deel uitmaakt van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Het ING stimuleert via universitair en eigen onderzoek de bronontsluiting op het gebied van de Nederlandse geschiedenis.

Over de auteurs

Desirée van Damme (1976) studeerde van 1994 tot 1998 geschiedenis, Nieuwe Tijden aan de Universiteit van Gent. Van 1998 tot 1999 studeert ze aan de Universiteit van Antwerpen de Aanvullende Studie Internationale Politiek.

Annie Huisman-van Bergen (1924) studeerde sociale psychologie aan de Universiteit van Amsterdam, waar zij in 1968 promoveerde op een experimenteel-theoretische studie over Kurt Lewins motivatieleer. Zij is werkzaam geweest aan de universiteiten van Amsterdam, Eindhoven en Leiden en bij particuliere onderzoeksinstituten. In 1995 startte zij met een onderzoek naar een van de eerste liquidaties van een verrader in bezet Nederland. Deze studie mondde uit in het boek *De Vervolgden. Jacht op twee Delftse studenten in 1941*.

Jan-Vos van Marken (1919) kwam tijdens de algemene mobilisatie van 29 augustus 1939 in militaire dienst. Zijn in 1940 aan de Technische Hogeschool te Delft begonnen studie voor werktuigbouwkundig ingenieur sloot hij na verscheidene onderbrekingen –mede door de oorlog- in 1952 af op het technisch-economische onderwerp *De Spoorwegen van Mexico*. Hij is in diverse functies werkzaam geweest, o.a. bij de subafdeling Spoorwegtechniek van de TH, bij Petrogas, Werkspoor, Gero en bij Heineken.

Louis Sicking (1966) studeerde geschiedenis in Leiden en Aix-en-Provence en volgde de postdoctorale opleiding van de Rijksarchiefschool. Hij is momenteel verbonden aan de Vakgroep Geschiedenis van de Universiteit Leiden als onderzoeker van de Koninklijke