

W

at voor de buitenwacht de indruk gaf van een correspondentie over de handel in vee, was voor ingewijden op het Zeeuwse platteland in de oorlogsdagen een vertrouwd signaal: er moesten weer onderduikers worden opgevangen. 'Kunt ge zes biggen gebruiken? Ik zit met zes biggen. Kunt ge ze gebruiken op de boerderij? Ik zal ze dezer dagen tonen'.

De boeren hadden het er druk mee: in Zeeuwsch-Vlaanderen hebben er volgens na-oorlogse schattingen meer dan duizend verstopt gezeten. Een deel van de agrarische sector werd lichtelijk onder druk gezet om mensen op te nemen. In die tijd was smokkelen aan de orde van de dag. Als je gesmokkeld hebt, zo ging het verhaal, kun je het beste een paar onderduikers nemen. Dan doen ze je later niks.

De hoofdmoot van de onderduikers probeerde aan de Arbeidsinzet in Duitsland te ontkomen. Geallieerde piloten vormden een bijzondere categorie onderduikers. Een van de aanvliegroutes voor geallieerde bombardementsvluchten naar Duitse doelen liep over Zeeland. Tientallen Britse en Amerikaanse toestellen kwamen niet verder dan de provincie, maar verongelukten in luchtgevechten of werden vanaf de grond door afweergeschut neergehaald. Bemanningen die de crashes overleefden en het laatste stukje van hun zo bruusk afgebroken luchtreis per parachute aflegden werden, voor zover ze niet in handen van de Duitsers vielen, door behulpzame burgers opgevangen, gevoed en voorbereid om via onderduikadressen naar het buitenland te ontkomen. Dat transport leidde vaak via allerlei omwegen naar neutrale landen als Zwitserland en Spanje, vanwaar de piloten zich weer naar hun thuisbases konden begeven.

Pilotenlager

Burgers die piloten verborgen hielden, staken daarmee op een uiterst gevaarlijke manier hun nek uit, omdat ze het risico liepen gefusilleerd te worden. Geallieerde vliegers en hun medebemanningsleden werden, wanneer ze bij ontdekking hun identiteitsplaatje konden tonen, als krijgsgevangenen geïnterneerd, onder bewaking vaak per trein naar Amsterdam gebracht, vanwaar ze na verhoor naar een Duits Pilotenlager werden gedirigeerd. In zo'n Luftwafekamp hadden ze het vergeleken met de erbarmelijke situatie in SS-kampen nog niet eens zo heel slecht. Problematisch onderdeel van de transportroute via Zeeland was de Westerschelde. De voorkeur werd gegeven aan het maken van de oversteek via Hoedekenskerke-Terneuzen. Op de lijn Vlissingen-Breskens was de controle veel strenger. Bovendien lever-

de dit traject ook nog het extra risico op van de passage van de Sloedam met de Duitse wachtpost, een ernstige sta-in-de-weg om Walcheren binnen te komen.

Vlak voor de overtocht naar Zeeuwsch-Vlaanderen werd menig piloot in het Bevelandse op een doorgangsadres even 'in de wacht gezet', totdat het moment zich aandeede dat enigszins veilig de Westerschelde kon worden overgestoken. Een enkeling bleef zelfs op de Bevelanden hangen. In een voortuin van een pand aan de Westhofsestrandweg vlak bij het Bevelandse gehucht Baarsdorp herinnert een merkwaardig monument aan een geval van pilotenhulp. Het is een stuk motor met verbogen propellerbladen van een op 18 september '44 door een luchtafweerbatterij bij 's-Heer Arendskerke met gemak neergehaalde Liberator, die eerder al op Brabants grondgebied was aangeschoten. Slechts één van de acht bemanningsleden slaagde erin uit handen van de Duitsers te blijven.

Het was de uit Poolse ouders geboren Amerikaan Jo-

sef T. Sulkowski. Hij verliet het brandende toestel per valscherp en landde in een hoge appelboom bij de Helenahoeve van Rienbouw van Iwaarden in Heinkenszand. De parachute drapeerde zich over de kruin van de boom, waar een ladder tegenaan stond, zodat de piloot zich comfortabel naar de begane grond kon begeven. De knecht van de Helenahoeve ontdekte de man op het hooizoldertje, gaf hem spon-taan zijn schafboterham en de koffiefles en lichtte vervolgens zijn baas in. Vier weken lang werd de Amerikaan op de boerderij verzorgd, waarbij verschillende keren huiszoekingen moesten worden getrotseerd. Gekleed in een blauwe overall en met een kachelpijp onder de arm werd Sulkowski later naar de pastorie van 's-Heer Abtskerke overgebracht. Daar vond eind oktober zijn bevrijding door de Canadezen plaats.

Belangrijke pilotenhulpers in Zeeuwsch-Vlaanderen waren in grensdorpen gedetacheerde leden van de marechaussee als A. K. Goud uit Sas van Gent en opper F. van der Zande uit Clinge. Zij hadden con-

tacten met Belgische groepen. Een ervan luisterde naar de naam 'Witte brigade'. Goud heeft met hulp van anderen wel zeventien piloten richting vluchtroute kunnen leiden.

Intelligence Service

Hij was contactman van de in Brussel zetelende Intelligence Service. Aan dat bureau moesten gegevens over de piloten worden doorgegeven. 'Brussel' nam dan weer contact op met Engeland, om na te gaan of de gegevens klopten. Als er dan een goedkeurend bericht terug kwam kon Goud in bedekte termen het sein geven: laat de biggen maar komen. Maar het gebeurde wel dat ze elders zo met de piloten in de maag zaten, dat de mannen al bij de politiemanager voor de deur stonden, nog voordat er uit Londen en via Brussel bericht van akkoord was binnengekomen. Goud had goede contacten met een onderluitenant van de marechaussee, die hem kon vertellen hoe het stond met de Duitse controle bij de veerboot en of daar gevaarlijke lieden bij waren. In na zijn overlijden bewaard gebleven rapporten maakt Goud gewag van het transport van drie als burgers vermomde Britse piloten via het veer Hoedekenskerke-Terneuzen. Om de aandacht van de drie af te leiden begonnen de begeleiders een druk gesprek met twee op de boot aanwezige Duitse soldaten.

Als er tijdens de reis Engelse bommenwerpers boven het Westerscheldegebied worden gesignaleerd, zegt een van de Duitsers: „Sie fliegen über”.

Zegt de andere Duitse soldaat: „Ach ja, man muss glück haben.”

Waarop een van de pilotenbegeleiders naast hem opmerkt: „Und wissen Sie was die Flieger sagen? Die sagen: You must have luck.”

Goud in zijn rapportage: „Je had die piloten naast ons moeten zien kijken, toen ze in het bijzijn van die Duitsers Engels hoorden praten. Want die hadden van het gesprek natuurlijk niets begrepen.”

Geschenk

Een van de geallieerde vliegers, die via Goud verder op weg naar de vrijheid zou worden gebracht, toont zijn helper op een bepaald moment een cacao-doosje, maakt dat open en haalt van onder een watje een heus kiviets ei tevoorschijn. Het voor een lekkernij gehouden produkt van de inheemse waadvogel is hem op een Bevelands onderduikadres ten geschenke gegeven. „This egg is for the Queen of Holland”, zegt de piloot. Het is Brain B. Mill, afkomstig uit Dorsey bij Windsor. Samen met zijn co-piloot Denis R. Beale behoort hij tot vijf overlevenden van een op de avond van de 30ste maart 1944 in de Biezelingse Ham neergestorte Halifax bommenwerper. De spoorwegbombardeerten van mei gooien de plannen omver

via die ontsnappingsroute te ontkomen. De twee komen terecht in Zelzate waar ze worden opgevangen door de families Colvenaer en Pierets. De Colvenaers hebben hun huis en garage beschikbaar gesteld voor Engelse en Amerikaanse vliegers, die naar Engeland moeten worden gebracht. Op dat adres in Zelzate worden in de oorlogsjaren niet minder dan zeventien vliegers opgevangen en verder geholpen. Bij een huiszoeking worden de vliegers ontdekt. Mill weet te ontsnappen. Beale verhuist naar een Duits gevangenkamp waar hij de oorlog overleeft. Vader Albert, zijn 17-jarige zoon Yvon en André Pierets worden 'wegens daden van terreur en sabotage' ter dood veroordeeld.

Op maandag 11 september 1944 klinkt aan de voet van Walcherse duinen bij Valkenisse een meervoudig geweersalvo. Samen met nog twee anderen, loondorser A. P. Dieleman uit Wissenkerke en Willem Niesthoven uit Middelburg worden de pilotenhelppers gefusilleerd.