

Eén van de meest gedecoreerde Nederlandse jachtvliegers: Bram van der Stok

De Oorlogsheld van Oranje

Bram (Bob) van der Stok is een Nederlandse oorlogsheld die in het buitenland alom werd geëerd, maar in eigen land nooit de aandacht en het respect kreeg dat hij verdiende. Zijn leven, zeker tijdens oorlogstijd, is als een jongensboek dat je in één keer wilt uitlezen. Dit is het heroïsche verhaal van.



Jeugdjaren en opleiding

Bram van der Stok werd op 30 oktober 1915 in Pladjoe op Sumatra geboren en was de zoon van Cornelis van der Stok, werkzaam voor Shell, en Annie van de Stok-Snethlage. Het gezin bestond verder uit zijn broers Felix en Hans, die beiden ook in Indië waren geboren, en zijn zus Anke, die later in Nederland was geboren. Omdat zijn vader met enige regelmaat werd overgeplaatst, bracht Bram zijn kindertijd afwisselend door in Indië, de Nederlandse Antillen en Nederland.

Omdat zijn ouders wilden dat Felix en Bram naar een goede middelbare school gingen, werden beiden vanuit Willemstad (Curaçao) naar Nederland gestuurd. Eenmaal in Nederland aangekomen ging Bram naar het Nederlands Lyceum in Den Haag. Na de derde klas hier doorlopen te hebben werd hij naar een kostschool in Zwitserland gestuurd, het Lyceum Alpium in Zuoz. Nadat hij hier zijn eindexamen had behaald, dat gelijk stond met HBS-B in Nederland, was zijn entree bij de medische faculteit te Leiden gegarandeerd.

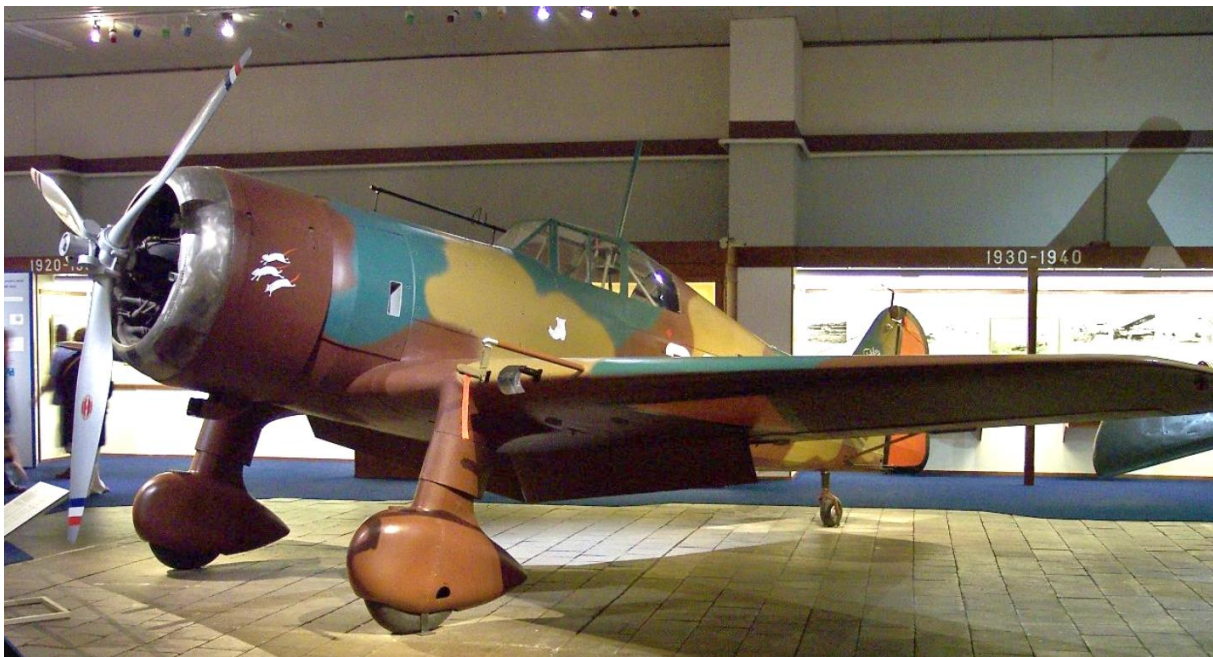
In 1934 ging Bram naar Leiden om medicijnen te gaan studeren. Met meer interesse in roeien, ijshockey en vliegen verliet hij de universiteit en

na overleg met zijn vader besloot hij uiteindelijk om een pilotenopleiding te volgen op Soesterberg. De hele opleiding was een genot: moeilijk, maar degelijk en goed georganiseerd. Nadat hij zijn vliegbrevet had gehaald, liet hij zich in Utrecht inschrijven als student medicijnen.

Met de dreiging van het uitbreken van een nieuwe oorlog werd Bram in maart 1939 onder de wapenen geroepen, maar de mobilisatie diende uitsluitend ter handhaving van de Nederlandse neutraliteit. Bram werd in Soesterberg gestationeerd en kon zo in Utrecht college blijven lopen. Deze toestand duurde echter maar enkele maanden en met de komende oorlogsdreiging in zicht werd zijn jachtvliegersafdeling (JaVA) naar Den Helder overgeplaatst. Van studeren kwam toen niet veel meer.

Eerste oorlogsjaren

Op 10 mei 1940 vielen Duitse troepen Nederland binnen en op deze dag waren Bram en zijn vrienden al in de lucht boven het vliegveld De Kooy bij Den Helder. Tijdens de begindagen van de oorlog waren zij verscheidene malen met hun Fokker D-21 jagers in gevecht verwickeld met Duitse Messerschmitts.



De FokkerD-21 jager

Dat Bram, of Bob zoals hij in de omgang werd genoemd, een jachtvlieger 'pur sang' was, bewees hij al tijdens deze eerste oorlogsdag toen hij zeker één, en mogelijk twee, Duitse Messerschmitts neerhaalde. Enkele dagen later kwam het bericht van de Nederlandse capitulatie en hierna werden de Nederlandse piloten allen naar huis gestuurd. Bram vervolgde zijn medische studie in Utrecht.

Toch vond Bram dat hij iets moest doen tegen de Duitse bezetter. Hij sloot zich daarom aan bij het Verzet en ondernam met enkele anderen drie mislukte pogingen om naar Engeland te vluchten. Eén keer strandde hun schip op een zandbank, een andere keer werd een garage, met daarin hun boot, door een verdwaalde vliegtuigbom geraakt.

Op 2 juni 1941 lukte het eindelijk. Hij wist met behulp van enkele vrienden aan boord van het onder de Zwitserse vlag varende vrachtschip St. Cergue, dat afgemeerd lag aan pier 2 in de Noorderhaven van Rotterdam, te klauteren. Eenmaal aan boord spoedde hij zich als een dief in de nacht naar de machinekamer, waar hij zich onder de vloer van het ketelhuis verborg. Deze ruimte, met slechts een hoogte van 60 centimeter, lag vol met zeep, vet en olie en zou de komende dagen zijn onderkomen worden.

Het was nu slechts een kwestie van een paar dagen uithouden en wachten



Juli 1941, staand v.l.n.r. Buitendijk, Van der Stok, Tazelaar, zittend Volkersz en Hazelhoff Roelzema

totdat het vrachtschip door de Britse marine onderschept zou worden. Na ongeveer 10 dagen hier 'opgesloten' te hebben gezeten, werd hij uit zijn benarde positie gehaald door [Erik Hazelhoff Roelfzema](#). Erik was samen met twee andere Nederlanders, [Peter Tazelaar](#) en Toon Buitendijk, aangemonsterd op de St. Cerque. Omdat het schip zich nu op de Atlantische Oceaan bevond, in de buurt van de Schotse kust, was het voor

Bram eindelijk mogelijk om zich nu relatief veilig op het dek te begeven.

Bij de Faröer-eilanden aangekomen kwam de Britse kruiser HMS Devonshire in zicht, en nadat een 'boarding-party' (een Britse marine-delegatie) aan boord was gekomen wisten de vier Nederlanders de Britse commandant ervan te overtuigen dat zij gevlucht waren om aan de oorlog deel te nemen.

De vier stapten vervolgens over op de Britse kruiser en enkele dagen laten zetten zij voet aan wal bij Tórshavn, de hoofdstad van de eilandengroep Faeröer. Daar werd Bram door de Britse Inlichtingen-

dienst ondervraagd waarna hij zich moest melden bij de Nederlandse militaire autoriteiten in Londen. Er waren in Londen voor Bram al verschillende plannen opgesteld: eerst naar minister-president Gerbrandy, dan op audiëntie bij koningin Wilhelmina en daarna een afspraak met de rekruteringsafdeling van de Britse RAF.

Gerbrandy feliciteerde Bram met zijn geslaagde ontsnapping vanuit bezet Nederland en beloonde hem daarvoor met het Nederlandse Bronzen Kruis. Enkele dagen later ging het groepje van vier op audiëntie bij koningin Wilhelmina, een bezoek dat overigens geheel onofficieel was. Met de Nederlandse vorstin bespraken ze hun vlucht naar Engeland, maar ook de huidige situatie in Nederland.

Ook had Bram veelvuldig contact met [François van 't Sant](#), de secretaris van de vorstin, en prins Bernhard. Hoewel Bram zelf terug naar Nederland wilde, vonden prins Bernhard en Van 't Sant dat hij zich beter kon aanmelden als piloot bij de RAF. Bram stemde hiermee in en meldde zich op het Air Ministry te Londen.

Hij werd als Pilot Officer (tweede luitenant) bij de RAF aangesteld, mocht direct de Engelse 'wings' op het uniform dragen en kreeg de orders om zich bij het 91e Spitfire Squadron te melden, dat gelegerd was op het vliegveld van Tangmere in West Sussex. Daar volgde Bram een overgangscursus, waar hij lessen kreeg in parachutespringen, bewapening, radiotelefonie, vliegtuigherkenning en de moderne technieken, die in die dagen nog geheim waren. Ook kreeg hij onderricht in de nieuwe Rolls Royce Merlin vliegtuigmotor en vlieglessen in de Spitfire.

Nadat hij zijn overgangscursus had voltooid, werd Bram ingedeeld bij het 41e RAF-gevechtssquadron, dat niet alleen een defensieve taak had, maar ook verkenningsvluchten boven het Kanaal en Frankrijk maakte en bommenwerpers over korte afstand escorteerde. Na verscheidene vluchten te hebben uitgevoerd en met zes overwinningen op zijn naam werd Bram, die ondertussen was gepromoveerd tot Flight Lieutenant, vervolgens tijdens een missie in de zomer van 1942 door een Focke Wulf 190-jager boven Frankrijk neergeschoten en vervolgens krijgsgevangen gemaakt.

De grote ontsnapping

Nadat Bram werd overgebracht naar St. Omer, waar hij zelfs de man ontmoette die hem had neergehaald, en nadat hij diverse malen door de Duitsers was ondervraagd, werd hij uiteindelijk overgeplaatst naar het

beruchte krijgsgevangenkamp [Stalag Luft III](#). Daar kreeg Bram werk in het kampziekenhuis, maar ontsnappen was het enige wat hij wilde. Een eerste poging strandde voortijdig, een tweede liep stuk op een valse pas.

Op 24 maart 1944 volgde de derde ontsnapping; de beroemde '*Great Escape*', waarover in 1963 een beroemde speelfilm zou worden gemaakt. Nadat de overige gevangenen hadden gezorgd voor passende kleding, valse papieren en vals geld, was het de bedoeling dat zo'n 220 gevangenen volgens een strak schema 's nachts door een tunnel zouden ontsnappen. Doordat ze echter tijdens de ontsnappingspoging door een Duitse schildwacht werden ontdekt, zouden maar 76 gevangenen ontsnappen.

Bram kroop als 18e uit de tunnel, en was één van de slechts drie ontsnapt die uiteindelijk Geallieerd gebied wisten te bereiken [..].

Twee ontsnapt werden tijdens de vlucht al direct opgepakt, eenentwintig ontsnapt werden binnen een paar uur gevonden en teruggebracht naar Stalag Luft III en de overige vijftig ontsnapte officieren werden overgedragen aan de [Gestapo](#), en op last van Hitler persoonlijk geëxecuteerd [..].

Bram was, na een gevangenschap van twintig maanden, de dans dus ontsprongen. Na een lange zwerftocht van vele weken langs [Leipzig](#), Apeldoorn, Utrecht, Maastricht, Brussel, Parijs, Dijon en Toulouse kwam hij uiteindelijk in Madrid aan. Daar meldde hij zich bij het Britse consulaat en werd er ontvangen door de consul-generaal. Deze had ondertussen al van de ontsnapping gehoord en feliciteerde Bram met zijn succesvolle vlucht. Daar kreeg Bram ook de benodigde papieren om naar Gibraltar door te reizen. Vandaar vertrok hij met een DC-3 naar Groot-Brittannië.

Terug in Engeland meldde Bram zich weer bij het Air Ministry in Londen, waar hij medisch werd onderzocht en waar hij een uitgebreid gesprek had met een RAF Squadron-leader. Ook had hij die dag nog een gesprek met Van 't Sant en prins Bernhard, die natuurlijk alles wilden weten over zijn ontsnapping en zijn hachelijke tocht door Europa. Mede door de inzet van prins Bernhard werd Bram weer geschikt bevonden om te gaan vliegen en hij meldde zich op het vliegveld van Biggin Hill waar hij terugkeerde bij het Britse no.91 Squadron.

Na zijn veertiendaagse training was de invasie in Normandië al in volle gang, en Bram werd vervolgens overgeplaatst naar een Engels Spitfire-squadron dat gestationeerd was op Tangmere. Van hieruit maakte hij

dagelijks vluchten naar Frankrijk, meestal om bommenwerpers te escorteren en later voor het neerhalen van de beruchte V-1's.

In augustus 1944 werd Bram overgeplaatst en weer naar school gestuurd, waar hij een opleiding kreeg over de administratieve plichten van een operationele squadron-commandant. Hij zou namelijk het bevel krijgen over het Nederlandse Spitfire 322-squadron dat een jaar eerder door prins Bernhard was opgericht. Na zijn opleiding moest hij zich in Londen melden, waar hij tot squadron-leader werd gepromoveerd en eindelijk het commando kreeg over het Nederlandse no.322 Spitfire-squadron.

Nadat het grootste gedeelte van Nederland was bevrijd, had Bram eindelijk de gelegenheid om na vele jaren zijn familie te bezoeken. Echter, zijn twee broers die tijdens de oorlog vele verzetswerkzaamheden hadden verricht, waren in de concentratiekampen Mauthausen en Neuengamme om het leven gekomen [..].

Ook zijn vader was niet ongeschonden uit de oorlog gekomen. Hij was in de loop der jaren namelijk verscheidene malen door de [Gestapo](#) opgepakt en verschrikkelijk gemarteld. Het resultaat was dat hij blind was geworden, half kreupel was geslagen en geestelijk een compleet wrak was geworden [..].

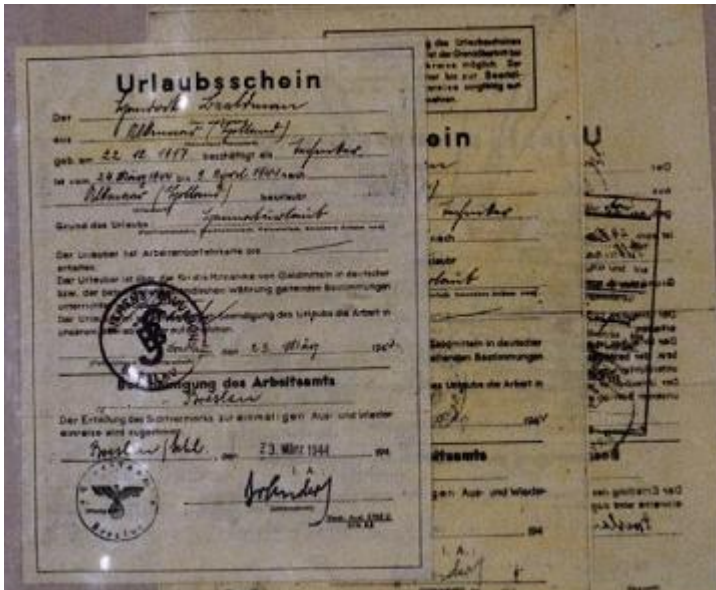


Het krijgsgevangenenkamp Stalag Sagan Luft III, waar 'de Grote Ontsnapping' plaatsvond.

Tijdens het bezoek van Bram aan zijn vader wist hij alleen maar de naam van zijn zoon nog te noemen, en hem mee te delen dat hij zijn zoon, ondanks de vreselijke martelingen, nooit verraden heeft. Zijn moeder heeft hier later over gezegd : “Ze hebben hem gewoon vermoord, een schot in zijn hoofd zou menselijker zijn geweest”. Later zijn ter ere van

het verzetswerk van Felix en Hans twee straatnamen in Den Haag naar hen genoemd.

Naoorlogse carrière



De papieren die Bram gebruikte na zijn ontsnapping

Na de oorlog hielp Bram verder bij de opbouw van de Nederlandse luchtmacht, maar op 1 januari 1946 nam hij, hoewel een glansrijke carrière bij de luchtmacht in het verschiet lag, toch de beslissing om terug naar de schoolbanken te gaan en legde in Utrecht in 1950 eindelijk zijn artseneed af. Bram was ondertussen in november 1945 in Londen getrouwd met Lucie

Walter, met wie hij vlak voor zijn eerste tocht als Engelandvaarder verloofd was. Zij zouden drie kinderen krijgen: Ingrid, Robert en Monique.

In 1951 emigreerde het gezin naar de Verenigde Staten, waar Bram zich specialiseerde in obstetrie en gynaecologie aan de universiteit van Syracuse, New York. Daarna vertrok het gezin naar de staat New Mexico, waar hij al zijn medische examens moest overdoen om zijn medische praktijk te mogen uitoefenen. Voor één examen overigens slaagde hij met een uitslag van 96% glansrijk.

In 1957 werd Bram Amerikaans staatsburger en zodra zijn kinderen naar de universiteit konden, besloot hij om te verhuizen naar Californië. De gedachte om met pensioen te gaan was voor Bram, wiens achternaam ondertussen was veramerikaanst tot Vanderstok, iets onmogelijks dus werkte hij periodiek als scheepsarts op een groot passagiersschip dat op en neer voer tussen San Francisco en Honolulu.

Hij kreeg vervolgens een aanbod om voor de NASA in Huntsville (USA) te gaan werken in het space-program. Hier werkte hij aan projecten voor het ruimtelaboratorium betreffende fysiologische bloedcirculatieproblemen in een gewichtloze omgeving. In zijn afdeling werden de 'ruimte-wc' en de 'ruimte-badkamer' ontworpen. In 1970, toen

de kinderen allemaal zelfstandig waren en niet meer thuis woonden, verhuisde hij naar Hawaï. Daar werkte hij als medisch onderdirecteur van een groot staatsinstituut voor de 'Developmentally Handicapped' en was hij Vice-Commodore van de United States Coast Guard. Bram van der Stok overleed op 8 februari 1993 in Virginia Beach.

Onderscheidingen

Als jachtvlieger bij de Nederlandse luchtmacht in mei 1940, daarna als RAF-vlieger en tweemaal als Engelandvaarder, werd Bram van der Stok meermalen gedecoreerd door Nederlandse en buitenlandse regeringen. Hij ontving de volgende onderscheidingen:

- Bronzen Leeuw.
- Bronzen Kruis.
- Vliegerskruis.
- 2e Vliegerskruis.
- Kruis van Verdienste.
- Officier in de Orde van Oranje-Nassau.
 - Nederlands Oorlogskruis.
- Officier Orde Leopold II met palmen.
 - Belgisch oorlogskruis met Palmen.
 - Membership of British Empire.
 - Drie Britse Campaign Medals.
 - Croix de Guerre.
- Pools Oorlogskruis.



Restanten van de Stalag Luft III