

van de verschillende olie- en benzinesoorten voorbereiden<sup>1</sup>; de *demolition parties* konden overigens komen.

Wat had zich intussen in Londen afgespeeld?

De gezant, jhr. Michiels van Verduynen, en de marine-attaché, luitenant-ter-zee eerste klasse de Booy, hadden zich, zoals wij eerder weergaven, tegen vijf uur op weg begeven – de gezant naar het *Dorchester Hotel* waar de Britse minister van buitenlandse zaken, *Lord Halifax*, zijn intrek genomen had, de marine-attaché (die generaal Winkelmans memorandum meenam) naar de *Admiralty*. Jhr. Michiels liet *Lord Halifax* wakken; veel meer dan dat Nederland aangevallen was, kon hij niet vertellen; hij vroeg om hulp; of die hulp eventueel ook door de Geallieerde legers van Frankrijk uit verleend kon worden, was op dat moment niet duidelijk, 'daar wij', aldus later de gezant, 'niet wisten of België eigenlijk tegelijkertijd en op dezelfde wijze was aangevallen.'<sup>2</sup>

Luitenant-ter-zee de Booy was bij het gezantschap in een taxi gesprongen ('Hoe tergend langzaam reed de taxi! Hoe lang brandden de rode verkeerslichten!'). Bij de *Admiralty* toonde men hem (op papier nog altijd) 'het enige wat grondig . . . was voorbereid: de organisatie van de *demolition parties* in de verschillende Nederlandse havens'<sup>3</sup> – het was het eerste wat de marine-attaché van dit plan vernam.<sup>4</sup> Van de *Admiralty* ging hij naar het *Air Ministry*: dat moest de jagereskaders ter beschikking stellen die generaal Winkelman op Schiphol en op de geheime hulpvliegvelden in het westen des lands (Middenmeer, Buiksloot, Ruigenhoek) wilde stationeren. Die stationering zou vooral van belang zijn omdat bij het vliegbereik dat toen voor jagers mogelijk was, toestellen die in Engeland opstegen en naar Engeland terugkeerden, niet veel langer dan een kwartier boven Nederland konden blijven. De samenwerking evenwel waarom gevraagd werd, was niet voorbereid en kon, ook als ze wenselijk geacht zou zijn, bezwaarlijk geïmproviseerd worden: de Engelse jagers gebruikten benzine met een ander octaangehalte dan de Nederlandse en de Nederlandse koppelingen voor benzineleidingen waren van een andere maat dan de Engelse.<sup>5</sup> Luitenant-ter-zee de Booy werd op het *Air Ministry* door twee luchtmaarschalken met sympathie aangehoord, maar steun werd hem niet toegezegd; 'de tekeningen, situatieschets enz., van onze geheime vliegvelden interesseerden hun zeer matig. Er was nu eenmaal bepaald dat

<sup>1</sup> J. J. C. P. Wilson: 'Gloobaal verslag van de op 10 en 11 mei genomen beslissingen bij het Algemeen Hoofdkwartier (Sectie I)', *Enq.*, dl. I b, p. 61. <sup>2</sup> Getuige E. F. M. J. Michiels van Verduynen, a.v., dl. II c, p. 666. <sup>3</sup> A. de Booy: 'Herinneringen', p. 45. <sup>4</sup> A. de Booy, 25 jan. 1956. <sup>5</sup> 'Marine . . . tweede wereldoorlog', dl. I, hfdst. 7, *Mededelingen van de Marinestaf*, 1955, no. 6, p. 25.