

weg', d.w.z.: zou ook vernietigd worden. Six meende die verklaring vooral nodig te hebben om te kunnen aantonen dat hij met de microfilms niet onverantwoordelijk omgesprongen had. Dat nam niet weg dat zijn politieke tegenstanders (onder wie de leidende figuren van de Zwitserse Weg) hem wat hij gedaan had, fel bleven verwijten – trouwens, ook de Enquêtecommissie heeft de handelwijze van Kok en Six afgekeurd: zij hadden zich gedragen alsof zij 'de inlichtingendienst te Londen' waren.¹

Wordt die kritiek weerlegd door het feit dat de Jonge er zich bij neerlegd had dat zijn microfilms niet alsnog aan de Zwitserse Weg toevertrouwd werden? Geenszins. De Jonge beschikte nog steeds over de oorspronkelijke rapporten. Die had hij niet alleen opnieuw laten microfilmen maar begin september '43 nam hij bovendien aan dat hij ze spoedig persoonlijk in Londen bij het Bureau Inlichtingen zou kunnen afgeven. Hij had al in juni besloten, naar Engeland te vertrekken, en hij meende dat dat vertrek bij uitstek zinvol was: de groep kon zonder hem haar spionagewerk voortzetten en hij wist nu precies welke hulp nodig was om de Nederlandse illegaliteit in staat te stellen, mee te vechten als het tot een invasie op de Nederlandse kust kwam. In juli had hij gehoopt, via de Zweedse Weg te kunnen ontsnappen (het was mislukt), in augustus had hij veel tijd besteed aan plannen om met een Duits Dornier-watervliegtuig weg te komen, eerst van de rivier bij de Avirolanda-fabrieken bij Dordrecht, daarna van het Buiten-Y bij Schellingwoude (beide plannen bleken onuitvoerbaar), maar in september was tot een operatie besloten die kans op slagen leek te bieden: in de tweede binnenhaven van Scheveningen lag overdag een Duitse *Flugsicherungsboot*; dat was een met lichte kanons en luchtdoelmitrailleurs bewapende *Schnellboot* die gebruikt werd voor het oppikken van bemanningen van Duitse vliegtuigen die op de Noordzee een noodlanding hadden moeten maken. Systematische waarneming door medewerkers van de groep-'Albrecht' had aangetoond dat in de middagpauze als regel slechts enkele bewakers aan boord van het vaartuig waren; normaal had het een bemanning van zestien koppen. Om met het vaartuig dat een snelheid kon ontwikkelen van meer dan dertig zeemijlen, naar Engeland over te steken had men evenwel een stuurman en liefst twee ervaren machinisten nodig; de groep-'Albrecht' vond ze. De twee machinisten kregen toen de nodige voorlichting van een technicus van een Amsterdamse werf waar de motoren van de *Flugsicherungsboot* kort tevoren gereviseerd waren. Op 16 september werd vastgesteld dat de operatie de volgende dag ondernomen zou worden. De stuurman en de

¹ Tekst: a.v., p. 230.