

## Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)

# “Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



Disclaimer

*Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

.....

*Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.*

Nummer 37 – 6e jaargang – 15 september 2023



400 jaar geleden  
Verlinkt aan Hitler door Eva Braun  
Jane, van Jan Noordergraaf.  
50 jaar SMD Kon. Marine deel 3  
Marinierskazerne Savaneta Aruba 2001  
Smaldeel IV - 1968  
Hr.Ms. de Zeeuw 1951 – 1968 deel IV  
Compilatie Indisch Journaal deel VII  
Reisverslag Hr.Ms. Rotterdam 1 mei tm 17 mei 1963  
De Zeeuwse marine  
Zomervakantie 2016 (slot)  
Herinneringen aan het Indië van 1942 deel 1

Wijzigingen voorbehouden...



400 Jaar geleden

# Jan Pieterszoon Coen sticht Batavia

Door Piet Jalhay

Op 30 mei 1619 stichtte Jan Pieterszoon Coen Batavia, de hoofdvestiging van de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) in Indië en de latere hoofdstad van Nederlands-Indië. Coen had deze nieuwe stad graag Nieuw-Hoorn genoemd, maar zijn bazen bij de VOC vonden dat maar niks. Hij kreeg alleen toestemming om de straten van zijn geboortestad te vernoemen. Het begon met een kleine handelspost, maar Batavia groeide al snel uit tot een stad van 70.000 inwoners met een smeltkroes van nationaliteiten, culturen en architectuurstijlen.

## De 'Eerste Scheepvaart'

Op 2 april 1595 vertrokken vier schepen vanuit Texel naar Indië.

De vloot bestond uit de schepen 'Amsterdam', 'Hollandia', 'Mauritius' en het veel kleinere maar



*Jan Pieterzoon Coen (1587-1629) was de vierde gouverneur-generaal van de Vereenigde Oostindische Compagnie Nederlands-Indië. Hij wordt ook vaak gezien als de grondvester van het Nederlandse koloniale rijk. In 1625 treedt Coen in het huwelijk met de 19-jarige patriciërsdochter Eva Ment uit Amsterdam. Naast handhaving van het VOC-monopolie voor de vaart tussen Nederland en de Oost drong hij voortdurend aan op terug-dringing van corruptie en verhoging van de investeringen. Schilderij door Jacob Waben (ca. 1590-16). Collectie Westfries Museum Hoorn.*



*Op 20 maart 1602 werd de Vereenigde Oost-indische Compagnie opgericht. Vooreen peri-ode van 21 jaar kreeg de VOC van de overheid het monopolie op de vaart in een gebied van de Afrikaanse Oostkust tot Azië.*

snellere jacht 'Duyfken'. Met opzet was er geen admiraal van de vloot benoemd. De investeerders gaven de voorkeur aan een scheepsraad, waarvan de leden op democratische wijze belangrijke beslissingen zouden nemen. Cornelis de Houtman kreeg de leiding over de kooplu. Hij had die positie mede te danken aan het feit dat hij verwant was aan de invloedrijke Reinier Pauw, een van de oprichters van de Compagnie van Verre. De schepen volgden de routebeschrijving die Jan Huygen van Linschoten had opgetekend tijdens zijn tocht op een Portugees schip naar Goa. Aan boord bevonden zich 249 bemanningsleden, onder wie dus Cornelis de Houtman, zijn broer Frederick, Paulus van Caerden en Pieter Keyser. De laatste was opperstuurman aan boord van de 'Hollandia' en was lievelingsleerling van Petrus Plancius, de beroemde cartograaf. Keyser had van Plancius ook de opdracht gekregen om met een 'astrolabium catholicum' de sterrenhemel op het zuidelijk halfrond in kaart te brengen. De 'eerste scheepvaart' is commercieel nauwelijks een succes, maar het toont in ieder geval aan dat de Nederlanders zelf de gevaarlijke reis naar de onbekende wereld kunnen maken. Na veertien maanden onderweg te zijn geweest kwamen de schepen op 26 juni bij Bantam op Java aan. De onderhandelingen over de aankoop van peper

mislukten en De Houtman en een aantal andere Hollanders werden zelfs door de sultan gegijzeld, waarop de Hollandse schepen de stad beschoten.

### **‘Nieuw Hoorn’**

Na een zesjarig handelsopleiding in Rome stapte Jan Pieterszoon Coen op 21 december 1607 als onderkoopman aan boord van de ‘Nieuw Hoorn’. Het VOC-schip maakte deel uit van een dertien schepen tellende vloot onder commando van admiraal Pieter Willemszoon Verhoeff en had als bestemming Banda in de Molukken. Op de ‘Nieuw Hoorn’ bevonden zich 110 zeelieden en 30 soldaten. Doorgaans werd de bemanning gerekruteerd uit grote groepen ongeschoolde werkers, zwervers, misdadigers, werkloze boeren en avonturiers die zich in de steden ophielden. Bijna de helft van de bemanning werd gevormd door buitenlanders uit Duitsland of Scandinavië. Terwijl de scheepsleiding achter de mast haar eigen hutten had, leefde het gewone scheepsvolk voor de grote mast. In het donkere ruim sliepen ze in hangmatten naast elkaar. De hygiëne was slecht. Vaak waren het drinkwater en het eenzijdige voedsel al snel bedorven. Volgens schatting stierf gemiddeld 15 procent van de opvarenden tijdens de heenreis, en nog eens 10 procent op de terugreis.



*Batavia was het scharnierpunt voor de stromen goederen, geld en mensen naar en van de Republiek en de Aziatische vestigingen en havens. Aangezien de grote retourschepen de ondiepe haven van Batavia niet in konden varen, werd in 1614 het nabije eilandje Kuiper ingericht als overslaghaven. Op het eiland Onrust werd een werf gebouwd voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. Op de foto het eiland Onrust bij Batavia. Links op de voorgrond is een schip gekrengd (omgetrokken) dat nu wordt gekalefaat (schoongebrand, gebreeuwd en geteerd). Olieverfschilderij uit 1699 in de stijl . j " Abraham Storck. Collectie Amsterdam Museum.*

### **Banda-eilanden**

De schepen arriveerden in april 1609 op de Banda-eilanden in Indië. Deze minuscule archipel was destijds de enige plek ter wereld waar nootmuskaat groeide. Admiraal Pieter Willemszoon Verhoeff had de opdracht om het alleenrecht op de nootmuskaathandel te verkrijgen. Hij had

een brief bij zich van stadhouder Maurits waarin de prins vroeg een fort op Banda te mogen bouwen. Omdat een antwoord op zich liet wachten, besloot Verhoeff met de bouw te beginnen. Tot de Bandanezen lieten weten alsnog een gesprek te willen. Toen Verhoeff zich naar de afgesproken plek begaf, liep hij in een hinderlaag en werd vermoord. De manschappen die hem te hulp schoten, werden ook gedood. De Nederlanders namen bloedig wraak. Uiteindelijk werd er een verdrag getekend. Voor de eeuwigheid zou Banda zijn nootmuskaat en foelie uitsluitend aan de VOC leveren. Op 28 juni 1611 was Coen - die getuige was geweest van de moordpartij en verteerd werd door haat jegens de Bandanezen – terug in Hoorn.

### **Terug naar Indië**

Op 12 mei vertrok Jan Pieterzoon Coen opnieuw naar Indië, ditmaal als opperkoopman en commandeur over de schepen 'De Provinciën' en 'De Hoop'. De bestemming was Bantam, op de westpunt van Java, een van de belangrijkste stapelmarkten van de regio. Bijna alle Europese en Aziatische handelspartijen waren er te vinden. Maar als Coen in Bantam arriveert, blijkt de Nederlandse handelspost in deplorabele staat te verkeren. Hij vond dat er naar een andere plek moest worden uitgekeken. In zijn rapporten aan de Heren XVII klaagde hij voortdurend dat de VOC te weinig geld, schepen en manschappen stuurde. Ondanks zijn geklaag, werd hij in 1613 door gouverneur-generaal Pieter Both tot directeur-generaal benoemd van alle kantoren van de VOC in Indië. Coen had felle kritiek, maar gold ook als een sobere, hardwerkende man die bovendien als een van de weinige VOC-bestuurders niet corrupt was. In zijn beroemde boek 'Discours' aan de Heeren XVII van de VOC schreef hij zijn zienswijze op het te voeren beleid van de VOC in Azië. Hij benadrukte ook het belang van de Intra-Aziatische handel, een vast bruggenhoofd of rendez-vous en de kolonisatie van de Hollandse steunpunten.

### **Gouverneur-generaal**

In oktober 1617 werd Jan Pieterszoon Coen door de Heren XVII, bijeen in Middelburg, tot gouverneur-generaal benoemd. Daarmee was Coen de hoogste bestuurder van de VOC in Azië. Als eerste daad stuurde hij Cornelis Coomans naar de sultan van Atjeh. Coomans moest proberen - met uitsluiting van de Britse Oostindische Compagnie - een handelscontract af te sluiten. Samen met Laurens Reael besloot hij in augustus 1618 tot versterking van de handelspost op de oever van de rivier Tjiliwan, tegenover Jacatra, een fort te bouwen. De VOC had er al een vestiging, maar tot Coens grote woede besloten de Engelsen precies tegenover de Nederlanders een eigen handelspost in te richten. Coen had troepenversterkingen nodig om de Engelsen te verslaan en vertrok naar de Molukken, waar de VOC sinds 1605 over een flinke basis beschikte. Op 28 mei 1619 was Coen terug met duizend manschappen. De stad werd in de as gelegd, de bevolking verdreven en de Engelsen sloegen op de vlucht. In twee dagen werd Jacatra door de VOC-troepen ingenomen.

### **Handelspost Batavia**

Op de puinhopen van Jacatra stichtte Coen op 30 mei 1619 zijn zo vurig gewenste handelscentrum. Hij wilde het als eerbetoon aan zijn geboortestad Nieuw Hoorn noemen maar de Heeren XVII staken daar een stokje voor en gaven de stad de naam Batavia. Compleet met grachten, poorten, wallen en bruggen doet Batavia aan als een Hollandse stad in de tropen. Ook hier regeerde Coen met straffe hand. Hij deelde fikse straffen uit aan mensen die op overtredingen betrapt werden. Het waren vooral Europeanen in Batavia (waar verder ook slaven, krijgsgevangenen, Japanners en Chinezen woonden) die zich misdroegen.

Herhaaldelijk drong hij er bij de Heren XVII op aan om meer mensen te sturen voor volksplantingen - voor de lokale bevolking had hij geen enkel respect. Coen droomde van een koloniaal rijk, waar hij met de stichting van Batavia de basis voor legde. Ook pleitte hij voor het sturen van goed opgevoede meisjes en weeskinderen die in Indië konden opgroeien en trouwen. Zijn verzoeken werden niet gehonoreerd. Coen zette zich in voor de verspreiding van het protestantse geloof, maar van de dominees die de VOC stuurde had hij meestal geen hoge dunk.

### **Zwartste bladzijden**

Het 'verraad der Bandanezen' uit 1609 kreeg twaalf jaar later een bitter vervolg door de verovering van het Banda-eiland Lontor door een speciale expeditiemacht van tweeduizend man onder leiding van Jan Pieterzoon Coen. Het was niet de 'eerste' invasie' door Coen, zo had hij in 1613 met Pieter Both een aanval op Tidore gedaan, met 700 man en 40 Japanse huurlingen. Op 21 maart 1621 veroverde Coen de negorij Lontor op het gelijknamige eiland. Men had met weinig zachtzinnige methoden bekentenissen losgekregen van Bandanese dorpschouwen dat er vergaande verzetsplannen waren, zelfs een voorgenomen aanslag op Coen. Vierenveertig schouwen en andere verzetslieden werden ter dood veroordeeld en bij Fort Nassau op het eiland Neira op 8 mei door Japanse huurlingen terechtgesteld. Bittere haat heerste nu aan beide zijden. De campagne op Lontor kostte uiteindelijk, volgens de schattingen van Coen zelf, zo'n 2500 menschenlevens door het geweld of uithongering en andere ontberingen. Om toekomstige opstanden te voorkomen werden ongeveer 1700 Bandanezen gedeporteerd, enkele honderden wisten naar naburige eilanden te ontsnappen, De compagnie bouwde nieuwe vestingen op het eiland Lontor en een nieuw Fort Belgica op Bandaneira. Jan Pieterszoon Coen, die het monopolie op de handel in nootmuskaatnoten en foelie veilig had gesteld, kreeg door deze gebeurtenis de bijnaam van 'Slachter van Banda'. Coen stuurde daarna slaven naar de vrijwel lege Banda-eilanden. Zij moesten de nootmuskaatbomen verzorgen. Het land werd verdeeld onder Nederlanders die de plantages als perkeniers beheerden.

### **Ambon**

Op Ambon ontstonden uiteraard ook problemen over de exclusieve leverantie van kruidnagelen tegen een door de VOC vastgestelde prijs. In 1619 sloot de VOC tegen haar zin maar onder druk van de Staten-Generaal het Verdrag van Londen met de Britse East India Company, ter verdeling van de specerijenhandel. Er kwam grotendeels een eind aan de onderlinge rivaliteit



'Koninginne van 't Oosten, zo heette Batavia in Oud en Nieuw -Indien (1724-1726) in een geschrift van predikant François Valentijn. Er was volgens hem onder de steden van het Oosten geen, 'die in heerlijkheid, netheid van gebouwen, schoonheid van belommerde grachten, sieraad van lyn -rechte straat en wegen, mits in grootheid van wyd -uitgestrekte handel bij Batavia kan vergeleken worden.'

en men rustte zelfs een gezamenlijke vloot uit tegen de Portugezen en Spanjaarden, de Fleet of Defense. Maar op Ambon zou dit mooie verdrag spoedig stranden. De Engelsen probeerden de onvrede onder de inheemsen aan te wakkeren en daar profijt van te trekken. In een onbesuisd hevige reactie beschuldigde de VOC in 1623 een aantal medewerkers van de East India Company van een complot tegen de Compagnie. Een geïmproviseerde rechtbank, samengesteld door de VOC-gouverneur op Ambon, Herman van Speult, voerde een proces dat met foltering gepaard ging en liet vervolgens tien Engelsen, negen Japanse huurlingen en een Portugees onthoofden. De Engelsen zagen dit als een gerechtelijke moord. Ze zouden het proces nog als één van de redenen opvoeren voor de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654), en ook later nog verschillende malen. In de Republiek kreeg de affaire de naam 'Ambonse moord' toebedeeld. Het was één van de episoden in een steeds langere rij van incidenten en gewapende conflicten met vooral de islamitische Ambonezen; de protestantse inheemsen vochten hierbij meestal aan de kant van de VOC. Pas rond het midden van de zeventiende eeuw besliste de Compagnie deze hardnekkige strijd in haar voordeel, nadat zeer veel slachtoffers waren gevallen.

### China

Hierna richtte Coen zich ook op China. De strategie van geweld die Coen op Java en Banda had gevolgd werkte echter niet bij het Chinese keizerrijk. Op 22 juni 1622 verscheen een vloot van acht schepen met 1024 man voor Macao om deze plaats op de Portugezen te veroveren en zoveel mogelijk Chinezen gevangen te nemen, om met hen Batavia te bevolken en in te zetten voor de bouw van de forten. De aanval mislukte. De aan land gebrachte voorraad buskruit werd door een Portugese voltreffer geraakt en in één hele grote klap was er ineens een tekort aan buskruit. Daarop moesten de Hollanders de aftocht blazen. Er werden nog wel ruim duizend niets vermoedende Chinezen gevangen genomen. Op 1 februari 1623 droeg Coen zijn functie van gouverneur-generaal over aan Pieter de Carpentier en keerde terug naar de Republiek. Hij bereikte Texel in september 1623 en werd daar met veel eerbewijzen ontvangen. Hij werd ook bewindhebber van de VOC in de Kamer Hoorn. Hij stelde ook een reglement op voor de handel van Nederlandse vrijburgers in Azië, dat grotendeels overeenkwam met zijn ideeën uit 1614. Het werd door de Heren XVII goedgekeurd.

### Tweede ambtsperiode

Op 3 oktober 1624 werd hij opnieuw benoemd tot gouverneur-generaal. Hij werd echter ziek en het geplande huwelijk en het vertrek naar Indië werden uitgesteld. In februari 1625 trouwde Coen met de 19-jarige Eva Ment. Op



*Op 22 december 1607 vertrok de 'Nieuw Hoorn' met zes andere schepen (waaronder de 'Hollandia') vanaf het Spanjaardsgat bij Texel naar Indië. De rest van de vloot van 13 schepen (waaronder ook de 'Griffioen' en de 'Rode Leeuw met Pijlen') zal zich vanuit Zeeland bij hen voegen. Aan boord van de 'Nieuw Hoorn' bevond zich Jan Pieterszoon Coen, als onderkoopman, voor zijn eerste reis naar Indië. Op de foto de 'Batavia', tijdelijk tot 'Nieuw Hoorn' benoemd, op het Markermeer tijdens de filmopnamen van 'De Scheepsjongens van Bontekoe' door Ad van der Zee.*

30 september 1627 begon hij aan zijn tweede ambtsperiode als gouverneur-generaal. Na zijn komst verlieten de Engelsen Batavia en vestigden hun hoofdkwartier in Bantam. Tijdens Coens tweede ambtstermijn werd Batavia tweemaal, in 1628 en in 1629, belegerd door de vorst van Mataram, sultan Agoeng, die zijn macht op Java wilde uitbreiden. Beide belegeringen werden goed doorstaan, mede omdat het vijandelijke leger slecht bewapend was en veel te weinig voedsel bij zich had. Bij de eerste belegering waren de Javanen, die slechts bewapend waren met speren en krissen, geen partij voor de Nederlandse kanonnen en musketten. Duizenden doden en gewonden vielen aan Javaanse zijde. Tijdens het tweede beleg overleed Coen echter plotseling, op 21 september 1629. De lichte ziekte waaraan hij leed verergerde heel plotseling. Op 22 september 1629 werd hij met grote plechtigheid in het stadhuis begraven. Zijn grafzerk is nu te zien in het Wajangmuseum in Jakarta.

### Het Westfries Museum

Het Westfries Museum en VOC-museumschip de 'Halve Maen' in Hoorn staan in hun programmering van dit seizoen stil bij dit historische feit dat Batavia 400 jaar geleden werd gesticht. Dat juist het Westfries Museum dit jaar stil staat bij de historische stichtingsdatum van Batavia is niet vreemd gezien de relatie tussen Hoorn en de stichting van dit handels- en bestuurscentrum van de VOC en latere hoofdstad van Nederlands Indië.

Het museum lanceert op 30 mei 2019 een sensationeel nieuw Virtual Reality programma: Batavia 1627 VR. Hierin is kaartenmaker Floris van Berkenrode de gids die de bezoekers door de stad Batavia heen rondleidt. Dat begint met een bezoek in vogelvlucht over de stad met zijn kasteel, haven, stad en omgeving om vervolgens ergens in de stad te landen, waar bezoekers getuige zijn van het dagelijks leven in deze levendige en multiculturele handelsnederzetting. Het museum, dat al sinds 2014 historische Virtual reality presentaties aanbiedt, heeft hiervoor een speciale zaal met 30 stoelen en VR brillen ingericht. Het Westfries Museum in Hoorn is een museum van de Gouden Eeuw. Het is gevestigd in het monumentale Statencollege uit 1632. Adres: Westfries Museum, Roode Steen 1, 1621 CV Hoorn, tel. 0229 280022.



*Het standbeeld van Jan Pieterszoon Coen in Hoorn, dat door Ferdinand Leenhoff in 1887 werd vervaardigd, staat praktisch in de voortuin van het Westfries Museum, dat met zijn monumentale voorgevel het beeld van het stadsplein de Roode Steen domineert. Jan Pieterszoon Coen is de geschiedenisboeken ingegaan als één van de bekendste VOC-dienaren. Hij werd bekend vanwege zijn capaciteiten als bestuurder maar ook om zijn meedogenloze optreden tegen zijn tegenstanders. Coens motto was 'dispereert niet' (wanhoop niet). Naar*

aanleiding van het burgerinitiatief heeft de gemeenteraad van Hoorn besloten dat er een nieuw tekstbord op het standbeeld op de Roode Steen geplaatst moet worden. Dit nieuwe bord moet 'recht doen aan de donkere kant van de geschiedenis van Jan Pieterszoon Coen'.

## Bronnen

Abbing, C.A., Geschiedenis der stad Hoorn. (Hoorn, Vermande, 1839). Colenbrander, H.T. Jan Pieterzoon Coen. Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië. (Den Haag, 1934). Gaastra, F.S., Geschiedenis van de VOC. Opkomst, bloei en ondergang. (Zutphen, Walburg Pers, 2008). ISBN 9789057301841. Goor, J. van, Jan Pieterszoon Coen 1587-1629, Koopman-koning in Azië, (Amsterdam, Boom, 2015). ISBN 9789461050366. Kuipers, J.J.B., De VOC- Een multinational onderzeil, 1602-1799 (Zutphen, Walburg Pers, 2008). ISBN 9789057309854. Maritieme geschiedenis van Nederland. Jaarboek Stichting Ned. Scheepvaart-museum. (Zutphen, Walburg Pers, 2004). ISBN 9057303213. Putten, L.P. van, Ambitie en onvermogen: gouverneurs-generaal van Nederlands-Indië 1610-1796. (Rotterdam, Van Gruting, 2002). ISBN 9789067340212. Stapel, F.W., Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek onder red. van P.J. Blok en P.C. Molhuysen, Deel 6. (Amsterdam, Huygens, div. jr.). Valentijn, F. Ouden NieuwOost-Indiën IV, 271-286 (Dordrecht/Amsterdam, 1724).



Bron: jaargang 74, 4 - 2019

De Oud-Rotterdammer - De krant voor de 50-plusser Dinsdag 5 september 2023 pagina 9

## 'VERLINKT AAN HITLER DOOR EVA BRAUN'

***In de op 14 mei 1940 door de Duitsers weggebombardeerde Rotterdamse Kruisstraat stond – 38 jaar eerder – de wieg van Wouter Gelaudemans (1902 – 1984). Na zijn pensionering vertrouwde hij een verkort levensverhaal toe aan papier, wat echter in de vergetelheid raakte. Pas na zijn dood kwam zoon Gottfried in het bezit van 30-a4tjes met het bijzondere levensverhaal. Toen werd helder dat Wouter Gelaudemans veel heeft betekend voor zijn familie en burens, maar ook voor de gehele bevolking van Katendrecht en omliggende buurten.***

***Activiteiten waarvan zoon Gottfried (gjelaudemans@gmail.com ) volstrekt geen weet had.***

Na het lezen van de memoires kreeg Gottfried een totaal ander beeld van zijn vader. De basis was een toevallige ontmoeting tussen zijn vader en Eva Anna Paula Braun (1912-1945). Zij veroorzaakte een breekpunt in het leven van Wouter en was de oorzaak dat hij zonder zijn gezin naar Nederland moesten vluchten. Eva von Braun was vanaf 1933 de vriendin, en kort voordat ze in Berlijn op 30 april 1945 samen zelfmoord pleegden, zelfs de wettige vrouw van dictator Adolf Hitler. Nederlander Wouter Gelaudemans had in het bijzijn van de vrouw stoute dingen over haar 'herr' Hitler geroepen en dat kwam hem duur te staan. Zoon Gottfried heeft van de schrijverij van zijn vader een uitsluitend voor zijn familie bestemd boek samengesteld,



onder de titel 'To Remember'. Rein Wolters mocht het lezen en van de inhoud een samenvatting schrijven voor De Oud-Rotterdammer.



*Met trotse collega's in 1938 op de kiek bij de fabriek. Rechts Wouter Gelaudemans*

De Nederlands/Duitse familiegeschiedenis van Gelaudemans heeft als basis de enorme werkloosheid in Nederland in de jaren dertig van de 20ste eeuw. De crisisjaren waren extra groot in Rotterdam. Voor Wouter Gelaudemans reden voor een vaarwel aan zijn geboortestad en verhuizen naar het dorp Oberlahnstein langs de Rijn in Duitsland, waar hij als chauffeur aan de slag kon. Daar leerde Wouter zijn vrouw Johanna Jung (1906 – 1984) kennen en na hun huwelijk kregen ze Rosemarie (1930-2014), Gottfried (1934) en Ben (1938) als nazaten. Noodgedwongen vluchtte Wouter in 1939 terug naar Nederland, naar de Katendrechtse Rechthuislaan 24a op het Rotterdamse schiereiland.



*De Rechthuislaan op Katendrecht vulde het leven van de familie Gelaudemans*

### **Kunstenaar**

Dat kon Gelaudemans door de hulp van zijn vrienden Jan en diens broer Dolf Henkes (1903-1989). Roelof Lucas Johannes (kortweg Dolf) Henkes bevond zich toen aan de vooravond van zijn bekendwording als vaderlands kunstenaar. Hij realiseerde meer dan vierduizend bijzondere

kunstscheppingen in zijn Katendrechtse etagewoning. Wouter Gelaudemans schreef op: "Onderweg van Palts naar huis stopten we de vrachtwagen in Oberwesel om even uit te blazen op een terras. Mijn rijder was een gekende volbloed Nazi, dat was overduidelijk van discussies en eerdere gesprekken. Tegenover ons zat een knappe vrouw. Ze blikte en knikte in onze richting en vroeg of ze aan onze tafel mocht zitten. Natuurlijk, gezellig. We dronken het ene glaasje na het andere leeg en werden steeds spraakzamer. Opeens had ze het over Adolf Hitler en ze vroeg of ik mensen kende die tegen hem waren. Het is toch zo'n eerlijke man, wond ze er geen doekjes om. Bij mij aan het verkeerde adres. Zonder omwegen zei ik dat haar verheerlijking nergens op sloeg en dat er op aarde geen grotere opschepper en leugenaar te vinden was als die Führer van haar. Ze wilde weten wie ik dan wel was om zoiets te beweren. Dat zei ik en ze stelde zich vervolgens voor als Eva Braun, de gezelschapsdame van Adolf Hitler (1889-1945), Joseph Goebbels (1897-1945) en Hermann Göring (1893-1946)

### **Oogarts**

"We hadden een behoorlijke slok op. Ik vroeg Eva wat meer te vertellen over die drie kerels en of ze wel eens naar Wiesbaden ging. Ze vertelde er elke week te zijn. Hitler was dan bij een broer van Goebbels, die er oogarts was. Daarom waren elke woensdag alle straten in die omgeving afgesloten. Dat betekende telkens omrijden met de vrachtwagen. Mijn rijder traptte meermaals vergeefs waarschuwend op mijn voeten om mijn mond te houden. Tot onze verbazing zei ze dat ze nog niet eerder iemand had ontmoet die zo openhartig en radicaal tegen Hitler was. Ze wilde ook een nieuwe afspraak, betaalde alle drankjes en aangeschoten reden we haar de berg op, waar ze woonde. Terug onderweg zei mijn rijder dat ik het verder wel kon schudden. Nou gaat barbertje hangen, voorspelde hij. Voor mij was het echter een reuze dag, ik had eindelijk mijn gal uitgekotst. Op de zondag na de ontmoeting belde een kameraad aan in zijn functie van Sturmbahnführer met de boodschap dat ik later op die dag in 1939 zou worden gearresteerd. Maar dat weet je niet van mij, zei hij nog. Waarschijnlijk verlinkt door Eva Braun of wellicht verraden door mijn rijder.

Dus koffer pakken en dag lieve vrouw en kinderen. Met de trein naar Düsseldorf, daar op een schip naar Amsterdam en toen met de trein naar Rotterdam. Er was een aanhoudingsbevel uitgevaardigd, maar de tamtams trommelden toen nog niet zo snel. Dus verliep mijn reis redelijk en zonder problemen. Eenmaal in Nederland had ik niets anders in mijn hoofd dan vrouw en kinderen hier krijgen. Dolf en Jan Henkes hielpen met hulpbrieven aan de Nederlandse consul in Frankfurt. Die rotvent deed echter niets aan ons probleem. Uiteindelijk lukte hun overkomst later in dat jaar wel.

### **" Afweergeschut "**

Dan die mooie meimaand in 1940 met op de 14de het verschrikkelijke en vernietigende Duitse bombardement op Rotterdam door die vuile hufterbende. Ik was bij de Duitse inval werkzaam bij de fabriek van Rommenholler Koolzuur en Zuurstof tussen de Rijnhaven en Brede Hilledijk en zette alle machines stop om explosies te voorkomen. Ik kon niet weg en stuurde daarom een stoker om te kijken of in de Rechthuislaan alles goed was. Alles was onveranderd en om tien uur 's avonds kon ik naar huis. Voor de veiligheid sliepen we beneden bij Berkhout, de burens. We leefden onder een enorme spanning tussen het gebulder van afweergeschut en de fraaiheid van lichtkogels. Telkens als ik van mijn werk kwam, zat iedereen op de trap de rozenkrans te bidden. Ik zei, en nou naar boven, afgelopen. Daar zaten we dan met kaarsen en een olielampje. Alles potdicht, op straat zijn mocht niet na 18.00 uur. Eerder was ik op mijn werk

geklommen naar 22 meter hoog en keek uit over de stad. Kogels vlogen om mijn oren, gek genoeg was ik niet bang. Onze mariniers knalden er lustig op los. Prachtige en moedige kerels. Het waren helden en de beste soldaten van Nederland. Een terug was er voor hen niet, ondanks de overmacht van de Duitsers met hun modernste wapens. De mariniers schoten er lustig op los in de richting Waalhaven over Katendrecht heen. Ik ruimde op dat moment rustig de oorlogsschade van het bakkerijpand in onze straat. Pater Van Stierum van de kapel riep dat ik maar beter weg kon wezen. De moffen verordonden na de overgave van Nederland dat alle fabrieken een bedrijfsbrandweer moesten hebben. Of ik wilde of niet, ik werd gebombardeerd tot bedrijfsbrandweercommandant. Bij 'nee', waarschuwde mijn baas, dan ga je naar Duitsland.



*Adolf Hitler en zijn minnares Eva Braun enige weken voordat zichzelf van het leven beroofden.  
Foto's verzameling Gottfried Gelaudemans*

Hoe kon-ie, notabene een Nederlander.” “Het was ondertussen 1942 en wat rustiger aan het front, met een wel almaar slinkende voedselvoorraad. Oma Gelaudemans was nieuwsgierig naar hoe het ging bij de familie in Lahnstein. Om te reizen was een visum nodig, verkrijgbaar bij een nazipost op de andere oever van de Nieuwe Maas. Ik kreeg het papiertje, maar oma niet,

ze weigerde de Hitlergroet te brengen. Dus alleen naar Lahnstein, waar ik me elke dag moest melden bij de politiepost voor een stempel. De reis terug met de trein vanuit Lahnstein duurde 24 uur, overstappen in de ene stoptrein na de andere. In Rotterdam aankomen was het 12 's nachts. Gelukkig had ik een pasje om buiten de spertijd op straat te mogen zijn. Telkens werd ik op mijn voettocht naar de Rechthuislaan aangehouden voor controle. Met die twee loodzware koffers was ik twee uur onderweg.

Mijn armen waren zo uitgerekt, leek het, dat ik moeiteloos mijn tenen kon aanraken.” Het leven van de ouders Gelaudemans eindigde met een natuurlijke dood, bizar was in hetzelfde uur op dezelfde dag en jaar in het Moezelplaatsje Bornhoven: 24 juni 1984.

## **De Oud-Rotterdammer**

(Reacties: [reinwol@outlook.com](mailto:reinwol@outlook.com) )

=====



**Jane**

'Ik heb genoeg van dat gelazer aan boord!', zei kapitein Woudstra toen de motortanker 'Adinda' het eiland Ko Si Chang in Thailand naderde. 'Dit keer komt de Gouden Ploeg niet aan boord, stuurman!' 'Tja, Thailand betekent Land van de Vrijen en dat wordt uitgelegd als het Land van het Vrijen, kapitein', zei stuurman Van Riet. 'Daar kan ik ook niks aan doen. De maten hebben daar met die vaste reizen praktisch vaste verkering gekregen, en die meissies staan al op de ka te wachten ... Ik weet niet hoe ik dat tegen moet houden!' 'In Ko Si Chang komt er alvast niemand behalve de douane aan boord', bevestigde de kapitein. 'We gaan clean de rivier op, stuurman. En als we in Bangkok aan de steiger liggen, wil ik ook geen vrouwvolk aan dek, begrepen?'

'Tjesis!', zei de stuurman. 'Hoe moet ik die sampans vol meiden van boord houden, kapitein?' 'Zet de dekwasslang er maar op!', zei de kapitein.

'En denk je dat de crew daaraan meewerkt?', vroeg de stuurman. 'Misschien die acht Hollanders nog net, maar die twintig Chinezen gaan over rood, kapitein... Die jongens komen in geen jaren in China en staan zo scherp als een snaar. Ken je die limerick, kapitein? Er was eens een juffrouw in Lemmer, die had een geval als een emmer, daarop stond als een snaar, één enkele haar, want d'r man was pianostemmer ... !'

'Ik merk het al!', zei de Ouwe vinnig. 'Van jou kan ik ook geen medewerking verwachten ... !' 'Om praktische redenen niet, kapitein. Jane en Hendrikkie en Noy komen toch wel aan boord, al is het langs de trossen of de ankerketting. Ik zou niet weten ...'

'Laat maar!', zei de Ouwe. 'Ik neem zelf m'n maatregelen wel!' De 'Adinda' voer de rivier op en wist inderdaad clean te blijven, zoals de Ouwe dat noemde, maar aan de steiger was er geen houwen aan. De Gouden Ploeg kwam, zag en overwon.

Zoals in Tahiti in de tijden van de Bounty had praktisch iedereen hier z'n tajo of Nurnber One Friend, en kapitein Woudstra leek machteloos iets tegen de invasie van vrouwen aan boord te ondernemen totdat het schip moest verhalen en hij zijn kans greep. 'Iedereen van boord!', beval hij en als ratten verlieten de bezoeksters het schip, zoals Woudstra tot zijn genoegen constateerde. Hij had rondverteld dat het schip niet ging verhalen, maar zou vertrekken ...

O ja, Woudstra kende z'n pappenheimers in de trade. Die Jane was de matrone van de Gouden Ploeg. Ze zag er altijd perfect gekleed uit in een glanzende dunne, doorzichtige blouse en een strakke, niet doorzichtige lange broek, omdat ze een houten poot had. Ze werd altijd als eerste aan boord gezet, en verliet het schip - als een goede kapitein betaamde - het laatst.

'Waar was ze?', dacht Woudstra. 'Zou het dan tóch gelukt zijn?' Iedereen was al van boord, behalve Jane. De sleepboten hadden al vastgemaakt, de machine stond standby, en de loods stond al op de brug. De gangway hing in de kraan. Het wachten was op het laatste teken van vertrek, zeg: verhalen. Woudstra trok aan de fluit. Het galmde alarmerend over de haven, en weerkaatste tussen de olietanks op de kade.

Daar kwam, in gloeiende haast, uit het achterschip een struikelend vrouwspersoon tevoorschijn, pogingen doend tussen al die pijpen aan dek en onder de kippeloop door naar de gangway te laveren. Ze moest zich vasthouden om niet te vallen. Vlakkbij de gangway gekomen bleef ze staan. Ze leek op de reïncarnatie van de Gebochelde van de Nôtre Dame, en schudde woedend de vuist in de richting van de brug.

'You captain bastard!', schreeuwde Jane schril.

Kapitein Woudstra keek onbewogen toe, een lichte glimlach van vervulling om de lippen. 'Zo doe je dat, stuurman!', zei hij. 'Haal op, die gangway!' De kraanmachinist reageerde onmiddellijk en zette de reep strak. De gangway hing dansend vrij. Jane kreeg nog meer haast en viel aan dek, waarna de Chinese bootsman haar nog net 'n kontje op de wegzwaaiende gangway kon geven.

'Waarom loopt ze zo mank?', vroeg de stuurman. 'Ik heb de timmerman opdracht gegeven d'r houten poot op te bergen ... en er 'n stuk af te zagen, terwijl ze vannacht ergens daarachter lag te tidoeren ...', zei Woudstra. 'Ze is niet voor niks zo laat! Ze zal lang gezocht hebben en nou loopt ze mankipo! Zo doe je dat, stuurman; die zien we voorlopig niet terug!'

Maar in dat laatste had hij ongelijk. Ze stond kaarsrecht aan het hoofd van haar troepen te wachten toen de 'Adinda' opnieuw afmeerde; 'n grimmige, vastbesloten trek om haar te rode lippen. En op de rivier lag een eskader sampans klaar om te enteren. Zij was de matrone en hij maar kapitein.



Bron:  
Jan Noordegraaf

*Sociaal Medische Dienst*



## 50 jaar Sociaal Medische Dienst Koninklijke Marine (3)

Er lag een jongen uit Limburg al een jaar in Rotterdam in het ziekenhuis, hij was door een kogel in zijn rug getroffen en had een dwarslaesie. Hij zou twee weken naar huis mogen mits er goede verpleging mee ging. De patiënt was behoorlijk zwaar dus moesten er twee personen mee. Een zuster uit het ziekenhuis had al aangeboden mee te gaan en hij zou nummer twee zijn. Zo vertrokken we met een grote ambulance naar Limburg. Aangekomen bij zijn woonplaats, bleek zijn ouderlijk huis versierd en werd er dagen lang flink feest gevierd. Na deze vakantie werd de patiënt opgenomen in de SMD. Later zijn we tijdens de carnaval nog een keer naar Limburg geweest”.

De oudziekenverpleger vervolgde zijn verhaal: “In de SMD kreeg ik het beheer over het geneesmiddelenmagazijn; een klein hokje ver achter een zaal op de bovenverdieping. Er was geen verwarming en de winter van 1948/49 was koud; om te voorkomen dat de vloeistoffen bevroren werd er een elektrisch kacheltje geplaatst. De deur ging grondig op slot want er lag een voorraadje morfine, als het ging vriezen moest de verpleger van de wacht buiten de deur een stekker in het stopcontact steken en daarna opletten dat er aan de andere kant van de deur geen gekke dingen gebeurden.

Af en toe moest ik aanvulling van de materialen halen in het grote magazijn aan de Leegwaterstraat in Den Haag. Toen ik Cito had gezet op een aanvraag voor schoonmaakmiddel vertrouwden ze me daar niet meer.....

## **Personeelsdok**

Toen de grote stroom oorlogsslachtoffers grotendeels was afgevloeid, werd begin 1951 het voortbestaan van de SMD ter discussie gesteld. De behoefte aan een organisatie waar revalidatie anders dan van oorlogsslachtoffers bedreven kon worden, werd echter duidelijk gevoeld. Het voordeel van zo'n organisatie was in de afgelopen jaren gebleken.

De marine had bovendien behoefte aan een centrum, waar militairen geplaatst konden worden (althans in de rol), die in verband met hun lichamelijke of geestelijke gesteldheid niet aan boord geplaatst konden worden of niet langer aan boord geplaatst konden blijven.

In dit centrum zou door een gecoördineerde aanpak op het medische, sociale en het personele vlak de patiënt, die niet meer in staat was aan zijn militaire verplichtingen te voldoen, weer geschikt gemaakt kunnen worden voor de dienst of kunnen worden begeleid bij het vinden van een geschikte plaats in de burgermaatschappij.

Kortom: er was behoefte aan een 'personeelsdok'.

Het Marine Hospitaal Overveen (MHO) functioneerde als zodanig slechts gedeeltelijk, namelijk alleen voor patiënten die daadwerkelijk gehospitaliseerd waren. De na de oorlog ontstane nieuwe inzichten in personeelszorg en personeelsbegeleiding pleitten eveneens voor handhaving en verdere uitbouw van de SMD.

In de discussie over het voortbestaan van de SMD beschreef de toenmalige commandant, KLTZ J.A. de Back, in juni 1951 de voor- en nadelen van een eventuele opheffing van de SMD te Leiden. Hij voerde twee mogelijke redenen aan om de SMD op te heffen. De eerste reden was de besparing op personeel, d.w.z. de vaste bemanning die beschikbaar zou komen voor andere plaatsingen. De tweede reden was de hoogte van de kosten van de SMD, die ten laste van de marinebegroting kwamen.

In het jaar 1950 bestond de vaste bemanning uit gemiddeld 75 personen (officieren, onderofficieren en manschappen) voor een groot deel huishoudelijk, verplegend en administratief personeel. In 1950 bedroeg de gemiddelde sterkte aan rehabilitanten en verpleegden circa 526 man.

Bij een eventuele opheffing zou de vaste bemanning beschikbaar komen voor andere plaatsingen. Maar wat zou er met de groep van 526 rehabilitanten en verpleegden gebeuren? Het was te verwachten dat binnen afzienbare tijd de regeling afwikkeling chronische patiënten van kracht zou worden. Het van kracht worden van deze regeling hield in dat chronische patiënten gedurende twee jaren in marineverband verpleegd zouden worden en daarna overgeheveld werden naar het Departement van Sociale zaken. Het gevolg hiervan zou zijn, dat circa 125 mannen onmiddellijk met ontslag gezonden konden worden. Er zou een groep van ongeveer 400 personen overblijven. Men verwachtte dat dit een vrij constant getal zou blijken. Aan de ene kant verminderde het aantal doordat er mensen binnen de twee jaren werden afgekeurd danwel weer geschikt bevonden werden voor de zeedienst en doordat degenen die de toegestane verpleegtijd in marineverband van 2 jaar overschreden ten laste van het Departement van sociale zaken kwamen. Aan de andere kant zouden er een ongeveer gelijk aantal bij komen, zeer zeker verwachtbaar nu in de overzeese gebiedsdelen (Nw. Guinea. Ned.

Antillen) vrij belangrijk werd uitgebreid. Deze 400 man zouden administratief, medisch en sociaal verzorgd moeten worden.

Na een eventueel opheffen van de SMD, zouden deze 400 rehabilitanten/patiënten blijven bestaan en de verzorging moest ook doorgaan. Om dit in zijn geheel elders te laten plaatsvinden, was er toch weer een vaste bemanning nodig.

Gesplitst, b.v. gedeeltelijk bij het MHO, gedeeltelijk bij een afdeling sociale zaken, gedeeltelijk bij de commanderende en administraties van alle schepen en inrichtingen zou dit ten eerste in hoge mate afbreuk doen aan de resultaten van het werk doch, ten tweede, kon men zich afvragen of het met de aldaar thans aanwezige bezetting kon geschieden. Indien deze instanties personeelsuitbreiding behoeften, was deze behoefte kleiner dan het van de SMD vrijkomende aantal en woog dit voordeel dan nog op tegen de grote bezwaren en nadelen van deze decentralisatie? Door het bestaan van de SMD was nu juist bereikt dat schepen en inrichtingen niet langer belast werden met de zorg voor een min of meer groot aantal schepelingen dat langdurig vrij van dienst, lichte dienst of vrij van een of meer dienstverrichtingen was en die bovendien ieder voor zich administratief bewerkelijk waren.

Wat waren de alternatieven?

Allemaal naar het MHO?

In Overveen was geen ruimte beschikbaar en hier zou dus nieuwbouw en uitbreiding personeel moeten komen.

Overbrengen naar b.v. Aardenburg? Hier zou dan een KM afdeling moeten komen met eigen personeel. Personeelsbezuinigingen werden zo tot een minimum teruggebracht of misschien geheel illusoir. Overbrengen en herinrichten van een nieuw onderkomen zou echter veel geld kosten.

Tegenover eventuele geldelijke besparingen die een eventuele opheffing van de SMD met zich mee zou brengen stonden de baten; door deskundige nabehandeling en revalidatie minder uitval als gevolg van invaliditeit en dus besparing op uitkeringen en invaliditeitspensioenen; tevens zouden resultaten bereikt worden in de vorm van het terugvoeren van afgekeurden in de maatschappij als volwaardig arbeidskrachten. De resultaten waren moeilijk in een geldswaarde uit te drukken. Voortzetting van de zorg betekende echter een enorme goodwill voor de KM; de enorme waarde van het teruggeven van het gevoel van eigenwaarde aan patiënten, en het voorkomen, dat ze aan hun lot zouden worden overgelaten en uiteindelijk ten laste van de gemeenschap zouden komen.

Tegenover de 'in en door de dienst' gevallen had de KM, in feite de Staat der Nederlanden, morele verplichtingen. Deze verplichtingen behoorden door de overheid, als stimulerend voorbeeld voor andere werkgevers, in de ruimste zin te worden nagekomen.

Gesprekken met oud medewerkers leverden tal van verhalen en anekdotes op over de periode in Leiden. Met name over de goede verstandhouding met de lokale bevolking. Bij de 3 oktoberfeesten was de SMD actief betrokken. Bij het militaire défilé door de Leidse Breestraat stond voor het stadhuis een deputatie van de SMD opgesteld. De grote 3 oktoberoptocht trok ook langs het Noordeinde. Daar zaten de patiënten van de SMD langs de weg en kregen bloemen aangeboden. Vanaf het balkon liet de commandant aan een hengel een fles jenever neerdalen, bestemd voor de commandant van de studentenweerbaarheid, die meeparadeerde in de optocht.

In de longroom werden studentendeputaties en andere officiële autoriteiten ontvangen en bejaarden kregen binnen de SMD een gastvrij onthaal. Er was hutspot voor hen gekookt en ze konden daar mooi de optocht voorbij zien gaan.

Een Mytylschool werd geadopteerd en ieder jaar was er een St. Nicolaasfeest waar de leerlingen en begeleidsters voor werden uitgenodigd.

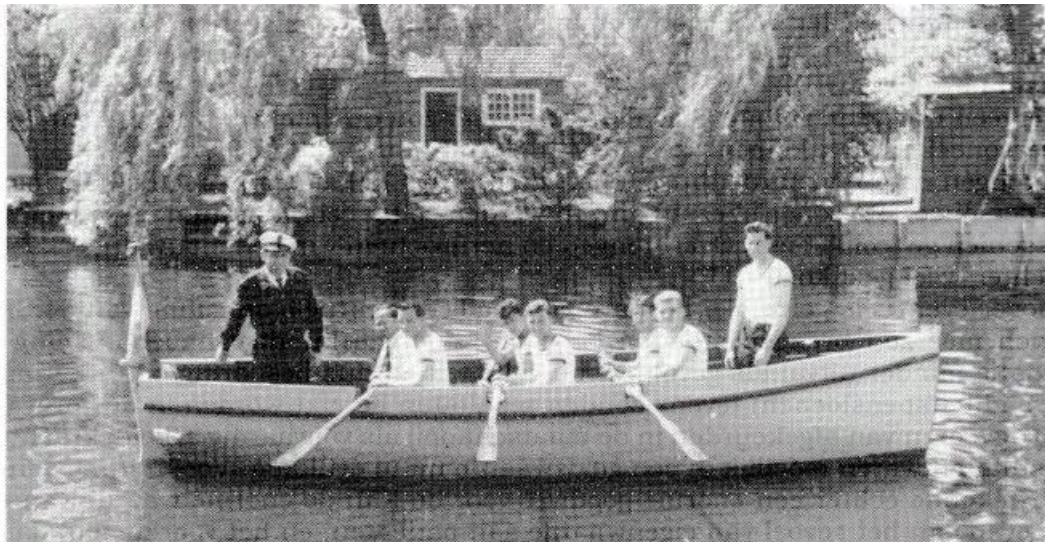
De Leidse studenten boden ieder jaar hun jaarboek aan de commandant aan. En de leden van de Stichting voor de instandhouding van de Kweekschool voor Zeevaart werden regelmatig bij de commandant voor de lunch uitgenodigd.

Jarenlang verbleef 'Ome Jan', een oude zwerver, op of in de buurt van de SMD. Uit medelijden was hij binnengehaald en liep rond in een oud militair werkmansuniform en was met toestemming van de commandant in de voeding genomen. Hij had zijn stoel naast de telefooncentrale, deed voor iedereen boodschappen en bracht plunje van en naar het station Leiden. Het verdiende geld bracht hij vervolgens naar de kroeg.

Er was een patiënt die het op een gegeven ogenblik te kwaad kreeg, waarna hij alle in het hoofdgebouw opgehangen portretten van vorige commandanten in het Galgewater smeed. Alle commandanten kwamen doorweekt uit het water. Een aantal foto's vertonen nu nog steeds de opgelopen waterschade.

Een andere patiënt, uit Nieuw-Guinea naar de SMD gekomen voor revalidatie van zijn enkel, wilde de dienst uit. Hij beweerde dat hij aan tropenkolder leed en om dat te bewijzen wandelde hij vrijdagsmiddags het Noordeinde af met een muis aan een touwtje.

Sloeproeien werd op een gegeven moment erg populair. Na enige tijd werd eens onderzocht waarom. Het bleek dat de sloep na een beperkt aantal slagen afmeerde bij een met hun lot begane oude vrouw waar men op de koffie ging.



*Sloeproeien in Leidse grachten*

Vele verhalen, ontstaan rond of tijdens de feestavonden, blijken in de herinnering bewaard te zijn gebleven: de opvoering van Verdi's Aïda door een amateur-gezelschap, het optreden van artiesten als Gerard Walden en Berry Kievits, toneelavonden met dansen na. De 'breuken en amputaties' werden naar boven gebracht met het verzoek niet te veel te drinken; dat werd niet



al te serieus opgevolgd. Het bier werd in flessen geschonken, gedronken en ook weer gevuld ! Een weddenschap over het ontvreemden van een opzichtige oorbel van een aanwezige vrouw had ook een onverwacht einde; bij het ontvreemden slikte de betrokkene de oorbel door. Het verhaal wil dat hij de oorbel later wel heeft teruggegeven aan de vrouw.



*Werkplaats SMD Leiden*

Lang hebben de overwegingen om de SMD op te heffen niet geduurd. Het grote belang van een eigen centraal opvangapparaat binnen de marine was te duidelijk gebleken. Bovendien kreeg de SMD steeds meer te maken met andere categorieën patiënten; verkeersslachtoffers, mensen met psychische stoornissen, overmatige alcoholgebruikers, enz.

Naast de medische verzorging kwam de sociale begeleiding steeds meer naar voren als een taak die blijvend nodig zou zijn.

De discussie, over het voortbestaan en de vorm waarin, duurde voort.

In opdracht van de Commandant der Zeemacht in Nederland rapporteerde de toenmalige commandant van de SMD, de luitenant ter zee der 1e klasse KMROV J.L. Margadant, op 7 februari 1958 over de mogelijkheid een afgeslankte SMD naar Amsterdam over te brengen in het zogenaamde marvahuus. Hij gaf aan dat de nadelen groter waren dan de voordelen en dat er geen andere conclusie getrokken kon worden dan dat de SMD beter in Leiden kon blijven. In zijn financiële beschouwing gaf hij aan dat door de verplaatsing naar Amsterdam hogere kosten gemaakt werden door het groter aantal verpleegdagen van buitenpatiënten bij MHO en Aardenburg (MHO f 12,50 en MSA f 10,= per man per dag): per jaar f 200.000,=. In het kader van de arbeidstherapie zouden geen opdrachten meer uitgevoerd kunnen worden ten behoeve van de KM, waardoor een kostenbesparing van f 40.000,= verloren zou gaan. Uiteindelijk bleef de SMD gehuisvest in Leiden.

In zijn opsomming van taken gaf de commandant van de SMD als plaatselijke neventaken de verzorging aan van:

- a. een detachement MP;
- b. studerend KM personeel universiteit te Leiden;
- c. KM personeel voor cursussen VRZLI Wassenaar;
- d. personeel verwezen naar de zeerijgsraad op vrije voeten.

Na de hernieuwde discussie over het voortbestaan van de SMD werd er op 20 mei 1957 een nieuwe bemanningslijst vastgesteld.

De totale bezetting werd teruggebracht naar 70 militairen en 4 burgers, waarvan 32 militaire functies bezet moesten worden door rehabilitanten. Bij de officieren moesten 2 functies door rehabilitanten worden vervuld: de vaste officier van de wacht en de toegevoegd 1ste officier. Van de 8 chauffeurs bleef er nog maar 1 over. Ook



*Werkplaats SMD Leiden*

ging de buitendienst over van de officier sociale zaken naar een arts die belast werd met gerepatrieerden en de buitendienst. Bij de technische dienst stond als toelichting dat deze tevens belast werd met de uitvoering van de omscholing. De rehabilitanten waren hoofdzakelijk benodigd bij de dekdienst (7), als schrijver (6) en als hofmeester (8).

***WORDT VERVOLGD***

## **Marinierskazerne Savaneta Aruba**

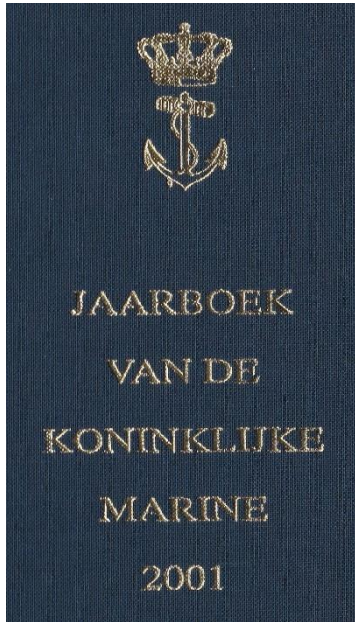
commandant: Lntkolmarns HJ. Bosch

Tijdens een bilaterale training in de Verenigde Staten met eenheden van het United States Marine Corps zijn eind juni drie mariniers van de compagnie om het leven gekomen en raakten zes mariniers gewond, als gevolg van een zeer ernstig verkeersongeval nabij de plaats Kinston in North Carolina. Dit was een zware mentale klap voor de kazerne in het algemeen en de compagnie in het bijzonder.

Een gedeelte van de 42ste Infctie nam in januari onder Franse leiding deel aan de oefening Caribe 2001. De oefening vond plaats te Guadeloupe en stond in het teken van een Non-combattant Evacuation Operation (NEO). In februari nam de volledige compagnie als 'augmentation force' van STANAVFORLANT deel aan een Crisis Response Exercise te Curaçao. De compagnie werd ingezet vanaf de USS Torluga (LPD-46). In april nam een team van de 42ste Infctie deel aan de Caribbean Command Competition te Curaçao. In een sterk bezet internationaal deelnemer, veld wist het team uit Aruba de eerste plaats te behalen. Begin juni had de compapnie een belangrijk aandeel in de oefening HUREX die jaarlijks op de

Bovenwindse Eilanden wordt gehouden als voorbereiding op het orkaanseizoen. Naast pelotons-en compagniesoefeningen op Aruba en Curaçao werden gedurende het jaar ook diverse bilaterale trainingen doorlopen met Franse en Amerikaanse eenheden.

In augustus werd de naam van de 42ste Infctie gewijzigd in 32ste Infctie, als voorbereiding op de



overgang naar een operationeel 3 MARNSBAT. Een kleine verkenningseenheid van de compagnie voerde in augustus verkenningen uit in Suriname om daar de mogelijkheden voor jungletrainingen te onderzoeken. In oktober nam de 32ste Infctie onder Franse leiding deel aan de oefening Deux Tricolores 2001 op Guadeloupe en Sint-Maarten. Aansluitend doorliep de compagnie een eigen trainingsprogramma op de Bovenwindse Eilanden, waarbij in samenwerking met Hr.Ms. Pelikaan onder meer een amfibische raid werd uitgevoerd op Saba. De Bootgroep van de Operationele Dienst Aruba participeerde in een groot deel van de hierboven beschreven activiteiten en voerde daarnaast nog een aantal zelfstandige oefeningen en trainingen uit. Ook het peloton van de Arubaanse militie voerde op zelfstandige basis oefeningen uit. Bovendien namen individuele leden van de militie binnen pelotons van de compagnie deel aan nagenoeg alle beschreven activiteiten.

Op infrastructureel gebied vonden een groot aantal ontwikkelingen plaats in 2001. Het nieuwe kustwachtsteunpunt werd in december opgeleverd. Het zal op 14 januari 2002 door de minister van Defensie geopend worden. De bouw van de nieuwe officiersaccommodatie verloopt voorspoedig en de nieuwe longroom zal eind februari 2002 worden opgeleverd. Tevens werd de bouw van de onderofficiers-accommodatie in december aanbesteed. De oude ziekenboeglocatie werd ingericht als het nieuwe bureau Chef der Equipage en Algemene Dienst.

=====

## Smaldeel 5

1-31 MEI 1968

Den Helder, Brest, Bordeaux/Lorient, Brest, Den Helder

Commandant: schout-bij-nacht A. van der Moer

Hr. Ms. Karel Doorman (vlag van 1-4 en 22-31 mei), commandant: kapitein ter zee B. Veldkamp

Hr. Ms. De Ruyter (tot 22 mei, vlag van 4-22 mei), commandant: kapitein ter zee F. E. Kruijnk  
Jager divisie 3, commandant: kapitein ter zee J. Klaver

Hr. Ms. Evertsen (vlag jager divisie 3), commandant: kapitein-luitenant ter zee G. W. van Bruggen

Hr. Ms. Noord Brabant, commandant: kapitein-luitenant ter zee H. J. Meert

Hr. Ms. Zeeland, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. W. H. Wevers

Hr. Ms. Limburg, commandant: kapitein-luitenant ter zee F. B. Hamilton

Hr. Ms. Zeehond, commandant: luitenant ter zee der 1e klasse J. J. Leeftang

Hr. Ms. Zeeleeuw, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie H. W. M. van Dam

Woensdag 1 mei te 07.00 uur vertrok Hr. Ms. Noord Brabant als eerste schip naar zee om bij Looe (Plymouth), voor de Engelse zuidkust, de gemeten mijl te stomen. Hr. Ms. Limburg volgde te 08.00 uur en Hr. Ms. Evertsen als divisieschip met de commandant van de jager divisie 3 aan boord te 08.10 uur. Hr. Ms. Zeeland vertrok omstreeks 09.00 uur, terwijl Hr. Ms. Zeehond de

haven van Den Helder verliet om na controle van de diverse installaties in het Marsdiep te 11.00 uur naar buiten te stomen. Hr. Ms. De Ruyter vertrok om 10.45 uur. Het vertrek van Hr. Ms. Karel Doorman was, ten gevolge van brand aan boord in de avond en nacht van 29 en 30 april, voor onbepaalde tijd uitgesteld. De oefeningen voor deze dag bestonden voor wat betreft de jager divisie 3 onder andere uit het beoefenen van de verlaatrol en het op post komen voor diverse alarmtoestanden.

Sommige werden in samenwerking met Hr. Ms. De Ruyter uitgevoerd. Het weer was in tegenstelling met dat van de voorafgaande dagen vrij slecht: regenachtig met een zuidwestelijke wind. Tegen de avond verliet Hr. Ms. Zeeland het verband, teneinde de volgende dag rendez-vous te maken met Hr. Ms. De Ruyter voor het uitvoeren van demonstraties voor de aan boord van de kruiser vertoevende leden van de ministerraad en staatssecretarissen. Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Limburg gingen gezamenlijk in opmars door het Kanaal in de richting van Brest. Onder gunstige weersomstandigheden werden op 2 mei door Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Limburg verbindings-, artillerie- en navigatiegevechtinformatie oefeningen gehouden. Hr. Ms. Noord Brabant voerde, zoals reeds vermeld, log kalibraties op de gemeten mijl uit bij Looe en ging daarna individueel in opmars naar Brest.



Foto Google: haven Brest.

Te 08.30 uur diezelfde dag vertrok commandant smaldeel 5, later gevolgd door de leden van de ministerraad en staatssecretarissen, per sloep van Den Helder naar Hr. Ms. De Ruyter, die op de rede ten anker lag. Te 10.00 uur werd naar zee vertrokken. Al spoedig werden demonstraties gegeven van een richtoefening van de hoofdbatterij, van manoeuvreren en vliegtuigaanvallen. Te 13.15 uur vond rendez-vous plaats met Hr. Ms. Overijssel voor een demonstratie van het afvuren van raketdieptebommen. De commandant van het smaldeel, de leden van de ministerraad en de staatssecretarissen debarkeerden om 16.30 uur op de rede van Den Helder. Hr. Ms. Zeeland begon de opmars naar Brest, terwijl Hr. Ms. Zeehond de opmars naar Brest individueel voortzette.

Op de dagwacht van 3 mei werd nabij Ushant rendez-vous gemaakt door Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Limburg enerzijds en Hr. Ms. Noord Brabant anderzijds. In kiellinie varende stoomde het verband op naar Brest voor een routine bezoek. Te 09.00 uur arriveerden de schepen onder leiding van de commandant jagerdivisie 3 op de Rade Abri en meerden na elkaar af aan de Quai des Flottilles. Na aankomst werden informele beleefdheidsbezoeken gewisseld tussen de commandant jagerdivisie 3 en de marine en civiele autoriteiten aan de wal. Omstreeks 11.00 uur meerde Hr. Ms. Zeehond af in Penfeld, meerpositie 1. Op de voormiddag van 4 mei arriveerde ook Hr. Ms. Zeeland, die langs zij van Hr. Ms. Limburg afmeerde. Hiermee was de jagerdivisie 3 geheel herenigd. Ter gelegenheid van de nationale herdenkingsdag werd aan boord van Hr. Ms. Evertsen een alle hens voor de boeg gehouden, bijgewoond door deputaties van alle aanwezige Nederlandse schepen. Ten gevolge van de slechte

weersomstandigheden moest deze ceremonie helaas benedendeks worden gehouden. Van 11.00' uur af werd halfstok gevlagd, terwijl op zondag 5 mei de vlaggen van top werden gevoerd in verband met de herdenking van de nationale Bevrijdingsdag in Nederland. De bemanningen van de schepen konden aan diverse sportevenementen deelnemen, terwijl ook enkele bustochten werden georganiseerd. Hr. Ms. De Ruyter maakte op 3 mei een vaartocht met de vereniging Mars en Mercurius, waarvan vele oud-marineofficieren lid zijn. De gasten embarkeerden om 10.00 uur op de rede van Den Helder en woonden demonstraties van schietoefeningen, richtoefeningen op vliegtuigen en manoeuvreren bij. Na afloop debarkeerde een gedeelte wederom per sloep, terwijl de overige het binnenlopen in Den Helder en het afmeren langs de kade gadesloegen.

In de morgen van zaterdag 4 mei ging de commandant van het smaldeel met zijn staf over van Hr. Ms. Karel Doorman naar Hr. Ms. De Ruyter, die vanaf 08.00 uur als vlaggeschip fungeerde. Om 11.00 uur werd op het vlaggeschip door de vlootpredikant een herdenkingsrede uitgesproken, die door de commandant werd ingeleid. Na de rede van de vlootpredikant sprak de vlootaalmoezenier een gebed uit. Door het slechte weer kon geen alle hens worden gehouden.

Te 12.00 uur vertrok Hr. Ms. De Ruyter uit Den Helder in opmars naar de oefengebieden ten westen van Brest. Zondag 5 mei werden aan boord van Hr. Ms. De Ruyter kerkdiensten gehouden.

Het ontwikkelings-, sport en ontspanningsprogramma voor dit weekeinde, bestaande uit een Ruyter-cross, klaverjasdrive, touwtrekken, schietwedstrijden en het eerste deel van een vierdelige quiz, werd afgewerkt. Maandag 6 mei te 08.00 uur vertrok de jagerdivisie uit Brest. Hr. Ms. Zeehond had de haven reeds te 06.00 uur verlaten om individueel naar de oefengebieden op te stomen. Op de voormiddag werden gedurende de opmars enige oefeningen in divisieverband uitgevoerd. Hr. Ms. Zeeleeuw heeft van 22 april tot en met 3 mei geoefend met het vliegtuigsquadron 320 in de gebieden nabij Londonderry om daarna de opmars naar de rendez-vous positie met het smaldeel te beginnen. Om 08.00 uur maakte Hr. Ms. Zeeleeuw rendez-vous met Hr. Ms. De Ruyter, waarna de oefeningen aanvingen. Nadat omstreeks 13.00 uur ook de jagerdivisie 3 in de golf van Biskaye rendez-vous had gemaakt met Hr. Ms. De Ruyter, was het gehele smaldeel met uitzondering van Hr. Ms. Karel Doorman op zee verzameld. De oefeningen voor deze dag bestonden uit verbindingdienst-, navigatiegevechtinformatie, onderzeebootbestrijding en schietoefeningen. Met een harde westnoordwestenwind en af en toe flinke regen buien werkte het weer op deze oefendag niet bepaald mee. Op 7 mei werden de oefeningen voortgezet na des nachts te zijn opgestoomd naar het oefengebied dat was toegewezen voor 7 mei. Het weer verslechterde nog steeds. Ook op 8 en 9 mei werden de oefeningen voortgezet, deze dagen in een meer zuidoostelijk gelegen gebied. Het weer bleef ongunstig. Zowel voor onderzeebootbestrijdingsoefeningen als voor het overbrengen van reserve onderdelen en dienstpost werd, waar mogelijk, het Wasp hefschroefvliegtuig van Hr. Ms. Evertsen gebruikt. Tegen de avond verbeterde het weer.

Vrijdag 10 mei werden, opstomende naar Bordeaux tijdens de voormiddag, nog enige oefeningen uitgevoerd. Hr. Ms. Zeehond en Hr. Ms. Zeeleeuw stoomden op naar Lorient, waar zij te 09.00 uur arriveerden. Hr. Ms. De Ruyter arriveerde te 16.30 uur, voorafgegaan door de jagerdivisie 3, te Bordeaux. Na aankomst bracht de smaldeelcommandant een bezoek aan de Nederlandse consul-generaal en de Franse marinecommandant ter plaatse. Vanaf 19.00 uur

werd door de smaldeelcommandant, de commandanten en de officieren een ontvangst aan boord van Hr. Ms. De Ruyter gegeven voor een aantal Franse en Nederlandse gasten. Met ingang van vrijdag 10 mei was wegens het uitvallen van Hr. Ms. Karel Doorman een detachement van zes S-2A's van het vliegtuigsquadron 4 gestationeerd op de basis van de Franse marineluchtvaartdienst te Lann Bihoué bij Lorient. Deze vliegtuigen zouden de komende weken vanaf Lann Bihoué met het smaldeel oefeningen uitvoeren.



Zaterdag 11 mei te 12.00 uur werd te Bordeaux een aantal officieren, onderofficieren en manschappen door de burgemeester ten stadhuize ontvangen. Des avonds hield de Nederlandse consul-generaal een ontvangst voor commandanten en officieren in zijn chateau Palmer in de omgeving van Bordeaux, waaraan tevens een bezoek aan de bijbehorende caves verbonden was.

Zondag 12 mei nodigde de commandant van het smaldeel enige gasten uit voor een lunch aan

boord van Hr. Ms. De Ruyter. Zowel zaterdag als zondag werden diverse excursies georganiseerd, waarvan twee naar Lourdes, terwijl zaterdag ook een voetbalwedstrijd tegen een plaatselijk team werd gespeeld. Terwijl Hr. Ms. De Ruyter en de jager divisie 3 te Bordeaux verbleven, brachten de beide onderzeeboten Hr. Ms. Zeehond en Hr. Ms. Zeeleeuw zoals hierboven reeds vermeld een bezoek aan Lorient. Zij maakten daartoe vrijdagochtend 10 mei rendez-vous bezuiden Ile de Croix en stoomden in kiellinie op. Na het afmeren werden protocollaire bezoeken gewisseld met de militaire commandanten en de Nederlandse vice-consul te Lorient. De officieren en equipages van de onderzeeboten hadden dit weekeinde een druk bezet programma, waarin diverse ontvangsten (waarbij tevens de detachementscommandant en enige officieren van het detachement van vlieg-tuigsquadron 4 waren uitgenodigd), lunches en voetbalwedstrijden waren opgenomen. Bovendien doorkruiste de bemanning op de 12e mei des middags Morbihan in alle richtingen. Na dit gezellige weekeinde, waarin de Franse marine zich bijzonder gastvrij toonde, vertrokken de onderzeeboten 13 mei te 08.00 uur uit Lorient en stoomden naar de golf van Biskaye op om des middags wederom met de oefeningen aan te vangen.

De jagerdivisie vertrok op 13 mei te 16.00 uur uit Bordeaux, waarna Hr. Ms. De Ruyter te 17.00 uur volgde. Dinsdag 14 mei werd de commandant van het smaldeel met zijn staf voor een inspectie per lijn overgevoerd naar Hr. Ms. Zeeland. De commandant jagerdivisie 3 was reeds per hefschroefvliegtuig van Hr. Ms. Evertsen op Hr. Ms. Zeeland overgezet.

Tijdens de tweede platvoet keerde de commandant smaldeel met zijn staf per sloep naar Hr. Ms. De Ruyter terug.

De commandant jagerdivisie 3 maakte wederom gebruik van het hefschroefvliegtuig. Woensdag 15 mei vond eenzelfde inspectie plaats aan boord van Hr. Ms. Limburg. De oefeningen voor deze dagen vonden bij zeer fraai weer plaats. Donderdag 16 mei werd door Hr. Ms. De Ruyter individueel een bombardementsoefening gehouden nabij Belle Ile. De jagerdivisie en de onderzeeboten hielden hun oefeningen volgens het weekprogramma. In de nacht van 16 op 17 mei werd door het gehele smaldeel opgestoomd naar Brest, alwaar het te 08.00 uur op de Rade Abri arriveerde. Op de Rade Abri werden 21 saluutschoten afgegeven

aan de vlag van de Franse republiek en 15 aan de commandovlag van de Franse Vice-amiral d'Escadre, Commandant d'Escadre de l'Atlantique, welke series beide werden beantwoord respectievelijk door de walbatterij Parcs aux Ducs en de jager Chevalier Paul.

Direct na het afmeren van Hr. Ms. De Ruyter bracht de Nederlandse consul te Brest een bezoek aan de smaldeelcommandant. Na dit bezoek werden beleefdheidsbezoeken gewisseld tussen de smaldeelcommandant en de marine en civiele autoriteiten aan de wal. Des middags waren enige gasten door de smaldeelcommandant genood voor een lunch. Des avonds waren de commandant van het smaldeel, de commandant van de jager divisie, de commandanten van de schepen en vele officieren de gast op een ontvangst gehouden door de Vice-amiral d'Escadre Préfet Maritime.

Zaterdag 18 mei ontving de burgemeester van Brest een groot aantal leden van de bemanning van de schepen ten stadhuize op een vin d'honneur. De Vice-amiral d'Escadre, Commandant d'Escadre de l'Atlantique, bood een lunch aan voor een beperkt aantal gasten, terwijl des avonds aan boord van Hr. Ms. De Ruyter een ontvangst werd gehouden.

Voor de schepen onderling was een voetbalcompetitie georganiseerd die zondag 19 mei door een elftal van Hr. Ms. Evertsen werd gewonnen. Het elftal van Hr. Ms. Zeehond werd tweede. Voor het zeilen in de Vaurien van Hr. Ms. De Ruyter bestond dit weekeinde in Brest veel belangstelling. Zaterdag, zondag en maandag waren bustochten langs de prachtige noorden zuidkust van Bretagne georganiseerd. Des avonds bood de Nederlandse consul de smaldeelcommandant, commandanten van schepen en 20 officieren een ontvangst te zijnen huize aan. Tijdens het gehele bezoek betoonden de bemanningen van de diverse Franse gastschepen, in het bijzonder de officieren van de Chevalier Paul, zich zeer gastvrij.

Dinsdagmorgen 21 mei te 08.00 uur vertrok Hr. Ms. De Ruyter met de commandant van het smaldeel en zijn staf aan boord naar Den Helder, waar het schip woensdagmiddag te 17.00 uur na een rustige reis op de rede arriveerde en in de haven aan de steiger afmeerde. De commandant jager- divisie 3, aan boord van Hr. Ms. Evertsen, was gedurende de laatste week van het eerste deel van de voorjaarsreis belast met de operationele leiding over de op zee verblijvende eenheden. De eenheden van de jagerdivisie en de twee onderzeeboten bleven nog twee dagen langer te Brest voor het geven van onderhoud en ter viering van Hemelvaartsdag. Na een goed bestede stilligperiode vertrokken de schepen donderdag 23 mei te ongeveer 17.00 uur uit Brest, waarna de jagerdivisie gezamenlijk en de onderzeeboten individueel in opmars gingen naar de oefengebieden in de golf van Biskaye.

De postverzorging ondervond vooral tijdens de laatste dagen van het bezoek veel hinder van de in Frankrijk heersende algemene staking.



Foto Google: Baai van Quiberon

In de periode van 24 tot en met 28 mei vervolgden de bovenwaterschepen en onderzeeboten de oefeningen in samenwerking met de vliegtuigen van het vliegtuigsquadron 4. De weergoden waren het smaldeel in deze periode gunstig gezind, zodat praktisch alle oefeningen volgens het weekprogramma konden worden afgewerkt.

Gedurende het weekeinde bleven de onderzeeboten in de aangewezen oefengebieden op zee voor individuele oefeningen, terwijl de jagerdivisie in zijn geheel ankerde in de baai van Quiberon. Na afloop van de oefeningen op de 28e mei verlieten alle schepen de

oefengebieden. De beide onderzeeboten aanvaardden individueel de terugreis naar Den Helder, terwijl Hr. Ms. Evertsen koers zette naar Lorient, alwaar het schip op de platvoet arriveerde en afmeerde. Op dezelfde dag werd hier nog olie geladen, terwijl op de 29e mei gedurende de voormiddag en de achtermiddag de gronduitrusting van de vliegtuigen van vliegtuigsquadron 4 aan boord werd genomen voor overvoer naar Nederland. De jagers verbleven gedurende de voor- en achtermiddag van de 29e mei te Brest om olie te laden. Op 30 mei te 09.00 uur maakten de jagers rendez-vous met Hr. Ms. Evertsen nabij Les Casquets, waarna de nu wederom voltallige jagerdivisie gezamenlijk in opmars ging naar Den Helder. Hoewel aanvankelijk het zicht vanwege mistbanken vrij slecht was, klaarde het weer in de loop van de ochtend op, zodat het uitgestippelde oefenprogramma vlot kon worden afgewerkt. De beide onderzeeboten arriveerden op 31 mei te 09.00 uur te Den Helder en meerden af aan de onderzeedienststeiger, terwijl de jagerdivisie te 09.30 uur op de rede van Den Helder het verband verbrak en de schepen achtereenvolgens te ongeveer 10.00 uur in de haven afmeerden. Hiermee kwam een einde aan het eerste deel van de voorjaarsreis van het smaldeel 5, die ondanks het nadeel dat Hr. Ms. Karel Doorman niet actief kon deelnemen, toch als geslaagd kan worden beschouwd, mede omdat de zes vliegtuigen van vliegtuigsquadron 4 zorgden voor continuïteit in de samenwerking van vliegtuigen met schepen, welke een zo belangrijke voorwaarde vormt voor de onderzeebootbestrijding.

### *Nautische bijzonderheden*

#### Brest

Het afmeren langs de jager steigers met het voorschip naar de wal, langszij pontons, levert problemen op voor fregatten van de Van Speijk-klasse in verband met het aansluiten van elektriciteit van de wal op het scheepsnet, alsmede met het plaatsen van een valreep. Het verdient aanbeveling af te meren met het achterschip naar de wal.

#### Bordeaux

1. Het verdient aanbeveling Franse kaarten — nummers 6336, 6139, 6140 en 4610 - te gebruiken, daar de kaarten van de Britse admiraliteit niet voldoende gedetailleerd zijn (de schaal is voor passage op deze rivier niet groot genoeg).
2. De gegevens in de Bay of Biscay Pilot omtrent de beste tijd van binnenlopen en uitvaren zijn onvolledig. Een schip met een diepgang van 6 meter of meer dient ongeveer het volgende tijdschema te gebruiken:
  - a. Loods embarkeren ongeveer twee mijl oost van de BXA-boei ongeveer 4½ uur vóór hoogwater Pointe de Grave.
  - b. Loods wisselen bij Paulliac ongeveer een uur vóór hoogwater Pointe de Grave.
  - c. Zwaaien nabij bassin nummer 1 (Bordeaux) ongeveer 1½ uur vóór hoogwater Bordeaux (3/4 uur na aanvang vloed). Vanaf loods embarkeren bij BXA tot het afmeren neemt ongeveer zes uur.
  - d Bij vertrek uit Bordeaux is de beste tijd voor kruisers en groter ongeveer drie uur vóór hoogwater Bordeaux, waarna de gehele passage naar de BXA-boei ongeveer vijf uur neemt.
3. De vloedstroom bij vertrek is direct reeds zeer sterk en vooral in de bochten zeer gevaarlijk daar de stroom het schip tegen de wal dreigt te drukken. Het verdient aanbeveling de voorsleepboot vast te houden tot na de bocht bij Ste Poliet et Chausson.
4. De in de kaarten gegeven waterdieptes kloppen niet altijd doch bij het op- en afvaren van de rivier volgens het in punt 2 gegeven schema was de minste waterdiepte ruim voldoende namelijk 4 meter onder de kiel.



5. De boeien in de kaart kunnen zonder verdere waarschuwing verplaatst zijn indien het verloop van het vaarwater dit noodzakelijk maakt.

6. Bij Lormont, ongeveer 44° 52'. 7 noord 00° 32'.2 west, bestaat sedert medio 1967 een hangbrug over de rivier. Deze brug komt niet voor op de Franse kaarten noch op de kaarten van de Britse admiraliteit en ook de Bay of Biscay Pilot geeft hierover geen enkele indicatie. De nodige gegevens zijn volgens de loods als volgt:

a naam: Le Pont de Lormont;

b doorvaarthoogte: 51 meter 30 centimeter bij hoogwaterspring;

c beschrijving: hangbrug met twee pijlers;

d doorvaartbreedte tussen de pijlers: ongeveer 30 yards.

7. In positie ongeveer 44° 55'. 1 noord 00° 32'.9 west tussen La Caraque en La Ferrière kruisen hoogspanningskabels de rivier. Ook deze kabels komen niet voor op Franse of Britse kaarten en evenmin in de Bay of Biscay Pilot. Doorvaarthoogte onbekend doch volgens opgave van de loods meer dan 52 meter bij hoogwaterspring.

8. Gezwaaid en afgemeerd kan worden met behulp van twee sleepboten. De huidige sleepboten zijn echter reeds ongeveer 20 jaar oud en hebben niet meer dan ongeveer 500 pk ter beschikking. Het verdient aanbeveling één anker voor direct gebruik gereed te houden tijdens het zwaaien, daar de voorsleepboot moeite heeft het voorschip op te houden. De sleepboten hebben geen eigen trossen en moeten trossen van het schip krijgen.

9. De Quaie de Douane is een zeer goede ligplaats, doch door het grote verval van ongeveer vijf meter zijn de valrepen voor oorlogsschepen met hun kleine vrijboord, vooral bij laag water, onvoldoende. Er was ruim voldoende ligplaats aan de kade, wegens de relatief geringe commerciële scheepvaart.

Lorient

Ter hoogte van de Banc des Truies wordt een loods geëmbarkeerd. Het verdient aanbeveling gebruik te maken van de Franse kaart nummer 6470, aangezien deze overzichtelijker en duidelijker de details van het vrij nauwe en ondiepe - doch uitstekend met richtlijnen aangegeven - vaarwater weergeeft dan de betreffende kaart van de Britse admiraliteit.

Baai van Quibéron, ankerplaats

Ankerplaats 1.5 mijl oostnoordoost van Port Haliguen. De waterdiepte bedraagt hier ongeveer 10 meter, er staat weinig stroom en men vindt er zeer goede beschutting tegen een harde zuidwesten- tot noordenwind.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1968

\*\*\*\*\*

## **Vervolg Donderdag 13 september 1951 Vertrek Den Helder.**

In de Atlantische Oceaan en in de Golf van Biskaje wordt het konvoovaren beoefend. De Tromp fungeert daarbij als te escorteren schip.

Op dinsdag de 18e september wordt rendez-vous gemaakt met de Zeehond en de Tijgerhaai. Met deze schepen worden vervolgens diverse onderzeebootbestrijdingsoefeningen gehouden.

Op donderdag de 20e verbreekt de divisie fregatten het verband, de Dubois neemt het tactisch bevel over van de Tromp die op haar beurt weer als te escorteren schip gaat fungeren.

De hierna volgende dagen worden alle oefeningen nog eens herhaald en kan de smaldeelcommandant tenslotte tevreden zijn over de graad van geoefendheid van schepen en

personeel. Laatstgenoemden zijn twee weken in touw geweest! Het waren zware dagen van oorlogswacht, alle mogelijke soorten alarm en praktisch geen slaap.

### **Donderdag 27 september 1951 Aankomst Napels.**



Op de voormiddag loopt het smaldeel de Golf van Napels in en meert enige tijd later af in de haven van Napels voor een vierdaags vlootbezoek. De fregatten meren over de achterstevan en presenteren een anker.

Napels, hoofdstad van de Italiaanse provincie Campania, aan de Golf van Napels. Vele opvarenden van het smaldeel bezoeken de oude stadswijk Quartiere Vecchio di Spagnuoli, met haar warwinkel van straatjes, armoedig decor voor het Napolitaanse volksleven, evenals de veel bezongen havenwijk Santa Lucia.

Een aantal bemanningsleden bezoekt de ruïnestad Pompeji. Deze stad werd 79 jaar na Christus bedolven door een lavalaag, na een uitbarsting van de Vesuvius. De opgravingen, in 1748 begonnen, geven een uitstekend beeld van het karakter van een kleine Romeinse stad.

Anderen maken een bustocht naar Capri, een rotseiland in de Golf van Napels. Zij bezoeken de beroemde Blauwe Grot (Grotta Azzurra) aan de noordwestkust.



Collina di Posillipo, Napels. 27 september – 1 oktober 1951

### **Maandag 1 oktober 1951**

#### **Vertrek Napels.**

Op de voormiddag ontmeren de schepen van het smaldeel en stomen de Golf van Napels uit de Tyrreense Zee in.

Eenmaal in open zee blijkt zich een verstekeling aan boord van De Zeeuw te bevinden; een bastaard straathondje dat waarschijnlijk door een bemanningslid mee aan boord is genomen. De reu wordt in de rol opgenomen als Chéri.

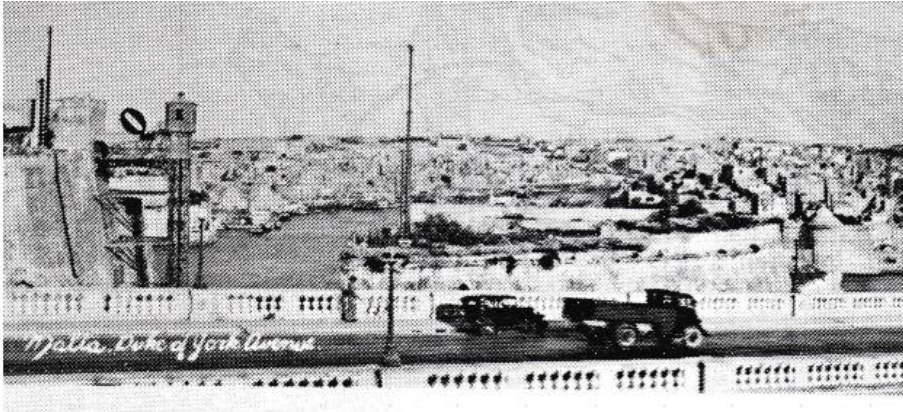
De oefeningen worden hervat en op donderdag de 4e oktober maakt het smaldeel rendez-vous met de Amerikaanse Zesde Vloot. Daarmee worden enkele oefeningen afgewerkt waarbij De Zeeuw samen met de destroyer USS Rick konvooidiensten uitvoert.

Vrijdag wordt het contact met de Amerikanen verbroken en stoomt het verband op naar Malta.

### **Zaterdag 5 oktober 1951 Aankomst La Valletta, Malta.**

Op de voormiddag arriveren de schepen in de haven van La Valletta. De Tromp en beide onderzeeboten meren op de boeien in Grand Harbour terwijl de fregatten, eveneens op de boeien, in de Sliema Creek afmeren.

Valletta, de hoofdstad van Malta, is een Britse marinebasis en daarom wordt de verbinding met



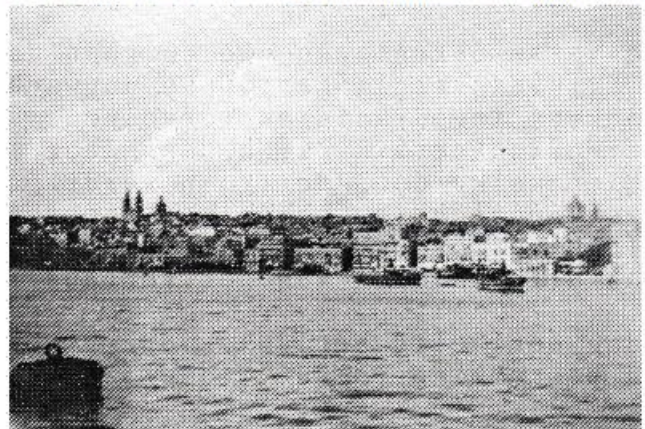
La Valletta, Malta. Oktober 1951

de wal onderhouden met motorbarkassen van de Royal Navy. Een aantal bemanningsleden neemt deel aan een, door de Britse marine georganiseerde, bustocht over het eiland. Anderen prefereren om te gaan "stappen" en bezoeken het vermaarde "straatje der zeven smarten", het schuin oplopende smalle straatje

met de vele pubs en winkeltjes. Het voetbalelftal van De Zeeuw maakt zich door een vriendschappelijke wedstrijd tegen een Maltese selectie bijzonder populair.

Malta heeft een ruime autonomie binnen het Gemene Best. Valletta is gelegen op een landtong tussen twee baaien. De fortificaties die de stad omgeven, werden in de 17e eeuw opgericht tegen aanvallen van de Turken.

De Zeeuw op de boeien bij La Valletta 6 - 8 oktober 1951



Grand Harbour La Valletta, Malta.

### **Maandag 8 oktober 1951 Vertrek La Valletta.**

De schepen maken op de voormiddag los en stomen vervolgens de Middellandse Zee in. In het Kanaal van Sicilië aangekomen bruist het van activiteit aan boord van De Zeeuw; diverse rollen worden achtereenvolgens gerepeteerd en oefeningen afgewerkt. Vaak wordt er alarm gegeven als men net in kooi ligt. Twee dagen later loopt de divisie fregatten de Golf van Tunis binnen.

### **Zaterdag 13 oktober 1951 Aankomst Tunis, Tunesië.**

De drie fregatten stomen op eigen gelegenheid door de pieren van La Goulette. De Dubois voorop, daarna de Van Zijll en tenslotte de De Zeeuw. In deze volgorde meren de schepen naast elkaar af in de haven van Tunis.

De Tromp en beide onderzeeboten brengen een bezoek aan Oran.

Tunis, de hoofdstad van het Franse protectoraat Tunesië, is een typisch Arabische stad. Veel moskeeën, kasbah's en natuurlijk een medina (oude Arabische wijk) waar in nauwe straatjes vaak dubieuze handel wordt gedreven. Bij het "stappen" door deze medina is het zaak voortdurend alert te zijn voor zakkenrollers (voleurs à la tire) die zeer bedreven blijken te zijn. Met behulp van een scheermesje snijden zij onbemerkt de achterzak van een pantalon open en maken zich aldus meester van de portemonnees die daarna in de wijde mouwen van hun burnoes verdwijnen. Desondanks worden er heel wat poefs, kameelzadels en kleedjes gekocht.

### **Maandag 15 oktober 1951 Vertrek Tunis.**

Het bezoek aan Tunis is afgelopen en de divisie fregatten kiest weer zee. Op de dagelijkse orders van De Zeeuw staan diverse lessen en oefeningen vermeld. Maar er blijken ook onverwachte activiteiten te zijn die niet gepubliceerd waren, zoals scheepsbeveiligings-oefeningen en alarmrollen. Het worden vermoeiende dagen met weinig slaap.

Op de platvoetwacht maken de fregatten rendez-vous met de Tromp en de onderzeeboten. De gezamenlijke oefeningen vangen weer aan.

Zondagmorgen de 21e ankeren de schepen in de Straat van Gibraltar zodat de VLAM en de VLOP rustig hun diensten kunnen voorgaan.

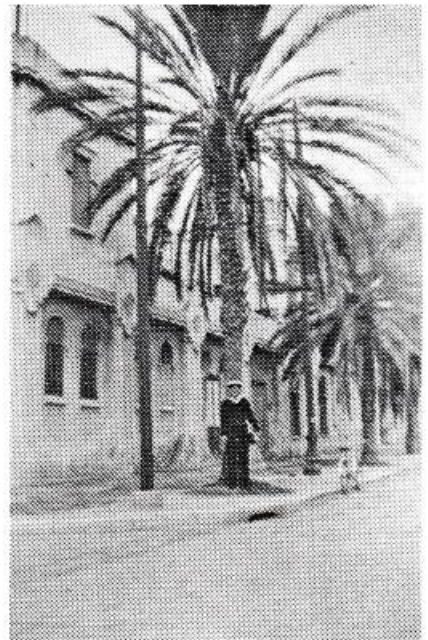
Op de eerste wacht worden de ankers ingedraaid, de divisie fregatten verlaat het verband en stoomt op naar Nederland.

Op de hondenwacht van de 22e oktober passeert zij de Straat van Gibraltar en in de Atlantische Oceaan aangekomen

verwerken de fregatten de oceaandeining, veroorzaakt door lange golven van flinke hoogte die met vaste regelmaat op de schepen afkomen. Het aantal zeezieken valt overigens mee; de meeste opvarenden hebben inmiddels zeebenen.

De sfeer aan boord van De Zeeuw is uitstekend, maar een ieder begint toch naar huis te verlangen.

Met het zeetje achterin stomen de fregatten zonder problemen door de Golf en Het Kanaal en bereiken op vrijdagmorgen de Noordzee.



Zo maar in een willekeurig straatje in Tunis.

### **Vrijdag 26 oktober 1951 Aankomst Den Helder.**

Op de tweede platvoet lopen de fregatten de haven van Den Helder binnen en meren af in de Buitenhaven nabij de Atjehloods.

### **Woensdag 14 november 1951 Commando-overdracht.**

Tijdens een "Alle Hens voor de boeg" draagt LTZ1 Bussemaker het commando over Hr.Ms. De Zeeuw over aan LTZ1 P.J.S. de Jong, de latere minister-president.

Daar de nieuwe commandant klein van stuk is, blijkt later, dat hij een kistje nodig heeft om door de patrijspooten van de brug te kunnen kijken.

### **Maandag 19 november 1951 Vertrek Den Helder.**

De Zeeuw en de Van Zijl zijn tijdelijk aan smaldeel 5 onttrokken. Zij vertrekken op de dagwacht naar zee. In de Noordzee wordt direct aangevangen met diverse S . B.D.-oefeningen.



Met een Tunesische neringdoende.

### **Dinsdag 20 november 1951 Aankomst Portland,Zuid Engeland.**

Beide fregatten passeren om 08.00 uur de havenhoofden van Portland en meren vervolgens af op de boeien.

De komende dagen zullen er, onder toezicht van Britse marinedeskundigen, diverse scheepsbeveiligingsoefeningen worden gehouden.

Zowel stilliggend als varend.

Binnenliggend kan er met behulp van marinebarkassen van de Royal Navy gepassagierd worden in het nabij gelegen Weymouth.

### **Vrijdag 23 november 1951 Vertrek Portland.**

Op de dagwacht verlaten de fregatten Portland en stomen via Het Kanaal, de Atlantische Oceaan en de Ierse Zee de North Channel in. Gedurende deze reis worden diverse oefeningen afgewerkt, onder meer onderzeebootbestrijdings- en verbindingsoefeningen.

### **Zaterdag 24 november 1951 Aankomst Londonderry, Noord Ierland.**

Op de voormiddag te 08.55 uur plaatselijke tijd arriveren de schepen aan de monding van de Lough Foyle en daar komt een loods aan boord. Vervolgens stoomt De Zeeuw in het kielzog van de Van Zijll de Foyle in. Te 12.00 uur meert De Zeeuw langs de Van Zijll, die aan pier 9 heeft afgemeerd. Meerrol wordt bedankt en reewacht op post geroepen.

De volgende twee weken gaan de fregatten regelmatig naar zee ten einde onderzeebootbestrijdingsoefeningen te houden met een Brits marinevliegtuig en de Britse onderzeeboot HMS Creole.

Gedurende de stilligperioden gaan de RAPP's en de OB'ers naar HMS Eagle, behorende tot de Joint Anti-Submarine Training School te Londonderry.

Het technisch personeel houdt regelmatig SBD-oefeningen en verzorgen het periodieke onderhoud van de voortstuwingsinstallaties.

Londonderry (ook wel Derry) is een haven- en industriestad. Het is, althans naar de mening van schrijver dezes, een nogal naargeestige en vrij ongezellige stad. De met grove klinkers geplaveide straten van de grauwe volkswijken zijn identiek aan elkaar evenals de rijtjeshuizen.

Ofschoon zich in het centrum, op de Diamond, een danspaleis bevindt en er enkele pubs zijn, valt er over het algemeen weinig te beleven.

De tegenstellingen tussen de rooms-katholieken en de protestanten zijn daaraan overigens niet vreemd!

### **Vrijdag 7 december 1951 Vertrek Londonderry.**

Op de eerste platvoet ontmeren beide fregatten en varen op loodsaanwijzing de Foyle uit. Via North Channel, de Ierse Zee en de Atlantische Oceaan wordt zaterdagmorgen Het Kanaal ingestoomd.



Zicht op de Shipquay Gate

Intussen wordt regelmatig geoefend, rollen gerepeteerd en diverse manoeuvres uitgevoerd. Zondag op de platvoet komen de twee fregatten op de rede van Den Helder ten anker.

### **Maandag 10 december 1951 Aankomst Den Helder.**

Op de voormiddag lopen de schepen met behulp van sleepboten de haven binnen. Nadat de Van Zijll is afgemeerd, meert De Zeeuw langs zij haar.

Het afgelopen half jaar hebben beide fregatten vrijwel intensief en onafgebroken gevaren en geoefend. Nu breekt dan eindelijk het welverdiende winterverlof aan. Zoals gebruikelijk bij de marine vinden er bovendien diverse mutaties plaats.

WORDT  
VERVOLGD

COMPILATIE  
INDISCH JOURNAAL  
EN REIS HR.MS. KORTENAER  
ANTHONY VAN KAMPEN  
1948



## DEEL VII 18-04-1948 - HR. MS. KORTENAER TUSSEN TWEË WOESTIJNEN

### **ONTMOETING MET DE „DORDRECHT”**

08-06-1948 - Zutphensch dagblad voor Achterhoek en Veluwezoom

Twee dagen geleden passeerden we Port Said. De mannen van de Kortenaer hebben er niet veel van gezien: alleen schepen van talrijke nationaliteiten, de eerste groezelige en smerige parlevinkers, die in de Nederlandse jager een felbegeerde prooi zagen voor hun super-commerciële aspiraties (zonder succes evenwel!), schreeuwende en brabbelende knapen, die op de verleidelijkste manieren sausjes, noga, damestassen, hemden en duizend andere artikelen probeerden te versjaggeren aan de vrijwel deviezenloze Jannen. De loods kwam aan boord en was bepaald onvriendelijk. Er bleek iets niet helemaal te kloppen met de mededelingen die hij van of via de Nederlandse consul in Port Said had ontvangen. Hij had tenminste een scheepje van zo tegen de 900 ton verwacht, dat direct had kunnen dóórvaren. Nu zou de boel wel spaak lopen en we moesten er ons maar op voorbereiden, dat we het Suez-kanaal nog niet door waren.

We lagen een paar uur inde haven, brachten de tijd door met het lezen van de post uit Holland (het allerbelangrijkste van zo'n dag), bekeken het beeld van Ferdinand de Lesseps, die het geweldige plan van het 90-mijl lange kanaal uitdacht en liet volbrengen (met ontzaglijke hoeveelheden bloed, zweet en tranen) en merkten tot ons genoegen, dat de KLM in Port Said duidelijk zichtbaar vertegenwoordigd is en Simon Arzt nog steeds zijn wereldvermaarde service biedt aan de doortrekkende reizigers. De loods bleef kankeren over bloody bastards en dergelijke fraaiigheden meer en deed sterke verhalen over de steeds toenemende onpopulariteit van het blanke ras in Egypte in het algemeen en in Port Said in het bijzonder. „Nog vier jaren, heren, en we varen weer om de Kaap, let op!” aldus was zijn weinig optimistische verwachting.

Bij de ingang van het Suez-kanaal werd een Nederlands schip gepasseerd, de „Dordrecht”, van Van Ommeren, Alles aan dek van het vrachtschip rende als bezeten naar de reling en daar werd een geroep-en-gezwaai-voorstelling gegeven, van en naar Hr. Ms. Kortenaer, die lichtelijk aandoenlijk was.

Er was er één op de „Dordrecht”, die boven alle anderen uitbrulde, telkens weer: „Heiiii jongens, is Franke bij jullie aan boord?” Wel, de adjudant was aan boord en de bevestiging van dit feit ontlokte zichtbare vreugde bij de Dordrechtenaren.

En lang nagezwaaid schoven we langs elkaar heen.

En dan zijn we in het Suez-kanaal. Het begin ziet er aan de beide walkanten nog dragelijk uit, maar na een uur schuift de Kortenaer door twee woestijnen. Woestijnen met geel, bruin zand, met hier en daar wat armzalige palmen en heesters, met moerassen en modderplateaux, met armzalige tenten of huisjes. En over dat alles schijnt de zon en die zon is heet. Zo heet, dat de horizon nergens te zien is en de lucht trillend boven de beide walkanten van het kanaal hangt. Gammele treinen passeren ons en vrij veel Engelse vrachtauto's. De eerste kamelen liggen triest en mélancholiek in het korstige zand en wekken bij mij in geen enkel opzicht herinnering aan het fiere schip der woestijn, hetwelk ons door de pen van Karl May, Aimard en Paul d'Ivoi zo enthousiast beschreven werd.

We liggen een uur of drie aan de kant, omdat er een 10-tal schepen, tegenliggers, moeten passeren. Er wordt gemeerd en dat gaat dan gepaard met het nodige gekrakeel van de Egyptenaren, die met de loods de reis meemaken en die in dienst staan van de Kanaalmaatschappij. Eigenwijze, onhebbelijke kerels, alleen niet onhebbelijk als ze aan dek zitten te bidden, met de hoofden naar het Oosten gebogen en proberen wat meegenomen negotie te slijten. En zeer onhebbelijk jegens Sinbad, die in opperste vreugde geraakte, toen hij de blote tenen van deze zonen der woestijn ontdekte en meende, dat deze voorwerpen er alleen waren te zijne pleziere.

We lagen aan de wal en schip na schip voer voorbij. Ieder schip, van welke nationaliteit ook, groette voor de Kortenaer en dat is ten slotte niets meer en niets minder dan een normale internationale beleefdheid. Ze groetten alle, op de Yankees na, die blijkbaar geen tijd hadden om te groeten. „Ach, meneer, wat zal ik u zeggen”, zei de sergeant naast me, die zich groen en geel ergerde over dat onhoffelijke gedoe, „waarom zou je anderen nog groeten als je barst van de dollars...?”

Aan de kant ligt een klein bivak met Engelse soldaten. Er was in de kortst mogelijke tijd verbroedering tussen de Tommies in het hete zand en de Jannen op de Kortenaer. De Jannen vroegen of dit een strafkolonie was. Dit bleek niet het geval te zijn, al kwam het op hetzelfde neer. De nederzetting scheen iets uitstaande te hebben met het terugvoeren van de Britse goederen uit Palestina. Een der Tommies was enthousiast, want hij had een half jaar in Schiedam gezeten en had daar aangename herinneringen aan. Veel aangener dan aan de woestijn, waar ze hem nu „geplant” hadden. Er ging een kist bier over boord en zelfs de lege flesjes mochten behouden blijven.

's Avonds passeerden we Ismailia: een oase inde woestijn. Eindelijk wat normaal leven, wat frisgroen, een zwembad... Europees geklede mensen ... Maar Ismailia is snel voorbij en dan verlichten de beide schijnwerpers, vóór op de torpedojager, alleen nog maar de troosteloze zandwallen van dit troosteloze land. Er komt een nieuwe loods aan boord en dat is een loods, die blijkbaar haast heeft, want we lopen wel met 16 mijl door de Bittermeren en Suez komt inzicht als het nog maar nauwelijks 9 uur in de avond is.

Het is wel een romantische vaart... met kleine Egyptische éénpersoons bootjes wiegelend op het donkere water en een slapende man erin. Met soms een paar vogels, die roerloos blijven hangen inde schelle lichtbundels der schijnwerpers, om er daarna, verschrikt, onthutst, uitte tuimelen.

Op enkele plaatsen schemert iets van een nederzetting aan de wal: flarden gezang worden hoorbaar, een rossig lichtschijnsel gloort voorbij. En in de verte slaan brede lichtbundels over de woestijn. Dat is Suez. We zullen er spoedig zijn.

WORDT  
VERVOLGD

## Reisverslag van Hr. Ms. Rotterdam

1—17 MEI

Curaçao — San Juan — Funchal — Den Helder

Commandant: kapitein-luitenant ter zee G. van der Graaf

Hr. Ms. Rotterdam deed dienst als tweede schip in de Antilliaanse wateren en werd afgelost door Hr. Ms. Dubois. Op 1 mei zou de terugreis worden aanvaard en als eerste haven zou San Juan op Puerto Rico worden aangedaan.

Te 16.00 uur kwam de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen, commandeur H. J. Baaij, afscheid nemen van schip en bemanning. Te 17.30 uur werd ontmeerd en door de St. Annabaai



naar buiten gestoomd. Bij het Waterfort stond de gewapende wacht opgesteld, die het voorgeschreven eerbewijs bracht. Voor de laatste maal in die periode bracht het schip het eerbewijs aan de vlag van de gouverneur van de Nederlandse Antillen. Na het rondenvan Punt Kanon werd koers gezet naar de Mona Passage. Het weer was goed, kalme zee en mooi zicht. Op 2 mei werd in de avond de Mona Passage aangelopen en op 3 mei was het schip te 07.30 uur voor de ingang van de haven van San Juan. Aan de westelijke oever van die ingang was kort tevoren een Amerikaans vrachtschip gestrand, dat men nu bezig was te lossen om het daarna vlot te slepen. Het schip zat buiten de vaargeul en veroorzaakte geen moeilijkheden voor de navigatie. Te 08.00 uur werd Hr. Ms. Rotterdam gemeerd langs pier nr. 5 tegenover het oude stadsgedeelte. Een officier van piket kwam aan boord om het schip te verwelkomen



namens de Senior Officer Present Afloat, vice-admiraal Horacio Rivero USN, Commander Amphibious Force US Atlantic Fleet, die zijn vlag voerde aan boord van het USS Taconic. De commandant maakte te 10.30 uur zijn opwachting bij de admiraal en het bezoek werd te 11.15 uur beantwoord door de chef staf, Captain Smith USN.



*San Juan*

De Nederlandse consul kwam even aan boord om te informeren of er zijnerzijds nog hulp nodig was, doch hij vertrok weer spoedig. Het aandoen van San Juan was slechts bedoeld om olie bij te laden voor de oversteek naar Madeira. De bemanning kreeg gelegenheid om nog wat inkopen te doen en na het olieladen vertrok het schip te 18.00 uur weer naar zee.

Besloten werd het traject San Juan—Funchal langs het grootcirkeltraject te varen. Het weer bleef gunstig, de wind was matig uit oostelijke tot noordoostelijke richting

en de zee was vrijwel vlak. De dagen werden besteed aan lessen en praktische oefeningen voor de diverse dienstvakken en aan het onderhoud van het schip. De luchttemperatuur daalde onverwacht snel en de gedachte, dat in Funchal de tropentenuge nog wel kon worden gedragen, werd reeds gauw losgelaten. Op vrijdag 10 mei werd overgegaan op de Europese tenuge.

Op de dagwacht van zaterdag 11 mei werd het eiland Madeira verkend. Funchal is de grootste en meest bekende havenplaats van Madeira. Van oorsprong een open baai op het beschutte deel van de kust, is het thans een haven, gevormd door een strekdam van ongeveer 1.500 meter lengte, die van het westpunt van de baai oostwaarts loopt. Op de dam is een kademuur gebouwd, waaraan grote schepen kunnen meren. Er is weinig verval en vrijwel geen getijstroming. De bolders op de kademuur staan geheel op de rand van het wegdek en de verticale muur naar het water. Het nadeel daarvan is, dat een schip met een sterke uitwaaiering, zoals bijvoorbeeld Hr. Ms.

Rotterdam, tijdens een meermanoeuvre met het voorschip een bolder kan raken en dus een beschadiging kan oplopen. Bij ongunstige waterstand kan bovendien bij ingezwaaid voorschip het anker tegen een bolder vastlopen, wat grote schade kan geven. Bij het afmeren is voorzichtigheid dus geboden.

Na het meren kwam de consul aan boord; hij heette het schip welkom in Funchal. Aangezien Hr. Ms. Rotterdam korter dan een jaar geleden ook reeds een bezoek aan Funchal had gebracht, werden de bezoeken aan de civiele en aan de militaire gouverneur niet nodig geoordeeld. Daarbij werd tevens rekening

gehouden met het operationele karakter van het bezoek. De genoemde autoriteiten zonden wel een vertegenwoordiger aan boord om het schip in Funchal te verwelkomen.

Tegelijk met Hr. Ms. Rotterdam lag het Portugese zeil-schipschip Sagres in de haven. Beide schepen wisselden de normale bezoeken uit. Direct na aankomst werden olie en water geladen en werd victualie ingeslagen. Des middags gaf de commandant een lunch voor de consul en in de avond gaf de consul te zijnen huis een ontvangst voor zeven officieren.



*Afb. The Portugal News: Sagres (schoonschip)*

Er is een kleine Nederlandse kolonie in Funchal, voornamelijk oudere mensen, die zich aldaar voor hun verdere leven hebben gevestigd. Des zondags werd voor hen een ontvangst georganiseerd en als tegenprestatie werd met de officieren een rondrit over het eiland gemaakt. De onder officieren en manschappen konden op zaterdag en zondag een bustocht over het eiland maken, welke tochten zeer de moeite waard waren.

Maandag 13 mei werd te 06.00 uur ontmeerd en de haven verlaten. Bij het ronden van de zuidoostpunt van Madeira werd een zware wind op de kop ondervonden, waardoor de vaart aanzienlijk moest worden teruggebracht. Pas in het Kanaal verbeterden de weersomstandigheden en kon de vaart weer worden opgevoerd.

Op de voormiddag van 16 mei werd het Nauw van Calais gepasseerd. Daarna werd koers gezet naar Hoek van Holland, waar de vlagofficier van de technische dienst, schout-bij-nacht van de technische dienst C. E. van der Zijl, zou embarkeren en mee zou varen naar Den Helder. In verband met onbekendheid met de huidige situatie ter plaatse van de ingang van Europoort werd een loods gevraagd en daarna opgestoomd naar de Waterweg.

Te 16.30 uur kwam de vlagofficier van de technische dienst aan boord, werd de loods afgezet en daarna koers gezet naar de rede van Texel. Op de eerste wacht kwam Hr. Ms. Rotterdam daar voor anker en werd alles in gereedheid gebracht voor de binnenkomst.

Op vrijdagmorgen 14 mei bezocht de commandant der zeemacht in Nederland, vice-admiraal mr. A. N. Baron de Vos van Steenwijk, het schip en heette hij de bemanning persoonlijk welkom in zijn bevelsgebied. Nadat de commandant der zeemacht in Nederland van boord was gegaan, werd stoomklaar gemaakt en stoomde het schip te 10.30 uur de haven van Den Helder binnen na een afwezigheid van ruim 54 maand.



**Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1963**

## De Zeeuwse Marine



In 1959 was ik oudste officier van de mijnenveger *Drachten* van SMV 128 in Vlissingen. In dat jaar werd de haven van Hellevoetsluis weer in gebruik genomen door de Koninklijke Marine. De feestelijke opening van dit nieuwe tijdperk werd opgeluisterd door een aantal mijnenvegers waaronder SMV 128.

Nu wil het feit dat de *Drachten* indertijd in Hellevoetsluis was gebouwd en dat tijdens de afbouw de aangewezen bemanning enthousiast had gefraterniseerd met de plaatselijke bevolking. Hier en daar blijkbaar wat te enthousiast, want boze tongen beweerden dat de resultaten van die verbroedering in Hellevoetsluis rond liepen en dat het schip er daardoor niet erg gezien zou zijn!

We kwamen daar dus voor het eerst weer terug, weliswaar met een totaal andere bemanning, maar waren toch wel enigszins beducht voor plaatselijk onbegrip. De gehele bemanning werd daarom op het hart gedrukt zich vooral goed te gedragen.

Officieren en onderofficieren hielden tijdens de diverse festiviteiten een oogje in het zeil, maar gelukkig liep alles goed af en werden het gezellige feestdagen.

Dat één van de commandanten in het huis van de burgemeester werd aangetroffen waar hij onder de douche stond met de dochter des huizes (zoals hij zei: "Geheel functioneel en onschuldig"), is another story

In datzelfde jaar werden ook een aantal mijnenvegers van Navo-landen ingeschakeld bij een grote Navo-oefening. Echter niet om mijnen te vegen, maar om koopvaardij schepen na te bootsen. We moesten ons allemaal melden bij de "assembly anchorage" in Weymouth Bay aan de van Naval Control of Shipping een aanvang nemen. Sloepen met liaisonofficieren en loodsen voeren af en aan om alle schepen in te delen in konvooien, vaarorders en

Engelse zuidkust en daar kon het hele spel manifesteren uit te reiken, verbindingssplannen door te spreken, enz. Voor de mijnenvegers was dit natuurlijk saai en om de zaak wat op te vrolijken en te verlevendigen hadden twee bemanningsleden van de *Drachten* zich als aantrekkelijke dames verkleed en gingen aan dek paraderen. Onmiddellijk ging het als een lopend vuurtje rond: "The Dutchies have women on board!".

Binnen de kortste keren kregen we een grote aanloop van sloepen en het geheel eindigde met een feest in de longroom waarbij liaisonofficieren en loodsen zich de Bokma en de Heineken goed lieten smaken! Toen het tijd werd om te vertrekken was een aantal van hen dan ook beslist onbekwaam. Later heb ik begrepen dat deze konvooi oefening zeer moeizaam en "wat later dan gepland" van start ging...

Peter Smit

**Bron: Promotie 1953 en 50 jaar later.**

---

---

## Zomervakantie 2016 (slot)

Woensdag gaan we op pad naar het Rijksmuseum. Via de telefoon bestellen we toegangskaarten zodat we niet in de rij hoeven te staan. Het is er gezellig druk en we beginnen op de 2e verdieping van de gouden eeuw. De Nachtwacht valt direct in het oog en daarnaast de beoemde Marten en Oopjen portretten van 80 miljoen. Toch heel indrukwekkend om te zien. We zien ook diverse werken van Mesdag, die het oude Scheveningen prachtig in beeld heeft gebracht. Op de eerste verdieping de wat modernere werken, waarbij schilders als Breitner en Koekoek ons opvallen.



Donderdag plent het zo van de regen dat we geen zin hebben om verder te varen en blijven nog een dag. Om boodschappen te doen wandelen we naar de Dirk in Noord. Achter de Aeolus haven weten we dat het oude Stork gebouw tot restaurant is omgebouwd en we willen dat zien. Maar daarvoor staat een enorme "Foodmarket" en dat blijkt een nieuwe Jumbo XXL te zien. We gaan naar binnen en kijken onze ogen uit. Wat een fantastisch winkel concept! Allemaal afdelinkjes met elk een enorm assortiment, bijv Ontbijt met onnoemelijk veel soorten cerials en andere ontbijt zaken. Heel veel vers zoals vis, vlees, vegetarisch. Alles kan je ook laten klaarmaken en in het restaurant nuttigen. Een Indische toko, een pizzeria, noem maar op.



Voordat we boodschappen gaan kopen gaan we eerst naar Cafe Restaurant Stork (Vis aan 't IJ). Door de plensregen gaan we binnen zitten, waar de industriële sfeer nog helemaal aanwezig is, zoals de oude vloer en de hijsinrichting aan het plafond. Geweldig! Beladen met boodschappen gaan we dan weer naar de boot.

Daar aangekomen varen net de twee grote passagiersboten weer die aan de overkant lagen. Ze steken overal boven uit.

Vrijdag is het weer helemaal opgeknapt en gaan we op weg naar Volendam. We hebben geen haast en om 11 uur varen we het IJ op naar de Oranje sluis. Het is er redelijk druk en we moeten nog even wachten. Dan stopt plotseling de motor. Starten helpt niet, hij wil niet blijven lopen. Gelukkig staat de wind schuin van achteren en we laten ons zachtjes tegen het steigerwerk drijven. Helaas is dat wel lagerwal en we stampen flink. Alle stootwillen gaan er tussen om schade te voorkomen.



De eerste gedachte is een vervuild filter en ik draai het een kwartslag om een schone kant voor de ingang te krijgen. Helaas helpt dat niet.

Dan moet de noodtank er maar weer tussen, die is zeker niet verstopt. Helaas helpt ook dat niet en dus roepen we hulp in. Da sluiswachter kan ons geen hulp bieden en we gaan aan de slag met diverse telefoon nummers via internet.



Uiteindelijk komen we terecht bij een aardige man van SleepjeSloepje. Hij had weliswaar een afspraak maar die kan hij wel verzetten. Even later kwam het kleine gele slepertje er aan en maakte vast. Hij wist een monteur die wel tijd had, het was immers vrijdagmiddag! We gingen op weg naar Zeeburg en kwamen in een kanaal terecht met woonarken en een klein bedrijfje vlak voor een brug. Kleijer Scheepsmotoren stond er op het bord en 3 oudere heren stonden ons op te wachten. Ze doken de motor ruimte in en vroegen vanalles. Over de vuile tank, het nood tankje, ontluichten enzovoorts. "Nou laat maar eens draaien." Met nog het nodige ontluichten liep de motor uiteindelijk op de noodtank, maar niet erg regelmatig. Af en toe ging het toerental omlaag en door op de pompbal van de noodtank te knijpen ging het toerental weer omhoog. Het moet in de aanvoer zitten. Volgens hem lag de oorzaak in een defecte opvoer pomp. Die zit tussen het groffilter en fijnfilter en haalt de brandstof uit de tank.



Heel vergelijkbaar met een ouderwetse mechanische benzinepomp van een automotor. Geen punt, er werd even gebeld en iemand sprong in de auto en het pompje werd direct opgehaald.



Dat zetten we er morgen wel even in. Maar dat is op zaterdag? Nee nee, geen punt morgen varen jullie weer. Wat een ervaring en vakmanschap huist in dit bedrijfje aan het Zeeburgerpad, de eigenaar is 79 en zijn beide werknemers ook de pensioen leeftijd al gepasseerd.

De volgende morgen werd de montage in de werkplaats eerst voorbereid, omdat de montage blind op gevoel moest gebeuren. Het pompje en de slang op de juiste hoek gemonteerd, een pakkingkje er aan vast geplakt, losse tapeinden in het motorblok om de pomp op de juiste plaats te krijgen en die een voor een vervangen door de originele bouten. Een nieuw filter werd voor de zekerheid geplaatst en de hele handel nauwkeurig ontlucht. Daarna proefdraaien. Hij startte direct en na een kwartier op 2400 toeren draaien met draaiende schroef zonder

een misslag, riep hij, zo en nu volle kracht.

Dat ging altijd erg moeizaam en met veel rook gepaard, maar nu moeiteloos en rookvrij. Zo had de motor nog nooit gedraaid. Allemaal vrolijke gezichten bij ons en de monteurs. We hebben er vertrouwen in. De eigenaar kwam met de rekening en nog een extra reserve filter (je weet maar nooit!). Wat een geweldige service was dit. We kunnen om half twaalf weer op weg naar de Oranjesluis.



Ook de Oranjesluis en de Schellingwoude brug waren ons gunstig gezint en al snel waren we op het Markermeer. Volendam is onze laatste haven van deze vakantie en we gaan liggen in de

oude haven voor de Dijk. Het is zaterdagavond en uit de kroegen op de dijk schalt weer een herrie van jewelste. Wat een gezelligheid!  
En natuurlijk genieten van een heerlijke vette paling.

Zondag 14 augustus maken we om half elf los en gaan onder vol zeil op weg naar Ketelhaven. Voor Lelystad bergen we de zeilen netjes op omdat er daarna toch niet meer gezeild kan worden door de windrichting. De brug voor de sluis staat open als we aan komen varen en we zetten voor het eerst de motor op maximaal toerental en zonder een spoortje rook en met 6.8 knopen scheuren we de sluis binnen.



Meteen achter ons gaat de brug omlaag. Dit gaat wel erg voorspoedig zo. Het laatste stuk schijnt de zon en genieten we van een biertje. Al met al toch een prachtige en enerverende vakantie. Om 4 uur liggen we in onze box in de Ketelhaven en staat de log op 3623 mijl. We hebben 187 mijl afgelegd en ervan genoten.

Bron:  
R.J.Bersma



*The End*

***Veel van onze lezers hebben nog herinneringen aan de OOST,  
komend 4 weken komen er veel herinneringen te boven...***



# HERINNERINGEN AAN HET INDIË VAN VOOR 1942 (DEEL 1)

## **"De geur van vuurtjes, van natte grond en bloemen..."**

*Fer:* 'Het zijn vooral geuren en beelden die me zijn bijgebleven. De geur van melatibloemen. De geur van natte grond waar de zon op gaat schijnen als het net geregend heeft. De geur van de vuurtjes die tegen het vallen van de avond werden gestookt om de muskieten te verdrijven. En beelden: als ik aan het oude, Indië denk zie ik een waterval voor me, die van twintig meter hoog neerstort in een ronde kom, en onder het kletterende water zit iemand op een platte, glimmende steen zich te wassen, beschenen door het zonlicht dat in kleine, schitterende vlekjes door het lozer schijnt.'



Melatibloem

## **"Soms vraag ik me af hoe ik me ooit nog heb kunnen aanpassen in Nederland"**



*Nettie:* 'Als jonge, getrouwde vrouw met een klein kind heb ik enkele ongehoord luxueuze jaren gekend in Indië. Als ik erop terugkijk begrijp ik niet hoe ik me ooit nog heb kunnen aanpassen aan het veel moeilijker bestaan in Holland. Dat was waarschijnlijk puur aan m'n leeftijd te danken: ik was nog jong genoeg om zo'n grote overgang aan te kunnen.

In Indië werd ik ronduit verwend. Dan praat ik niet over de oorlogstijd - die was voor iedereen afschuwelijk - maar over de jaren daarvoor. Mijn man was hoofd van een ijkkantoor, hij had in Bandung de Technische Hogeschool voor ingenieurs en ijkers gedaan. Hij behoorde tot de hogere ambtenaren en daardoor genoten we allerlei voordelen. We konden lid worden van de sociëteit, waar een strenge ballotage werd toegepast, en daardoor nam je deel aan talloze dansavonden, recepties en ontvangsten. We kregen representatiegeld om dat lidmaatschap en extra uitgaven voor avondkleding te kunnen bekostigen.

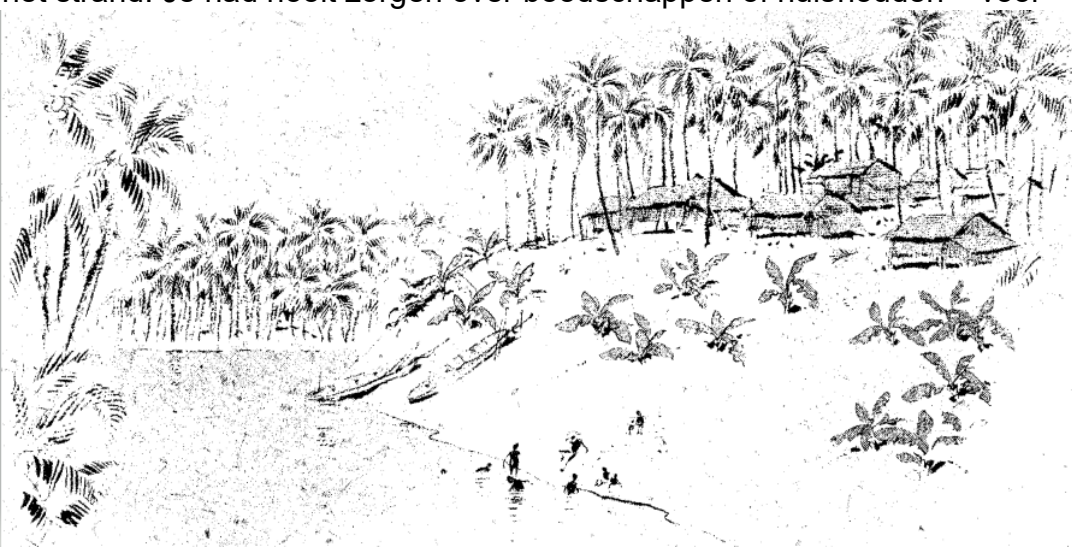
In het kader van zijn werk moest mijn man veel dienstreizen maken, onder meer naar Sumatra, Malakka en de Riouw-archipel, en dan mocht ik met ons dochttertje mee.

We reisden per auto met chauffeur en de babu ging ook mee. Mijn man moest tijdens die reizen hard werken, maar voor mij was het puur vakantie: de babu fungeerde als kindermisje voor dag en nacht, de pasang rahans (hotelletjes) waar we overnachtten werden bekostigd door de opdrachtgever, en overal waar we kwamen werden we door de Bestuurshoofden en hun vrouwen op diners of cocktails ontvangen.



Maar niet alleen die dienstreizen, ook het gewone dagelijkse leven was een permanente verwennerij. 's Middags zaten we gezellig buiten in de tuin of we gingen tennissen, naar het zwembad of naar het strand. Je had nooit zorgen over boodschappen of huishouden – voor iedere taak had je een bediende. We hadden thuis vaak ontvangsten, maar daar had ik zelf nauwelijks werk aan.

En het toppunt van luxe was misschien wel - hoewel het in die tijd nog vrij



gewoon was - dat ik na de bevalling van mijn dochter tien dagen in de kliniek ben gebleven. Tien dagen om uit te rusten van een niet eens zo zware bevalling. Als ik dan bedenk dat die dochter later, na haar eigen bevalling, al na één dag op de been was omdat ze weer aan de slag wilde...

Natuurlijk heeft lang niet iedereen het zo luxueus gehad in de Tropen als wij; het zou een misvatting zijn om te denken dat het leven er per definitie een feest was. Bij ons was het ook afgelopen vanaf het moment dat mijn man in de oorlog krijgsgevangen werd gemaakt en te werk werd gesteld aan de Birma-spoorlijn. Hij heeft het er levend van afgebracht, maar aan het onbekommerde leven van vóór 1940 was voorgoed een einde gekomen.'

### ***“Van thuis mochten we eigenlijk nooit iets ‘van de straat’ kopen”***

*Trude:* 'Als meisje van achttien ging ik naar de kweekschool in Batavia (Jakarta). We woonden in Buitenzorg (Bogor) dus ik stond iedere ochtend om kwart voor vijf op om de trein van half zes te halen. We zaten met een heel stel meisjes van de kweekschool in die trein, en het hoogtepunt was als we in Depok stopten: daar werden op het perron 'dodols' verkocht - het lekkerste snoep dat er te krijgen was - en dan hingen wij uit de ramen om dat te kopen. Van thuis mocht dat niet. Je hoorde als Europese niet 'van de straat' te kopen, maar daar trokken wij ons nooit iets van aan. Zeker in een stad als Batavia was dat ook niet vol te houden: daar gingen we in onze vrije uurtjes gezellig naar de Pasar Baru met allemaal kleine winkeltjes en daar kocht je voor een 2 1/2 muntstuk ijs. Dat mocht helemaal niet, er werd altijd bedreigd met tyfus en dysenterie. Maar wij werden nooit ziek.'

### ***“Op zijn tochten door de kampongs ging ik altijd met mijn vader mee”***

*Mieke:* 'Mijn vader was een zeer sociale man. Op zijn vijfenveertigste - voor de oorlog - werd hij gepensioneerd. Hij ging zich toen bezighouden met vrijwillige armenzorg. Op zijn tochten door de kampongs, waar de mensen na de oorlog echt zaten te verkommeren, ging ik als vijfjarig kind altijd met hem mee. Hij organiseerde ieder jaar met Oudjaar een maaltijd voor de armen. In juli begon hij al langs de grote bedrijven te gaan om een bijdrage voor de Oudejaarsmaaltijd te vragen. Achter de Bragaweg was een gasbedrijf: daar werden hele grote galans neergezet en dan werd er voor vijfhonderd mensen rijsttafel gekookt.'

Ik mocht altijd achter de snoepjestafel staan om het snoep aan de kinderen uit te delen. In 1942 - we waren toen nog niet geïnterneerd - ging de maaltijd voor het eerst sinds jaren niet door: we hadden zélf niets meer.

Ik herinner me een andere massale bijeenkomst, met Pasen. Dan werd er op een open plek in het bos een oecumenische kerkdienst gehouden. Dat was een echte belevenis, voor een kind van een jaar of tien. De gezamenlijke kerken zorgden voor een picknick: er waren broodjes, en er was volop koffie en frisdrank. Er werd natuurlijk massaal gezongen - gezangen en psalmen door elkaar: het was één grote happening.'

**"Op een dag hoorden we buiten een reuze gegil van de babu..."**

*Frits:* 'Mijn vader was tweede luitenant in Kota Radja, het tegenwoordige Banda Aceh. Daar zat ik op een nonnenschooltje, waar gebrekkig Nederlands maar goed Maleis gesproken werd. Ik heb er heerlijke kinderjaren gehad, Ik herinner me een paar dingen: dat mijn vader een tijger had doodgeschoten en later een olifant. Eén olifantspoot werd als een soort trofee bewaard; je kon erin klimmen.



De voormalige tramlijn in Batavia

Op een dag hoorden we een reuze gegil van de babu: er zat buiten een slang om de waringiboom heen gekronkeld. Mijn vader maande haar tot kalmte, pakte zijn geweer en schoot hem dood. Daarna moest het hele huis van onder tot boven gesopt worden, want dat soort slangen was altijd met z'n tweeën: als je de geur van die ene slang niet wegnam, zou de andere er onherroepelijk op afkomen.

Mijn vader is jong gestorven: hij was tweeëndertig toen hij in een gevecht sneuvelde op het olie-eiland Tarakan. Maar in dat korte leven heeft hij ongelooflijk veel meegemaakt. Hij was beroepsmilitair. Toen ik nog een baby was ging hij op een keer op patrouille om een bepaald gebied te bekijken in Atjeh (Aceh). Zijn beste vriend was daar ook bij. Op een gegeven moment moesten ze met hun bepakking door een snel stromend rivier waden. 'Kleren uit', zei mijn vader tegen die vriend, 'en je bepakking op je hoofd dragen'...Maar die vriend deed dat niet en toen is hij voor de ogen van mijn vader verdronken.

Zijn ervaringen in Atjeh moeten hem gehard hebben. De Surabaya-Courant meldde, dat hij als kapitein fluitend het gevecht inging. Hij probeerde mij van kinds af aan ook warm te maken voor een leven als militair, maar ik heb de verschrikkingen van de oorlog gezien en dat was voldoende; ik ben ingenieur geworden. Iets ópbouwen ligt me beter.'

**" 's Nachts liepen er tijgers onder ons huis - het was gebouwd op palen"**

*Henriette:* 'Mijn vader was administrateur op een theeonderneming in de Preanger.

We woonden tamelijk hoog, in een heerlijk klimaat, maar er was weinig te doen. Mijn moeder had kooien uit Nederland laten komen om iets om handen te hebben: van het verzorgen en beheren van die beesten maakte ze een soort hobby. Andere mensen begonnen om diezelfde reden met het kweken van goudvissen of het houden van duiven. Orchideeën kweken was ook een favoriete, hobby.

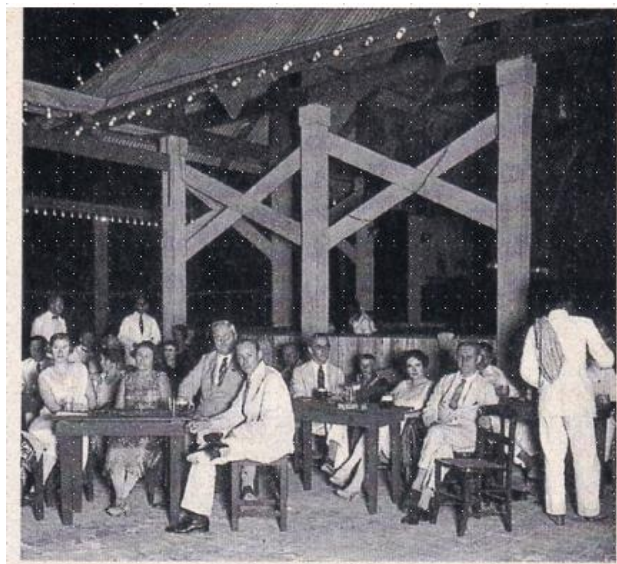
Later, toen ik getrouwd was en in de rimboe van Zuid-Sumatra woonde, had ik zelf ook een koe. En honden. Die raakten erg aan je gehecht en dat was wederzijds, want je zat daar moederziel alleen als enige Nederlander, dus je enige pleziertje zocht je in die beesten. Ik had ook een hert.

Behalve de werknemers van mijn man zag ik nooit iemand. De naaste buurman woonde vijftig kilometer verderop en die was bovendien ongetrouwd, dus je kunt gewoon zeggen dat ik de enige vrouw uit Europa was die daar zat. Ik heb het er niet slecht gehad, maar de eenzaamheid was soms wel wat veel. Overdag liep ik vaak een eindje de weg op, om te kijken of ik een olifant tegenkwam, of een wild zwijn. 's Nachts liepen er tijgers onder ons huis - het was gebouwd op palen, zoals de meeste inlandse huizen daar.

Eten was er weinig. Een koe werd zelden geslacht, omdat het een soort huisdier was.

Meestal aten we alleen rijst met groente, en af en toe kip. Ik bakte wel koekjes, brood en ontbijtkoek: in een oventje op een petroleumstelletje. Gas of elektriciteit was er niet. Af en toe gingen we naar de stad - Palembang - om iets te regelen, boodschappen te doen of gewoon eens onder de mensen te zijn. Een weg was er niet, dus we gingen met de hekwieler - een soort raderboot - de rivier af.

Na de geboorte van ons eerste kind verhuisden we naar een ander dorpje, iets dichterbij Palembang maar toch hadden we zes jaar in datzelfde district gezeten. Ver voor onze tijd waren er nogal wat tabaksmensen in de omgeving van Medan geweest die last hadden gekregen van tropenkolder: een gevolg van volstrekte eenzaamheid. Door die zes jaar in de rimboe heb ik wel een idee gekregen van hoe je inderdaad bijna gek kunt worden in sommige gebieden, als je het zo lang zonder mensen, gezelligheid en vertrouwde gewoonten moet stellen.'



In het "Europeesch Restaurant" te Palembang

WORDT  
VERVOLGD

