



OORLOG OP ZEE

dagboek Uilke Brolsma 1939 - 1944

ZIJ HIELDEN KOERS

Koopvaardijmonument Rotterdam

Oorlog op zee : dagboek van Uilke Brolsma, 1939-1944

redactie: J.U. Brolsma. Driebergen

ISBN 90-802376-1-2 geb., NUGI 645

Trefw.: Brolsma, Uilke ; dagboeken/Nederland ; maritieme geschiedenis ; Wereldoorlog II

druk: ICG Printing, Dordrecht

foto's: collectie U. Brolsma

tekeningetjes uit: "Wij varen weer"

Copyright © J.U. Brolsma, 1995 / 2018

Alle rechten voorbehouden / All rights reserved



Uilke Brolsma werd geboren op 17 mei 1906 in het Friese dorpje Wijnaldum, niet ver van Harlingen. Als het stormde, waren de volgende ochtend de ruiten wit van het zout uit de zee. Na enkele jaren verhuisde de familie naar Stiens.

Na de LTS in Leeuwarden werkte hij anderhalf jaar in de schilderszaak van zijn vader te Stiens, later stelde een oom hem (financieel) in staat de zeevaartschool te volgen. Na twee weken op de schelpenzuiger *Volharding* gevaren te hebben, trad hij als assistent-machinist in dienst bij de Koninklijke Hollandsche Lloyd, waar hij onder meer op het passagiersschip *Flandria* voer. In 1935 volgde de overstap naar Shell Tankers.

Na de oorlog ontving hij het Oorlogsherinneringskruis met de gespen Oorlogsdienst Koopvaardij 1940-1945, Middellandse Zee 1940-1945 en Oost-Azië/Zuid-Pacific 1942-1945, die hij draagt op de foto.

In juni 1939 trouwde Uilke met Martha Smits. Zij kregen twee kinderen. Na de oorlog gaf hij het varen er aan en werkte tot zijn pensionering als chef werktuigkundige bij de Chemische Fabriek Naarden. Uilke Brolsma overleed op 29 juni 1987.

VOORAF

"Oorlog op zee" is de titel die Uilke Brolsma boven zijn dagboek schreef. Het is het onopgesmukte verslag van de belevenissen en gevoelens van een gewone zeeman in de Tweede Wereldoorlog. Niet iemand die het gevaar opzocht, maar één van de velen die er ongevraagd in betrokken werden. Geen roekeloze held, maar één van de gelukkigen die na de oorlog thuis voeren. Ruim 3300 koopvaardijmensen waren minder gelukkig! Het dagboek beslaat het tijdvak augustus 1939 tot en met september 1944, handgeschreven in een dik, gelinieerd werkboek. Gedurende deze periode legde Uilke (spreek uit: Uûlke) varend op diverse tankers van de Kon. Shell Groep een kleine 180.000 mijl af. Er zit een hiaat in de verslaggeving van oktober 1939 tot december 1941, dat wil zeggen vanaf het verlaten van de onrustige Middellandse Zee tot het begin van de oorlog in de Pacific na de aanval op Pearl Harbour van 7 december 1941. Het dagboek eindigt op een moment dat de Duitse ineenstorting zich onafwendbaar aftekent en de spanning in de Middellandse Zee minder wordt.

Waarom het dagboek is geschreven, weet ik niet precies. Ik wist van het bestaan af, maar Uilke, mijn vader, heeft nooit veel over de oorlog verteld buiten de -achteraf herkenbare- sterke verhalen als hij eens op zijn praatstoel zat. Overigens zijn niet alle verhalen terug te vinden. Het scheepshondje dat tijdens een bombardement in paniek overboord sprong, ontbreekt bijvoorbeeld in het dagboek. Vermoedelijk schreef hij het omdat hij juist voor de oorlog, in juni 1939, getrouwd was en zijn belevenissen en emoties wilde vastleggen voor thuis. In brieven was dat uiteraard niet mogelijk, zo er al sprake was van enige briefwisseling. Waarschijnlijk was het dagboek vooral een uitlaatklep voor de spanningen van de oorlog. Hoe dan ook, na zijn overlijden is het uitwerken van het oorlogsdagboek een poging mijnerzijds geweest meer en beter begrip te krijgen voor mijn vader. Naar ik hoop zal het anderen een beter begrip geven van de gevaren en spanningen, waaraan Nederlandse zeelieden in de Tweede Wereldoorlog bloot stonden.

De handgeschreven tekst is nagenoeg niet gewijzigd. Terwille van de leesbaarheid heb ik, buiten aanpassing van de spelling, enige verklarende voetnoten opgenomen en bij elk dagboekfragment een plaatsaanduiding toegevoegd. Enkele episoden uit dit boek zijn gepubliceerd in het tijdschrift "Zeewezen". De reacties van lezers hebben me gestimuleerd het dagboek, één van de weinige rechtstreekse getuigenissen van een koopvaardijman uit de Tweede Wereldoorlog, in 1995 in boekvorm uit te geven. De beperkte oplage ervan is inmiddels uitverkocht. Ruim twintig jaar later is daarom een digitale versie tot stand gebracht die, wat de afbeeldingen betreft, enigszins afwijkt van de gedrukte versie.

Jolco Brolsma

1939

Atlantic, 23 augustus 1939

Aan boord gekomen op 26 juli 1939 te Liverpool. De 23e augustus vertrok ik als tweede machinist met het motorschip *Merula* van de Shell van Trinidad naar Lissabon en Gibraltar met een lading stookolie van 13500 ton aan boord.

Op zee, 2 september 1939

Luisterden naar de radio over de eerste slagen in Polen.

's Avonds geheime orders ontvangen. De orders voor Lissabon vervallen, we gaan alleen naar Gibraltar. Volle lading voor de Navy.

Ik zond een telegram naar huis: "Alles wel". Hielden om 20.30 uur verduisteringsoefeningen.

Op zee, 3 september 1939

Hoorden over de radio dat Engeland en Frankrijk na vergeefs wachten op een antwoord op hun ultimatum de oorlog verklaarden aan Duitsland.

's Nachts half één ontving ik bericht van de brug dat we geblindeerd gingen varen: alle naar buiten stralende lichten gaan uit. In de hutten gaan de stormkleppen voor de poorten. Er zijn duikboten gesignaleerd bij onder andere de Canarische Eilanden. Wij varen in een koers op Gibraltar aan, komen dus in de buurt.

Op zee, 4 september 1939

We worden 's morgens aangehouden door een Franse hulpkruiser. Door vlagsignalen wordt gevraagd "Wie bent? Waar gaat gij naar toe?" enzovoorts. Na alles in orde het sein "Blijf in radioverbinding met ons". Ondertussen wordt naar de machinekamer gebeld: "Stand by". De Chinezen uit de machinekamer hollen naar boven naar de sloepen. Deze hulpkruiser oefende patrouillevaart uit op de Atlantic.

's Middags worden de zwemvesten nagezien en de boten in gereedheid gebracht. We hebben onze papieren klaar liggen, enige wollen kledingstukken, wat sigaretten en een kruik Bols. De toestand begint ernstig te worden.

Op zee, 5 september

We varen 's nachts in het donker. Geen lichtje te zien. De machines zijn klaar om te manoeuvreren.

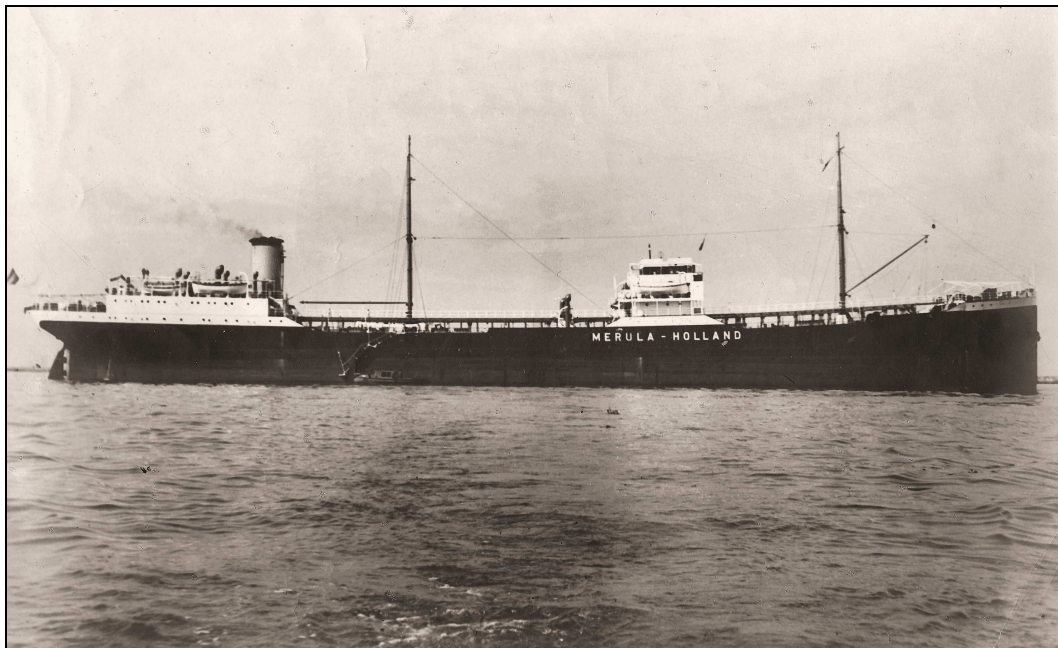
Gibraltar, 7 september 1939

Arriveerden 7 september in Gibraltar. Achteraf gezien blijkt dat we dwars door de onderzeeërs zijn gevaren. Geluk gehad dus. Hier liggen veel tankers, die nu grijs geschilderd worden. Eén had lading voor Italië, maar lost nu hier. Verder ligt er een boot van de Mij. Nederland, de *Tabian*. Heeft lading aan boord voor Duitsland en mag nu niet verder. Gisteravond tegen donker vertrok een konvooi van zo'n zestig schepen onder begeleiding van een aantal jagers. De schepen waren alle grijs geschilderd en waren geblindeerd met de sloepen buiten boord gedraaid. Ook de *Kota Baroe* van de

Rotterdamsche Lloyd werd vandaag naar Gibraltar opgebracht. Ze schijnt spullen voor Duitsland in te hebben.

Gibraltar, 8 september 1939

Hoorden dat we behoorlijk geboft hebben. Bij Madeira lagen drie Duitse U-boten te wachten. Vast en zeker waren we er in gelopen als de ouwe niet een 120 mijl uit de koers gestuurd had. We spraken een kapitein van een Engelse tanker die naar St. Kitts moet voor orders. Z'n mensen waren geheel in de war, ze lopen ook veel risico.



Merula

Gibraltar, 9 september 1939

Heden kwam de *Mars* van de K.N.S.M. binnen, afgeladen met aardappelen en kool uit Holland. Hier waren geen aardappelen meer. Brieven die we ontvangen zijn geopend door de postcensuur van Gibraltar. Terwijl we vertrekken komt de *Johan de Witt*¹ van de Stoomvaartmaatschappij Nederland binnenlopen .

Middellandse Zee, 12 september 1939

Varen thans op naar Port Said met 's nachts een grote Hollandse vlag op die door twee schijnwerpers verlicht wordt. In onze koers liggen volgens de Franse pers zes oorlogs-duikboten.

¹ In de meidagen van 1940 was de *Johan de Witt* het laatste schip dat uit Amsterdam wist te ontsnappen.

Op zee, 13 september 1939

Vannacht tijdens mijn wacht (8 tot 12) voeren drie jagers langs, geblindeerd, zodat niet uit te maken was van welke nationaliteit ze waren. Vermoedelijk Fransen. Ze voeren zo dicht langs ons heen, dat je als het ware over kon springen. Zonder ook maar één sein gewisseld te hebben, verdwenen ze weer. De Hollandse vlag was genoeg denk ik.

Op zee, 15 september 1939

We passeerden vanmorgen een konvooi bestaande uit een 25-tal schepen begeleid door zes oorlogsbodems. Voorop voer een zware kruiser. Vliegtuigen cirkelden rond het konvooi op zoek naar duikboten. De schepen voeren zig-zag. Via de radio hoorden we dat de *Nieuw Amsterdam* ingepikt is door de Britten.

Middellandse Zee, 16 september 1939

Passeerden zonet weer een konvooi, of liever het konvooi passeerde ons. Het bestond uit drie grote passagiersschepen (met troepen?) begeleid door twee zware jagers. Eén jager vaart vooruit om eventuele duikboten op te sporen. Af en toe vliegen er bommenwerpers over ons heen, maar ze verdwijnen weer als ze de Hollandse vlag zien.

Er zitten hier veel oorlogsschepen. Het konvooi is dwars voor ons over gegaan, zodat we bij moesten draaien. Even later schoot een jager naar buiten en kruisde daar rond. Er werden dieptebommen afgeworpen en een duikboot was vernietigd.

We hebben nog uitgezien naar een olievlek of iets anders, maar het konvooi ging door en zo ook wij. Zeer waarschijnlijk is dat deze U-boot vlak achter of onder ons gevaren heeft, wetende dat het konvooi zou komen. Anders was hij misschien al eerder opgemerkt door de speciale instrumenten. Nu was het moeilijker door de storing van onze dynamo en motor.

Port Said, 17 september 1939

Arriveerden heden in Port Said en omdat er geen orders waren, gingen we voor anker. Er liggen tankers van onze Company waarvan de Chinezen weigeren om verder te gaan de Middellandse Zee in. Ook bij ons is er een deel van de crew die weigert.

Suezkanaal, 19 september 1939

Kregen vandaag orders om naar Singapore te gaan. We nemen de Chinezen van de andere schepen mee. Er is heel weinig vaart door het Suez-kanaal, omdat de meeste schepen rond de Kaap gaan. Wanneer zullen we ooit weer door het kanaal gaan op weg naar huis? Verschillenden zullen wel nooit de weg terug gaan.

Rode Zee, 1 oktober 1939

Ik werd vanmorgen wakker door een hoop geschreeuw. Door de patrijspoort kijkend, zag ik een jager rond ons schip varen. Hij seinde "Stop onmiddellijk". Na diverse seinen gewisseld te hebben, konden we verder gaan.

Hier eindigt het dagboek, voorlopig althans. De *Merula* arriveerde op 13 oktober te Pulau Bukum, de olie-installatie van de Shell in Singapore. Daarna maakte het schip enkele reizen naar Australië en naar Japan. Mijn vader vertelde later dat westerlingen toen al tamelijk onheus bejegend werden. De oorlogsstemming was duidelijk voelbaar. Juli 1940 stapte hij over op de *Augustina*, een tanker van 3110 Bruto Register Ton (BRT), die voornamelijk voer in de wateren rond Nederlands Indië. Het dagboek vervolgt op 8 december 1941, de dag na de Japanse aanval op Pearl Harbour.

AANMONSTERING EN BEËINDIGING					VAN DEN DIENST AAN BOORD						
Datum van aanmonstering	Nummer monsterrol	Naam van het schip	Rang of kwaliteit	Termijn of aantal reizen	Ambtenaar van aanmonstering		Beëindiging v/d dienst a. boord		Paraaf Kapt.	Paraaf Ambt.	
					Hoedanigheid	Naam	Paraaf Ambt.	Datum			Gemeente
26. Oct. 19	72	Terna	4 ^e Maest ^t	3 jaar	Nat. roekend	L. J. Guant	22	25-3-'38	Harburg		
6. 4. 20	14	Brucula	3 ^e	Onbep.	Consul TE LIVERPOOL	C. T. Cassie	2	1-1-'39	Singapore		
26. 7. 39	1186 A.	Merula	3 ^e	3 jaar		G. J. VERBURGH	22	20-6-40	Hongkong		
28. 7. 40	51940	Augustina	2 ^e mach.	3 jaar		H. J. G. G. G.	22	1-4-41	Singapore		
1. 4. 41	—	Augustina	1 ^e mach.	Onbep.		H. J. G. G. G.	22	30-8-41	Samarang		
16. 9. 41	—	Ho Kwang	Sup. Ch. Eng.	—		H. J. G. G. G.	22	16-12-41	S. Soe		
23-6-42	18/1941	Alaska	2 ^e Mach.	Onbep.		H. J. G. G. G.	22	22-6-42	Bombay		
14. 2. 43	26	Saidja	1 ^e Mach.	do		H. J. G. G. G.	22	23-2-43	Possiblog		
13. 7. 43	—	Spraeuna	2 ^e Mach.	—		H. J. G. G. G.	22	13-7-43	Calcutta		
7. 9. 43	—	Saidja	1 ^e Mach.	—		H. J. G. G. G.	22	28-8-43	—		
25-12-43	239/42	Antonia	2 ^e —	Onbep.		H. J. G. G. G.	22	7-10-43	Bombay		
						H. J. G. G. G.	22	14-11-45	Alendania		

Ambtenaar van aanmonstering		Paraaf Ambt.	Beëindiging v/d dienst a. boord		Paraaf Kapt.	Paraaf Ambt.
Hoedanigheid	Naam		Datum	Gemeente		
Nat. roekend	L. J. Guant	22	25-3-'38	Harburg		
Consul TE LIVERPOOL	C. T. Cassie	2	1-1-'39	Singapore		
Consul TE LIVERPOOL	G. J. VERBURGH	22	20-6-40	Hongkong		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	1-4-41	Singapore		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	30-8-41	Samarang		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	16-12-41	S. Soe		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	22-6-42	Bombay		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	23-2-43	Possiblog		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	13-7-43	Calcutta		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	28-8-43	—		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	7-10-43	Bombay		
Nat. roekend	H. J. G. G. G.	22	14-11-45	Alendania		

16

00110.A

001108

17

Het monsterboekje van Uilke Brolsma

1941

Pacific, 8 december 1941

We hebben een tijd betrekkelijk rustig in de Oost gevaren. Tenminste, als je het zo mag noemen met een benzineschip in de mijnenvelden, om van de raiders nog maar niet te spreken. Toen brak ook hier de oorlog uit. Ik zit nu op het Chinese riviertankertje *Ho Kwang* (betekent "goed licht") met een Engelse kaptein en stuurman. Mijn ondergeschikte machinisten zijn Chinezen, aan dek Maleiers. We maakten de eerste oorlogsdag in Soesoe mee, waar alles voor vernietiging werd klaargemaakt. Na een dag wachten mochten we gaan varen, maar toen weigerden de Chinezen. Na heen en weer gepraat werd overeengekomen dat ze meer gage zouden krijgen en toen konden we gaan.

Nu zijn we op weg naar Penang, wat reeds gebombardeerd is. Aan de overkant van Malakka heerst een zware strijd om het vliegveld Kota Baroe, slechts een 200 kilometer van Penang. Wat zal deze trip ons brengen? Bewapening hebben we niet en konvooieren is er niet bij. Moederziel alleen gaan we naar die hel toe. Zien we ooit onze dierbaren terug? Afwachten is het enige wat er op zit, we moeten varen.

Na opruimende berichten over de strijd in Rusland hier het verpletterende bericht dat de slagschepen *Prince of Wales* en *Repulse* door de Japanners gezonken zijn. Een mooi staaltje van de Jappen en een harde les voor de Britten (geen vliegtuigen).



Ho Kwang

Penang, 11 december 1941

We arriveerden heden in Penang. Nadat we net gemeerd lagen, kwam een van de matrozen naar me toe en zei: "Chief, you look". En ja hoor, daar kwamen negen zware bommenwerpers aan. Rustig stond ik er naar te kijken, in de mening dat het Britten waren omdat er geen afweergeschut klonk. Ik kwam tot een andere gedachte toen de hel losbrak. De bombers lieten hun vrachtje vallen op de stad $\pm$ één mijl hier vandaan. Een geweldige consternatie aan boord vanwege de benzinelading. 't Was allemaal vuur en rook wat je zag en toen onze mensen merkten dat de vliegtuigen onze kant op kwamen, namen ze de benen. Ben gauw met een oude olieman de machinekamer ingegaan en heb de boel gestopt. Vuur onder de ketel uit en de hoofdstoomafsluiter dicht en toen ook de steiger op. De Jap zat recht boven ons. Ik was doodsbenaauwd dat één naar beneden zou

duiken om ons op die lange, smalle steiger af te schieten. Maar het ging goed. Direkt daarop volgde een raid met 26 vliegtuigen, daarna twee maal negen en één maal 24 stuks. 't Was een hel. De stad brandde over grote afstand. Eén van die knapen had ook nog een cadeau voor ons bewaard, maar gooide zijn bommen zo'n 300 meter achter het schip. Ik lag achter het betonnen steiger, enige anderen plat in het gras op het eind van de steiger en weer anderen holden naar de palmbomen aan de overkant van de straatweg. Bijzonder gelukkig waren we, omdat we nog maar een half uur tevoren voorbij het punt voeren waar nu de meeste bommen vielen. Een tweede geluk was dat er geen koelies op de pier waren toen we aankwamen. De ouwe en ik waren al aangekleed om naar het kantoor te gaan. Waren we vlugger afgemeerd geweest, dan hadden we midden in het bombardement gezeten.

's Middags ben ik met de kapitein naar het kantoor gegaan. Een taxi was niet te krijgen, want alles vluchtte uit de zwaar brandende stad. We gingen met een benzinetruck van de installatie. De truck werd eerst nog even vol geladen. Op het kantoor was niemand want er was een bom doorheen gegaan. Op het kantoor van de Nederlandse consul dr. Van Egmond was ook al niets te beginnen, want ook hier was het behoorlijk beschadigd. Hij kon zelfs mijn paspoort niet verlengen. Het kantoor van de K.P.M. had ook veel schade. De grote winkelstraat zag er verschrikkelijk uit. Alles brandde. Doden lagen nog in de straten, een beroerd gezicht. Weer konden we geen taxi krijgen. We zijn toen opgepikt door een homeguard en die heeft ons een eind op weg gebracht. 't Laatste uur hebben we gelopen. Juist waren we aan boord of er was weer een luchtaanval. Nu is het half negen in de avond en de brandende stad levert een luguber gezicht op. We zijn benzine aan het lossen. Zonet was er weer een airraid. Dan wordt gauw de hoofdstoomafsluiter dichtgedraaid en gaat alles de wal op, tenminste, wat er nog is. Ik heb mijn ploeg tamelijk compleet, maar van het dek zijn nog maar twee man aan boord. Die knapen willen niet meer varen, zodat na een telefoontje met Singapore besloten is daar naar toe te gaan. Eerst zouden we hier nog blijven om een paar ladingen van de installatie op de vaste wal naar die op het eiland te brengen, maar zonder mensen gaat het niet. We verwachten de Jappen ieder moment terug, want de brandende stad is een prachtig doel. Gelukkig regent het nu, maar ze zullen morgen dan wel komen. Alle schepen zijn al weg, maar wij moeten nog lossen. Dringend nodig, benzine voor de Army en de R.A.F. Effin, we zullen hopen dat alles goed gaat, maar toen ik daar vanmorgen achter die muur lag, dacht ik dat mijn laatste ogenblik geslagen had. Wat ik toen dacht, zal ik hier maar niet neerschrijven. Toch verwonder ik me er over hoe kalm we zijn na de eerste schrik. Alleen als één van die knapen te dicht bij komt, klopt het hart je in de keel. We zijn zeker nog geen echte vuurvreters.

Het hoofdkwartier van politie is totaal verwoest. Hier waren een 500 mensen, mannen, vrouwen en kinderen in, niet veel overlevenden.

Bagan Dalam, 12 december 1941

Omstreeks 10 uur in de morgen gingen we van het eiland Penang naar de vaste wal aan de overkant. Halverwege een airraid en dat was niet mis ook. Eerst werd de stad weer gebombardeerd en toen kwam het op ons aan. Een veerboot kreeg drie bommen langszij, maar bleef wonder boven wonder drijven. Daarna viel aan iedere kant van een klein motorbootje een bom, zodat het ding gevaarlijk heen en weer gegooid werd. Maar weer geschiedde het wonder: het bootje was niet getroffen. Daarna was onze beurt. Een dive bomber kwam van heel hoog recht op ons neer schieten. We dachten het ergste al, maar de piloot had zich schijnbaar verrekend en schoot over ons heen. Vlak boven water kon hij zijn vliegtuig nog optrekken en gooide zijn bommen naast de *Pahang* neer. Dit was de

tweede direkte aanval op ons schip, maar beide keren net mis. Onze crew smeerde hem met de reddingsboot, doch kwam na enige sommatie weer terug. We zijn een eind verstoomd omdat de *Poseidon* voor de installatie lag waar wij moesten zijn.

Gingen later in de middag langszij. De crew trok meteen de wal op en daar stonden we dan als drie Europeanen. We hebben toen maar eens een potje bier genomen. Intussen enige aanvallen op een vliegveld vlak bij ons. We zijn maar aan boord gebleven, je weet toch niet waar de treffers vallen. 's Avonds kwam een deel van de bemanning terug. De eerste was de Chinese kok. Deze was vast aan boord gestuurd om eten te maken en toen de andere heren hun maag voelden, kwamen ze ook. Dat de schrik er goed in zat, bewijst wel dat ze weer aan de haal gingen toen er een motorfiets voorbij kwam.



Nederlandse zeelieden in Singapore, november 1941: zittend Steendam, Lamberts, Gootjes, staand Meijer, Brolsma en Stam

We zijn nu aan het lossen. Over enige uren is de lading er uit en dan smeren we hem. Nu is de moeilijkheid dat we bericht gekregen hebben, dat er waarschijnlijk magnetische mijnen aan de mond van de rivier gegooid zijn. We zullen het toch maar wagen. Als we hier blijven gaan we er zeker aan. Rond ons een benzineopslagplaats, een spoorwegstation en een elektrische centrale. Daarachter een vliegveld! Dit alles zal er wel aan gaan, dus weg van hier. Zonder geluk vaart niemand wel en we hebben nu al een paar dagen reuze geluk

gehad. Bij de eerste aanval waren in totaal 77 vliegtuigen betrokken en werden er twee neergehaald. Op het vliegveld vlak bij zijn enige jagers, maar ik heb ze alleen gezien als de Jappen weg waren. Nee, de afweer is hier lang niet voor elkaar (later is mij gebleken dat het afweervuur van enige schepen afkomstig was, aan de wal was niets). Onze boy was zo overstuurd, dat hij een glas vol zou schenken en niet in de gaten had dat de kurk nog op de fles zat. Trouwens, aan tafel bedienden die gasten met een zwemvest aan terwijl er toen toch echt niets aan de hand was. 't Viel mij mee dat mijn mannen vanmorgen in de machinekamer bleven. Ik was er zelf ook bij en heb maar een grapje gemaakt, terwijl mijn hartje toch ook niet zo groot was tijdens die aanvallen.

Op zee, 13 december 1941

Vannacht om 3 uur kwam de steward me porren en zei: "Sir we moeten direkt weg". Het geval was zo. Een inlander had verteld dat de Jappen terug zouden komen en de stad volledig zouden verwoesten. Alle matrozen op één na, de bootsman en de Maleise 2^e stuurman hadden hem gehoord. Na kort overleg besloten we het te wagen, dus de machines klaar gemaakt en om 4 uur voeren we. Omstreeks 9 uur zagen we nieuwe rookwolken boven de stad opstijgen, dus net op tijd weg. We zijn uit de koers gegaan om dekking te zoeken in regenbuien. Nog nooit was een regenbui me zo welkom.

't Is nu weer avond en gelukkig pikkedonker. Volgens de radio waren in Penang de eerste dag 200 doden en gewonden, de tweede dag omstreeks 100, maar volgens ons is het absoluut veel en veel meer. Hier een afschrift van het scheepsjournaal:

Arrived Penang at 9.40 on the Jelutong Installation. Started discharging benzine in bulk at 15.30 to 23.30 h

Heavy airraids delayed discharging as follows: 9.30 three dive-bombers attacked on 1000 feet, 9 heavy twin engine bombers raided port and waves of 26-9-9 and 24. Followed all clear being sounded at 15.20. All hends left ship during raids, except European.

12 December. Deckhends discharged packed benzine from 6.00 to 8.00 h. Vessel left berth and proceeded to Bagan Dalam installation. Raids warning at 9.00. Vessel anchored. Port and harbour heavy dive bombed. 14.30 vessel berthed. No coolies for mooring. Dive bomber active. Commenced pumping benzine 18.00, finished 23.30.

13 December. Ship sailed without clearence or advice of Naval Control Officer at 4.00 hours.

Op zee, 14 december 1941

Vanmorgen door de radio gehoord dat er een aanval plaats vindt op het vasteland van Malakka, dus daar waar Bagan Dalam Installations zijn. We zijn het er roerend over eens dat we erg veel geluk hebben gehad.

Pulau Bukom, 15 december 1941

Kwamen heden in Singapore aan. Hier zijn een vijftal bommen geworpen. In de Chinese buurt een 60-tal doden, anders alleen wat schade. De volgende dag was ik moederziel alleen aan boord bij de installatie van Pulau Bukom. 's Avonds airraid. Ik zag lichtkogels vallen. Heb direkt de plantmanager gewaarschuwd, bleek later van Engelse machines te zijn. De bemanning verlaat het schip. We hebben een nieuwe crew aangemonsterd, waarbij twee jonge Hollandse machinisten. Dit staat me best aan. Zijn nu weer onderweg naar Soesoe met een volle lading vliegtuigbenzine, 100 % octaan.

Soesoe, 25 december 1941

KERSTMIS. Ja vroeger was dat fijn, maar nu? We moesten van Port Soesoe naar Port Swollenham. Plotseling orders veranderd. 's Avonds kwam de Britse *Harpa* binnen van Swollenham af. Deze boot lag daar te lossen toen er een luchtaanval kwam. Alles liep van boord, want dit was ook een benzineschip. De stuurder renden de ene kant op, de machinisten de andere kant. Toen plat neer. Tussen de machinisten viel een bom. Vier van die arme kerels direct dood, één ander zwaar gewond. Tevens twee Chinezen gedood. Bij de doden was een Hollandse 4^e machinist. Ik had 16 maanden met deze jongen gevaren. Een prima, prima machinist. Arme kerel. Hij is de eerste van ons die hier valt. Dat hij in vrede ruste.

Ik sprak hem nog voor deze noodlottige reis in Singapore. Hij had met malaria in een hospitaal in Bangkok gelegen. Juist voor het uitbreken van de troebelen hier kwam hij naar Singapore. Hij zei "Gelukkig dat ik nog op tijd terug ben". Ik zei tegen hem "Jan, ga met mij mee, dan vraag ik het op 't kantoor". "Nee" zei hij, "geef mij maar een grote boot". Hij kwam echter niet terug met z'n grote boot. Ze zijn allen begraven in de klang. Twee Hollandse machinisten zijn met een sportvliegtuig vanuit Singapore vandaan gezonden om de *Harpa* op te halen. Jan vertelde me eens, dat toen hij naar zijn eerste boot ging zijn vader zei "Jan zien we niet meer terug". We hebben er toen om gelachen, maar het is waarheid geworden.



Adinda getorpedeerd, juli 1942

Pulau Bukom, 30 december 1941

Liggen thans weer in Singapore. Onderweg passeerden we de *Allegonda*, die op weg was naar Soesoe. Nu is gebleken dat deze boot gebombardeerd en in brand gevlogen is. Later toch nog binnengekomen. Ook de *Harpa* die achter ons aan kwam, kreeg nog een aanval. Gisteravond vijf aanvallen op Singapore. Er ontstond een grote brand. Later bleken dit olietanks te zijn bij de Naval Base. Het afweergeschut was hevig en het was een mooi, maar beangstigend gezicht. Er werden ook bommen gegooid op Pulau Bukom, wat één groot tankpark is. Maar alles viel net in het water.

Zonet begon het weer. Een paar vliegtuigen die de boel komen verkennen? De pret zal vannacht wel beginnen. Als alles goed gaat, gaan we morgen voor de kant bij Tandjong Pagar Dock voor cementplaten rond de brug.

1942

Singapore, 4 januari 1942

We liggen nu al een week in Singapore. Alle nachten bombardementen. Soms niet erg, maar toch beroerd voor de bevolking. Wij komen er niet altijd voor uit bed, want overdag is het werken. Als je er dan 's nachts steeds uitgaat, is dat niets gedaan. Nog nooit heb ik zo'n beroerde Kerst en Nieuwjaar meegemaakt. Er werd niets aan gedaan in tegenstelling tot Hollandse schepen, waar je die dagen altijd samen was. De jaarwisseling vond plaats op de brug tussen de zandzakken, want er was net een airraid. Toch hebben we maar een paar flesjes laten aanrukken om op elkaars welzijn te drinken. Hoop op volgend jaar beter. Of we het zullen beleven? En dan thuis?

Op Nieuwjaarsavond naar Gilstead House geweest. Dit is een Nederlands pension waar we altijd logeren. De heer en mevrouw Lamberts zijn Groningers en we zijn daar als thuis bij wijze van spreken. 't Deed je goed weer in een Hollandse omgeving te zijn en kennissen te ontmoeten. Toen we terug wilden gaan, was er geen taxi. We zaten net in de bus en er was weer een luchtaanval. De sirenes jankten er op los. De bus stop. Gauw dekking zoeken. Even later zijn we met iemand van de A.R.P.² in de auto verder gegaan. In het Adelphi Hotel gearriveerd juist na het all clear. Maar gauw een biertje gepakt voor de schrik en toen naar boord.

Singapore, 6 januari 1942

Vanmorgen om 5 uur alarm. Ik por de anderen en ga aan dek. Twee vliegtuigen komen recht op ons aan. Direct daarop vallen de bommen vlak achter ons in het water. Bloody hell. De 2^e en ik kropen achter de zandzakken. Het was niet zo ver mis. Op de boot naast ons sloeg een van de bemanning door de luchtdruk van de trap en bezeerde zich nogal. De stuurman was bij kennissen en vlak daartegenover werd een huis opgeblazen. Hij was drie uur bezig de mensen uit de bedolven schuilkelder te halen. Wij verhaalden, want er wordt een aanval op het dok verwacht. We zullen er vannacht wel weer uit moeten.

Op zee, 12 januari 1942

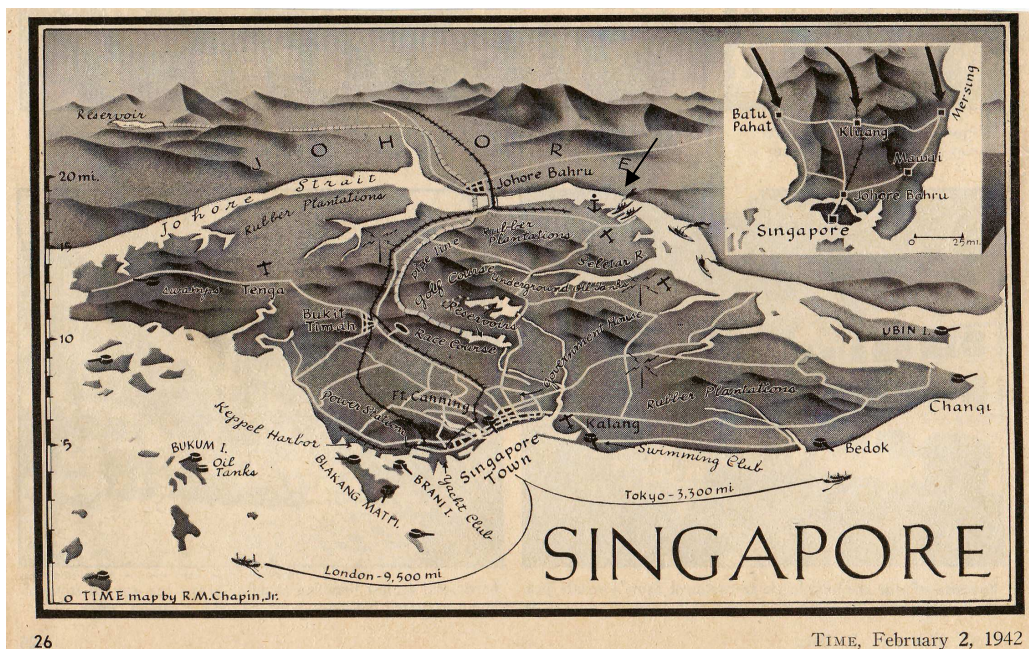
Vertrokken heden 6.30 uur naar Bukom en om 8.20 uur zaten er al 27 Jappen boven ons. Wilson en ik renden naar onze machinegeweren, maar de knapen zaten veel te hoog en gingen door naar Singapore, dat er behoorlijk van langs kreeg. Later hebben we de wapens geprobeerd. Dat van mij werkte niet. Ik heb er de hele ochtend aan gewerkt, maar we kunnen het niet voor elkaar krijgen. Het blijkt gelast te zijn.

Ik vind dit een zeldzaam schandaal. Er was een hoge ome van de Navy toen die dingen aan boord werden gebracht. Ik wilde ze direct uit elkaar halen, maar volgens deze expert was dat niet nodig. Het gevolg is dat één van twee direct buiten werking is. We hebben aan de andere een paar uur gewerkt om hem te zuiveren van zand. Dit is de service van de Britse Navy! Nee, dan heb ik het in Soerabaja op de geschutscursus anders meegemaakt.

² Air Raid Precaution = luchtbeschermingsdienst

Soesoe, 14 januari 1941

Direkt na aankomst er achter aan gegaan dat onze machinegeweren nagezien worden. Van de mensen op de installatie kregen we niet bar veel medewerking, wat me nogal tegen viel. 's Avonds nog kwam er een majoor kijken en de volgende morgen kwam hij terug met een eerste luitenant. Effin, de zaak bekeken en toen alles mee naar de barakken. Na twee uur zoeken de storing gevonden. Getracht het zelf bij te werken maar het ging niet. 's Middags naar de werkplaats in Brandan. Ik kon geen auto van de Maatschappij krijgen, maar een employe wilde me er wel naar toe brengen. Dit werd echter prompt door de manager geweigerd. De luit gaf me toen een militaire auto. In Brandan kreeg ik alle medewerking van de chef van de bankwerkerij, Tjepkema uit Heerenveen. 's Avonds terug.



Het eiland Singapore met bij de pijl de marinebasis

Soesoe, 15 januari 1942

's Morgens inschieten. Het ene wapen was prima, op 300 meter had ik van de 15 schoten 2 treffers. Het andere was niet goed. Weer met een militaire auto naar Brandan. Alles in orde gemaakt. 's Middags was ik nog wat aan het bijwerken aan het wapen. Probeerde steeds of een patroon er goed voorgaats in gleeed. Tot op het moment dat ik de spangreep te hard aandrukte en het schot door beide openstaande deuren van de soos ging. Alles werkte dus!

Op de schietbaan heb ik nog het een en ander bijgewerkt en op het laatst ging hij. Aan boord de zaak direkt weer gemonteerd, voor het gebruik gereed. Deze Lewis-guns schieten anders fijn en met de lichtspoomunitie erin zag je de kogelbaan prachtig. Alleen jammer dat je met zo'n ding op mensen moet schieten, want het zijn ware moordenaars.

Op zee, 19 januari 1942

We passeerden zonet de *Milo*. Dit scheepje van 200 ton heeft niets aan boord voor verdediging. Alleen wat zandzakken op de brug en twee vlotjes. Er zitten twee Hollanders op, de rest Maleiers. Prettige reis is dat.

We voeren juist langs Benkalis. Volgens radioberichten landden de Japanners vanmorgen in Muar, dit is recht gemeten 42 mijl van hier. We zitten dus verduveld dicht bij het strijdtoneel. Als die vliegtuigen hier, dat wil zeggen in Malakka, opstijgen, zitten ze in 10 minuten boven ons. Het valt me geweldig mee dat we nog niets gezien hebben. Afkloppen maar. Dag en nacht staan er een paar matrozen bij de machinegeweren, maar als het er op aan komt dan kunnen alleen de stuurman en ik er mee overweg.

Vannacht hebben we weer eens geboft. We houden de kust en kruipen achter de eilanden langs. Het zit er uiteraard van de zaak vol met banken. Vannacht zijn we zonder een boei te zien en alleen op handlodingen precies het goede kanaal in gedraaid. Stel voor wat er gebeurd was als we hier vastgelopen waren en de Jap had ons in de gaten gekregen. De uitgebrande K.P.M.-boot³ hebben we niet meer gezien. Misschien horen we hier in Singapore iets van. Volgens de laatste berichten zijn daar brandbommen gegooid. Schade prakties nul. Ik kan dat niet geloven, evenzeer dat de schade op de marinebasis gering zou zijn. Zelf hebben we daar branden gezien. Effin, het zal weer wezen om de mensen te sussen.

Net was er een uitzending voor zeelui van de *Brandaris* uit Londen. Bij de sportuitslagen onder andere dat er in Friesland grote tochten op de schaats zijn gemaakt en er veel hardrijderijen geweest zijn. God wat zou ik er graag bij zijn. Aan de andere kant: wij hebben volop, al zitten we dan in gevaar. Brandstof voor verwarming is hier niet nodig, maar bij jullie? Als je er aan denkt, kun je wel huilen, omdat je niets en niets kunt doen om jullie wat te doen toekomen. Ja, het is beter er maar niet aan te denken. Ik heb hier al verscheidenen meegemaakt die het te veel was en die het op de zenuwen kregen. Laat ik er maar over uitscheiden.

Pulau Bukom, 20 januari 1942

Aangekomen juist tijdens een airraid. 't Wordt zo'n beetje gewoonte. Ik ging met de veerboot van 11.30 over, maar airraid again en wachten. Bij aankomst geluk gehad en een taxi gevonden. Toen naar de familie Lamberts. Ik zag verscheidene huizen die in elkaar gegooid waren. Veel slachtoffers. Ook de Hollandse club lag plat, was net omgebouwd tot hospitaal. Ik weet niet hoeveel slachtoffers. Bij de Lamberts alles in rep en roer. De bommen waren er vlak bij in de rond gestrooid.

Pulau Bukom, 21 januari 1942

Vanmorgen hevige aanval op Singapore. De lucht was bedekt, maar zat vol vliegtuigen. Juist onder een airraid kwam de superintendent aan boord, dus de machinekamer in. Na een kwartiertje gingen we weer naar boven, ik als eerste. Net toen ik over het water kon kijken door de open deur van de machinekamer werd een portie bommen voor ons in het water gegooid. Ik kan me nog her-inneren dat ik riep "God kijk nou eens", maar de super die achter me kwam, riep direkt "Naar beneden" en we zaten verduveld vlug onder de werkbank in de machinekamer. Het was een hel, maar we kwamen er weer goed van af.

³ Waarschijnlijk de *Toboali*, 984 BRT, die op 10 januari in Straat Rupaat gebombardeerd was.

Later bleek dat van de 45 Jappen er 12 naar beneden gehaald waren. Alhoewel de hele Highstreet in brand stond, was dit het eerste mooie succes in Singapore na zeven weken oorlog. Het schijnt dat ze nu toch van zich af beginnen te bijten. Hier ligt ook de *Gadila*. Vertrok enige dagen geleden en liep na een uur prompt op een mijn. Geweldige ravage in de voorpompkamer, alles verder in orde. Deze schuit lag in Tarakan bij de aanval van de Jappen en is zwaar met machinegeweren beschoten door Japanse vliegtuigen. Vanmorgen ontmoette ik kapitein Drost van de *Kilat*, een heel klein tankertje. Ze was op weg naar Woodlands, de marinebasis en is ook zwaar beschoten. Nu gaan wij er heen. Prettig vooruitzicht. Ik hoop dat de ongelukken vannacht niet terug komen. Ik wil ook wel eens pitten. Dus maar gauw de kooi in.

Woodlands, 23 januari 1942

Op dit moment liggen we te lossen op Woodlands, de Navy basis van Singapore. Vlak bij ons staat een zware batterij van A.A. Guns⁴, dus als de Jap komt kunnen we wat beleven. Bij binnenkomst gisteravond passeerde ons een Hollandse duikboot. De jongens stonden boven op naar ons te wuiven. Ze wisten natuurlijk niet dat er twee landgenoten op deze Britse boot zaten. Het deed me goed onze mooie Nederlandse driekleur van die duikboot te zien wapperen. Ze gingen er op uit om de vijand te zoeken. Of ze ooit weer terug komen? Er zijn al drie van ons verloren gegaan.

Gisteravond bericht van een prachtig succes van onze vliegboten: 12 voltreffers op 8 vijandelijke schepen. Er was een zware kruiser bij, een lichte kruiser, drie jagers en de rest transportschepen. Goed zo mannen. Zag bij de manager in Pulau Samboe op kantoor pamfletten liggen die de Japanners boven Singapore gestrooid zijn, maar door de wind in Samboe en in zee terecht zijn gekomen. Ze waren gedrukt in het Brits-Indies, Maleis en Chinees. Je zag bijvoorbeeld inlandse soldaten vechten en een hoop zwaar gewond liggen, terwijl een officier vanaf een afstand achter een boom stond toe te kijken. Ook dat deze soldaten gedwongen waren met revolvers te vechten. Een ander stelde Britse soldaten voor. Een met een half varken, een met een kip enz. Weer een ander dronken achter een machinegeweer met een fles whiskey. Of het invloed zal hebben op de bevolking? Soms wel. Ik hoorde van een dame, die op de pasar geen aardappelen kon krijgen, terwijl er een kist vol stond bij een koopman. Ze kreeg ze niet en toen ze tenslotte dreigde met de politie, zei de knaap doodleuk dat alles al verkocht was.

Toen we hier lagen op de Naval Basis kwam ook kruiser *Java* binnen om te bunkeren. Later passeerde zij ons en heb ik nog geroepen "Goede reis Java". Hierop volgde een spontaan gezwaai van de mannen aan boord van de kruiser voor de Hollandse stem van dat Britse schip.

We maken enige reizen op de marinebasis. Hoewel we hier eigenlijk direkt aan het front zitten, voelen we ons hier meer safe dan op de andere reizen. 't Klinkt gek, maar toch is het zo. Of dit safe gevoel uit zal komen? Zo net even met Mosselman naar de soos geweest. Heb daar nog een echt Bolsje gehad. Hij piano spelen. Toen werd ik weemoedig. Het herinnerde me te veel aan thuis als Mart⁵ speelde. Onder een smoesje weer naar boord terug en nu maar weer verder.

⁴ Anti Aircraft Guns = luchtdoelgeschut

⁵ Martha, zijn vrouw, was pianolerares, vandaar dat het pianospel Uilke aan thuis herinnerde.

Pulau Bukom, 27 januari 1942

Wat een dag. Vertrokken vanmorgen om 6.25 uur van Woodlands naar Bukom en varen dus rond het eiland Singapore. Om 10 uur begon het gedruel. 24 bombers kwamen over ons en bombardeerden waarschijnlijk Singapore Airport. Direkt daarna passeerde ons de *Harpa*, al eerder genoemd. Volle lading benzine, 3600 ton. Veertig minuten later stond zij in brand. Vlammen honderden meters hoog. Er is waarschijnlijk niet één overlevende.

Onze ouwe wilde niet terug. Daar had een Hollander waarschijnlijk niet over gedacht, maar was direkt terug gegaan. 't Schip is waarschijnlijk op een mijn gelopen in tweeën gebroken. Nog nooit zag ik zo'n vuur. De arme bliksems, het is te hopen dat ze niet lang geleden hebben. Rond het schip was het één vuurzee van brandende benzine op het water. Terwijl we er stonden te kijken, kwamen er weer 25 Jappen over en omdat ze te hoog zaten, gingen we maar naar beneden. Het duurde echter niet lang of we stonden alweer te kijken. Het went al, denk ik. Weer een zware aanval op de airport, later nog eens. Het zal voor vandaag nog wel niet afgelopen wezen, want zonet waren ze alweer aan het paffen.

Van de *Harpa* 14 overlevenden van de 40. Van de Europeanen alleen de 2^e en 3^e machinist gered en de marconist. Achteraf blijkt dat de *Harpa* in een eigen mijnenveld gelopen is. Toen we haar passeerden zei onze ouwe tegen mij "Ik ben zeker dat die boot buiten de vaargeul zit". Het bleek waar te zijn. De gevolgen zijn vreselijk geweest. Er werd mij verteld dat de kapitein van dat schip nogal eigenwijs was. Nu als dit de gevolgen zijn, dan zal hij zich nooit kunnen verantwoorden, maar hij heeft heel wat mensen mee de dood ingesleurd. De marconist ligt zo erg verbrand in het hospitaal, dat voor zijn leven wordt gevreesd. (De marconist is later overleden, 3^e machinist zenuwziek). Natuurlijk zal niemand de ware oorzaak weten, omdat alle stuurliu slachtoffer zijn geworden. Maar dat hij op dat tijdstip in het mijnenveld zat, is wel zeker. Terwijl ik dit schrijf (het is avond), was er weer een raid op Singapore en de vlammen laaien weer op. Ja, ze moeten mij weer eens vertellen dat de Jappen niet kunnen vliegen enz. De feiten wijzen het nu wel uit. Net dreunt de deur van mijn hut. Er is dus iets loos. Ik zal maar weer eens kijken. Ik hoop dat ze vannacht niet terugkomen en dat we rustig kunnen slapen. Maar het is lichte maan en dan weten we het wel.

Singapore, 31 januari 1942

We liggen nu één dag in Singapore. Wat een dag. Gisteren zware bomaanvallen op de haven en vandaag? Vanmorgen zeven luchtaanvallen en nu is het weer aan de gang. Terwijl ik dit schrijf de derde aanval, in de avond dan. De laatste dag is het Engelse leger teruggetrokken uit Johore en is de dam door de Johore-sstraat opgeblazen. We zijn wederom zoals in Penang de laatste tanker geweest die daar was. Heel Maleisië is dus overgegeven en nu is het vechten tot het behoud van het eiland Singapore. Ook duidelijk te merken, want de gehele avond horen we het zware geschut bulderen. De vorige avonden was dat ver weg, maar nu is het vrij dicht bij en er wordt hevig geschoten. 't Zal wel een prettige nacht worden. Morgenvroeg moeten we varen met een volle lading vliegbenzine (100% octaan) naar Padang. Net ging de tweede uit mijn hut en zei "Meester, ik ga slapen, want morgen wordt het een hete dag". Ja, als we morgen doorkomen zijn we wel gelukkig. Ik schrijf dit nu wel, maar als ik later het geschrevene nog eens over mag lezen, hopelijk in Holland, zal ik mij deze avond levendig kunnen voorstellen. Het vuur van de kanonnen wordt steeds heviger en ik vraag me af van wie dit vuur is. Als het van de Jappen is, dan is dat niet zo mooi. Het zijn onze vijanden, maar wat ze gedaan hebben in acht weken tijd is toch wel geweldig. Heel Malaya hebben ze nu. De laatste dagen zijn er wel veel troepen

aangevoerd, maar als ze Singapore houden, dan zullen er nog veel en veel doden vallen. Er zijn de laatste dagen per dag over de 100 doden en 250 gewonden.

De waterleiding liep langs de Johoredam en is dus ook vernield. Een paar dagen geleden zag ik al dat in de stad putten gegraven werden, maar toen wist ik nog niet dat de toestand zo ernstig zou worden. Effin, morgen gaan we weg met de *Ho Kwang* en de *Ning Kwang*. Alhoewel de *Ning Kwang* twee maal zo hard loopt als wij gaan we samen. De vrouw van de ouwe van de *Ning Kwang* zit hier en die wil hij meenemen. Nou, dat is een goed idee. Een aardige vrouw. Ik hoop dat we er goed en wel door komen. Ga nu nog even naar het schieten kijken en dan proberen te slapen, hoewel het nog steeds luchtalarm is. You never know.

Op zee, 11 februari 1942.

We zijn nu al een dag of tien, elf onderweg. Eerst naar Api-Api (mond Musi Kali) voor orders. Daarna naar Oosthaven bij Pandjang (Sumatra). We hebben daar een paar dagen gelegen. Ik was op bezoek op de *Marpessa*. Grote verhalen over hun onthaal in Australië. De Hollanders staan er daar buiten gewoon goed op. Toen wij vertelden wat we meegemaakt hadden, keken ze verbaasd op. Dat het zo erg was, wisten ze niet. De radio zei wel van aanvallen op Singapore, maar de schade was niet zo groot. Nou, wij wisten wel beter.

Morgen zijn we in Emmahaven (Padang). Dit moet ook zwaar gebombardeerd wezen. Wat ons daar tewachten staat? Net werd over de radio het volgende over Singapore gezegd: "De toestand is zeer ernstig en over enige dagen kan het beslist zijn. Alle belangrijke inrichtingen en olietanks zijn vernield en de vlootbasis is opgeblazen. Hevige gevechten duren voort. De Jappen hebben drie divisies ingezet. Aanvallen op station en havens. De Hollandse en Britse schepen trotseerden alles om vrouwen en kinderen te evacueren". Mijn voorspelling van enige weken terug komt dus wel uit. Het kost mij, o ironie, een kostbaar Japans theeservies wat daar bij kenissen staat. Maar als dat het ergste is, soedah. Al lang blij dat we uit die hel vandaan zijn. Wat we er meemaakten was erg, maar het moet nu helemaal erg zijn. De heer Piccard zei het mooi. Het eiland is 300 mijl in het vierkant en als er nu maar steeds berichten komen dat de bezetting terug trekt, dan wou hij wel eens weten waar ze naar toe trekken. Ik heb sarcastisch gezegd "Naar de New World" (beroemde dancing), maar nu is het treurig. Het met zo veel ophef geroemde Gibraltar van het oosten, moet dit nu vallen? Waar blijven we dan?

Ook Nederlands Indië betaalt een zware tol. Vandaag weer landingen bij Makassar. Van Balikpapan trekken ze op naar Bandjarmasin en Samarinda. Er moet spoedig hulp komen anders gaat het fout. Wel vechten onze jongens geweldig, de blanken zowel als de Indonesiërs, maar de overmacht is te groot. Het is net als bij de Moffen, de Japanners zijn onderschat. Ik heb wel eens iets gezegd bijvoorbeeld over een geweldige duikboot die ik zag en een zware kruiser met 4 vliegtuigen aan boord, maar toen werd ik nog uitgelachen. Degene die er het meest mee spotte, is met zijn schip ten onder gegaan door een Jap die het bombardeerde. Ja, de Jap dreigde, maar niemand dacht aan zo iets. Ze gaan nog maar steeds voort. Hun aanvallen eisen veel slachtoffers en het beroerde is, dat je nooit weet of jouw dag is aangebroken. We hebben nu in een dikke week geen Jap gezien, maar ieder ogenblik zijn ze boven je te verwachten. Met een lading vliegtuigbenzine is er niet veel hoop als je een eitje krijgt van die knapen. Op de Pladjoe Kali lag een wrak. Het bleek een boot te zijn die gelijk met ons in Penang lag. Daar ontsprongen ze de dans. Toen wij arriveerden, had hij net 20 uur tevoren een bom gehad en was gezonken.

Op zee, 14 februari 1942

Zo, daar zijn we dan in Padang geweest. Ze hebben daar een goede aanval gehad. Drie schepen gezonken, de *Poelau Tello* van de Nederland en twee K.P.M.-ers⁶. Verschillende loodsen zijn afgebrand. Iedere morgen om 10 uur komt er een Japanse verkenner over om te zien of er ook iets is. Daarom komen de schepen niet voor 4 à 5 uur 's middags binnen. 's Nachts werken en de volgende morgen om 5 uur er uit. Nou, ze hebben de eerste nacht onze halve lading er uit gehaald. De volgende nacht ging het er weer in en daar gaan we weer. Eigenaardig is dat er niet één slachtoffer is gevallen bij de aanval op Padang.

Oosthaven, 16 februari 1942

Het nieuws wordt er niet beter op. Een paar dagen geleden waren er parachutisten geland bij Palembang. Er was geen twijfel mogelijk, dat ging om de grote olie-installaties van Pladjoë. En jawel hoor, hedenmiddag bericht dat daar alles vernietigd was. Dat was de laatste installatie in Nederlands-Indië. Er schijnen wel voorraden te zijn, maar die zullen wel niet zo lang toereikend zijn. Wij worden daar zeker ook onder gerekend. Ik wou dat we het alvast kwijt waren. Vanmorgen vroeg bericht dat Singapore gevallen is. Wel volgens Tokio is Sumatra nu aan de beurt, dus wordt het de hoogste tijd dat we hier vandaan komen. Het begint nu weer wat gevaarlijker te worden in deze buurt. Gaat het goed, dan zijn we vanavond weer in Oosthaven, en dan? Veel te eten is er ook al niet meer. We hebben in lange tijd geen aardappels kunnen krijgen. Gelukkig hebben we enige baaltjes gehad van de *Fu Kwang* in Singapore, zodat we er af en toe nog eens eentje zien. Maar we mogen niet klagen, we krijgen nog volop ander spul. Ook sigaretten zijn er niet meer en bier. De echte Hollandse Bols in geen tijden gezien. Laatst hadden we nog wat whiskey, maar met de bombardementen ging die snel op.

Doordat we ons deel wel gehad hebben, is de whiskey nu op, was dat andere ook maar op! Ik hoorde over de radio dat op Balikpapan de mensen door de Jappen gewaarschuwd waren. Als ze de installatie opbliezen en ze zouden dan later gevangen genomen worden dan werden ze dood geschoten. Toch is alles opgeblazen. Flink gedaan.

's Avonds om 16.30 uur in Oosthaven gearriveerd. Kregen orders direkt door te gaan naar Batavia. Een gevaarlijk reisje, maar in Oosthaven stond de boel ook al in brand. Naar ik hoorde munitiedepots en dergelijke. Er lagen veel schepen en alles ging weg tegen donker worden. Er waren hier ook enige van onze oorlogsbodems, USA destroyers en Engelse sloops. We zijn nu nogal bang om duikboten tegen te komen. Als het goed gaat, zijn we morgen om ± 9 uur in Batavia.

Indische Oceaan, 23 februari 1942

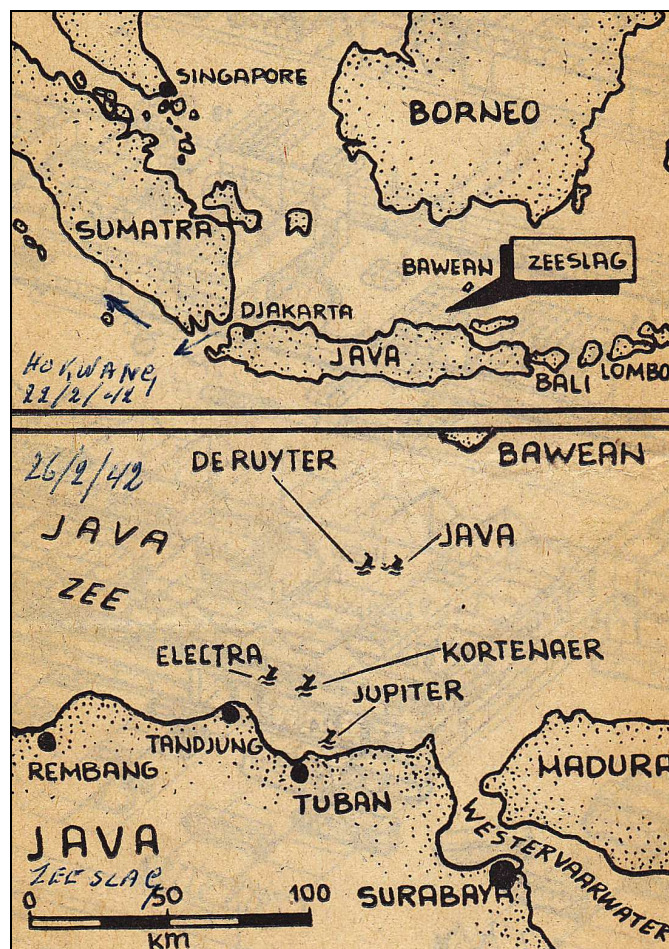
We zijn weer op reis nadat we gelost hebben in Batavia. Daar ontmoette ik verscheidene kennissen, overlevenden van enige schepen. Van de *Merula* bleven de machinisten die in de machinekamer waren, want daar vielen twee bommen in. Het waren de 1^e Appelo, 3^e Van de Boom, 4^e Ulersma en 5^e Baarspul. Van de *Manvantara* bleef de 1^e stuurman Elzevier. Deze boot kreeg een bom, waardoor de olie over het water liep. Toen kwamen de Jappen terug en schoten de olie in brand met lichtspoormunitie van hun machinegeweren. Aangezien de Chinezen er vandoor waren gegaan met de goede sloepen, konden

⁶ Dit waren de schepen *Buijskens* en *Elout*, beide van ca. 1800 BRT.

de Europeanen zwemmen, voor de brandende olie uit. De stuurman kon het niet halen en verdronk. De anderen werden door een oorlogsschip opgepikt. Alles is nu al weer weg, met andere schepen mee. Wij zijn met zijn vijfen vertrokken, allemaal zogenaamde *Kwang*-boten uit China. Vannacht door Straat Soenda en vanmorgen over de radio dat een Japs transportschip in Oosthaven de grond in is geschoten, ook vannacht. Wij zijn er door met de *Ah Kwang* en runnen recht door de Indische Oceaan in en proberen weg te komen uit het ergste gebied. We zijn er echter nog niet, want we gaan op naar Colombo, 13 dagen varen. Er staat nogal wat zee en aangezien dit rivierschepen zijn, gaan ze tekeer als de hel. Maar wat geeft het, als we maar weg komen. Van de Admiraliteit in Londen een telegram ontvangen voor ons, de *Ho Kwang*, en de *Fu Kwang* voor het goede werk wat we gedaan hebben. Dat wil zeggen, de laatste reizen op Soesoe en de Naval Basis, luidende:

*To masters/officers mv's Ho Kwang and Fu Kwang
Congratulate you with your good work, Admiralty*

Zo is nu een hele vloot van tankers op weg hier vandaan. De olie is afgelopen, alle installaties zijn opgeblazen. Het zal wel van Abadan moeten komen. Benieuwd waar we nu weer heen gedirigeerd worden.



Slag in de Javazee volgens een krantenknipsel

Colombo, 19 maart 1942

We zijn allen veilig in Colombo aangekomen. Niets hebben we van de oorlog gezien. We liggen nu al anderhalve week te wachten. Toen we uit Batavia vertrokken, lagen daar nog de *Anastatia* en de *Augustina*. De eerste had een groot gat in de huid vanwege een aanvaring en is niet weggekomen. Van de *Augustina*⁷ is niets bekend. Er waren nogal wat vrouwen van officieren aan boord. Het is te hopen dat deze boot ergens anders is binnengelopen, maar we vrezen het ergste. We worden nu water-supplyboot voor de Engelse marine, dat is alles wat we weten. Veel Hollandse schepen liggen hier. Van de vloot is de grootste de *Heemskerk*, die met de *Isaac Sweers* van Engeland kwam om te helpen, maar te laat was. De *Nieuw-Amsterdam* kwam binnen met 5000 man troepen en vertrok vanmiddag weer vol naar Durban. Aan boord waren 1600 man van de marinebasis in Soerabaja. Die is volkomen verwoest. Ze hebben allen vrouwen en kinderen achter moeten laten. Erg beroerd voor die lui. Wat ben ik blij dat mijn vrouw in Holland zit. Dat is veel beter als hier.

In Soerabaja zijn gezonken de ex *Zeven Provinciën*, nu *Soerabaja*, de *Witte de With*, de bunkerboot *Juno* en het grote dok. Een duikboot (*K VII*) dook voor de veiligheid in de haven op de grond bij een airraid, maar kreeg precies een bom. Schip en manschappen verloren. Ook bij Tjilatjap, waar de meeste koopvaarders naar toe gingen, is een ware slachting onder de schepen aangericht. Hoeveel er verloren gegaan zijn, weet ik niet, maar het zijn er veel. Zware verliezen hebben we geleden. Hier in Colombo liggen ook enige van onze duikboten met hun moederschip de *Colombia* van de K.N.S.M. Verder schepen van de Mij. Nederland en de Rotterdamsche Lloyd, onder andere de *Johan de Witt* (nu net vertrokken), *Tawali*, *Kota Baroe*, *Kota Gede* en anderen. Het is nu alles rustig hier en van de oorlog merk je niets. Zou het zo blijven? Er zijn al schepen op 50 mijl van hier getorpedeerd en een duikboot is 35 mijl van hier vernietigd.

Colombo, 25 maart 1942

Steeds meer schepen komen hier binnen met troepen. Vandaag onder andere de *Westernland* van de Holland-Amerika Lijn. Naast ons ligt het vliegekampschip *Formidable*, voor ons een zware kruiser enz. Ontmoette gisteren twee Friese jongens, alle twee bij de marine. De een uit Sneek, Brandsma, de ander uit Jubbega of zo iets. Deze knapen hebben de grote slagen in de Middellandse Zee meegemaakt. Volgens hun moet het er de Brit toch niet zo heel erg voor de wind gaan. De vijfde colonne werkte daar ook, wat tengevolge had dat in Alexandrië op twee grote kruisers tijdbommen zijn aangebracht. Daardoor moesten deze kruisers voor 4 à 5 maanden uit dienst. Hier is het trouwens ook bekend. Zo hoorde ik dat de *Columbia* aankwam met 700 torpedo's aan boord. Toen ze gebruikt moesten worden, bleek dat de torpedo's niet compleet waren. Het ontbrekende onderdeel moest uit Engeland komen, waar enige maanden mee heen ging. Dit is me verteld door iemand van een van onze oorlogsschepen. Van een Engelse vlieger hoorde ik dat de havenmeester van Palembang naar ze toen kwam en zei dat als ze nog één raid over de Jappenvloot maakten de rivier gestremd was. Ja, de bommen waren er wel. Maar de ontsteking, die pas het laatst wordt aangebracht, ontbrak. Dus kon de R.A.F. niets meer doen en vertrokken ze maar naar Batavia. Op mijn vraag hoe het bestond dat de bommen niet compleet waren, haalde de vlieger zijn schouders op.

⁷ De *Augustina* is op 1 maart 1942 tot zinken gebracht, zie annex 1.

Komische dingen kom je ook tegen. Een Engelse officier was gestorven in Palembang en moest zo mogelijk met militaire eer begraven worden, waar dus ook muziek bij hoort. Muzikanten waren er niet, maar bij de Nederlandse militairen was nog een inheemse trompetter. Hij werd er bij gehaald en in der haast werd de knaap nog enige signalen geleerd, die hij moest blazen als de kist zakte. Bij de begrafenis kwamen echter ook enige hoge torens. Men vertelde mij dat de blazer hier zo door in de war raakte, dat hij het geleerde vergat en zijn bekende signaal blies "wil je niet opstaan, dan blijf je maar liggen". De aanwezige Hollanders konden hun lachen amper inhouden. De Engelsen hadden niets door en bedankten nog vriendelijk. Ik heb het eerst voor een goede mop gehouden, maar men verzekerde mij dat het echt waar was. Zo liep in Singapore de volgende mop. Heb je gehoord, zo vroeg men dan, dat de Engelsen geen kinderen meer kunnen krijgen. Verbaazing, hoe kan dat nou ? Wel, omdat ze steeds verder terugtrekken. Deze mop geeft wel een beeld van de populariteit van de Engelsen.

In Batavia kwam ik bij kennissen en toen vroeg men op welke boot ik voer. Wel, op dat en dat schip onder Engelse vlag. Later op de middag zei een klein dochttertje opeens "Ja hè, jij bent ook zo'n Engelsman". Direkt een tik van de moeder, maar de groten dachten toch ook niet met erg veel lof over de Britten. Een hoge ambtenaar zei me ronduit "We zijn door die lui bedonderd". Het is ook zo, want de veel beloofde steun kwam niet. Ja, toen het te laat was. Zo stond in Batavia de laatste dagen een kade vol met pantserauto's, tanks en 39 vliegtuigen in kisten. Zelf gezien. Er waren echter geen mensen om ze weg te halen. Het hele spul is fijn door de Jap met machinegeweevuur doorzeefd. Nu zeggen de Engelsen dat we ze daar niet weghaalden, maar onze jongens hadden daar wel wat anders te doen: vechten. Ook onze duikboten, die nu hier liggen, gaan weer naar de wateren rond Java. Nog meer zullen ze daar vernielen, waar ze al zo veel de grond in gejaagd hebben. Hier zei een paar dagen geleden een knaap van de marine tegen een Engelse marineman "Wij zullen wel vechten om jullie koloniën te behouden, want jullie hebben ook zo gevochten voor de onze, hè". Gevolg: knokpartij.

Colombo, 31 maart 1942

Er wordt hier schijnbaar iets verwacht. De gehele vloot is vertrokken. Hier lagen een vliegtuigmoederschip (de *Formidable*), twee slagkruisers (o.a. *Warspite*), zware en lichte kruisers en destroyers. In de marinebasis aan de andere kant van het eiland lag nog meer. Een officier van de *Dragon* vertelde me dat ze dachten er gezamenlijk op uit te moeten om de Jap te zoeken. In de haven lagen een 120 koopvaarders.

Alles is al weg op een 20-tal na. Wij moesten ook weg, maar kunnen niet varen omdat onze reparaties in dok nog niet klaar zijn. Wat zou ons nu weer boven het hoofd hangen? Ik hoop dat we nog op tijd weg komen, want dat ze zullen proberen om dit eiland in te pikken, geloof ik vast. Als het in bezit is van de Jap, dan hebben ze de sleutel tot de Indische Oceaan. Er zal wel zwaar om geknokt worden, maar we hebben nog geen andere successen gezien als voor de Jappen. Vlak achter ons ligt een schip vol met ammunitie. Krijgt die een bom, nou, dan gaat dit hele stelletje de lucht in. We moeten maar weer afwachten.

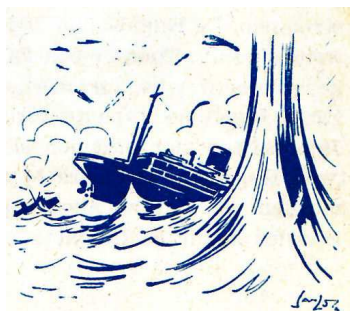
Colombo, 5 april 1942

Daar is vandaag op de eerste Pinksterdag ook hier de hel losgebarsten. Gisteren was er al een airraid, maar dat was zeker nog oefenen. Gisteravond om ongeveer tien uur gingen er plotseling twee zware kruisers naar buiten, zodat we al vermoedden dat er iets loos zou wezen. En ja hoor, vanmorgen om 7.30 uur loeiden de sirenes. Aanvankelijk zagen we

alleen Britse jagers in de lucht en stoorden we er ons niet veel aan, immers de Jap kon hier alleen komen met vliegdekschepen. Nou ze waren er. Ik stond naar een stelletje bommenwerpers te kijken. Plotseling kwam er één naar beneden in duikaanval en ik zag hem de eerste bom gooien. Toen begon de hel pas. Alle schepen begonnen te schieten en daar tussen door hoorde je de doffe klappen van de bommen. Een blauwpijper, de *Hector*, lag vlak achter ons. Hij kreeg drie voltreffers en enige neventreffers. Eén in de machiniekamer, één in de radiohut en de volgende in de eetsalon. Gevolg: direkt in brand en 21 doden. Thans, een uur of twaalf later, staat hij nog steeds in lichterslaai. Een torpedojager kreeg drie bommen op zijn achtersteven en zonk direkt met 31 doden. Wij kregen enige bomsplinters zo groot als een vuist aan dek, maar aangezien ieder dekking had gezocht, geen ongelukken.

Er zijn wel een 200 bommen geworpen, maar behalve deze twee schepen niets getroffen voor zover we weten. Nu is gebleken dat een 250 mijl hiervandaan twee vliegdekschepen waren. De berichten tot nu toe zijn dat één van deze schepen zwaar gebombardeerd is en 27 Japanse tegen 16 Britse vliegtuigen zijn neergehaald. 't Gevecht duurt nog voort.

Aardig was dat de scheepshond van de *Hector* niet vergeten is en aan een touw om zijn middel in de sloep gevierd werd. Toen hij aan het touw hing, begon hij te kwispelstaarten daar de matrozen zijn naam riepen. Het schip deed dienst als hulpkruiser, maar zou juist dezer dagen aan de maatschappij terug gegeven worden. Af en toe hoor je nog zware explosies van ammunitie, maar we zijn er vandaan verhaald, zodat we er niet veel last van hebben. Je moet anders maar boffen, want naast de blauwpijper lag een boot van de Java-China-Japan-Lijn gemeerd, waar nogal wat ammunitie in zat. Men zegt onder andere mijnen. Waren de bommen daar op gevallen, dan was de ramp heel wat groter geweest. Deze boot is dan ook direkt weggesleept. Nu hebben de havenauthoriteiten de stommiteit uitgehaald de brandende boot te laten liggen, in plaats van naar buiten te slepen. Het gevolg is, dat nu de wind gedraaid is, de andere boten ook moeten verhalen, onder andere een duikbootmoederschip met torpedo's aan boord. Daar zitten ze nu in donker mee te knoeien. Waarom niet direkt het getroffen schip weggehaald?



Colombo, 6 april 1942

De *Hector* rookt nog wat, maar is finaal uitgebrand. De verdediging van Colombo is goed geweest. Van de 75 Jappen zijn er 27 neergehaald, nog eens 5 waarschijnlijk en 25 zwaar beschadigd waarvan vermoedelijk velen hun basis niet meer bereikt hebben. Het moet de beste klap zijn die de vijand bij een luchtaanval is toegebracht. Op een hulpkruiser naast

ons stond een Maleisische matroos met een Lewis-gun te paffen. Van het ene vliegtuig ging hij over op het volgende zonder te stoppen. Men zag dat hij meerdere malen dwars door een Japans vliegtuig heen schoot, ondanks het hevige vuur dat ze op hem openden. Zonder te treffen overigens. Zo vol vuur was deze sailor, dat hij op een gegeven moment op een Britse jager stond te paffen, die net een Jap aanviel en ook neerschoot. Gelukkig zag een officier de knaap schieten en stopte hem net op tijd. Het is een prachtig succes geweest voor de Britten.

De lucht was bewolkt zodat je plotseling een bomber uit de wolken zag duiken en zijn bommen losgooien. Als het helder was geweest, dan waren er misschien nog meer neergehaald. Toch sta je er van te kijken dat die Jappen doodleuk door het spervuur heen vliegen. Ik zag er één een duikaanval doen op een tanker, die al getorpedeerd was. Het kanon wat ze aan boord hadden, vuurde recht op hem in, maar hij ging door en gooide zijn bommen. Toen was de met benzine geladen tanker een moment weg, maar toen de waterzuilen weg waren, lag hij nog steeds op zijn plaats. Onder de vissen is een slachting aangericht, honderden drijven rond in het water, gebarsten door de druk.

Colombo, 8 april 1942

Gingen vanmorgen om acht uur uit de haven. De *Hector* stond nog steeds zwaar te branden. We moesten er vlak langs om de schepen op de rede van drinkwater te voorzien. We waren een minuut of 5 à 6 onderweg of daar had je de Jappen weer. Rond om ons heen donderden de afweerkanonnen. Van de schepen blaften de pompons en ratelden de machinegeweren. Een ware hel. Drie Hollandse duikboten pafden er ook lustig op los en ook de *Zuiderkruis* van de Gouvernementsmarine. Toen we buiten waren, werd het er niet beter op want de schepen op de rede begonnen ook.

Op een moment zaten de Jappen boven ons, zodat ze vanuit de haven en vanuit zee over ons heen schoten. Je kon de lichtspoorkogels mooi volgen, maar de Jap zat zo hoog dat ik hem niet gezien heb. Aan de andere kant van het eiland waren ze ook, bij de marinebasis Trincomalee. Daar zijn er een stelletje naar beneden gehaald. Ja we zitten er weer midden in, maar het verschil met Singapore is dat ze het daar op stad gemunt hadden en hier op de schepen. Ik zag bij de op 5 april getroffen destroyer enige verdronken matrozen uit het water halen. Er ging een duiker naar beneden in de inmiddels geheel gezonken jager en die duwde de mensen door een uitgang naar boven. Vreselijk gezicht was het. Zo zoetjes aan wordt je wel wat gehard, maar toch werd ik er wel wat anders van. Temeer daar je weet dat één bom ons hetzelfde kan bezorgen.

Hoorde vanavond over de radio dat de twee zware kruisers waar ik 5 april over schreef, de *Dorsetshire* en de *Cornwall*, door Japanse bombers de diepte in gezonden zijn. Zo zie je alweer dat een schip het tegen een vliegtuigaanval moet afleggen. De waarheid moet zijn dat de Jap duizenden vliegtuigen meer heeft, dan men ooit vermoed heeft. Ik hoop dat ik er nooit weer één van zie, zolang ik leef. Dat de explosies op de destroyer (5 april) hevig waren, hebben we gezien. We dachten dat het bommen waren, maar achteraf blijkt dat de koppen van de torpedo's en dieptebommen ontploften. We vonden twee luchtafweerkanonnen op 500 meter van het schip en van een was de pivot (onderstuk) van het dek losgescheurd en in een loods op 500 à 600 meter weg terecht gekomen. Bij het dok lagen stukken plaat, die ongeveer een kilometer ver weggeslingerd waren. Latere berichten gaven aan dat de *Hermes*, een Brits vliegtuigmoederschip, ook door Japanse vliegers gezonken is.

Indische Oceaan, 7 mei 1942

We zijn nu op weg naar Bombay. In Colombo zijn geen aanvallen meer geweest. We zijn samen met een sleepzuiger van de Britse Navy vertrokken, die onder de witte oorlogsvlag vaart. Wij varen thans de blauwe vlag, dat wil zeggen auxiliary ship⁸ van de marine (koopvaardij is rood). Gelukkig dat we samen zijn, want we hebben zo veel ellende met onze motoren, dat we door onze konvooiboot gesleept worden. Dag en nacht hebben we gewerkt, maar toen het zaakje weer draaide, had onze vriend geen kolen meer en zijn we Cochin binnengelopen om te bunkeren. We hebben de motoren nagezien en nu malen we weer verder in de hoop samen Bombay te bereiken.



Met scheepshond Piet van de Aletta

Ik kwam zo net aan dek. Alles in pikke-donker. Plotseling zag ik achter ons een groot zoeklicht over het water gaan. Het was te ver af om ons erin te krijgen. Hopelijk is het ergens aan de wal, maar je weet het niet. Het zal vannacht wel weer een hazeslaapje worden. Nou, als dat het ergste maar is. Als je echter dergelijke dingen ziet als je op zee zit, is dat altijd beroerd, je weet niet of het vriend of vijand is. Stel je voor dat je nu een torpedo krijgt. Er staat vrij veel zee, zodat je behoorlijk voor je leven moet ploeteren als het schip de grond in gaat. Ouwe schuit, doe je best en haal ons er door heen. Eenmaal in Bombay zien we wel weer. De motoren draaien nu nog goed, maar vonken nogal erg. Dat is op een hele afstand te zien. Voordat het hier begon, vonden we dat niet erg, maar nu je leven er van af hangt, vinden we het minder mooi. Ik zal blij zijn als deze rotzooi afgelopen is, dan zal ik de oude *Ho Kwang* dankbaar zijn.

Met mijn laatste twee schepen is het niet zo goed gegaan. De *Merula* weg en van de *Augustina* is niets meer gehoord sinds Batavia. Er is nog kans dat de laatste in Australië of Zuid-Afrika is aangekomen, maar het is een kwaad teken dat niemand meer iets van die schuit heeft vernomen. Effin, de tijd zal het leren.

Op zee, 9 mei 1942

Een van mijn mensen kreeg vannacht een doodschrik. Hij stond om een uur of twee een luchtje te scheppen aan dek. Plotseling zag hij door het water iets op het schip af komen en dacht niet anders dan dat we getorpedeerd werden en dat zijn laatste ogenblik geslagen had. Gelukkig was het anders. Wat hij voor een torpedo aan zag, bleek een grote vis van ruim een meter te zijn. Natuurlijk zag hij niet de vis zelf, maar het lichtspoor dat deze door het water trok. De vis sloeg met een klap tegen het schip en sprong terug, waardoor bleek hoe groot deze knaap wel was. We kennen deze vissen wel, want de ma-

⁸ hulpschip, bijvoorbeeld bevoorradingschip, sleepboot en dergelijke

trozen hebben altijd twee vislijnen achter het schip aan slepen. Soms is de buit goed en hebben ze op een dag wel twee of drie van die kanjers. Maar het gebeurt niet zo vaak. Het zijn mooie vissen van 1 à 1,25 meter lang en een 10 centimeter dik. Nooit gedacht dat je van zo'n knaap zo kunt schrikken, maar ja in deze tijd is iedereen erg schrikachtig.

Bombay, 5 juli 1942

We zijn zonder ongelukken in Bombay aangekomen. Wel hebben we geweldig veel last van de motoren gehad. Ik ontmoette hier Jan Salverda. Ik heb twee dagen naar hem moeten zoeken. Ik hoorde dat hij op een schip zat ergens in Bombay. Op een middag wandelden we in de stad en daar kwamen we Romke Pagels uit Wommels tegen, Cees van Huizen uit Jelsum en Gerrit Kingma uit Bergum. Dat was vijf Friezen bij elkaar. We zijn dan ook gezamenlijk op stap geweest en toen 's avonds in een dancing "God save the Queen" gespeeld, kwam er

spontaan het Wilhelmus achter aan gezongen door het grote aantal Hollanders (koopvaardij en marine) en daarna brachten wij het Friese volkslied ten gehore. Wel niet zuiver van toon, maar het werd gezongen! Later ontmoetten we mijn tegenwoordige kapitein Van Bakvoort, die uit Surhuisterveen komt. Bij het afscheid nemen, maakten we een afspraak, namelijk: na de oorlog ontmoeten we elkaar in Leeuwarden bij Sipke Castelein. Wie van ons zessen zal dat mee maken? Romke en Cees zaten op hetzelfde schip en zijn spoedig daarna vertrokken naar Kaapstad. Wij zitten hier nog. Ik ben overgeplaatst naar de *Aletta*. Dit schip is zwaar bewapend met acht machinegeweren en twee kanonnen en hoort als watertanker bij een battle esquadron. Tot nu toe vullen we hier de troepenschepen en de grote oorlogsschepen op met water, maar als het esquadron weer in de buurt komt, dan zullen we wel mee moeten.



Eind 1941 was het niet langer mogelijk brieven te versturen, alleen nog dergelijke Rode Kruis telegrammen, die meestal lang onderweg waren.

Bombay, 17 juli 1942

Dat de schrik je weer gauw te pakken heeft, bleek vandaag. Gaan ze me daar van het fort, waar we vlak bij liggen, in de late avond aan het schieten met hun kanonnen. Oefening natuurlijk, maar allemachtig, wat schrik je dan weer. In de messroom was een ploegje aan het kaarten en die lui zaten direkt met hun hoofd onder de tafel. Ja, de schrik die je krijgt van dat schieten zal er voorlopig wel niet uit gaan. Ik kreeg gisteren een telegram van huis. Een antwoord op dat wat ik 9 weken terug verzond, namelijk dat ik veilig ben en gezond. Gelukkig van 't huis ook alles goed.

Het voldoet me anders maar goed op deze boot, want je zit weer onder Hollanders en we hebben 's avonds een gezellig ploegje met een bolsje. Er is hier namelijk een K.P.M.-boot binnengelopen, afgeladen met kisten Bols uit Zuid-Amerika, bestemd voor Batavia en naar ik meen voor de regering aldaar. Aangezien Batavia reeds gevallen was is deze boot naar Bombay gekomen en is de Bols verdeeld over de schepen van de Nederlandse marine en koopvaardij. Dat is een mooi iets geweest. We betalen aan Hollands geld maar f 3,40 per fles. Nu heb je tenminste weer iets. Er wordt weer geschoten. Ik ga kijken.

Bombay, 17 augustus 1942.

Gisteren hoorde ik dat de *De Weert* van de K.P.M. gepikt is. Dit schokte me nogal want ik was daar enige keren op bezoek geweest. De 2^e stuurman De Vries kwam uit Heerenveen. Alles weg. Eerst zelf in de grond geschoten. Toen allen gered, maar met het schip dat hun oppikte het leven verloren. Er zat ook nog een Friese dame (mevrouw Licklema) op als passagiere. Haar man was ook al gebleven met een schip. Ook hoorde ik dat de *Genota* van onze maatschappij weg is, ingepikt door de Jappen. Dit schip was enige maanden geleden voor mij bestemd, maar door een toeval ben ik toen naar die Engelse boot gegaan. Dat is dus weer een gelukje geweest! Verleden week ben ik hier weer naar een oefencursus voor machinegeweren geweest. Nu komt er nog een cursus achter aan voor vuurleider, welk baantje ik waarschijnlijk krijg vanwege mijn cursus uit Soerabaja. Ik hoop maar dat het nooit nodig zal zijn met deze apparaten te schieten. Ik heb er genoeg van gehad.

Een 14 dagen geleden hebben we nog een bruiloft gehad. Onze 4^e was namelijk verloofd hier in Bombay en is toen getrouwd. Er was receptie in een grote zaal en de dames van het orkest (speelden vroeger in Medan) waren goede vrienden van opvarenden van H.M. *Sumatra*. Ze speelden verscheidene Hollandse liedjes, goed om de stemming te verhogen. Er was een grote potpourri waar onder andere in voorkwamen het onontbeerlijke "Sari Marijs", "Daar bij die mooie molen", enzovoorts. Zelfs "Hittepetit" ontbrak niet. Wel, we hebben braaf meegezongen en het was een geslaagde avond. 's Avonds reden de jongelui weg en ze hebben niet eens gehoord dat er twee lege blikken met een touw achter hun auto gebonden waren.

Bombay, 1 september 1942

Gisteravond hier in Bombay de verjaardag van H.M. Koningin Wilhelmina gevierd. Voor twee jaar vierde ik dat in de Hollandse club in Singapore, verleden jaar in Soerabaja en nu in Bombay. 't Was een heel feest. Eerst allen tesamen bij het clubgebouw. Er waren veel zeelieden. Van onze compagnie de etat major⁸ van drie schepen. Vele KPM-ers en dan nog de lui van de schepen die toevallig binnen waren. Natuurlijk alleen Hollanders. 't Begin was

⁸ scheepsofficieren

wat saai, thee met gebak. Maar toen later de Bols los kwam, kwam de hele ploeg ook al gauw los en werd het erg gezellig. De consul hield een toespraak en daarna oud-minister Welters ook. Hij hemelde de lui van de koopvaardij nogal op, wat een spontaan applaus ontlokte. Na de bijeenkomst werd een speciale film gegeven, maar aangezien we de tijd hadden gingen we eerst naar Tjamaal.

Eerst nog met een klein ploegje, maar later sloten zich verscheidene KPM-ers er bij aan, de officieren van de Hollandse onderzeeërs enzovoorts. Op het laatst een man of 35. En toen was het zingen, het ene lied na het andere. Daarna naar de bioscoop. Voor ons was een groot gedeelte van de bovenzaal afgehuurd. Na het gebruikelijke voorprogramma werden er weer Hollandse liedjes gegeven, van "Wie zal dat betalen, zoete lieve Gerritje" en los was het. De film was mooi. Het handelde over de bemanning van een vliegtuig van de R.A.F. Na een bomaanval op Duitsland werd het vliegtuig getroffen. Boven Holland sprong de bemanning er uit en daalde neer in de buurt van Elburg. Daar werden ze onder dak gebracht door de inwoners. Prachtig was het die lui in onze taal te horen spreken. Vooral de oude heer met zijn pet op, klompen aan en pijp in de mond kreeg een applaus toen hij tegen de Engelse vliegers zei: "Nou ik zal het zo maar in mijn moers taal zeggen, ik weet niet of jullie me verstaan". Dan zag je ook de Duitsers. Vooral de scene in de kerk was mooi. De Engelsen zaten daar ook, verkleed als boeren. Toen kwam een Duitse officier binnen. Bijna waren ze verraden door een gevallen zakdoek, maar de organist leidde de aandacht af door snel het Wilhelmus te spelen.

We waren best tevreden en het was een fijne avond geweest. Nu maar hopen dat we de volgende Koninginnedag thuis vieren. Ik hoorde gisteren dat de 2^e die ik afloste, ene Bosma uit Harlingen, ook weg is. Hij zou als passagier met een tanker mee en dan verlof in Zuid-Afrika. Niets meer van gehoord en het is nu ook officieel bekend gemaakt.



1943

Bombay, 3 januari 1943

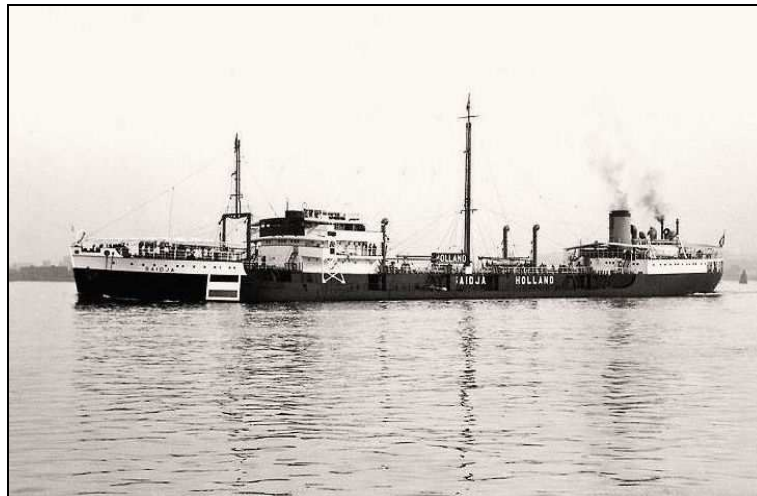
Weer een nieuw jaar begonnen en zoals allen hoop ik: het laatste oorlogsjaar. Wat mij betreft, ik heb een betere jaarwisseling gehad dan 1941-1942. Met Jan Salverda en de familie Butler ben ik naar een balavond geweest in de politieclub. We hebben een bijzonder prettige avond gehad. Laten we hopen dat 1943 nog meer goeds brengt en een behouden thuiskomst. Op het politieballet ontmoette ik nog Barneveld uit Harlingen en Knop van Terschelling. We hebben ook nog een soort fancy fair gehad ten behoeve van de United Nations. Hierbij waren 22 landen vertegenwoordigd. De grootste attractie was de Hollandse Bols-tent. Geweldig was dat. De schone winst na drie dagen bedroeg 11000 Rupees (1 R = f 0,575). Hier was de opbrengst van de poppen- en speldjesverkoop bij inbegrepen. De opvarenden van diverse Hollandse schepen in de haven van Bombay hadden voor 3000 Rupees getekend. De Hollandse molen ontbrak er niet, ja draaide zelfs. Niet door windkracht, maar twee koelies stonden er achter aan te draaien. Dan was er de Hawaiian band van H.M. *Willem van der Zaan*. De Indische jongens verzorgden de balmuziek, afgelost door een Hollandse korporaal van de *K XI*. Het dansvloertje was natuurlijk veel te klein, want alles kwam naar de "Dutch Inn". Met dit alles hebben de meesten van ons hele aardige dagen doorgebracht, vooral de mensen van de schepen die net binnen waren. Zelf zit ik nu al 7 maanden hier en hoop er voorlopig te blijven ook! We liggen midden in de haven en hebben nu een ballon achterop staan om vliegtuigen te weren (2050 voet).



Politieclub Bombay met onder andere mrs. Butler, mr. en mrs. Ferguson

Bombay, 20 februari 1943

Toen onze Prinses Margriet geboren werd hebben we hier in Bombay een mooi feest gehad. Het moest natuurlijk op Nederlands grondgebied gevierd worden. Daarom kwam de *Melchior Treub* van de K.P.M. vlak bij de "Gate of India" te liggen en met motorboten werden we aan boord gehaald. 't Was vol en goed geslaagd. Ook mensen van enige Nederlandse oorlogsschepen waren er. Vlak daarop moesten we opeens varen. Eerst dokken en toen op weg naar Colombo. Daar water geladen en het voorruim vol met ammunitie en toen op weg. We waren met 5 tankers. Dat het een zeer belangrijk konvooi was, bleek wel uit het feit dat we 4 escortes hadden. Er waren dan ook 3 tankers met olie en 2 met water. We moesten naar Addu Atol, een geheime Engelse basis. Nadat we er eenmaal waren, viel de volgende dag een geweldig konvooi binnen, namelijk de *Queen Mary* (81235 BRT), de *Queen of Bermuda* (22575 BRT), de *Nieuw Amsterdam* (33000 BRT), *Aquitania* (45647 BRT) en de *Ile de France* (43430 BRT), samen met een groot geleide. De schepen waren afgeladen met Australische troepen, die uit de Middel East kwamen en met verlof naar huis gingen. Nadat de schepen van water en olie waren voorzien, vertrokken ze al weer. De dag daarop kwamen er drie grote oorlogsschepen: *Warspite*, *Repulse* (?) en *Renown*. Ook deze werden van het nodige voorzien en toen konden we zelf ook weer op stap, naar Bombay toe.



Saidja in 1939

Indische Oceaan, 9 maart 1943

Kort na aankomst in Bombay op 23 februari j.l. werd ik als hoofdmachinist overgeplaatst naar het s.s. *Saidja*. Alhoewel dit promotie betekent, had ik er niet veel zin in. De *Saidja* voer namelijk benzine en steeds in een vrij gevaarlijke zone. We vertrokken dan uit Bombay met 9 andere tankers in konvooi naar Abadan. Dat is de plaats waar hier in de Oost de olie vandaan komt.

We arriveerden veilig en wel en na twee dagen geladen te hebben, vertrokken we weer naar zee. Na twee dagen varen door de Perzische Golf kwamen we aan de plaats waar het konvooi geformeerd werd, net op tijd want de zaak voer al. Vlug onze plaats ingenomen, met nummer 11. En zo varen we nu met een 40-tal schepen, meest tankers.

Vanavond was dat een zeer fraai gezicht. Ieder schip gaf een verlichte boeggolf vanwege het fosfor houdende water. Natuurlijk is dat in oorlogstijd gevaarlijk want het geeft precies je positie aan. In de buurt zitten Japanse duikboten. Toch went het gauw, want iedereen slaapt gerust, ja natuurlijk wel erg licht. Alles ligt klaar, dat wil zeggen zwemvest, papieren, revolver, mes, enzovoorts. Maar om te zeggen dat je bang bent, nee. Er is meer een soort gelatenheid over de mensen gekomen. Als het gebeuren moet, dan komt het ook. Daarom wachten we maar af. Dat is trouwens het beste. Als je je bang zou maken, dan was het einde zoek.

Calcutta, 4 april 1943

We zijn met onze lading van Abadan via Bombay veilig in Calcutta aangekomen. Terwijl we hier aan het lossen waren, kwamen de nieuwe orders. Vliegtuigbenzine laden voor Chittagong. Dit betekent weer naar de frontlijn. De plaats ligt 100 mijl van Akyab, wat door de Japanners bezet is. Nog gisteren werd een plaats daar vlak bij door 30 Japanse bommenwerpers en gevechtsvliegtuigen aan gevallen. Wel, het is maar 220 mijl, dus ongeveer 24 uur varen. Maar als ze ons in de gaten krijgen, zullen we er wel van lusten, want een tanker met vliegtuigbenzine voor de R.A.F. is net iets voor hen. Het wordt dus weer een geluksreisje. We hebben extra ammunitie aan boord gekregen, maar een schip met 8500 ton benzine heeft maar één treffer nodig om in de lucht te vliegen. Daarom is niemand van ons erg happig op dit reisje. Ik weet uit ondervinding dat de Jap meest erg hoog zit en dan maak je met je kanonnen niet veel klaar. De oerliguns schieten 1000 meter en de 12-ponders 4000 meter, maar van groter hoogte kunnen ze je een bom op je pet gooien.

Golf van Bengalen, 12 april 1943

Chittagong is weer achter de rug. Erg plezierig was het daar nu juist niet. We lagen te lossen vlak bij een van de zes grote vliegvelden. Op het vliegveld stonden jagers, Hurricanes. Aangezien het iedere dag een paar keer luchtalarm was, had je steeds een hoop vliegtuigen in de lucht, zodat je aanvankelijk niet wist of het vriend of vijand was. Zo ook bijvoorbeeld op een morgen: air raid. We stopten de boel dan en alles de wal op. Ook toen stonden we op de weg te kijken, toen ineens de marconist riep "Kijk nou eens, dat zijn Jappen, wel 50 stuks". Consternatie, de meesten holden de sawa's in. Even later bleek het loos alarm te zijn. Het was een zwerm kraaien. 't Was een grote opluchting en we hebben er hartelijk om gelachen. Waren het echter Jappen geweest, dan hadden ze bommen op ons schip geworpen en dan hadden we nu zeker niet weer aan boord gezeten. Die vogels speelden ons wel eens meer parten. Het zit bij een schip hier in de regel vol met kraaien en ook een soort havik. Die knapen zijn heilig hier en zodoende zijn er hele zwermen. Bij een luchtaanval zie je dan al gauw spoken.

Met de kapitein ben ik op het vliegveld geweest. Eigenlijk maar vreemd, zonder aangehouden te worden liepen we een militair vliegveld aan de frontlijn op. We waren dan wel in uniform, maar toch klopte het volgens mij niet erg. We waren allen blij dat de lading er uit was. Direkt de tanken uitgestoomd, zodat ze gasvrij waren en in donker weg. Toch kregen we vanmorgen weer een schrik. We zaten net te ontbijten toen er zes grote bombers over ons heen gingen, dus direkt alarm. Ieder bij zijn kanon of machinegeweer. Later kwamen er nog vijf die niet zo hoog vlogen. Toen bleken het Engelsen te zijn. Grote Lancasters, die de route Calcutta-Rangoon volgen. Zeker om in die laatste plaats een cadeautje te brengen. Toch is niemand erg belust op die overkomende vliegtuigen. Als ze

hoog zitten, kun je bijna niet zien wat het zijn en beschieten kun je ze ook niet, maar zij kunnen wel bommen gooien. Ik ben altijd maar blij als het donker is. Maar ja er zitten nog andere dingen -duikboten- hier in de Golf van Bengalen en trouwens verder op ook. Eigenlijk kun je zeggen dat de gehele reis naar Abadan niet safe is. Als de oorlog nog lang duurt, dan zullen we er wel niet door komen. Ik ben tot nu toe nog steeds gelukkig geweest.

Golf van Bengalen, 30 mei 1943

Wederom zijn we op stap naar Chittagong. Het zal wel erg nodig zijn, want we hebben een escorte voor ons alleen en vliegtuigprotectie. De hele dag zie je een vliegtuig, meest Catalina's. Nu hoorde ik net door de radio dat een vliegveld aldaar is aangevallen door 35 Jappen, waarvan er 8 naar beneden zijn gehaald. Nou, dat kan weer mooi worden. We zitten er nog twee dagen vandaan, misschien zien we ze niet in die tijd. We moeten afwachten, maar het is niet erg bemoedigend nieuws.

Bombay, 6 september 1943

Zo maakten we nog enige reizen op Chittagong. Steeds op het ergste voorbereid, maar steeds ging het weer goed. In augustus gingen we in Calcutta dokken. Dit was in de tijd dat er een grote hongersnood heerste onder de natives. Per dag stierven er zo'n honderd. We merkten er niet veel van, want voor geld was er alles te koop. Er zaten een hoop Amerikanen van het leger en deze knapen smeten met geld. Op de markt was een kool die vroeger 4 Anna's kostte (16 Anna = 1 Rupee = f 0,57) nu 3 Rupees, een tube tandpasta en een staafje scheerschuim 5 Rupees.

Effin, het dokken daar was treurig. Een stellage voor een 20 mm oerlikon nam vier weken in beslag, tegen normaal twee dagen zo te zeggen. Een klinker met twee helpers wilde niet meer dan 20 nagels **per dag** doen. Toen de *Saidja* bijna klaar was, werd ik overgeplaatst naar haar zusterschip *Saroena*, dat getorpedeerd was. Er zat een gat van 72 feet lang en 21 feet breed. Aangezien deze reparatie naar schatting een maand of acht zou duren, zochten we een hotel aan de wal. Zo ontdekten we het Biltmore Hotel aan de Parkstreet, pas geopend met 14 kamers. We trokken er in en hadden het best naar 't zin.

Om beurten kregen we drie weken verlof naar Darjeeling, op anderhalve dag sporen van Calcutta in het Himalayagebergte. Prachtig daar. Van Calcutta vertrok ik dan om 7 uur 's avonds naar Chitagori, waar de trein in de vroege morgen aankwam. In de trein reisde ik 1^e klasse, wat nog niet zo goed was als in Holland de nieuwe 3^e klas.

We moesten op de banken slapen, maar "nogt en wille kin een protte tille"⁹. Van Chitagori ging het per bergtrein naar boven toe. Dit is de kleinste spoorweg ter wereld. In de wagons kun je net rechtop staan. De locomotief, dat was een pracht. Natuurlijk klein, maar echt. Het mooie was dat voorop twee man met de hand zand stonden te strooien op de rails. Op de kolenwagons zaten twee knapen steenkool te kloppen. Hierbij maakte het kleine machien een leven, erger dan de jumbo's bij ons. De tocht was in een woord verrukkelijk. Steeds ging het door bossen, maar over smalle paden, langs diepe ravijnen. Je had een pracht van een uitzicht. De pracht ging er een beetje af toen een van de wagons precies midden op een brug over een diep ravijn uit de rails liep. Dat was zeker geen zeldzaamheid, want het personeel kwam met grote handspaken, die op de locomotief meegenomen werden aanzetten en lichtte zo de wagon weer op de rails en verder ging

⁹ vrij vertaald: waar een wil is, is een weg.

het weer. Om 4 uur 's middags arriveerden we in Darjeeling. 't Was er behoorlijk koud. In Calcutta smoorde je, maar hier winter. Darjeeling is een aardig bergdorp, maar een weg die een beetje vlak loopt is er niet. Als maar op en neer. Er wordt veel gebruik gemaakt van rijpaarden, die je er kunt huren. Dan was er de club, waar je kon rolschaatsen, dansen, tennisen, enz. Ik kwam in een aardige ploeg terecht. Ontmoette er namelijk een majoor van het Britse leger, die in vreedstijd op de Iranwadië-rivierstomers voer als kapitein. Ik kende hem van Calcutta. Na een paar prettige dagen gehad te hebben plotseling een telegram: direkt afreizen naar Bombay. Zo vertrok ik vrijdagmiddag om 4 uur met twee Amerikaanse vliegers per auto naar Chitagori om daar de trein te nemen en arriveerde maandagmorgen in Bombay. Daar pikte ik mijn oude "kist", de *Saidja* weer op.

Bombay, 20 oktober 1943

Weer ging het naar Chittagong. Op de terugreis werd er 30 mijl van ons vandaan, bij Madras een schip gepikt en één bij Ceylon. Wij kwamen weer behouden in Bombay, waar ik wederom afgelost werd. Dus opnieuw het Grand Hotel in. Na een tijdje wachten een telegram van Londen dat ik als passagier naar Suez moest. In de 14 dagen dat ik op een schip moest wachten, zat ik dus weer in Bombay. Gelukkig was Jan Salverda daar nog steeds, zodat ik nogal eens bij hem aan boord kwam. Ook zijn we een paar keer op visite geweest bij een Hollandse familie. Het waren aardige lui, tevens zeelui namelijk de kapiteins Poeder en Meijer, die samen in een flat woonden met hun vrouwen en de stuurli Van Noord en Veldman.

Van de andere leden van de Nederlandse kolonie hebben we nooit een uitnodiging gehad, trouwens niet één van al mijn kennissen daar. Wel een beetje zielig, aangezien volgens de kranten alles wordt gedaan om het de zeeman een beetje gezelligheid te bieden. Aan deze families dan ook nog mijn hartelijke dank.

Aden, 27 oktober 1943

Effin, op een goede dag bericht "Morgen met een passagiersschip vertrekken". Ik mooi blij, want vijf jaar achter elkaar in de warmte is niets voor mij. Mijn mooi groot passagiersschip bleek een oude roestige pelgrimboot te zijn, de *Akbar* van de Mogul Line. Nog nooit heb ik op zo'n vies schip gevaren. Met drie man waren we 1^e klas passagier, maar op een Hollandse vrachtboot heb je een betere hut. Het eten was trouwens ook erg slecht. Zo erg dat de kapitein, die ik kende, zijn verontschuldiging aanbod. De maatschappij was er niet eens happig op blanken te vervoeren. Voor pelgrims was het wel goed genoeg. Er waren een tweetal crews Laskaren voor de Middle East. Deze gingen mee als dekpassagier, wat voor ons ook al weer geen genoeg was. We voeren in konvooi en voor het eerst had ik in een konvooi twee flinke destroyers. Het was nodig ook, want we waren nog maar drie uur van Bombay vandaan of daar begonnen ze al met dieptebommen te gooien, wat de drie daarop volgende dagen gebruikelijk werd. De ouwe was een beetje zenuwachtig, wat er bij Aden niet beter op werd. Daar verloor hij vijf weken geleden een schip. Getorpedeerd door een Jap. Effin, we kwamen safe in Aden.

Suez, november 1943

De volgende dag ging het op de Rode Zee aan. Daar, in de slecht bekend staande Rode Zee, voelden we ons veilig. Daar waren geen duikboten of bommenwerpers. Na precies 14 dagen aankomst in Suez. Net vertrok er een schip met pelgrims naar Djedda. Een kabaal van jewelste. Alles waar maar een fluit op stond, floot mee. Een schril contrast dat deze

Egyptenaren voor hun plezier met een schip uit gingen, terwijl even verder de hospitaalschepen lagen te laden (onder andere de *Oranje*). In de zeven weken dat ik in Suez was, zag ik van beide schepen vele vertrekken. De gewonden kwamen voornamelijk uit de hospitalen rond Cairo. Toen ik al enige dagen in Suez was, kwamen er nog vier collega's van onze maatschappij in het hotel, ook bestemd voor schepen die Suez aandeden.



Het bezoek aan de pyramiden van Schuld, Price, Ariens, Kuiper en Brolsma.

Mijn voorstel om zondag naar de pyramides te gaan, vond reuze bijval en aldus vertrokken we met de beroemde dieseltrein uit Suez om 6.30 uur. Arriveerden om omstreeks 10 uur in Cairo. Om 6 uur 's avonds zou de diesel weer naar Suez terug gaan. Voor de afstand duurde de reis wel lang en was nog duur ook. Tijdens de reis door de woestijn zagen we veel militaire kampementen, vooral rond Suez en Cairo.

Het viel me op dat er zo veel duinen waren. Wie dacht dat de Sahara vlak is, heeft het dus mis. Bij Cairo lagen de Amerikanen, alles groots dus. Zo passeerden we een reparatie-centrum voor trucks en andere wagens. Duizenden auto's stonden er. Even verder een groot vliegveld, schitterend aangelegd. Bij aankomst in Cairo bleek ons wat een geweldige stad dat is, zo in de woestijn. Vooral het Europese gedeelte is echt modern. Zodra we het station uitkwamen, had je, waar Egypte bekend om is, een zwerm gidsen om je heen. We zijn echter geen broekjes meer en wisten de zaak af te poeieren. Nu eerst een zaakje opgezocht, iets gegeten, een gids en een auto gehuurd en toen op weg. De pyramiden liggen ongeveer een uur rijden van de stad vandaan. 't Ging dwars door Cairo en over de Nijlbruggen, wat op zich zelf al aardig was. Het was een mooie asfaltweg met aan beide

zijden vruchtbaar bouwland. Hoe verder we van de Nijl vandaan kwamen, hoe schraler het land werd, tot het uiteindelijk weer woestijn was.

Waar we vlak bij de pyramides uit de auto moesten, stonden kamelen klaar, natuurlijk prachtig opgetuigd. Wel een 40 tot 50 stuks. We gingen echter liever lopen met het oog op het maken van foto's. Zo belandden we dan aan de voet van de grootste pyramide van Egypte, een van de wereldwonderen. Mooi was het niet, die steenklompen, maar wel interessant. De stenen maten ongeveer 2 x 2 x 3 meter. Die stenen waren natuurlijk niet in de woestijn te vinden, maar komen van een plaats zo'n 50 km verder op. Ze werden op hun plaats gerold, want takels en dergelijke kende men in die tijd niet. Lag de onderste laag eenmaal dan werden de stenen voor de volgende laag er via een zandhelling weer op gerold. Zo is deze toren gebouwd, die wel 150 meter hoog is. De zandhelling was dus op het laatst ook zo hoog! Nu begon het pleisteren van boven naar beneden (te zien op de foto) en haalde men de zandhelling weer weg. We veronderstelden dat de pyramiden van binnen hol zouden zijn. Maar nee hoor. Met nauwe stenen trappen ging het naar de koningskamers, die halverwege lagen, dus op 75 m hoogte. Toen we dat hoorden, kwamen we eenstemmig tot de konklusie gauw weer naar buiten te gaan. 75 meter klimmen in het donker op de kaars van de gids na, dat was niets voor ons. Nu gingen we naar de sfinx. Het schijnt dat deze vroeger geheel onder het zand bedolven is geweest en pas later uitgegraven. De kop was nu gesteund door zandzakken voor het geval de mof een bom mocht gooien. Om deze reden was het beroemde museum gesloten en de schatten somewhere begraven.

Na nog een tempeltje en enige graven bekeken te hebben, ging het weer op naar Cairo. Daar we honger en dorst hadden ging het erom eerst de inwendige mens te voorzien. Gezeten op het terras van een groot hotel viel de drink er goed in en ook het diner was buitengewoon goed. O ja, we bezochten ook nog een moslimmoskee. Eigenlijk moest je je schoenen uit trekken, maar voor ons als toeristen was een uitvinding gedaan in de vorm van zeildoekse sloffen, die om je schoen heen geschoven werden. In deze tempel was het enige mooie de zoldering, die fraai beschilderd was met goud en andere kleuren. Rond de wanden was een rand met jade ingelegd, wat een groot kapitaal vertegenwoordigde. Na ons diner nog wat in de stad rondgewandeld en toen weer met de diesel naar Suez. In Suez viel voor ons niet veel te beleven, een vieze stad. Er was een aardige weg naar Port Tewfik toe, waar we meestal in de morgen naar toe wandelden, omdat daar ons kantoor was. Een loopje van een uur. 's Avonds een bioscoopje. Wel erg vuil, maar je was onderdak.

Op goede dag vernam ik dat de *Boissevain* binnen was. Ik er naar toe, aangezien A. Veeman er op zat. De ontvangst was prettig en aangezien hij de volgende dag jarig was, bleef ik van zaterdag tot maandagmorgen. Een paar aardige dagen gehad. Dezelfde tijd werd de *Marnix van St. Aldegonde* gepikt in de Middellandse Zee.

Tripoli, december 1943

Toen, op een goede dag, bericht dat ik naar een schip moest in Bizerta. Maar er was geen gelegenheid om weg te komen. Dus werd door het Ministry of War Transport besloten dat ik maar naar Cairo moest komen om dan per vliegtuig verder te reizen. Dus ging ik weer met mijn bullen per diesel naar Cairo. Hier wachten op passen en andere papieren. Mijn hotel was niet zo buitengewoon, maar ik trof er twee kennissen die een week met verlof waren. We zijn zo eens rond gaan neuzen, bioscoop en cabaret. De bioscopen waren prachtig en de cabarets beantwoorden precies aan de roep van Cairo. 't Was duur, maar ja, je was er eens uit.

Na vier dagen de order ontvangen de volgende dag om half vier bij de bus te zijn, die naar het vliegveld ging. Deze bus bleek een gewone legervrachtauto te zijn. Toen ging het op weg naar het vliegveld, dat op anderhalf uur rijden in de woestijn lag. Vandaar vertrokken we 's morgens om 6 uur in het pikkedonker. Eerst op Bengazi aan. Het vliegen over de woestijn leverde niet veel moois op. Wat het vliegtuig zelf betreft, het was een DC-2 transport, ingericht voor passagiersvervoer, paratroepen of gewonden. We waren met 26 personen, van generaal tot gewone soldaat toe, lui van de army, air force en navy. Bij aankomst in Bengazi zagen we ontzaglijk veel wrakken van Duitse vliegtuigen. Na drie kwartier stegen we weer op om naar Tripoli te gaan. Het ging meest over zee en ieder kreeg een zwemvest. Ik vond het een beetje beangstigend dat ons vliegtuig niet bewapend was en alleen vloog.

Bij aankomst in Tripoli bleek dat ik niet verder kon en op een ander vliegtuig moest wachten. Ik kwam terecht in een zogenaamd transitcamp. Daar kreeg ik een tent en beleefde voor het eerst na 5 jaar een hevige kou. Wollen dekens waren er genoeg voor me, maar het was hopeloos. Later bleek dat ik beter dekens onder me had kunnen leggen, dan over me. De koude woestijnwind streek 's nachts onder mijn kampeerbed door. Ik voelde me zo koud als een blok ijs. De volgende dag geen vliegtuig. Ik moest in het kamp blijven voor het geval er wel een zou gaan. De daarop volgende dag was er wel een en ik schepte me in, gelukkig uit het kamp verlost te zijn. Eén ding was daar wel goed, en dat was het eten. Er zat wel wat zand in en de Italiaanse gevangene die het opdiende, was niet zo schoon, maar het smaakte best. Ik kreeg nog de uitnodiging een achtergelaten Duitse B&W 4 cylinder motor te berijden in het kamp, maar ik heb me daar niet aan gewaagd in het zand. Mijn leven was me nog te lief.

Bari, 25 december 1943

Nu dan ging het op weg naar Tunis, Dit reisje duurde maar 3½ uur, in tegenstelling tot de eerste trip die 9 uur duurde. Het viel niet mee in zo'n transportvliegtuig te reizen. Je zat op een lange bank langs de wand en het was erg koud. Uitzicht was er ook niet veel, want de raampjes waren ongeveer 10 cm in het vierkant. In dit vliegtuig was de bemanning Zuid-Afrikaans, die in het eerste waren Britten. We vlogen langs de beroemde weg, waarlangs Rommel terugtrok en je zag dan ook veel tanks en auto's liggen. In Tunis was het vliegveld in handen van de Amerikanen, die lang niet zo soepel voor ons waren als de Engelsen. Ja, achteraf zijn we de Britten nog gaan waarderen.

Ik moest hier weer wachten en ging met een Engelse luitenant, waar ik in Tripoli vriendschap mee had gesloten, naar een transithotel. Dat was een geluk voor me, want hij was hier bekend. Ik kreeg dan ook een mooie kamer. 't Eten is hier slecht en onvoldoende. Wijn was er in overvloed. Hier leerde ik enige lui van de R.A.F. kennen. Een van hun was enkele jaren in Holland geweest. Dik voor elkaar dus. Met lui van de M.O.W.T.¹⁰ ben ik een paar keer meegeweest naar naburige dorpen. Overal verwoeste huizen en Nazi-vliegtuigen. Plotseling de mededeling: niet naar Bizerta, maar met het eerstvolgende vliegtuig naar Bari. Twee dagen later dus met een U.S.A.-bomber mee naar Italië. Van Tunis ging het over Sicilië en vlak langs de Stromboli op het Italiaanse mainland aan. Een prachtig gezicht toen we over een konvooi vlogen! Schepen recht in de lijn, klein natuurlijk, met het boegwater aan weerszijden. Toen dwars over Italië. Dit was mooi, maar een beetje beangstigend, want wat zou er gebeuren als we een stel moffen tegen-

¹⁰ Ministry of War Transport

kwamen? Soms vlogen we door valleien, soms dan weer kwam een stuk rots langs je raampje. Soms opeens een schok. Ook de windzakken hier in de valleien waren nou niet erg aangenaam. Maar overigens was het een prachtige tocht. Vooral het frisse groen deed me aangenaam aan.

Zo stapte ik dan na bijna 5 jaar in Bari weer op Europees grondgebied. Na veel heen en weer gestuur kwam ik aan boord van de *Antonia*¹¹, precies op 25 december 1943. Dat was een bof, want in de vele hotels had ik bij al dat gereis en getrek niet zo een goede kost gehad. Aan boord was een echt Hollands Kerstdiner klaar, waar ik mooi van profiteerde.

In deze tijd gebeurde het dat de moffen even op visite kwamen¹². In de haven troffen ze een schip met ammunitie. Toen dit schip de lucht in vloog, gingen 17 andere mee, terwijl een groot gedeelte van de haven brandde, doordat de olie op het water in brand vloog. Er waren een 200 doden en velen gewond onder andere door mosterdgas. Men beweerde dat er een schip lag geladen met het spul en ook de grond in ging. Tijdens de aanval vluchtten de Italianen bij de batterijen vandaan. Dit tuig moest je nog goed behandelen ook, omdat ze zogenaamd met ons meevochten. Op een morgen voer een grote mijnenveger naar buiten om de vaargeul buiten de haven te vegen. Voor de haveningang vloog hij opeens in de lucht. Het gebeurde meer dat er schepen zo maar ineens opbliezen. Later bleek dat Italiaanse vissersschepen mijnen meevoerden in hun bunks en ze lieten zakken voor de haven die de geallieerden in gebruik hadden. Ik hoorde van een majoor dat hier vluchtelingen aankwamen van de eilanden voor Joegoslavië, onder andere kinderen, met afgekapte handen of voeten. De man verzekerde dat hij zelf meegeholpen had om de kinderen naar het hospitaal te brengen.



¹¹ De crew-list van de *Antonia* is als annex 2 opgenomen.

¹² Op 2 december 1943 bombardeerden honderd JU-88 toestellen de haven van Bari, waar juist een konvooi was binnengevallen. De *Antonia* had die ochtend plaats moeten maken voor het konvooi en lag op de rede voor anker. Het dodental lag tegen de duizend, 28 schepen zonken. De meeste slachtoffers vielen door het vrij komen van mosterdgas uit de lading van een Amerikaans schip.


20 JUNI 1944
20 JUNI 1944

Het Nederlandsche Roode Kruis


No. 425443

→ **Formulier, na invulling, in te zenden aan het CORRESPONDENTIE-BUREAU van het Nederlandsche Roode Kruis, Jan Pietersz. Coenstraat 10, Den Haag, Tel. 770517.**

VERZOEK
 door tusschenkomst van het Duitsche Roode Kruis aan het
 Internationale Comité van het Roode Kruis te Genève om inlichtingen.

ANTRAG
 durch das Deutsche Rote Kreuz an das Internationale Komitee
 vom Roten Kreuz in Genf auf Nachrichtenvermittlung

1. Afzender Brolsma, Smits, Martha
 Absender (Naam, voornaam en adres)
 (Name, Taufname und Adresse)
Kerkplein 30 Steens (Fr.) Holland.

Verzoekt aan
 Bittet an

2. Geadresseerde Brolsma Lilke
 Empfänger (Naam, voornaam en adres)
 (Name, Taufname und Adresse)
Red. Cross Message Bureau 222
Stratton Street
 het volgende mede te delen: London.
 folgendes zu übermitteln:

(ten hoogste 25 woorden uitsluitend persoonlijk
 lijke en familieaangelegenheden betreffende)
 (Höchstzahl 25 Worte nur persönliche und
 Familienangelegenheiten bet.)

Lieve linge, wij maken het allen best.
 Ontving je groet van April.
 Gefeliet teerd met onze sj. trouwedaag.
 Had zo gehoopt je thuis te hebben.
 Zoener en liefs je Matty.

22 Juni '44

3. Geadresseerde antwoordt aan ommezijde
 Empfänger antwortet umseitig

Handteekening
 Unterschrift
AB Brolsma

12 4 JUL 1944



De thuiskomst zou echter tot december 1945 op zich laten wachten

1944

Port Augusta, 7 januari 1944

De stad Bari was erg doods en je kon zien dat de mensen geleden hadden. Hetzelfde gold voor Monopoli. Eindelijk zakten we af naar Port Augusta op Sicilië. Van hier kan je de Etna prachtig zien in z'n sneeuwkleed.

De stad zelf is half verwoest en er valt niets te beleven. De grote gebouwen van de Italiaanse Marine zijn nog in goede staat en in gebruik bij de Britten. Op de havenkant staat een grote gedenkzuil met de woorden "Mare Nostrum". Boven aan de vlaggestok wapperde de "White Ensign", de Britse oorlogsvlag en aan de voet stonden bofors als te-te batterij¹³.

Malta, 13 januari 1944

Nu ging het op naar Malta. Malta, het beroemde eiland met zijn 3000 airraids. Er is natuurlijk ontzaggevoel veel verwoest. In Valetta, de hoofdstad, ligt heel wat in puin, maar de Maltezers zijn al weer druk aan het opbouwen en verschillende gebouwen staan al weer klaar. Nu gaat dit vrij gemakkelijk. Baksteen is hier onbekend. Grote brokken zandsteen worden uit de rotsen gehouwen. Deze steen is zo zacht, dat het met een zaag en een soort schaaf bewerkt wordt. De blokken zijn 30 tot 40 cm in doorsnede en 50 tot 75 cm lang. Zo is vrij spoedig een muur gemetseld.

Alles gaat alweer zijn gewone gang. Wel is er af en toe een luchtaanval, maar toen wij er lagen, bleek het alleen een verkenningsvliegtuig te zijn. Deze komen van Italië af. Er zijn hier honderden doden gevallen, het juiste aantal is niet bekend. Een inwoner vertelde me dat er vlak bij zijn huis bommen vielen, die niet ontploften. Later bleek dat ze zand bevatten en een briefje met de inhoud "This is all I can do for you". Sabotagewerk uit de een of andere munitiefabriek. Er liggen hier verscheidene oorlogsschepen, onder meer drie Italiaanse slagschepen, die hun lot hier afwachten¹⁴. Dicht bij ons staat een oud fort, dat als ammunitieopslagplaats dienst doet en ook nog vol is. We deden al een schietgebedje dat geen mof er een bom op mocht gooien.

Algiers, 14 februari 1944

Van Malta ging het via Bizerta naar Algiers. In dit uit Amerikanen bestaande konvooi gebeurde het dat een schip recht op de kust aan stuurde. We waren te laat door slecht weer en daar hadden de heren geen rekening mee gehouden. Ze veranderden tenminste een uur te vroeg van koers. Onze ouwe gaf een seintje. Dat vonden ze niet erg leuk.

In Bizerta even aan de wal geweest, maar de stad lag finaal plat. Ik zag geen huis dat niet beschadigd was, dus waren we snel uitgekeken. Algiers is wel aardig om een wandeling te maken, maar toch gingen er niet veel de wal op.

Na geladen te hebben, voeren we naar Palermo op Sicilië. Daar was aan de havenkant veel verwoest en verscheidene schepen gezonken. Dit zag overal trouwens in die streken waar

¹³ Vermoedelijk bedoeld als tomtom batterij, luchtafweergeschut, zo genoemd vanwege het tomtom (= tam-tam)-achtige geluid dat het schieten maakte.

¹⁴ Italië capituleerde 8 september 1943 en leverde drie dagen later haar vloot aan de geëllieerden uit. De in Italië geleverde Duitsers vochten echter door.

de mof was geweest. We maakten kennis met een Amerikaan van Hollandse afkomst. Van deze knaap kregen we een hoop steun bij het doen van inkopen, vooral wat voeding betreft. Hij zorgde onder andere dat we heerlijke tongvis kregen.

In deze plaats zag je ook weer veel van de Italiaanse vloot. We kregen twee grote torpedojagers mee, eigenlijk leken het meer op lichte kruisers. We gingen weer naar Algiers. Eenmaal buiten was het zwaar weer, vooral 's nachts. De volgende morgen waren de prachtige escorts verdwenen en we hebben ze niet meer gezien, de helden. De schepen zijn mooi, maar o wee als deze kerels er mee op zee komen, dan stelt het niets voor. Wat zou onze Marine prachtig werk kunnen doen met een paar van die schepen.

Middellandse Zee, 9 maart 1944

We zitten nu weer op de trip naar Palermo. In het konvooi zit ook de *Murena* van onze maatschappij. Verder Yankees en Britten. Vannacht kropen we weer eens door het oog van de naald. Vlak achter ons werd een Amerikaans schip getorpedeerd. Dit is nu in een paar weken de derde keer dat we dat meemaken. Dat de Middellandse Zee zo veilig is in 1944 is dus nog zo zeker niet. Er zitten schijnbaar nog een paar moffen.

Palermo, 11 maart 1944

Hedenmorgen lagen we voor Palermo op de rede en kregen orders om de volgende dag om 6.30 uur naar binnen te komen. Omstreeks vier uur in de middag hoorden we depth charges gooien. Eerst werd daar niet veel aandacht aan geschonken, omdat we dachten dat het voor de anti-sabotage was, wat steeds gedaan wordt. Maar het duurde maar voort. Toen beseften we dat er wat loos was. Er zaten al acht onderzeebootjagers buiten en tegen de avond gingen er nog vijf. We kregen opeens bericht van direkt binnen de boom komen. Het gooien van dieptebommen ging door tot laat in de avond.

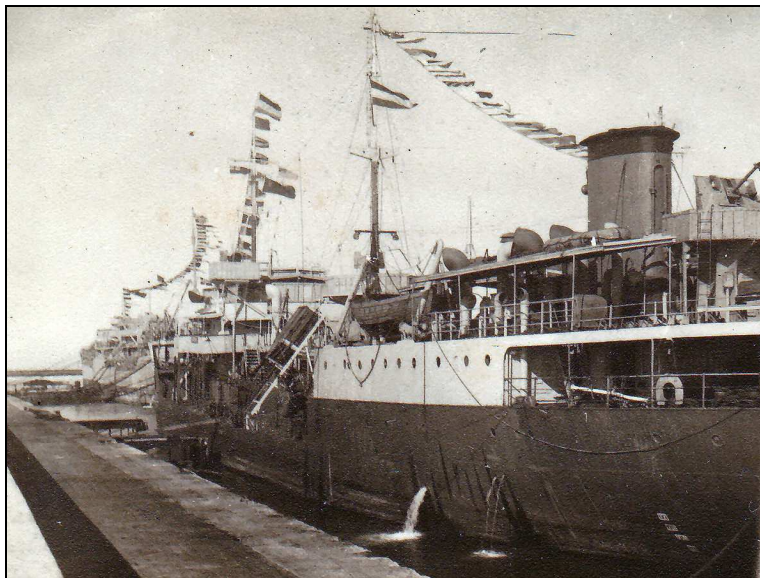
De volgende dag hoorde ik dat een transportschip 13 mijl van de haven af getorpedeerd was. Er waren waarschijnlijk twee duikboten, waarvan er een zeker vernietigd is. Van het schip kwamen een 700 man af. Toch weer brutaal van die moffen om zo dicht onder de kust te komen, terwijl er steeds gepatrouilleerd wordt.

Taranto, 10 mei 1944

De 27e april vertrokken we van Algiers via Bougie, Philipville, Bone, Bizerta, Port Augusta naar Taranto, waar we de 9e mei arriveerden. Deze reis ging van plaats tot plaats, omdat de moffen hier de meeste konvooien aanvielen gedurende de laatste tijd. De eerste avond was het al mis. Een konvooi werd op 5 mijl voor ons aangevallen met zogenaamde gliderbombs. Deze worden per radio uit een groot vliegtuig op de schepen afgestuurd en missen niet vaak. Voor ons liep het echter goed af. Op deze manier zijn er al verscheidene schepen getroffen in de buurt van Algiers. Toen wij daar lagen, werden van een binnenkomend konvooi vier schepen getroffen, onder andere een U.S. destroyer: 32 doden. Bij aankomst in Taranto hadden we een mooi gezicht op de stad. Er stond een geweldig groot gebouw van de voormalige gouverneur. Ook andere gebouwen van de fascistten waren erg groot. Ze zijn nu meest ingepikt door de marineluchtvaartdienst of het leger. Er zijn ook diverse badgelegenheden aan zee, waar het wel gezellig is. We gaan daar wel met de motorsloep naar toe en varen dan wat op en neer. Een paar dagen later voeren we door het kanaal, dat tussen de oude en de nieuwe stad loopt, naar de marinebasis. Dit was in een groot meer, de Italiaan had het reuze goed voor elkaar. Er

lagen verscheidene eenheden van de vloot. Die vloot heeft het drukker dan in de tijd dat ze tegen de Engelsen moesten vechten. Ze doen nu veel konvooiwerk.

Van een Italiaanse kapitein hoorden we dat ze niet wilden uitvaren om tegen de Engelsen te vechten. Ze waren bang. Bij een bombardement liep de bemanning van de schepen af en ging naar huis. Hij was eens met een schip in konvooi, beschermd door destroyers. Het weer was tamelijk ruw. Van de escorts kwam een sein om achter een eiland ten anker te gaan, want ze konden niet verder. Daar gekomen bleek de dappere Italiaanse bemanning van deze grote torpedojagers zeeziek aan dek te liggen op een paar na, zodat ze niets meer konden doen. De gehele Italiaanse vloot heeft trouwens bewezen dat het een grote bende was en ze hebben niets gepresteerd. Het zijn schreeuwers en niets meer. De schepen zijn echter zonder uitzondering goed voor elkaar. Tijdens het lossen zagen we verschillende grote motorboten liggen. We hebben er 's nachts gewoon een vandaan gehaald en aan dek gehesen. Het bleek een grote raceboot te zijn, 9 meter lang met een 6-cylinder dieselmotor. Een Italiaanse monteur was omgekocht en die kwam de zaak met twee helpers voor elkaar brengen. De havenmeester liep echter naar een Amerikaans officier toe en ze kwamen toen aan boord. Tot onze spijt moest ons jacht weer te water en daar gingen ze weer.



V-Day, 8 mei 1945, de Antonia ligt gepavoiseerd in de haven van Bari.

Port Augusta, 20 mei 1944

De 18e mei vertrokken we weer in een groot konvooi, net op Hemelsvaartdag. De volgende middag was er op een schip naast ons een hevige ontploffing. Het schip brak middendoor, net achter de brug, en het voorste gedeelte was binnen enige seconden in de diepte verdwenen. Direkt alarm op alle schepen. Een torpedo was het niet en het was er te diep voor een mijn. Het vermoeden is dat er in Taranto een mijn in het schip is gelegd. Ja, die tais (Italianen) zijn me onze allies nietwaar, maar er is nog nooit iemand geweest die me vertelde dat hij deze lafaards vertrouwde. Het gebeurt trouwens meer dat geallieerde schepen plotseling verdwijnen in de "Mare Nostrum".

Hier eindigt het dagboek, althans het in inkt geschreven gedeelte. Twee losse, met potlood geschreven velletjes sluiten er chronologisch op aan, maar zijn niet "in het net" uitgewerkt. De potloodtekst volgt hierna.

Algiers, juni 1944

Op 28 mei kwamen we met de *Antonia* te Algiers om te dokken. Daar lag reeds ons zusterschip, de *Aletta*. Natuurlijk waren er veel bekenden op beide schepen, die gelijk in de Oost gevaren hadden. Zodoende ging het over en weer op visite. Nu was Algiers een stad waar je best de wal op kon gaan. Het mooiste vond ik daar de opera. Het gebouw zelf viel me tegen, nadat ik het grote operagebouw in Palermo had bezocht, maar wat de aankleding betreft, spande dit toch wel de kroon. En dan de sopraan die de hoofdrol had in de mooiste operettes. Ze moet de tweede zangeres van de wereld geweest zijn. In de vier weken dat we hier lagen, heb ik geen opera gemist en dat waren er zeven, o.a. Pugeletti, Faust, Paljasso. In het gebouw bevindt zich een galerij met muurbeschilderingen uit diverse operettes. Dit was iets bijzonders, alles levensgroot.

Op een avond ging ik met Arie Drijver de wal op. We bezochten eerst een zaak waar je een glas bier kon kopen en daar zei mijn vriend "We gaan vanavond eens echt Hollands eten". Ik was direkt vol belangstelling, want dit was iets bijzonders in Algiers in deze tijd. "Ja" zei Arie, "bij drie Hollandse dames, ga maar mee". Na een 20 minuten lopen, kwamen we in de Rue de Malta Cevulier en daar op no. 3 was onze zaak. Wel, het leek me eerst niet zo bijzonder, maar we liepen door het restaurant heen, wat echt Frans was. In de keuken aangekomen zag ik mijn vriend drie dames van tussen de 50 en 60 jaar een zoen geven op iedere wang. De dames waren mevrouw Brass, van wie de zaak is, haar zuster mevrouw De Wit, die hier op visite was toen de oorlog uitbrak en niet terug kon naar Holland, en mevrouw Verkerk, die hier gezelschap zocht daar ze uit haar huis gebombardeerd was. Ik werd voorgesteld volgens de regelen der kunst, maar had al gauw gezien dat ieder die hier kwam als goede bekende naar de keuken kwam. De jongste moest een zoen geven, schijnbaar een Franse gewoonte. Nu daar was geen bezwaar tegen. Wat we te eten kregen, was iets bijzonders, maar niet eenvoudig. Ik herinner me levensgroot dat die avond de tafel vol lag met boontjes en dat mevrouw Brass zei "Als ge mede wilt eten, moet ge mede helpen". Dus daar zaten de drie dames, officieren van de Hollandse koopvaardij, een Amerikaanse nurse en enkele Amerikanen genoegelijk boontjes te doppen. Neem daarbij de moppen die getapt werden en je voelde je direkt thuis. "Kent ge Arie allang?" vroeg mevrouw Brass. "O ja, nog uit Indië". "Ja het is toch zo een lieve jongen hè, en ook Bas" (zijn kapitein). Of je nu 16 jaar was of 40, stond je er goed op, dan was je een lieve jongen. Ja, madam Brass, velen zullen uw restaurant niet gauw vergeten. We gingen de wal op naar de opera of naar U, nooit was er tijd voor iets anders. Allerlei mensen trof je er. Hollanders natuurlijk, Amerikanen, Engelsen, Fransen, Polen, Zuid-Afrikanen, enzovoorts. Gemoedelijk was het er. Nooit heb ik er ruzie gehoord. Aan een tafeltje zat eens een luitenant-kolonel en aan het tafeltje er naast een soldaat. Dit was gewoon, maar als een van de twee uit de gunst was bij madam, dan kwam hij er niet meer in. Dit heb ik zelf meegemaakt met een kapitein. Toen we weer moesten varen en ze in zoverre wisten dat we naar een niet al te rustige zone gingen, kregen we een amulet mee en de woorden "God behoede jullie".

Ancona, 2 september 1944

Van Bari vertrokken we op Koninginnedag 1944 (30 augustus) in konvooi met 5 schepen en 5 escorts naar Ancona. Achter ons voer de *Telus* van de K.N.S.M. Beide vlaggen in top

ter ere van onze jarige vorstin. Dit reisje was nu weer gevaarlijker, want het was op naar de frontlijn. Wij waren de eerste tanker daar naar toe met vliegtuigbenzine. De *Telus* was er al een paar keer geweest met benzine in vaten. De reis verliep zonder ongevallen. Soms leek het wel vreedstijd als we Italiaanse vissers passeerden, maar het grote aantal bommenwerpers dat ons passeerde naar Joegoslavië gaf wel anders aan.

Bij aankomst in Ancona zagen we al spoedig dat hier zwaar gevochten was. De stad was uitgestorven en lag grotendeels in puin. In de haven vele gezonken schepen. Deze plaats was nog maar zo'n vijf weken in geallieerde handen en men was al weer bezig met opruimwerk. Maar wat de moffen niet hadden vernield, hadden onze vliegtuigen wel gedaan. Het spoorwegstation was een grote ruïne en de gehele spoorlijn naar het noorden was ook vernield. Om de ongeveer 50 meter waren stukken uit de rails. De moffen waren hierlangs getrokken en hadden uit een wagon automaties kleine hoeveelheden springstof geworpen, die precies naast de rails terecht kwamen. Maar de Zuid-Afrikaanse Genie wist er wel raad mee: ze zetten er gewoon korte stukken van circa 30 centimeter tussen. Eén lijn was al weer te gebruiken. Met een Engelse legerkapitein ging ik de pijpleiding langs naar de installatie, die 12 kilometer buiten de stad lag, op naar het front. Een dubbele pijpleiding plus pompen en tanks waren in elf dagen gebouwd. Grote ondergrondse tanks waren nog intact of, waar een granaat een gat had veroorzaakt, waren platen opgelast. De nieuw gebouwde tanks stonden in elkaar met bouten. In plaats van twee rijen klinknagels zag je drie rijen 3/8 bouten.

De weg naar de installatie was dezelfde waar de terugtrekkende mof langs was gegaan en ook onze zegevierende allies. Vrijwel alles lag hier plat, hoewel de weg zelf goed was, zodat er dag en nacht een konstante stroom auto's langs trok naar het front. Aangezien de Polen hier het eerst waren, zag je veel Poolse wegaanwijzers. Ook een humorist was hier geweest. Zo zag je een groot bord waar op stond "Hamburgweg - recht door" en ook de naam van "bloedweg". Op de installatie zelf werden iedere dag 400 tankwagens met benzine, ieder met 7000 liter, afgeleverd voor het front. Per dag werden ook nog eens 30.000 tinnen van 4 gallons gevuld, die dezelfde weg gingen. Pas was de volgende haven Pelsamo veroverd, de mof trekt hard terug. Op enige airraids na is het hier vrij rustig. Verder is het uitkijken geblazen voor E-boten. Wat je hier ziet passeren aan vliegtuigen is geweldig, met zulke grote groepen. Het is één stroom. Zo gaat de mof ten onder en vlug nu.

Op een los blaadje staan in telegramstijl nog enige aantekeningen:

Ancona, achter betonnen oliesteiger.
Bij maanlicht masten boven steiger uit.
Duitse duikboot torpedeert hierop dit doel.
Torpedo's in steiger.

Hiermee eindigt het dagboek definitief, vermoedelijk omdat de grootste spanning er af was. Het reisboekje¹⁵ gaat verder tot 26 oktober 1945 in Alexandrië. Daar monsterde Uilke op 14 november af en stapte aan boord van het Britse troepenschip *Brittanic* om via Liverpool naar Nederland te reizen.

¹⁵ zie annex 3.

annex 1

Overzicht van de Shell-schepen waar Uilke Brolsma op heeft gevaren:

Perna	4^e machinist van 16 november 1935 tot 25 maart 1938. Gebouwd te Odense in 1935, 7984 BRT. Mei 1940 in Rotterdam waar het in reparatie lag in beslag genomen en als <i>Forbach</i> in dienst gesteld. Het schip overleefde de oorlog. Het werd in mei 1945 in Kiel aangetroffen en vervolgens bij de R.D.M. hersteld. In 1959 is het naar Bermuda verkocht en gesloopt.
Ovula	3^e machinist van 6 april 1938 tot 1 januari 1939. Gebouwd bij Wilton Feijenoord in 1938, 6256 BRT. Het schip kwam de oorlog door en is in 1959 voor de sloop naar Hongkong verkocht.
Merula	3^e machinist van 26 juli 1939 tot 30 juni 1940. Bouwjaar 1932, Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij, Amsterdam, 8228 BRT. Tijdens een konvooireis van Pladjoe naar Batavia op 13 februari 1942 op circa 100 mijl ten noorden van Batavia gebombardeerd en tot zinken gebracht. Hierbij vielen 5 doden.
Augustina	2^e machinist van 12 juli 1940 tot 1 april 1941. 1^e machinist van 1 april 1941 tot 30 augustus 1941. In 1927 gebouwd bij Swan Hunter te Newcastle, 3110 BRT. Op 1 maart 1942 tot zinken gebracht door de eigen bemanning, nadat het schip tijdens een poging uit Tandjong Priok te ontkomen door de Japanse torpedojager <i>Harukaze</i> was onderschept. Eenmaal in de sloepen werd de bemanning door de aanvallers gemitraillerd, slechts drie personen overleefden de ramp.
Ho Kwang	1^e machinist van 26 september 1941 tot 22 juni 1942. Gebouwd te Shanghai in 1931 voor de vaart op de Yangtze River, 684 BRT. Het scheepje is de oorlog door gekomen, in 1951 werd het verkocht als <i>Ta U Shan</i>. Na diverse malen van eigenaar gewisseld te zijn, kwam het in 1974 als <i>Delima 102</i> onder Indonesische vlag. In 1984 is het schip gesloopt, 53 jaar oud!
Aletta	2^e machinist van 23 juni 1942 tot 23 maart 1943. Gebouwd bij Caledon S.B. te Dundee in 1927, 3085 BRT. Het schip heeft de oorlog overleefd. In 1959 is het onder Engelse vlag gebracht, vervolgens onder Panamese vlag als <i>La Paz</i>.

- Saidja 1^e machinist van 24 februari 1943 tot 13 juli 1943.
Gebouwd bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij in 1939, 6671 BRT. Het schip kwam ongeschonden door de oorlog en in 1959 voor de sloop verkocht.
- Saroena 2^e machinist van 13 juli 1943 tot 28 augustus 1943.
In 1939 gebouwd bij Wilton Feijenoord, 6671 BRT.
Op 11 februari 1943 brandde het schip vrijwel geheel uit na een torpedo-inslag. De reparatie vond plaats in Bombay, zoals in het dagboek beschreven. Het schip werd in 1960 naar Italië verkocht en is waarschijnlijk aldaar gesloopt.
- Saidja 1^e machinist van 7 september 1943 tot 7 oktober 1943.
Zie boven.
- Antonia 2^e machinist van 25 december 1943 tot 14 november 1945.
Gebouwd bij Van der Giessen in 1938, 3357 BRT.
Het schip heeft onder kapitein D. de Gans zeer gelukkig gevaren en is ongeschonden uit de strijd tevoorschijn gekomen. Zij kreeg hierdoor de bijnaam *Old Dependable*. In 1959 is het schip onder de oorspronkelijke naam onder Engelse vlag gebracht.



Met dank aan de heer L.L. von Münching en Shell Tankers Londen.

Zie ook: www.marhisdata.nl of www.helderline.com

annex 2

Crew-list mv Antonia

<i>rang</i>	<i>naam</i>	<i>geb.datum</i>	<i>geb.plaats</i>	<i>gemonsterd</i>
Master	De Gans, David	21-02-03	Utrecht	16-08-42
Chief Officer	Bunninga, Willem	28-06-07	Amsterdam	27-07-43
3rd Officer	Bos, Willem	01-07-20	Maastricht	08-10-42
Radio Officer	Baars, Koert	11-01-08	Rotterdam	01-08-42
Chief Engineer	Hoogerduyn, Maarten	18-01-00	Almelo	30-04-43
2nd Engineer	Brolsma, Uilke	17-05-06	Wijnaldum	25-12-43
3rd Engineer	Roeleveld, Pieter	19-10-08	Den Haag	19-01-43
4th Engineer	Van Gelder, Jan	26-06-18	Middelharnis	14-11-42
M.S.G.	Zuyderduyn, Willem	02-07-14	Katwijk	13-06-42
Carpenter	Ah Foh	28-04-16	Mamoi	20-09-43
Boatswain	Tang Ah Kwang	06-09-03	Ming Kian	20-09-43
Storekeeper	Tan Kwang Chwee	19-03-05	Yong Seah	20-09-43
Quartermaster	Wong Fat	01-12-05	Hongkong	20-09-43
	Lee Gium Seah	02-01-15	Mamoi	20-09-43
	Chen Kuat Cheng	22-06-00	Mamoi	20-09-43
	Tung Sing Song	26-04-19	Foo Chow	20-09-43
	Ting Ee Phing	15-05-09	Lantai	20-09-43
	Ling Swee Tow	10-01-08	Mamoi	20-09-43
	Ting Ah Tee	07-08-00	Foo Chow	20-09-43
	Toh Ee Chit	13-06-07	Mamoi	20-09-43
	Yong Siu Muk	15-11-09	Mamoi	20-09-43
	Tan Ah Seng	26-12-00	Dionglo	20-09-43
Sailor	Ting E Shut	21-02-09	Mamoi	20-09-43
Sailor Cook	Tan Ah Kwan	01-11-97	Mamoi	20-09-43
Fireman nr. 1	Cheng Foo	06-03-99	Poh On	20-09-43
Fireman nr. 2	Chan Tim	06-08-03	Wai Chow	20-09-43
Fireman nr. 3	You Sang	20-09-08	Canton	20-09-43
Donkeyman	Ching Chew	16-08-93	Canton	20-09-43
Pumpman	Low Yow	20-11-03	Canton	20-09-43
Fireman	See Yen Tang	02-02-03	Poh On	20-09-43
	Loon Bing	06-01-96	Fa Juen	20-09-43
	Chang Yit Meng	12-03-09	Poh On	20-09-43
	Chow Peng	04-05-97	Poh On	20-09-43
Fireman Boy	Chow Peng	04-05-97	Poh On	20-09-43
Fireman Cook	Wong Hung	02-03-10	Nan Hoi	20-09-43
Chief Steward	Kia Jung	01-11-09	Muncheong	20-09-43
2nd Steward	Boon Kok Sung	27-08-19	Muncheong	20-09-43
Chief Cook	Liang Ming Liang	28-05-90	Muncheong	20-09-43
2nd Cook	Tan Kok Boon	13-05-12	Loke Wee	20-09-43
Boy	Wong Twee Haw	06-10-03	King Chow	20-09-43
	Chew Thick Lew	15-08-07	Muncheong	20-09-43
	Ah Seong	18-07-07	Muncheong	20-09-43

annex 3

Afgelegde mijlen gedurende de oorlogsjaren

Merula

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Liverpool	26 juli '39	4 aug.	-	
Trinidad	19 aug.	23 aug.	3802	
Gibraltar	7 sept.	10 sept.	3498	
Port Said	17 sept.	19 sept.	1931	
Pladjoe	8 okt.	10 okt.	5243	
Api - Api	10 okt.	12 okt.	53	
Pulau Bukom	13 okt.	15 okt.	244	
Pulau Samboe	15 okt.	17 okt.	17	
Pladjoe	18 okt.	19 okt.	246	
Api - Api	20 okt.	21 okt.	53	
Balik Papan	25 okt.	29 okt.	910	
Wyndeham	4 nov.	5 nov.	1222	
Gazelton	12 nov.	13 nov.	1555	
Fremantle	14 nov.	16 nov.	206	
Esperance	18 nov.	20 nov.	573	
Tarakan	1 dec.	4 dec.	2817	
Balik Papan	6 dec.	11 dec.	362	
Hobart	27 dec.	29 dec. '39	3575	
Melbourne	1 jan. '40	3 jan.	424	
Port Pizie	5 jan.	6 jan.	655	
Pladjoe	21 jan.	23 jan.	3349	
Api - Api	24 jan.	25 jan.	53	
Balik Papan	29 jan.	2 febr.	910	
Manilla	7 febr.	11 febr.	1060	
Tarakan	15 febr.	18 febr.	899	
Balik Papan	19 febr.	22 febr.	362	
Fremantle	1 mrt.	4 mrt.	1895	
Esperance	6 mrt.	8 mrt.	573	
Tarakan	20 mrt.	21 mrt.	2817	
Miri	24 mrt.	25 mrt.	550	
Aomori	6 apr.	7 apr.	2535	
Yokohama	10 apr.	11 apr.	590	
Kobe	13 apr.	14 apr.	357	
Tarakan	23 apr.	24 apr.	1800	
Nagasaki	3 mei	4 mei	1620	
Aomori	8 mei	8 mei	800	
Yokohama	11 mei	12 mei	500	
Kobe	14 mei	15 mei	357	
Tarakan	24 mei	?	1800	
Aomori	6 juni	7 juni	2500	

Hikoshina	10 juni	11 juni	750	
Nagasaki	12 juni	13 juni	270	
Hongkong	29 juni		1069	
			54.802	54.802

Augustina

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Balik Papan	12 juli '40	13 juli	1619	
Soerabaja	16 juli	21 juli	437	
Balik Papan	25 juli	31 juli	438	
Tarkas	8 aug.	11 aug.	1540	
Tamsui	13 aug.	15 aug.	198	
Balik Papan	23 aug.	26 aug.	1743	
Pulau Samboe	31 aug.	2 sept.	1039	
Pladjoe	3 sept.	4 sept.	243	
Pulau Bukom	6 sept.	8 sept.	239	
Soesoe	10 sept.	11 sept.	375	
Pulau Bukom	14 sept.	16 sept.	388	
Soesoe	18 sept.	19 sept.	374	
Pulau Bukom	21 sept.	22 sept.	371	
Pulau Samboe	22 sept.	26 sept.	17	
Hongkong	3 okt.	4 okt.	1445	
Manilla	7 okt.	9 okt.	623	
Balik Papan	15 okt.	16 okt.	1138	
Tientsin	30 okt.	1 nov.	2710	
Balik Papan	13 nov.	17 nov.	2798	
Port Darwin	23 nov.	6 dec.	1131	
Gr. Eylandt	10 dec.	11 dec.	589	
Karumba	14 dec.	15 dec.	311	
Balik Papan	24 dec.	25 dec. '40	1883	
Tientsin	9 jan. '41	12 jan.	2718	
Balik Papan	24 jan.	26 jan.	2708	
Singapore	2 febr.	2 febr. }		
Calcutta	11 febr.	12 febr. }	2677	
Soesoe	19 febr.	20 febr.	1244	
Pladjoe	24 febr.	26 febr.	587	
Batavia	1 mrt.	5 mrt.	284	
Pladjoe	7 mrt.	8 mrt.	290	
Batavia	10 mrt.	11 mrt.	290	
Soerabaja	14 mrt.	16 mrt.	357	
Pladjoe	20 mrt.	21 mrt.	376	
Batavia	24 mrt.	26 mrt.	297	
Pladjoe	29 mrt.	30 mrt.	290	
Singapore	1 april	3 april	266	
Saigon	8 april	11 april	633	
Soesoe	17 april	18 april	1008	
Pladjoe	22 april	25 april	587	

Hongkong	3 mei	6 mei	1587	
Pladjoe	13 mei	14 mei	1587	
Pulau Bukom	16 mei	18 mei	266	
Soesoe	20 mei	22 mei	373	
Pulau Bukom	24 mei	27 mei	372	
Hongkong	4 juni	7 juni	1476	
Miri	13 juni	15 juni	1202	
Pulau Bukom	18 juni	6 juli	672	
Pladjoe	7 juli	9 juli	273	
Manilla	15 juli	18 juli	1455	
Poros	19 juli	20 juli	179	
Pladjoe	28 juli	29 juli	1532	
Hongkong	6 aug.	8 aug.	1587	
Miri	14 aug.	15 aug.	1207	
Pulau Bukom	18 aug.	19 aug.	665	
Samboe	19 aug.	20 aug.	17	
Pladjoe	21 aug.	22 aug.	232	
Batavia	25 aug.	28 aug.	275	
Soerabaja	29 aug. '41		357	
			51.575	106.377

Ho Kwang

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Pulau Bukom	--	27 sept. '41	--	
Port Dikson	28 sept.	28 sept.	152	
Soesoe	30 sept.	1 okt.	243	
Port Dikson	2 okt.	2 okt.	243	
Soesoe	5 okt.	5 okt.	243	
Port Swollenham	7 okt.	7 okt.	210	
Soesoe	10 okt.	10 okt.	210	
Telak Anson	11 okt.	12 okt.	192	
Soesoe	13 okt.	13 okt.	192	
Port Dikson	15 okt.	15 okt.	243	
Pulau Bukom	16 okt.	17 okt.	152	
Pulau Samboe	17 okt.	18 okt.	24	
Pulau Bukom	18 okt.	19 okt.	24	
Pulau Samboe	19 okt.	20 okt.	24	
Singapore (dok)	20 okt.	19 nov.	24	
Pulau Bukom	19 nov.	20 nov.	24	
Port Swollenham	21 nov.	22 nov.	200	
Soesoe	23 nov.	24 nov.	210	
Penang	25 nov.	26 nov.	174	
Soesoe	27 nov.	28 nov.	174	
Port Swollenham	29 nov.	30 nov.	210	
Soesoe	1 dec.	2 dec.	210	
Telak Anson	3 dec.	4 dec.	192	
Soesoe	5 dec.	10 dec.	192	

Penang	11 dec.	13 dec.	163	
Pulau Bukom	15 dec.	19 dec.	360	
Soesoe	22 dec.	25 dec.	392	
Pulau Bukom (dok)	27 dec. '41	12 jan. '42	343	
Soesoe	14 jan.	17 jan.	374	
Pulau Bukom	20 jan.	22 jan.	374	
Pulau Samboe	22 jan.	23 jan.	31	
Woodlands (Naval Base)	24 jan.	25 jan.	40	
Pulau Samboe	25 jan.	26 jan.	37	
Woodlands	26 jan.	27 jan.	42	
Pulau Bukom	27 jan.	1 febr.	76	
Oosthaven	5 febr.	9 febr.	567	
Emmahaven (Padang)	12 febr.	14 febr.	457	
Oosthaven	16 febr.	16 febr.}		
Batavia	17 febr.	22 febr.}	579	
Colombo	6 mrt.	2 mei	2165	
Cochin	5 mei	7 mei	319	
Bombay	11 mei	22 juni	581	
			10.662	117.039

Aletta

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Bombay	22 juni '42	28 jan. '43	--	
Colombo	2 febr.	6 febr.	906	
Addu Atol	13 febr.	17 febr.	607	
Bombay	20 febr.	23 febr.	1185	
			2.698	119.737

Saidja

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Bombay	23 febr. '43	25 febr.	--	
Abadan	4 maart	7 maart	1553	
Bombay	15 maart	16 maart	1719	
Calcutta	28 maart	6 april	2146	
Chittagong	8 april	11 april	370	
Colombo	17 april	19 april	1523	
Bombay	23 april	29 april	890	
Abadan	6 mei	8 mei	1531	
Bombay	18 mei	20 mei	1697	
Colombo	24 mei	25 mei	898	
Madras	28 mei	29 mei	701	
Chittagong	2 juni	5 juni	912	
Calcutta	7 juni	14 juli '43	370	
			14.310	134.047

Saroena

Calcutta (dok) 14 juli '43 28 aug. '43

Saidja

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Bombay	6 sept. '43	9 sept.	--	
Colombo	14 sept.	14 sept.	900	
Madras	17 sept.	18 sept.	683	
Viragapatem	19 sept.	20 sept.	377	
Chittagong	24 sept.	26 sept.	577	
Colombo	2 okt.	2 okt.	1602	
Bombay	5 okt.	7 okt. '43	900	
			5.039	139.086

Akbar (Mogul Line)

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Bombay	7 okt. '43	20 okt.	--	
Aden	27 okt.	28 okt.	1700	
Suez	3 nov.	--	1320	
			3.020	142.106

Antonia

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Bari	25 dec. '43	30 dec.	--	
Monopoli	30 dec.	3 jan. '44	30	
Bari	3 jan.	5 jan.	30	
Porto Augusta	7 jan.	12 jan.	362	
Malta	13 jan.	16 jan.	122	
Algiers	19 jan.	23 jan.	615	
Bizerta	25 jan.	31 jan.	347	
Palermo	1 febr.	10 febr.	193	
Algiers	14 febr.	27 febr.	524	
Bone	28 febr.	6 maart	246	
Bizerta	7 maart	9 maart	171	
Palermo	10 maart	22 maart	221	
Tunis	23 maart	24 maart	244	
Bizerta	24 maart	26 maart	45	
Tunis	26 maart	31 maart	45	
Bizerta	31 maart	7 april	45	
Palermo	8 april	16 april	252	
Bizerta	18 april	19 april	210	
Algiers	22 april	27 april	347	

Bougie	27 april	28 april	158
Philippeville	28 april	1 mei	74
Bone	1 mei	2 mei	60
Bizerta	3 mei	7 mei	170
Porto Augusta	9 mei	9 mei	320
Taranto	10 mei	18 mei	262
Porto Augusta	20 mei	24 mei	258
Algiers (dok)	28 mei	16 juni	676
Malta	19 juni	24 juni	584
Bizerta	25 juni	1 juli	272
Bone	1 juli	8 juli	168
Philippeville	8 juli	9 juli	75
Bougie	9 juli	10 juli	90
Algiers	10 juli	15 juli	105
Malta	18 juli	24 juli	584
Bizerta	26 juli	27 juli	272
Bone	30 juli	4 aug.	170
Algiers	6 aug.	11 aug.	246
Bone	13 aug.	16 aug.	246
Bizerta	19 aug.	19 aug.	170
Porto Augusta	21 aug.	25 aug.	330
Bari	27 aug.	30 aug.	360
Ancona	1 sept.	8 sept.	220
Bari	9 sept.	9 sept. '44	220
Brindisi	9 sept.	10 sept.	60
Porto Augusta	13 sept.	13 sept.	300
Bizerta	5 sept.	16 sept.	300
Maddalena (Sardinië)	17 sept.	25 sept.	190
Cagliani	26 sept.	2 okt.	185
Palermo	3 okt.	3 okt.	220
Porto Augusta	4 okt.	4 okt.	200
Tripoli	6 okt.	10 okt.	300
Bizerta	12 okt.	13 okt.	336
Tunis	13 okt.	16 okt.	60
Algiers	18 okt.	20 okt.	396
Oran	21 okt.	25 okt.	200
Arzew	25 okt.	29 okt.	28
Malta	2 nov.	2 nov.	750
Tripoli	3 nov.	6 nov.	190
Bizerta	8 nov.	12 nov.	300
Maddalena	14 nov.	18 nov.	290
Algiers	20 nov.	24 nov.	637
Porto Augusta	27 nov.	27 nov.	650
Pireaus	1 dec.	5 dec.	540
Porto Augusta	8 dec.	8 dec.	570
Bizerta	10 dec.	15 dec.	300
Porto Augusta	16 dec.	17 dec.	330
Napels	18 dec.	20 dec.	230
Prombino	21 dec.	22 dec.	205

Livorno	22 dec.	29 dec.	35
San Stefano	29 dec. '44	2 jan. '45	80
Napels	3 jan.	4 jan.	190
Algiers (dok)	9 jan.	2 febr.	600
Napels	5 febr.	13 febr.	600
Ajaccio	15 febr.	16 febr.	336
Marseille	17 febr.	17 febr.	180
Port de Bouc	17 febr.	23 febr.	27
Sete	23 febr.	28 febr.	70
Port de Bouc	28 febr.	2 maart	70
Marseille	2 maart	6 maart	27
Napels	8 maart	10 maart	480
San Sefano	11 maart	14 maart	190
Napels	15 maart	16 maart	190
San Sefano	17 maart	20 maart	190
Napels	21 maart	23 maart	190
San Sefano	24 maart	27 maart	190
Napels	28 maart	30 maart	190
Porto Augusta	31 maart	1 april	230
Brindisi	1 april	5 april	300
Ancona	7 april	9 april	280
Brindisi	10 april	14 april	280
Monopoli	14 april	17 april	40
Bari	17 april	21 april	30
Manfredonia	21 april	23 april	50
Bari	23 april	26 april	50
Manfredonia	26 april	27 april	50
Bari	27 april	29 april	50
Manfredonia	27 april	2 mei	50
Bari	2 mei	3 mei	50
Brindisi	3 mei	5 mei	70
Bari	5 mei	6 mei	70
Monopoli	6 mei	8 mei	30
Bari	8 mei	15 mei	30
Monopoli	15 mei	17 mei	30
Bari	17 mei	20 mei	220
Ancona	21 mei	23 mei	220
Bari	24 mei	25 mei	220
Ancona	26 mei	1 juni	220
Venetië	2 juni	4 juni	130
Ancona	5 juni	5 juni	130
Bari	6 juni	7 juni	350
Venetië	9 juni	12 juni	130
Ancona	13 juni	15 juni	130
Venetië	21 juni	12 aug.	130
Porto Augusta	15 aug.	18 aug.	700
Ancona	21 aug.	23 aug.	580
Taranto	25 aug.	28 aug.	600
Pireaus	31 aug.	1 sept.	685

Saloniki	5 sept.	8 sept.	240	
Porto Augusta	12 sept.	13 sept.	400	
Ancona	16 sept.	19 sept.	580	
Porto Augusta	22 sept.	23 sept.	580	
Napels	24 sept.	26 sept.	240	
Bari	29 sept.	30 sept.	600	
Ancona	1 okt.	5 okt.	220	
Taranto	7 okt.	10 okt.	600	
Pireaus	13 okt.	19 okt.	685	
Volos	20 okt.	23 okt.	230	
Alexandrië	26 okt. '45	--	700	
			32.981	175.057

Brittanic (Cunard Lines)

<i>haven</i>	<i>aankomst</i>	<i>vertrek</i>	<i>mijl</i>	<i>totaal</i>
Alexandrië	--	26 okt. '45	--	
Liverpool	dec. '45	--	3088	
			3.088	178.145