



# *Indonesië vanuit zee*

1946-1949

J. Hottinga

# *Indonesië vanuit zee*



## Voorwoord

De beschreven periode over de Koninklijke Marine lijkt misschien sommige instanties te belasten. Men moet echter niet vergeten dat de situatie toentertijd daar in Indonesië een heel speciale tijd was. De meesten van ons hadden net een wereldoorlog meegemaakt en waren net zo veel militair als mijn klompen. Wat ons allemaal, die bij de Kleine Vaartuigen Dienst (KVD) dienst deden, echter verenigde, was een hechte band en kameraadschap. Dit kan ook gezegd worden van de officieren.

Wij waren marinemensen en dachten dat wij daar in slaagden, maar voor de oude rotten van de Marine moeten wij wel een apart stel geweest zijn. Dit kwam mede door de werkomstandigheden: één officier en negen bemanningsleden aan boord van een klein schip. Daarop was het, bij het werk wat wij deden, geen doen in modeluniform te lopen. Het bestond uit controleren van prauwen, soms beschoten van de wal. Eten koken gebeurde op een primus op het achterdek, wat bij slecht weer letterlijk en figuurlijk in het water viel. Het resultaat was wel een hechte band en liefde voor het schip waar je op voer en het delen van verdriet om gesneuvelden van onze dienst.

# INHOUD

Hoofdstuk		blz.
1	Naar de Marine	6
2	Aankomst Indonesië	20
3	De Kleine Vaartuigen Dienst	25
4	Verdere avonturen wal-schip	48
5	Op de ‘ex-potvis aanvaring’	62
6	Acties	81
7	Een walplaatsing	96
8	Surabaia	100
9	Thuisvaren	105
10	Latere jaren in Indonesië	110
	Datumlijst	126
	Kaarten	133

# 1

## Naar de Marine

Het verhaal begint dat ik werkte bij de firma van der Heem te Voorburg, inmiddels Philips geworden. Ik kwam bij dat bedrijf terecht door mijn vader. Hij werkte er al van jongs af, dus ik er ook heen. In augustus 1942 kwam ik er in dienst en begon als machinereparateur. In de oorlog fabriceerden wij daar radio's en elektronische apparatuur. Ook werd daar de knijpkat gemaakt, een zaklamp voorzien van een kleine dynamo die in beweging werd gebracht door te knijpen. In de oorlog kwam deze uitvinding goed van pas omdat stroomvoorziening en verlichting in die tijd nog wel eens te wensen overlieten.

Zo bestond die tijd voor mij uit werken en naar de avondschool gaan. Daar studeerde ik voor scheepswerktuigkundige, want dat was mijn passie. Ondertussen kreeg ik een oorlog over me heen en kreeg te maken met de ellende van een hongervinter.

Een groot probleem was toen een nijpend tekort aan voedsel. Mijn oom had toen een smederij vlakbij ziekenhuis Westeinde. Hij had regelmatig werk in het ziekenhuis en dan kon ik hem helpen en had het geluk dat ik dan in het ziekenhuis mocht blijven eten. Velen moesten maar zien hoe ze aan eten kwamen in die tijd. Ik zie nog een vader aan de ooverkant van de straat met zijn kinderen op de bakfiets weggaan in de kou. De volgende dag kwamen de kinderen terug met pa stijf bevroren liggend op de bakfiets, onderweg bezweken aan de honger.

Later werd ik door mijn baas geplaatst in de gaarkeuken als reparateur gaarkeukenmachines. Nou, dat was natuurlijk dé job, vlak bij al die ketels met eten.

Een tweede probleem was een groot tekort aan brandstof: mensen konden zich niet warm houden en wat ze aan eten

hadden niet koken. Dit leidde tot veel schrijnende situaties. De Duitsers hadden bij Rijswijk een weiland omringd met schuine houten palen om geallieerden het land met zweefvliegtuigen te beletten. Ondanks dat de Duitsers het weiland bewaakten verdwenen er elke nacht weer een stel palen. Iemand kwam erachter dat onder het asfalt van de Jan van der Heijdenstraat in Den Haag allemaal houten blokjes lagen. Na één nacht was de straat herschapen in een zandweg. Komplete huizen werden stukje bij beetje vanbinnen opgestookt waarna uiteindelijk alle bewoners met elkaar op de begane grond leefden. Hoewel het ten stengste verboden was, werd uit afgesloten gasleidingen het laatste restje gas gepompt. Dan had je even gas, maar wanneer de vlam uiteindelijk terugvloog, wist je dat je een eind verderop, waar de vlam naar buitenkwam, een ontploffing veroorzaakte.

Op de zaak werd tijdens die winter niet veel meer gedaan. De machines hadden wij achter dubbele muren weg-gemoffeld om te voorkomen dat ze door de Duitsers gevorderd zouden worden. We waren toen de meeste tijd voor onszelf bezig. Een geliefkoosde bezigheid was het maken van majo's: een rond kacheltje van ongeveer 25 cm doorsnee en ongeveer 20 cm hoog. Erbinnenin kwam een heel klein potje waar je kleine houtjes in kon stoken en een pan op kon zetten om te koken. Wegens de eerder genoemde schaarste aan brandhout was dit kacheltje zeer geliefd. Je plaatste het gewoon bovenop je gewone kolenkachel, waar je toch geen regelmatige brandstof voor had.

Mei 1945 liep de oorlog ten einde en zag de toekomst er weer iets rooskleuriger uit. Ik maakte de avondschool af en november 1945 behaalde ik het diploma scheepswerktuigkundige. Om eind 1945 een schip te vinden was echter een heel ander verhaal.

De enige mogelijkheid toentertijd was te schrijven naar het Bureau Shipping, een bureau dat het monopolie bezat voor

aanname van personeel voor de Nederlandse koopvaardij. De hele Nederlandse vloot viel nog onder Engelse shipping-bepalingen. Ik klom dus in de pen en schreef een nette brief om in aanmerking te mogen komen voor een plaats op de Nederlandse koopvaardij. Ik hoorde een hele tijd niets, en na een verzoek om informatie was het antwoord: “U bent nummer honderd-en-zoveel op de wachtlijst van het bureau”.

Zo vlak na de oorlog verkeerde iedereen in een optimistische stemming en het genoemde nummer leek mij erg dichtbij. Op straat werd er feest gevierd en ik werd verliefd op een mooi meisje, Hannie van Laar. De toekomst kon niet beter dacht ik. In je gedachten was je scheepsofficier, een mooi meisje erbij, oorlog over, wat kon je gebeuren. We verloofden ons dan ook, wat een drukke tijd gaf met familiebezoeken en dergelijke.

Maar het normale leven ging ook gewoon door. Op een vrije zaterdagmiddag ging ik een stadje pikken in Den Haag. Tijdens die wandeling kwam ik twee klasgenoten tegen die in de oorlog voor de Duitsers waren gaan varen. Zij waren mooi getooid in een uniform als officier ter koopvaardij en vertelden mij vrolijk dat zij al een schip gevonden hadden op de Nederlandse koopvaardij. Zij hadden het schip verkregen via het eerder genoemde Bureau Shipping.

Dit bureau was gevestigd in Rotterdam. Daar bij dit bureau mijn enige hoop op een varende toekomst lag, vroeg ik dus vrij van mijn werk en ging hoopvol naar Rotterdam, in de veronderstelling dat zij mij daar met open armen zouden ontvangen. Welnu, het liep enigszins anders.

Na te zijn binnengelaten door een krachtige portier kwam ik voor het loket. Nog steeds vol goede moed vertelde ik dat ik Johan Hottinga was en toonde mijn diploma. Na enig zoeken kwam er een mijnheer naar voren en zei:

“U bent nummer vierhonderd-en-zoveel op de wachtlijst.” Even was het stil. De man keek mij vaderlijk aan tot ik



hem vroeg: “Telt u misschien van achter naar voren bij het nummer geven? Of is dat nog een overgebleven gewoonte uit de tijd daar in Engeland?” Veel ambtenaren daar hadden namelijk in Engeland gewerkt. Hij kon er de humor niet van in zien. De standaardvraag kwam: “Wat bedoelt u?” Na enig heen-en-weer praten werd de sfeer al snel onplezierig. Op mijn vraag of ik dan net als mijn klasgenoten die wel aangenomen waren (ik noemde man en paard) beter eerst voor de Duitsers had moeten gaan varen, merkte mijnheer fijntjes op: “Maar die zijn in het bezit van vaarpraktijk”. Daarop werden door mij enige uitlatingen gedaan in de trant van ‘feestvierders van de oorlog daar in Engeland’ en ‘volgende keer zou ik weten hoe ik mijn vaarpraktijk moest halen’. Het eindigde met een uitzetting door enkele krachtige vaderlandslievende personen.

Nog steeds zonder schip wilde ik het Bureau Shipping de komende tijd liever vergeten. Het bracht mij in niet te beste stemming weer in Den Haag. Het station aflopend ontdekte ik, ondanks mijn sombere stemming, een prachtig bord waarop stond: ‘De Marine Vraagt Vakmensen.’ Eronder stond een uitnodigend adres op de Bezuidenhoutseweg. Ik dacht: ‘Wat ik nodig heb is vaarpraktijk, en de Marine vaart, dus kan ik dat net zo goed daar halen.’

Het was toen maart 1946 geworden. Ik was 18 jaar en na vier jaar werken bij de firma v.d. Heem wilde ik mijn opleiding werktuigkunde in praktijk brengen. Ik stapte dus vol goede moed op dit hoopgevende adres af. Daar werd ik met alle egards ontvangen: “Gaat u zitten” en “Steek maar van wal”. Ik deed mijn verhaal en mijn papieren werden bekeken. Ik zou spoedig bericht ontvangen. Op 2 april kreeg ik bericht dat ik officieel in dienst kwam van de HMS Koninklijke Marine.

De eerste opkomst was in Voorschoten. Daar werden we ingeschreven en verder vervoerd naar de marinekazerne in Hilversum. De kazerne daar had iets speciaals: daar hij

juist in gebruik was genomen en voorheen door de Duitsers was gebruikt was een hekafscheiding nog niet overal aanwezig. (Die was tijdens de overgang Duitsers eruit - Nederlanders erin verdwenen) Volgens de normale militaire logica werd ons snel ingeprent hoe het in wezen was: ‘Tussen die-en-die boom staat een hek, en het loopt naar dat-en-dat punt.’ Nu, wij waren al zover getraind dat een ongelovig gezicht trekken er al niet meer bij was. Dus oké, daar was een hek en daar liepen de grenzen.

Hoofdzakelijk waren wij daar om een militaire training van twee maanden te ontvangen en dan zou onze praktijkopleiding beginnen. In die tijd heb ik de rang van stoker 3e klas ontvangen, dus schoot ik aardig op. Het vooruitzicht van vaarpraktijk stopte elke twijfel aan wat wij daar op dat moment leerden.

Tijdens die opleiding werd mijn moeder ernstig ziek. Op een avond bereikte de Marine het bericht dat zij in het ziekenhuis was opgenomen en dat ik dringend naar haar toe moest. Ik werd meteen naar het station gebracht. Dit was zo goed geregeld dat ik er nu, 66 jaar later, nog steeds met dankbaarheid aan terugdenk. In Den Haag aangekomen was het middernacht toen ik het ziekenhuis instapte. De nachtzuster bracht mij in een kamer waar mijn moeder lag, inmiddels helaas overleden aan kanker.

Als enig kind met een vader die toen leefde voor de zaak waar hij werkte, weet ik niet veel meer van de dagen daarna. Ik herinner me alleen dat ik weer in Hilversum was om militair te worden. Zoals met alle dingen in het leven: het is verleden en de tijd draait door.

Korte tijd later bevond ik mij weer in de kazerne. De militaire opleiding was er vooral op gericht bevelen op te volgen. Dus marcheren en marcheren, links uit de flank, rechts uit de flank, rechtsomkeerds enzovoort, tot de zolen van je schoenen vlogen. Buiten dit waren er nog meer dingen die voor ons nieuw waren.

Het wennen aan je hoofddekseel was één daarvan. Het nieuwe geval leek wel iets op een vliegtuigmoederschip met een volmaakt grote vlakke bovenkant. Daarvoor werd hij door een veer in model gehouden. Maar wij haalden dus de veer eruit, hielden even de pet in het water en weer op dat ding. Met deze verformfaaide uitvoering leek je tenminste op een ouwe jongen. De andere morgen op baksgewijs (groepgewijs in het gelid), dacht ik dat de sergeant toen een of andere aanval kreeg. Wij waren van alles: papkinderen, juist bij moeder weg en konden onze eigen broek niet vastmaken. Nou ja, eindresultaat: de veer er maar weer in.

Het uniform had nog iets waarmee je kon rommelen: het zgn. borstlapje. Het geval met strepen overdwers wat zichtbaar is tussen je open revers. Officieel hing dat ding op zeven strepen zichtbaar. Dus wij weer stoer doen en zakken met dat ding, zo tot twee strepen. Welnu, de uitdrukkingen van de sergeant waren fantastisch: “jullie lijken wel slechtgesjorde kooien” (komt zodadelijk nog voorbij). Hierop volgde “het is je pendek (onderbroek) niet” en nog veel meer moois. Dus voor straf maar weer eens extra marcheren met opmerkingen van ‘kijk niet naar dat dek, daar kan je nog lang genoeg onder liggen’.

Voor zover ik weet slaagden wij uiteindelijk allemaal en wij kregen te horen dat wij onze praktijkopleiding in Engeland zouden krijgen. Na eerst geplaatst te zijn in de Kattenburgkazerne in Amsterdam, volgde een zeereis naar Londen en daar per trein naar Plymouth. Daar werd het hele gezelschap, een bak van 20 à 24 man, geplaatst op de HMS Imperieuse. Deze vlooteenheid bestond uit twee slagschepen: de HMS Valiant en de HMS Resolution. Ze hadden in de Tweede Wereldoorlog dienst gedaan om de kust van Normandië te bestoken vlak voor de grote invasie van Europa.

Het waren enorme schepen. Een gedeelte van de ruimtes

voor het laden van de kanonnen was ingericht als leslokaal. Sommige ruimtes benedendeks deden dienst als slaapgelegenheid. Alleen niet voorzien van bedden maar haken, om je hangmatten aan te bevestigen. Niet van die hangmatten die je tegenwoordig vaak ziet. Deze hangmatten bestonden uit een rechthoekig stuk canvas met aan beide uiteinden iets van 12 gaten waaraan 12 touwen bevestigd werden. Tussen de buitenste touwen kon je bijvoorbeeld een stukje hout steken om het liggedeelte wat vlakker te maken. Met die hangmatten hadden we gelukkig geoefend in Nederland, dus dat sliep wel. Het is trouwens, wanneer je er eenmaal aan gewend bent, een heerlijke manier van slapen.

Het gebruik van hangmatten dient twee doelen. Ten eerste: Wanneer de kooi opgeruimd is heb je een mooie vrije ruimte beschikbaar. Het tweede doel werd bereikt door deze kooien in opgerolde toestand aan de zijkanten of aan de zijkant van de verschansing te bevestigen. Dit was ter bescherming tegen scherven bij het inslaan van granaten. Volgens mij was dat meer traditie bij de Engelsen dan nuttig in een moderne oorlog.

Nog een belangrijke Engelse traditie voor ons was dat je in looppas over het quarterdek (achterdek) moest lopen. Dit ter ere van Engeland's zeeheld Nelson, die op het quarterdek in de strijd overleden is.

Het Engeland van toen was trouwens voor ons, die net vijf jaar oorlog achter de rug hadden, een paradijs: cantines waar van alles te krijgen was, je vrije tijd kon je op prachtige stranden doorbrengen, veel van ons kregen verkering en bij dit alles kwam de praktijkopleiding. Als ik aan Engeland denk zie ik weer de bacon en ham bij het ontbijt en de heerlijke cakes in allerlei vormen die wij 's middags bij de thee kregen, al of niet overgoten met suikerwater.

De praktijkopleiding was prachtig geregeld. Alleen al de afdaling naar een machinekamer op zo'n schip is voor een

nieuweling een belevenis, vooral omdat niet alles is ondergebracht in één grote machinekamer maar in kleinere afdelingen. Deze zijn alleen te bereiken door naar het hoofddek terug te gaan en dan in een ander ruim af te dalen. Je voelde je dan ook totaal afgescheiden van alles als je bijvoorbeeld in één van de ketelruimten was. Theoretisch waren deze schepen onzinkbaar, maar ja, je weet maar nooit.

De gehele opleiding verliep dan ook prima, in het bijzonder de opleidingen in 'fire fighting'. Dit hield in echte branden te blussen op schepen die voor dit doel in brand waren gestoken. Een andere training was een ruim in te gaan dat in brand stond en aan de andere kant er weer uit te komen. Dat lijkt eenvoudig, totdat je in paniek loopt te zweten met als enige gedachte 'waar is die uitgang'. Ik heb later toch gemerkt dat deze opleiding veel nut had. Een ander en zeker plezierig onderdeel van de opleiding was het roeien en zeilen met sloop op zee. Voor velen van ons was dit de eerste keer dat ze op zee in een klein schip zaten.

De meeste gesprekken onderling eindigden steeds vaker van 'waarheen na deze opleiding?' Vooral omdat het einde van de opleiding naderde. Er gebeurde echter eerst nog iets waardoor mijn maat en ik een verlenging van de opleiding kregen, tegen onze zin. Wat gebeurde er?

Het was een mooie zondagmiddag en wij tweeën besloten met de trein naar Portsmouth te gaan om daar eens de stad te bekijken. Een prachtidee toch? Wij namen de laatste trein terug en installeerden ons heerlijk in de banken. Na verloop van tijd merkte ik op dat de zee aan de rechterkant van de trein voorbijtrok, wat toch wel eigenaardig was als we naar het westelijk gelegen Plymouth onderweg waren.

Na een onderling geanimeerd gesprek besloten we bij andere reizigers informatie in te winnen. En ja hoor, wij gingen

precies de verkeerde kant op. Op het eerstvolgende station zijn wij uitgestapt en hebben wij een onderdeel van de British Navy opgezocht om te overnachten. De volgende morgen gingen we met de eerste gelegenheid terug naar Plymouth en ons schip.

Welnu, de ontvangst was fantastisch. Voordat we goed en wel een voet op het dek hadden gezet, zaten we al in de gevangenis van het schip wegens desertie in oorlogstijd.

Het proces werd gauw gevoerd. Je voelt je wel een speciaal geval als je voor al dat indrukwekkend blinkende goud staat terwijl ze de beschuldigingen voorlezen. Ons verweer was dat wij ons direct gemeld hadden bij die-en-die Navykazerne en met de eerste gelegenheid teruggekomen waren. Nu, het hielp niet. We hadden direct aan onze eenheid moeten melden waar we waren.

De straf die ons opgelegd werd was zes weken langer blijven zonder passagieren (aan wal gaan). Als bijkomstigheid werd nog even gemeld dat zoiets in de opleiding niet zo goed was voor onze conduite (bevordering) in de toekomst. Over die zes weken valt niet zo veel te vertellen, alleen dat je je een ouwe jongen voelde als je de nieuwelingen aan boord zag komen.

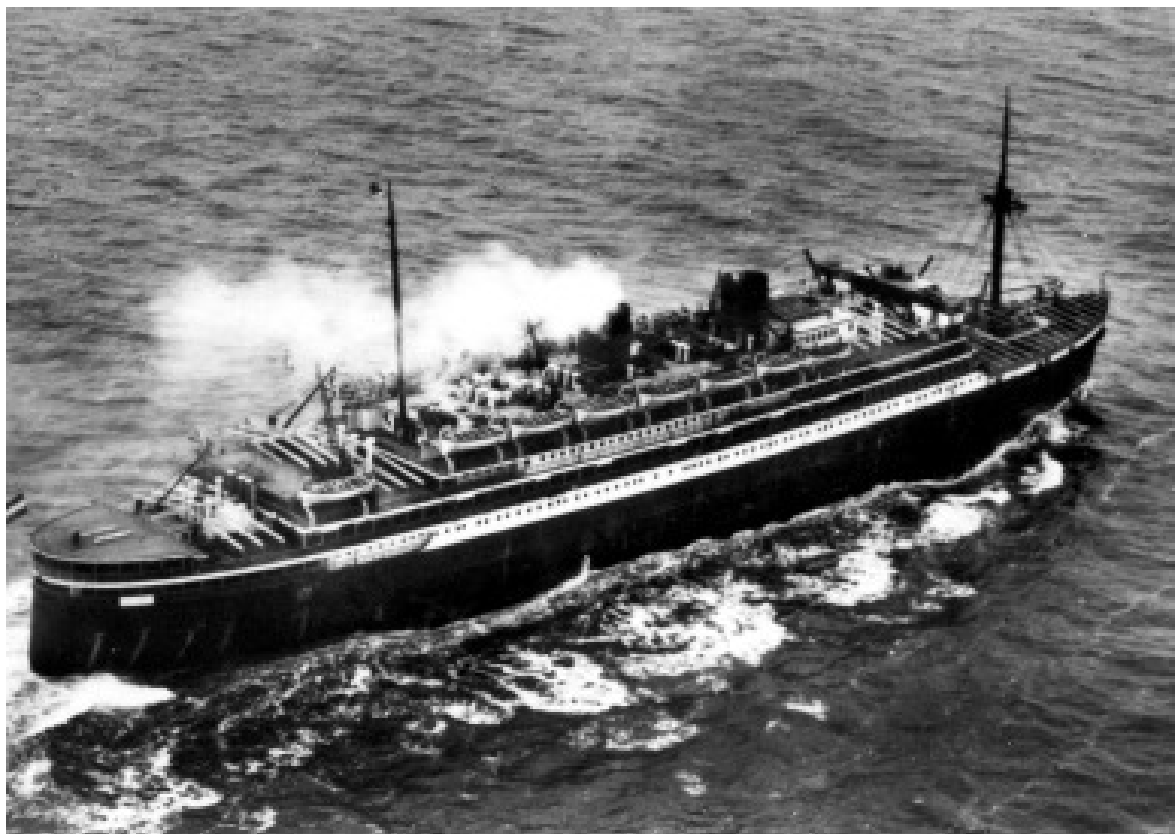
Uiteindelijk zat onze tijd er dus op en werden we overgeplaatst naar de mijnenveegdienst in IJmuiden. Dat beviel me best, eindelijk had ik dan een varende plaatsing. Ik werd geplaatst op de mijnenveger HMS Hollandsdiep. Wij veegden voor de Nederlandse kust op akoestische en verankerde mijnen. Eindelijk op een zeevarend schip deed ik dienst in de machinekamer. Van zeeziekte wist ik niet wat het was, ik heb er later ook nooit last van gehad. Niet dat je er zelf wat aan kunt doen. De één krijgt het en de ander niet. Het was zo een prachtig leven: de zee en het werk, alleen van korte duur.

Een aantal van ons, ik inbegrepen, kreeg bericht dat ze zouden worden overgeplaatst naar de mijnenveegdienst in

Indonesië. Daarna werd ik in december 1946 opnieuw in de Kattenburgkazerne geplaatst in afwachting van de inschepping naar Indonesië.

Het was nu dus echt tijd geworden om afscheid te nemen van mijn verloofde en mijn familie. Een mooie periode waarin mijn verloofde en ik lange gesprekken hadden over wat we allemaal zouden gaan doen wanneer ik terug was. Het leek allemaal wat onwezenlijk maar dat veranderde toen de vertrekdag aangebroken was. Op een lange veewagen werden wij door de Marine naar Rotterdam getransporteerd. Zonder liefjes of familie, die moesten zelf maar zien hoe ze er kwamen. In Rotterdam werden we aan boord van de Johan van Oldebarneveldt gebracht.

Mijn maat en ik bekeken ons nieuwe onderkomen eens en dachten allebei: 'Waar zijn we nu op terecht gekomen?' Vier kooien vast boven elkaar, vele rijen naast elkaar en zo het hele ruim vol. Wel waren de Marinemensen bij elkaar geplaatst. Dat scheelde nog, zo voelde je je tenminste een beetje thuis.



Kort daarop kwamen ook overgeblevenen van de 7-december Divisie van de Landmacht aan boord. Een zielige boel als je dat zo zag. Wij allen waren bij dezelfde baas in dienst, maar waarom de ene netjes gekleed terwijl de andere er als een schobbejak uitzag? Neem bijvoorbeeld de Mariniers en de Landmacht: de Mariniers gekleed als modelsoldaten, net zo uit de film gestapt. Maar de Landmacht leek juist uit een uitverkoop gerold, met de goedkoopste soldatenkleding van de Eerste Wereldoorlog. Het zal wel hogere politiek geweest zijn.

In ieder geval was de hele ploeg aan boord en konden de trossen losgegooid worden. Wat volgde was het welbekende gezwaai en het roepen van allerlei goeds. Dat hoop ik tenminste, want in die tijd stonden de mensen ook langs de straat en riepen dan uit volle borst ‘Moordenaars!’ Nou ja, daar gingen we dan.

Na een naargeestig geloei van de scheepsfluit zag je alles langzaam verdwijnen. Wanneer zouden we het weer zien? Het typische was, dat niemand daar ook maar iets over zei. Trouwens, ik denk ook niet dat er ook maar een was die daar een zinnig antwoord op had kunnen geven in die tijd.

We gleden langzaam de Waterweg af. Ik keek eens om mij heen. Het was een grote massa militairen op het dek waarvan de meesten over elkaar hingen aan de reling van het schip. En maar wuiven en roepen naar de wal, dat wil wel met zo’n 1500 man aan boord. Hoek van Holland kwam in zicht en even daarna voeren wij in open zee. De loods ging van boord en er was weer even een reden om te wuiven. Het weer viel mee, ondanks het jaargetijde (december/januari).

Het gewone leven aan boord begon. Sommigen werden ingedeeld bij werkzaamheden als het schoonmaken van dekken, ruimen, wc’s en slaapgelegenheden. De reis ging snel en al gauw passeerden wij de rots van Gibraltar,



waarmee wij de Middellandse Zee binnenvoeren. Die was op dat moment nog rustig, maar een paar dagen later kreeg iedereen zijn zeemansdoop.

Wij voeren zo ter zuiden van Italië toen ik 's morgens aan dek kwam. Je kon bijna voelen dat er weersverandering op komst was. De wolken raakten zowat het water en de top van de golven werd eraf geblazen. Hoog waren de golven nog niet, dat kwam later. Benedendeks was al niet veel animo meer om op te staan, het ging allemaal wat sloom. Voor velen viel het lopen trouwens al moeilijk, en dan was een trap op klimmen geen leuke gymnastiek.

Het middagmaal viel letterlijk en figuurlijk in het water. We aten staande aan lange tafels. Nu, met een slingerend schip heb je al moeite om jezelf staande te houden, laat staan om je bord met eten in de gaten te houden. Het resultaat: het ene moment had je ineens het bord van je maat voor je, het andere moment niets meer.

Gevaarlijk hierbij was dat als je door de vette dekken in de eetzaal onderuit ging, je door de eetzaal zeilde. Nog linker werd het toen een 'zeetje' het schip deed rollen en er ineens zo'n twaalf man aan de tafel hing. Daardoor brak de bevestiging en zeilde het hele geval door de eetzaal. Wegwezen was maar het beste. Veel trek had niemand meer.

Ik maakte nog een ander ongemak mee wat je je vooraf niet voor kunt stellen. De wc's waren op een lange afvoerbuis bevestigd die dwars op het schip lag en voor de potten een schotje. Weer of geen weer, je behoefte moet je doen. Ik slofte erheen, een pot in het midden was vrij. Dat dit een mooi plekje was beseftte ik pas later.

Ik zat rustig met om mij heen rustige en onrustige figuren die meteen aan Neptunus zaten te offeren (kotsen), dus was dat dek meteen ook een smeerboel. Bij al dat stampen en slingeren van het schip, waarbij ik mij stevig vastzette tussen de schotjes, was er een haal bij dat ik dacht dat de

kermis er niets bij was. Er klonk een luid gebrul van het uiteinde van de afvoer. Wat was er gebeurd? De grote buis waar wij in feite allemaal op zaten, was voorzien van kleppen tegen de terugslag. Door een of andere oorzaak was de afvoer wc-pot naar pijp niet gesloten en vloog de rommel er met een straal naar boven uit, precies waar de man zat die de afgrijselijke kreten slaakte.

Het was wat: een storm met allemaal landrotten op een schip. In ieder geval een fantastische rotzooi. De meeste tijd heb ik aan dek vertoeft.

Aan dek was het fris, maar ook weer uitkijken geblazen. Er waren er meer die een frisse neus haalden, maar ook met een hun maaginhoud overdroegen aan de zee. Het liefst tegen de wind in, dus vloog alles weer over het dek. Dit alles duurde zo'n drie dagen, toen dreven we langzaam Port Saïd binnen.

De kennismaking met Port Saïd was ook weer iets om niet te vergeten. Er kwamen vele handelaars met kleine bootjes langs zij die hun waar aanboden, vaak in de Nederlandse taal maar met de schunnigste uitdrukkingen. Sommigen maakten het helemaal bont en gooiden touwen met haken om de reling en klommen dan zo aan boord, wat toch altijd zo'n vier meter boven de zeespiegel was, en ondertussen maar handelen. Terwijl zij klommen werden de touwen ook wel weer eens losgegooid.

Wij mochten niet aan wal en stoomden snel door het Suezkanaal naar Suez. Daar ging de loods weer van boord en voeren wij verder door de Rode Zee heen op weg naar onze eindbestemming Indonesië.

Over de verdere reis is niet veel meer te vertellen dan dat wij onze tijd doorbrachten met kaarten en zonnen. Elke afwisseling was welkom, zo ook het wisselen van Europese naar tropische kleding. Het beviel me allemaal prima: lekker weer, een mooi zonnetje en een zee als een spiegel. Maar aan alles komt een eind, zo ook aan deze reis.

Op een goede morgen was het dan zover: in de verte zagen we de wal opdoemen. Het was precies zoals de plaatjes het laten zien. De bekende kleuren, goede temperatuur en bij het dichterbij komen waren zowaar strand en palmen te zien. Maar ons doel was voorlopig de haven van Jakarta. Een nieuw hoofdstuk brak aan.