

Dagboek

Nederlands-Indië



„T” BRIGADE

Dagboek met de reisbeschrijving – ons verblijf in de tropen.

P. van der Welle

2-6 R.I.

Boekhandel – NAM BIE – Semarang

Gedigitaliseerd in 2014 door R.J. Poortvliet

Persoonsgegevens

P. (Pieter) van der Welle

Regimentsnummers: 210526002

Bat. Staf II – 6RI

R.V.V. S.E.A.C.

6^e regiment infanterie, 2^e bataljon stafcompagnie

Administrateur motortransport 2-6 R.I.

Geboortedatum: 26-05-1921

Overleden: 1993

Woonplaats: Steenberg

Achtergrond digitalisering dagboek

Het dagboek van dhr. P. van der Welle is in het bezit van zijn zoon, dhr. Jaap van der Welle, mijn buurman. Als geschiedenisdocent behandel ik relatie tussen Nederland en Indonesië jaarlijks uitgebreid met klas 3 en 4 VMBO. Het dagboek had daarom mijn bijzondere interesse en zodoende ben ik in januari 2014 begonnen om het dagboek te digitaliseren.

Het dagboek beschrijft voornamelijk de reis naar Indië in 1945 en de terugreis in 1948. Ik heb het sterke vermoeden dat het eerste gedeelte dagboek niet ter plaatse is geschreven, maar later op basis van herinneringen is geschreven (waarschijnlijk in 1947). Dit vermoeden is gebaseerd op twee inzichten. Allereerst is het dagboek gedrukt in Semarang, bij de boekhandel "Nam Bie" (die overigens nog steeds bestaat!) terwijl het dagboek al begint voordat dhr. P. van der Welle daar arriveert. Ten tweede bevat het dagboek diverse verkeerde jaartallen: waar 1945 werd bedoeld wordt vaak 1947 geschreven (en in sommige gevallen verbeterd). Het zou goed kunnen dat het eerste gedeelte van het dagboek daadwerkelijk in 1947 is geschreven, omdat tussen de beschrijving van 1945 en die van 1948 (terugreis) een groot gedeelte in het dagboek leeg is. De beschrijving over 1948 lijkt wel direct te zijn opgeschreven in het dagboek.

Ik heb ervoor gekozen het dagboek zo letterlijk mogelijk te digitaliseren. Soms was een gedeelte van een zin onleesbaar. Dit is te zien door het gebruik van (...).

Het dagboek is geschreven in een lastig leesbaar handschrift. Dit heeft ervoor gezorgd dat veel plaatsnamen niet correct zijn weergegeven en voor verbetering vatbaar zijn.

Ik wil hier in dit boek, dat is als een dagboek wil noemen, een zo objectief mogelijk berichtgeving geven van ons vertrek en wederwaardigheden op onze reis en straks ons verblijft in de tropen. In vele gevallen wil ik dan persoonlijke bijzonderheden achterwege laten.

Op **zondag 14 oktober 1945** van 18.30 vertrok dan een trein van uit Sittard met 800 man met eindbestemming Nederlands-Oost Indië. Opmerkelijk was de goede geest en de stemming onder ons allen, dit getuigde van het opschrift op de wagons, van de trein, waarop o.a. stond geschreven, "Wij gaan Soekarno halen" en "2-6 R.I. vertrekt naar Indië."

Onze trein vertrok dan met dergelijke opschriften en 800 jongemannen, na eerst nog afscheid te hebben genomen van onze oude bataljonsldt, die ons een laatste vaarwel toeriep, in de richting van Maastricht. Nog ver voorbij het station stonden vele mensen opgesteld, die ons vertrek gadesloegen, en ons een laatste vaarwel toeriepen. Het werd echter als spoedig donker en tegelijkertijd stil in de trein, want iedereen dacht na over de grote stap die hij gedaan had. Hij had immers afscheid genomen, van het dierbaarste, zijn ouders, vrouw, kinderen of meisje. En hoewel men dan wel enthousiast afscheid nam, voelde toch ieder in zijn hart, dat het afscheid moeilijker was geweest, dan wij eigenlijk wel vermoedden. Zo kwam dan een bataljon nadenkende jongemannen om 18.40 in Maastricht aan.

Na een kwartier vertrok de trein weer om zijn reis voort te zetten in de richting Hasselt, voor de grens werd nog even gestopt, evenals juist over de grens en na dit lag al spoedig ons Vaderland achter onze rug en zaten we op Belgisch grond gebied. Vermoeid als een ieder was van de drukke werkzaamheden, o.a. het pakken van onze ransels en de spanning, waren er ondanks de koude, verschillende ingedommeld (en mag ik hier nog bij vermelden, dat deze trein door oorlogsgeweld zwaar beschadigd was en er zelf geen enkele raam of ruit meer in was, in al deze wagons, daarbij kwam nog de regen en de koude van een Oktoberavond. De reis werd voortgezet tot we omstreeks 21.30 uur Hasselt bereikten, na enkele minuten stilgestaan te hebben, stoomde de trein in deze Herfstavond steeds maar verder en ook tevens verder van onze geboortegrond. Het schokken en stoten van de wagons op de rails, hield je wakker, ondanks dat je toch herhaalde malen probeerde om te slapen, wat voor een ogenblik ook niet lukte. En toch in die ogenblikken dat je wakker was, gaf aanleiding tot het denken, die echter weer omsloeg in de toekomst die ons wachtte en die we tegemoet gingen toch het onbekende. Juist middernacht bereikten we Brussel, hier werd ons gelegenheid gegeven om een kop warme thee te drinken waarvan we dan trouwens ook gebruik van maakten, dit deed je goed want, we waren half verkleumd. Kort hierna kwam een andere trein het station binnen gestoomd. Hier bevonden zich het regiment Jagers. Na een half uur oponthoud in dit station vertrokken we weer verder in de richting van het stadje Tournai, vanwaar het verder de Belgische-Frans grens overging naar de havenstad Calais.

15 oktober 1945, 06.30 kwamen we in Calais aan, velen van ons bat. die hun opleiding in Frankrijk hadden genoten, maakten hier weer hernieuwde kennis met de Franse Mademoiselles, die op weg waren naar de fabriek. En zoals het gewoonlijk is bij militairen, werden al vlug enige uitroepen van liefde geuit, die ook prompt beantwoord werden. Na een algemeen appèl, werd afgemarcheerd naar het daar aanwezige Transit-Camp II. (doorgangskamp)

Hier ontvingen we kaartjes, die tegelijkertijd voor ons ontbijt en voor de overtocht bestemd waren. In de trein hadden we inmiddels ons geld verwisseld voor Engelse en Frans munten.

Inmiddels in dit Camp aangekomen konden we ons wat opfrissen, voor de nachtelijke reis en vervolgens stond een stevig ontbijt gereed. Na dit genuttigd te hebben gingen we nog even langs de Cantine waar we sigaretten in ontvangst konden nemen, wat natuurlijk door iedereen met beide handen werd aangenomen, hoewel de tijd hierna kort was. Het was inmiddels 10.00 uur geworden en na een kort appèl vertrokken en we naar de haven, zwaar beladen met ransels en goederen zakken, maar opgemonterd door het krachtig ontbijt en het bad. Na een marsje van een kwartier kwamen we aan de haven, waar we direct de loopplank opgingen, van het inmiddels gereedliggende

vaartuig, met namen "Byarits", welke uit hoofdzaak uit een Engelse bemanning bestond en tevens enige vrouwelijke personen, die aan boord van dit schip waren.

In het benden ruim werden de ransels en goederenzakken afgelegd en het merendeel ging naar het bovendek, dat niet tegenstaand verboden was. Ook mocht er tijdens de overtocht niet gezongen worden aan bord van dit schip, daar dit als oorzaak was voor de commando's te geven, maar toch werden nog enige regels van het Wilhelmus ingezet, ondanks dit verbod. Al spoedig, nadat nog een bataljon jagers was ingescheept, werden de trossen losgegooid, en stevende we mooie haven van Calais uit, die ondanks het oorlogsgeweld, op vele plaatsen vernield was.

Daar deze boot klein was, schommelde deze nog al flink, en al spoedig waren er verschillende, die zich niet erg lekker gevoelden en op het laatst als een dronkenman naar een zitplaatsje waggelden. Na een halfuur varen, zagen we in de verte de witte krijtrotsen van de Engelse kust in het gezicht, het was in een woord vanuit de zee een prachtig gezicht de haven van Dover naderden we al ras, maar vanuit zee kun je bijna de ingang niet zien, want deze lag als een grote inkom tussen de rotsen, en het vaartuig moest achter uit de haven binnen varen, daar het in de haven niet kon draaien in verbond met grote herstellingswerkzaamheden. Al spoedig meerden de Byarits en werden de trossen vastgelegd, en werden over en weer ontscheept, het was weer een geruststelling dat we vaste voet aan wal zetten, want het mijnengevaar was nog niet uitgesloten, maar thans stonden we op Britse bodem, het vasteland hadden we verlaten, onze eerste bootreis, was volbracht. Nu een kort appèl, werden we vervolgens, pelotonsgewijs, naar de inmiddels wachtende trein gebracht, na tegelijkertijd van brood en koffie voorzien te zijn. De organisatie was uitstekend en alles liep op rolletjes, dit verschil was ontzettend groot in tegenstelling met de trein die ons naar Calais gebracht had, we kwamen in 1^e klas wagons te zitten waar we ruime zitplaatsen hadden en verschillende vielen reeds spoedig in slaap in de zachte kussens van deze wagons.

Omstreeks 11.00 uur zette de trein zich in beweging, en ging het over heuvels en door dalen ook passeerden we een tunnel en diverse stadjes, die ik niet meer bij namen ken. Omstreeks 16.30 uur kwamen we bij het station Aldushat aan, vanwaar een Comp. van de Staf van ons Bataljon de nacht zouden doorbrengen; het merendeel zou reeds verder gaan naar Wokingham, het Hampstead, naar een kwartier lopen kwam we in het kamp aan, dat geleek op een klein stadje met al die barakken, dit was het grote kamp genaamd Nart-Camp, het was hier alles prima georganiseerd, want door de vermoelden dag reis (boot en treinreis) waren we vermoeid en verlangden naar een flink bad en een stevige maaltijd. Nadat dan de inwendige mens versterkt was, gingen we op verkenning uit en bezochten we enige Catines, die in het camp waren. Ook vulden wij hier ons voorraad sigaretten weer aan. Maar als spoedig begon ons de moeheid te vermeerderen en verlangden we naar ons bed.

Dinsdag 16 oktober 1945. Na een goede nachtrust te hebben genoten stonden we deze morgen weer vroeg op, en was het weer tijd om te ontbijten, wij moesten in het kamp blijven, d.w.z., in de buurt van onze barakken, daar er ieder ogenblik tijding verwacht werd, dat we naar elders moesten vertrekken, het Camp Hampstead bij Wokingham, waar het andere gedeelte van ons bataljon zich reeds bevond. Niettegenstaande het verbod, konden we toch de verleiding niet weerstaan om een kijkje in Aldushat te gaan nemen, nu wat we daar konden bewonderen, dat hadden wij ons niet voor kunnen stellen, want het verschil met deze plaats of een stad in Holland, waar alles geplunderd was en de winkels totaal leeg, hier was alles propvol, maar haast niet te betalen.

Na deze morgen alles bewonderd te hebben konden we weer naar het Camp terug daar het inmiddels weer tijd was voor de middagmaaltijd. Na dit kwam er tijding dat we zouden vertrekken, naar Hampstead en kwamen de trucks reeds aan met chauffeur van de Jagers en ons eigen bataljon, onze bagage werden opgeladen en als spoedig verlieten we Aldushat, om weer verder te reizen. Omstreeks 18.00 uur kwamen we in Wokingham aan en toen moesten we direct onze wapens en verdere oude uitrusting inleveren. Na veel beraadt kregen we eindelijk een slaapplek toegewezen. Nu wat was het koud, die eerste nacht, die we door brachten met die zinken platen boven ons hoofd, maar als spoedig sliepen we weer in.

Woensdag 17 oktober. Deze dag, werd verdere uitrusting ingeleverd, het waren de gehele dag diverse orders die er binnen kwamen, verder deed zich in het minst geen bijzonderheden voor, 's avonds gingen we nog even uit naar het verder gelegen stad Reading.

Donderdag 18 oktober, 's avonds hadden we een filmvoorstelling, verder tot laat in de avond, hadden we onze verwisseling van kledingstukken en verdere uitrusting.

Vrijdag 19 oktober 1945. Deze dag werden we geconsigneerd en dag werd doorgebracht met inspectie op inspectie. Het eten in dit Camp laat veel te wensen over.

Zaterdag 20 oktober 1945. Wij ontvingen ons eerste soldij in Engelse ponden. Verder waren er deze dag, laat staan de opeenvolgende inspecties geen bijzonderheden.

21 oktober 1945. Deze dag, kwamen er nog enkele achterblijvenden achtereenvolgens ons Camp binnen, die tijdens ons vertrek nog stiekem op verlof waren gegaan, maar toch met een achter op volgende laat hier weer aankwamen. Deze dag hadden we ook een kerkdienst gehouden daar. Ds. Bleeker, de veldpredikant van het inmiddels aangekomen bataljon II-RI. Deze avond kwam er ook een bataljonorder af, dat we nog drie dagen geconsigneerd zouden blijven. Het weer was tijdens ons verblijf in Engeland slecht en in onze barakken was het veel koud.

In de nacht van 21 op **22 oktober** zouden we bijna door kolendampvergiftiging om het leven zijn gekomen want de kachels die 's avonds om 10.00 uur uitgemaakt moesten worden, was omdat het geweldig koud was in onze barak niet gedoofd, met het gevolg dat er midden in de nacht, een kolendamp in onze barak rond hing, en velen aan de hoest gingen. Zeer spoedig werden allen wakker en ook de ademhaling was zeer beklemmend, dat met geweld de deuren werden opengegooid, gelukkig liep dit gevalletje, met een hoestbui af. Deze nacht werden ook onze Ref. Nr. verwisseld voor nieuwe. Verder ontvingen we in de loop van de dag weer nieuwe uitrusting, dank zij het verplegingsteam, dat met man en macht werkte om maar ten spoedigste alles in gereedheid te hebben, voor de afreis. Inmiddels waren er ook een 40 trucks gearriveerd met bagage en uitrusting voor de veldkeuken, die, via Ostende met de boot naar Engeland waren overgestoken.

23 oktober, werd verder oude uitrusting ingeleverd kregen we diverse instructies en werden de treinen belanden met onze plunje zakken etc.

24 oktober 1945. Deze dag zijn er gereed gekomen met onze bepakking en kregen verlof om, naar Reading te gaan en Wokingham, ook waren er nog van die gelukkige kerel die naar Londen waren, om deze stad te bezichtigen.

25 oktober 1945. Deze dag is het nog maar afwachten op nadere orders voor ons aanstaand vertrek, we nemen nog afscheid van verschillende jongens die hier in Hampstead zijn afgekeurd en weer terug keren naar Nederland.

26 oktober 1945. Het is nog maar steeds wachten en nog steeds is er geen officieel bericht binnen wanneer we ingescheept zullen worden, we schrijven deze dag nog enkele brieven en begeven ons deze dag weer ter ruste.

27 oktober 1945. Nog steeds zijn we in Hampstead en deze dag, wordt weer gelegenheid gegeven om het kamp te verlaten, want de tijding kwam binnen dat we de volgende dag zullen vertrekken en in gescheept zullen worden op de "Nieuw-Amsterdam".

28 Oktober 1945. Zaterdagmorgen om 4.00 vertrokken we met ons bataljon naar het stadje Reading waar de trein inmiddels gereed stond die ons naar de grote haven stad Southampton, brengen. Met volledige bepakking werd naar Reading afgemarcheerd. Ik was inmiddels met de zwaar beladen truck meegereden naar het station, ik bofte hiermede. Omstreeks 9.00 uur kwamen we in Southampton aan, waar de statige Oceaanstoomer reeds op ons lag te wachten gemeerd aan de haven. Nu ging het volgens nr. dat we werden ingescheept en tegelijkertijd ontvingen we ook onze Berting-Card en Meal-Card om vervolgens de loopplank van de statige reus de "Nieuw-Amsterdam" te beklimmen, waar reeds inmiddels onze plunjezakken werden in geladen. We kwamen daar een doolhof van gangen eindelijk in een grote zaal aan, waar wij met ongeveer driehonderd man kwam te leggen en wel 4-hoog. Het was er een geweldige drukte en een zoeken want het gelek wel meer op een stad. Wij waren het laatste bataljon dat ingescheept werd. Dit schip met zijn grote bergruimte maakte een diepe indruk op mij. De wasgelegenheid voor ons bleek zeer primitief te zijn. Ik moest soms een uur in de rij gestaan, om je te wassen. Maar eindelijk was dit gebeurd en was de tijd weer aangebroken dat de inwendige mens versterkt moest worden. We kwamen dan in een keurige eetzaal van alle gemakken voorzien, deze werd tevens gebruikt voor bioscoopzaal. Het moest zo geregeld worden, dat er op volgorde van drie tafels gegeten moest worden. Dit bracht met die in- en uitgang een geweldige drukte teweeg, maar reeds bij het eerste, verliep alles op rolletjes, na de maaltijd gingen we op verkenning uit, en voor ons lag het geweldige schip de "Queen Marie" gemeerd wiens afmetingen in lange nog groter waren dan de reus waarop wij ons bevonden. Maar daar we de gehele dag en de voorgaande nacht bezig geweest waren, en het reizen waren we vermoeid en slaperig en begaven we ons al spoedig in onze kooi, zodoende kwam er deze dag maar weinig van het prachtige schip te bewonderen.

Zondagmorgen 29 oktober 1945 werden de trossen om 6.00 uur losgegooid en lag de machtige reus gereed om te vertrekken, met behulp van sleepboten werd deze de haven uitgesleept en zou onze reis aanvangen met bestemming Ned.-Indië. Op dit schip was gemiddeld 5500 man aanwezig, w.o. 4 Light-Infanterie bataljons te noemen 2-6 RI Jagers, 8 RI en II-RI. Nico en Morvee L. J. K. en Koninklijke Marine, met in begrip van personeel en Engelsen aan boord, die het Commando voerden over dit schip.

Langzaam werden we de haven uitgesleept en voeren op eigen kracht de Oceaan op. Het langverwachte vertrek was nu middels een feit geworden. Daar er mijnengevaar bestond, moesten de zwemvesten gedragen worden. Er stond bij het begin reeds al een flinke deining, de regen en steeds sterker wordende wind, maak het tot een triest vertrek en reeds op de namiddag kregen velen het te kwaad en werden zeeziek, waar onder ook ik te kampen kreeg met die euvel, toen het avond was kregen de visjes ook rijkelijk hun voedsel en was iedereen de visjes aan het voeren. Als dronken mannen, met starende ogen strompelden we over het dek, niet wetende waar het moesten zoeken, maar het beste was, dat we onze kooi opzochten.

30 oktober 1945 Maandag.

Deze morgen was het nog erger en de zee onstuimiger. De golven kwamen nu dwars tegen het schip in gerold, terwijl de voorgaande dag de grote golven braken op de kop van het schip. Het werd zo hevig dat we ons niet op de been konden houden, vooral wanneer het slagzij maakte, dan schoven we tegen de reling aan, waar we ons aan vastklemden en allen werden bijna zeeziek. De eetzaal werd dan ook maar door enkelen bezocht en door de geweldige deining, schoof al het eetgerei bijna van de tafels af het was in één woord haast een ravage. Tegen de avond werd gelukkig de zee wat kalmer en waren we de Golf van Bisqae gedeeltelijk door, ook het akelige gevoel in onze magen, verminderde gelukkig hiermede.

31 oktober 1945 Dinsdagmorgen. Volgens het gerucht dat wij hoorden zouden we een omweg hebben gemaakt om een storm in de Golf van Bisqae mis te varen en een gevaarlijk mijnenveld te vermijden, daar door de storm verschillende mijnen waren losgeslagen. Het rechte ervan heb ik naderhand hiervan nooit vernomen. Deze dag ontvingen we ook Cantine, want het schip was

uitgerust met Amerikaanse rantsoenen en de voorraad geleek onuitputtelijk. Tegen de avond werd de zee kalm en de avond was rustig, ook met de zeeziekte, was het afgelopen en onze magen vroegen naar een stevige maaltijd die we ook tot verzadiging konden brengen want alles was uitstekend en de organisatie was in één woord af. De avond werd verder met afwisseling en muziek doorgebracht, en spoedig kwam het leven weer terug en er heerste verder de gehele avond een opgewekte stemming, deze avond passeerden we ook de Portugese kust (H-Vincent). We maakten nu een flinke bocht en voeren Oost-Zuid-Oost.

1 November, woensdag we ontmoeten verschillende schepen en het was tot de avond weer niet veel meer dan water wat we te zien kregen, tot er tegen de avond weer land in zicht kwam, aan stuur én bakboordzijde en passeerden om ongeveer 17.30 de machtige Rots van Gibraltar, dit was een indrukwekkend gezicht, langs de kust zagen we vele bootjes dobberen, welke op prauwen geleken, al spoedig begon het te schemeren en zagen we vaag de lichten schemeren van de kustbewoners. We voeren deze avond door de straat van Gibraltar heen.

2 November 1945 Donderdag. Deze morgen zagen we de stad Algiers in het flakerende zonlicht liggen we voeren nu kort langs de kust, maar ten laatste, toen we de Middellandse Zee in voeren verwijderde de grote kolos, zich steeds verder van de kust af, ook cirkelde er nog een vliegtuig boven het schip, dat al ras achter de bergen verdween. We kregen deze dag enkele luchtgroetvellen die te versturen wanneer we in Port Said zouden aankomen. Tegen de avond kwam er weer land in zicht en zagen we aan bakboordzijde het door de zon gekleurd, eiland Panteleria liggen. Het klimaat werd steeds zoeler, en de zee was zo glad als en spiegel en ons schip klijfde zich met een grote snelheid door het water heen. Op grote afstand zagen we enige duikboten boven komen.

3 November Vrijdag. Deze dag kwam er in de middag weer land in het gezicht, dit bemerkten we daar het aantal schepen, dat ons passeerde. Wij hadden verder iedere morgen sloepenrol wat ik haast zou vergeten om dit te vermelden en stonden we met de zwemvest aangetreden. De klok werd voor de tweede maal een uur terug gedraaid. De voormiddag moesten we onze Europesche kledingen gaan verwisselen voor tropen kleding, je zag alras verschillende met hun korte broeken aanlopen, wat veel weg had van een schooljongen, het was een vreemd gezicht, maar ook de Mariniers in hun hagelwitte pakjes, was een typisch gezicht. We liepen deze middag de haven van Port-Said binnen. Als spoedig werd het machtige schip door een zwerm van parlevinkers omringd, die al spoedig probeerden ons wat lichter te maken. Ook de muntenduikers, vaarlui zeer schiep dit alles was weer een aardige afwisseling. Voor de haven van Suez lagen enkele zeeschepen die door het oorlogsgeweld zwaar beschadigd waren, en op het strand gezet waren, na een uur kwamen ook de tankboten langs om water en benzine te leveren voor het grote vaartuig.

Zondag 4 november, we verlaten de haven van Port-Said waar we vele mooie indrukken van mee namen, want het was een pracht gezicht, op deze stad van zee uitgezien, ook zijn lange pier, we zijn nu in het beroemde Suezkanaal aangekomen. De snelheid is tot op de helft verminderd van bakboord was niet meer de zien, dan allemaal woestijnzand zonder een enkele plant of boom, ten stuurboord zij hij er langs het kanaal een mooie verkeersweg en ook een spoorweg. Wij zagen ook reeds spoedig langs en daar de nederzettingen waar Engelse troepen waren gevestigd. Kamelen rondom deze trekken. Deze stations waren buitengewoon schilderachtig gelegen, wij zagen o.a. de kamelen langs deze weg trekken de grote woestijn in. Op één deze stations zagen we ook onze Hollandse driekleur, bij deze aanblik en op deze afstand was het Vaderland brengt dit een zekere ontroering teweeg. Je voelde eigenlijk nu pas wat deze vlag voor een Hollander betekende. Ook zag je een marinebasis, prachtig verscholen tussen de groene heuvels. Op het eind van het Suezkanaal zagen we het machtige monument opgericht, ter herinnering aan de ingenieur Ferdinand de Lesseps. Hierop stond vermeld 1914-1918, Defenadez, Canal de Suez. De streek werd nu dichter bevolkt en waar je ook maar passeerde, overal kwamen de mensen naar de kant van het kanaal gelopen, die met gebaren en wildemans sprongen, vol bewondering naar het schip staarden en teken gaven van

vreedschap. Een vermeldenswaardig geval is ook dit nog, dat langs het gehele kanaal een auto ons begeleidde en telkenmale ons toejuichten naar alle waarschijnlijkheid trachten wij hier met Hollandse te doen. Ze hielden het uit tot het donker werd en meteen kwamen wij ook voor Suez aan. Hier moesten wij weer olie en water laden. Daar het Zondag was hadden we deze avond nog een kerkdienst die druk bezocht werd.

Maandag 5 nov. We vertrekken weer vanuit Suez en den Rode Zee lag voor ons, met al zijn warmte, waarvan deze bekend staat. Het schip voerde met een flinke snelheid, dewelke al spoedig werd opgevoerd. We passeerden weldra het machtige gebergte Sinaï. Deze berg waar zovele wonderen zijn gebeurd. Op dit moment gaan je gedachten daar heen en wordt je een ogenblik geplaatst in deze gedachten, in die wonder berg, die toch zo door alle eeuwen bekend staat. Maar al spoedig werden je gedachten afgeleid door andere dingen. Weer waren we nu inmiddels midden in de zee en zagen we niets dan water en nog eens water. De zon brande geweldig op onze hoofden.

Dinsdag 6 nov 1945. We voeren nog steeds in de Rode Zee en het schip voer met een topsnelheid.

Woensdag 7 nov 1945 Het is brandend heet, want nog steeds zijn we in de Rode Zee, aan boord was alles rustig, 's avonds werd er een gezellig stuk muziek gegeven, en zo was ook deze dag weer ten einde. Woensdag 7 nov. 1947 Nog steeds geen land in zicht, al maar water, tegen de avond werd er storm voorspeld en moesten een flinke omweg maken, des nachts voeren we er doorheen.

8 nov 1945. Wij zijn nog steeds in volle zee, want de Rode Zee heeft geweldige afmetingen. Ook zagen we deze dag langs het schip haaien en bruinvissen in getale boven het wateroppervlak komen.

10 nov 1945. Ik heb een paar dagen overgeslagen met mijn dagboek te herschrijven, ook waren er geen bijzonderheden, deze dagen, alleen 10 november werd er sportfeest georganiseerd op het Lido dek. Deze dag werd ook de klok weer een uur vooruit gedraaid.

11 Nov 1945 Zondag. De dag hadden we weer een kerkdienst aan boord. Deze middag van 3.00 kwam er tot onze vreugde weer land in zicht. Maar het bleek naderhand een klein onbeduidend eilandje te zijn. Deze dag werd wederom de klok een uur vooruit gedraaid. 's Avonds om half 9 kwam er plotseling een gerucht, dat er iemand over boord was gevallen. Alle schijnwerpers en lampen werden ogenblikkelijk aangedaan en de schroeven van het schip deden door het plotselinge zwenken het schip geweldig trillen. De omgeving werd met schijnwerpers afgezocht en reddingsboten werden onmiddellijk uitgezet. Van alle detachementen werd appèl afgenomen. om 10.00 was het afgelopen. Het schip begon dan ook weldra weer op volle toeren te draaien en de reis werd weer voortgezet.

Maandag 12 nov 1945. Wordt bekendgemaakt, dat er de vorige avond niemand vermist werd, dit gebeurde tijdens sloepenrol, dat we iedere dag hadden aan bord. Om drie uur voeren we maar op halve kracht en kort langs de kust, tegen de avond maakten we een bocht in Noordelijke richting. Colombo werd in verband met een staking niet aangedaan.

Dinsdagmorgen 13 nov. liepen we om 6.00 uur de Marine haven van Tricomalo binnen. Dit marine basis lag, onzichtbaar tussen de rotsen. Hierin lagen schepen van verschillende nationaliteiten. Er kwam hier ook enig Rode-Kruis personeel aan boord, tevens ook Marinepersoneel. Deze dag werd ook enig Nica-personeel gedebarreerd. Wij zagen deze dag o.a. en Hollands vliegtuig schillende keren boven het schip cirkelen, de bemanning was duidelijk te onderscheiden en er werden wederzijdse groet gewisseld. Deze dag hoorde we uit verschillende bronnen dat, we niet naar Java zouden gaan maar naar Malakka, natuurlijk was dit een flink teleurstelling.

Woensdag 14 nov 1945 We verlaten de haven van Tricomalo en voeren weer dezelfde weg terug, als we waren gekomen. Al heel spoedig keken we weer in volle zee en het weer was hetzelfde als voor Ceylon, water en lucht en verder was er dan ook niets te bespeuren.

Donderdag 15 nov 1945. Kregen we het Commando dat pakken gereed.

Vrijdag 16 nov 1945. De dag kwam er weer land in zicht als de kust van Sumatra. We hebben het eerste stuk van ons Insulinde gezien van verre. Van half 11 bereikten we het eiland Portue Penang hier ging het schip voor anker.

17 nov gingen achtereenvolgens 11 R.I. en 8 R.I. van boord. De Jagers en ons Bataljon 2-6 R.I. zouden verder gaan maar

18 nov 1945 lag het schip hier nog steeds voor anker en ging ook het Bataljon Jagers tenslotte nog aan wal. Tegelijk hiermee werd ook nog 400 man personeel van de Nica gedebarkerd. Nauwelijks waren deze ontscheept of het schip stoomde weer verder op, terwijl het schip een geweldige rookpluim achterliet, dat zelfs een oude zeerot nog nooit zo gezien had. De zwemvesten moesten weer gedragen worden evenals we voor Penang aan kwamen. Bij het keren van het schip voeren we vast in het land. Na een kwartier modder draaien kwam het schip weer los, dit was om vijf uur in de middag. Deze avond werden aan boord de klam koe's uitgereikt en moesten wij tevens ons antiemuskieklleding aantrekken. Deze avond werd er nog een korte dienst gehouden aan boord.

19 november we zijn weer voor (...) middag één van de jongens hoe het ook zijn, maar kreeg het in zijn hoofd, om over boord te springen. Direct werden zwemvesten uitgeworpen en een reddingsboot uitgezet, maar probeerde zelfs niet één van deze te grijpen. Hij scheen zelfs een uitstekende zwemmer te zijn, maar door het kordate optreden der bemanning, werd hij spoedig in een met reddingsloep aan boord gebracht geheel versuft. Na dit geval werd de reis weer voortgezet. Om 14 uur kwamen we weer voor anker en vrachtschepen kwamen langszij van het machtige schip en werd er een begin gemaakt met onze bagage over te laden.

20 november 1945. Te 7.00 uur 2-6 moest zich klaar maken om gedebarkerd te worden. En om ongeveer 08.00 verlaten de eerste L.C.T. ers bemand zijnde met een gedeelte van ons bataljon het statige schip dat ons na twintig dagen varen tot hier gebracht had. We lieten dit schip achter en een machtige rookpluim was het laatste dat we hier van zagen. Om 9.00 uur kwamen aan de steigers in de haven van Port-Troettenkam aan en werden we van zeerot weer landrotten. Reeds stonden een aantal trucks gereed, die ons zouden wegvoeren. Wij kromden natuurlijk van nieuwsgierigheid, waar we terecht zouden komen en zo ging het voort van slechte en hobbelige wegen tot ong na drie uur rijden weer aan de zee kwamen. Hier kwamen we terecht in een oud vervallen kamp genaamd Morib-Beach, waarin voorheen Japanse bezetting was geweest. Wie kan op dat ogenblik onze teleurstelling schatten? Dat kwam was haast onbewoonbaar, het was al moeras en wemelde van (...) en allerlei insecten. Het eerste werk was natuurlijk onze barakken bewoonbaar maken dankzij door geweldige hitte hadden we een brandende dorst want de koks moesten alles nog klaar maken. Wie zal kunnen raden, wat er in ons is omgegaan op die ogenblikken. Maar ook dit alles werd weer overwonnen. De eerste teleurstelling werd weer overwonnen. Zo brak de eerste avond aan in het gefluit en kwaken van de nachtvogels en water die werd alleen gehoord en door het sjouwen, daarbij de hitte van de dag kregen we een reuze slaap. We begaven ons dan na gegeten te hebben direct ten ruste de eerste avond dat we weer vaste grond onder onze voeten hadden.

21 november 1945

De dienst vangt aan met algeheel appèl en ontbijt, welke bestond uit nood rantsoen. Na het reusachtig ontbijt dat we op Nieuw-Amsterdam steeds kregen viel het de eerste maaltijd erg op door biscuits die zo hard waren als scheepsbiscuits. Na het ontbijt gingen we pionieren en na een paar

dagen hard werken was er uit deze chaos een bewoonbaar kampement ontstaan, hier werden weer de bewijzen geleverd dat er nog pioniers onder de Hollanders zijn. Dit werk gaat verscheiden dagen voort.

23 november 1945

Deze dag krijgen we een nieuwe indeling in onze Co. Ik was vanuit Holland – Mitrailleur schutter geweest, maar werd nu ordonnans-oppasser bij onze Pol-Cat.

1 dec 1945 wij moeten ons gereed houden om in te pakken, maar dit bleek loos alarm te zijn.

2^e december 1945 Ons vertrek werd weer uitgesteld en konden we onze uitrusting weer uit gaan pakken weer een teleurstelling.

5 dec 1945 Deze avond ontvingen we onze eerste brieven uit het Vaderland en vervolgens vierden we hier het St.-Nicolaas feest, we mochten op een geslaagde avond terugzien, ondanks dat we ons met allerlei hulpmiddelen moesten behelpen.

11 December 1945

Deze dag wordt ik overgeplaatst naar de Bat.Staf waar ik als Chauffeur oppasser was ingedeeld.

Een flink aantal pagina's in het dagboek zijn nu leeg en onbeschreven.

Het zesde gaat Indië verlaten.

18 april 1948

Wij staan gereed om te vertrekken, en deze nacht zullen wij naar de haven van Semarang gebracht worden.

19 april 1948 03.00, Reveille, wij staan allen afleveren van ons veldbed en onze (...) en werden op wagens geladen, gereed om naar de haven te vertrekken. Maar het wordt langzamerhand (...) uur waar dat we met drie (...) vertrekken, we zitten als haringen in een truck gepakt en het is er binnen maar heet. Maar daar bekommer je jezelf niet zoveel om, maar uiteindelijk is het van een groter betekenis, dat ons verstrekt thans is aangebroken, het grote ogenblik waar we zo dikwijls naar hebben uitgezien, het ogenblik dat we tot de onzen zullen terugkeren, zo voor velen ogenblik, dat niet vergeten wordt in één keer. Inmiddels heeft de colonne zich in beweging gezet en van Djoetingalok vertrekken we naar de haven. Hier hebben we nog een uur oponthoud, deze morgen, o.a. met de douane en onze bagage. Maar eindelijk om 09.00 uur vertrekken we op een L.L.I. vaartuig waarvan we naar het m/o Johan van Oldenbarneveldt werden gebracht, dat inmiddels op de reede van Semarang was aangekomen. Verscheidene oude bekenden stonden reeds te wachten om een laatste vaarwel of afscheid van ons te nemen. Nu je bemerkte het nu toch hoe het om zo afgegaan hier in Indië, dat er werkelijk in die jaren, dat weg huis zijn geweest banden zijn gelegd, o.a. het land en zijn bevolking, dat wij leerden kennen, toen dan het afscheid was aangebroken kon je het goed bemerken aan alleen, dat ze onder de indruk waren en onder de klanken van het Wilhelmus, voeren wij de haven uit van Semarang, hier werden wij van alle zijden toegejuicht, weldra kwamen wij in het open water, daar zagen wij voor ons de Johan van Oldenbarneveldt liggen. De indruk in het begin, die wij hier van kregen was direct al goed. De embarkatie vond inmiddels plaats, hoewel het maar langzaam ging. Maar 12.00 uur waren wij allen aan boord gekomen, en inmiddels was het al tijd

geworden om te eten, nu dit was in een woord af. 's Middags om 3 uur gingen we varen weldra was de stad Semarang uit het gezicht en voeren toen steeds langs de kust. We gingen slapen deze avond en de nieuwe morgen wachten we wij weer in afwachting aan de komende gebeurtenissen.

20/4 1948 Dinsdagmorgen

Om zes uur werden wij gewekt deze morgen want we zouden deze morgen in Tandjong Prait gedebarkoord. Toen wij aan dek kwamen was het schip inmiddels voor de haven van Triats aangekomen, de loods zou inmiddels aan boord komen om het schip de haven binnen te brengen. Omstreeks 9 uur, nadat wij gegeten hebben komen wij voor de wal aan. Reeds werd met de debarkatie aangevangen. Omstreeks 11.00 uur ging ook de Staf-Ci aan wal we werden af gelaten en gingen het via Batavia naar een kamp het Transit Kamp Makatter nu dat leek hopeloos, deze gebouwen want het waren enkel hutten, daarbij het eten was hopeloos.

21/4 Woensdagmorgen deze dag worden we wederom op trucks geladen en gaan we naar het ziekenhuis, waar het gehele Bataljon doorgelicht wordt. Verder, nadat hier vele uren overheen gingen, keerden we eer naar het kamp terug. 's Avonds gingen we Batavia bezichtigen.

22/4 Donderdagmorgen, gaan we weer op trucks en gaan in één der vele grote goedangs Batavia in ons Europesche kleding aanpassen en afhalen, na lang zoeken slaagden velen erin iets te bemachtigen, want over het algemeen was er maar weinig goeds bij. Het is intussen al behoorlijk laat in de middag werd aan een van onze zieken verplegers van het Bataljon het Bronzen kruis uitgereikt. Deze dag was met dit alles weer ten einde en deze avond gingen we weer naar Batavia, waar een afscheidsavond van 2 Bataljons werd gegeven, nl. 26 RI en 1-8 RI.

23/4 Vrijdagmorgen. Deze morgen staat het gehele Bataljon aangetreden en neemt onze Bat.Ldt de Maj. Koeselman afscheid van ons daar hij n.l. hij en ander Bataljon was overgeplaatst. Verder gingen wij mee onze veldbedden deken en klanboe inleveren en maakten ons gereed voor het vertrek om deze dag weer te embarkeren op de Johan van Oldenbarnevelt en (...) gaan we deze middag aan boord van de Johan van Oldenbarnevelt. Het bataljon 8 KR was inmiddels reeds ingescheept, na controle van de douane kwamen om 5 uur aan boord van het schip. Na ons te gebaad en een stevige maaltijd, waren we weer opgeknapt en toen was het intussen weer langzamerhand tijd geworden om te gaan slapen.

Zaterdagmorgen 24 april 1948 komen er nog enkele kleine detachementen militairen aan boord, ook burgers die repatriëren naar Nederland, de gehele dag was het een geweldige drukte in de haven en ook vele achterblijvers, kwamen nog even afscheid nemen. Tegen de middag kwamen verschillende hoge militaire autoriteiten aan boord, o.a. Generaal Dürst Britt van de 7 december divisie ook tegen ongeveer diezelfde tijd, kwam de staf muziek van het KNIL aan de haven, die enkele nr. ten beste gaf. Eindelijk omstreeks half vier brak het ogenblik aan, dat alles het schip moesten verlaten en werden de trossen losgegooid, waarna we het schip onder het spelen van het Wilhelmus de haven van Tirdjong Stroek uitvoer. Als bijzonderheid kan ik nog vermelden dat er op de haven een grote menigte van belangstellenden aanwezig was die ons vertrek gadesloegen en met diverse kleine bootjes langs zij van het schip vaarden zij mee tot buiten de haven. Het afscheid was hartelijk en welgemeend. Dit was weer een ogenblik, waarbij je even nadacht, ja je wist dat thans het ogenblik was aangebroken dat je de Ned-Indië bodem voorgoed ging verlaten. Dit land dat zoveel herinneringen met zich heeft meegebracht, een stuk van je leven bleef daar immers achter, ook je makkers, waarmede je was vertrokken bleven hier, voor hem zal dit blijde thuiskomst niet meer aanbreken, zij immers hebben het grootste offer gebracht, nl. hun jonge leven. Inmiddels voeren wij in volle zee en voeren door de straat van Soenda, dus passeerden de Soenda eilanden. Het weer reeds laat en tijd om de hangmat op te zoeken want het was de gehele dag een drukte geweest.

Zondag 25 april. Deze morgen terwijl we opstaan bevindt het schip zich in de Indische Oceaan. Dan is deze morgen een behoorlijke deining aan boord, zag je er reeds verschrikkelijk hedentijd rondlopen maar na gegeten te hebben ziet het toch nog behoorlijk mee, omstreeks 1100 uur werd er bekendgemaakt dat we het laatste eiland van de Indische Archipel zouden passeren, genaamd Dyangan. Verder was er deze dag een godsdienstoefening aan boord, het verdere van de dag was het rustig aan boord en viel er niet veel meer te bespeuren dan enkele schalen met vliegen visjes. Het eten aan boord was prima. Zo eindigt dan onze eerste dag dat we op zee zijn. Het schip voer met snelheid van gemiddeld 14 mijl per uur.

Maandag 26 april 1948. Deze morgen zagen we niet veel meer dan enkel water en nog eens water. Dat was 's morgens intussen de klok 20 minuten teruggezet, de voorgaande nacht was het 40 min, dit had ik voorgaande avond niet bij vermeld. Omstreeks 12.00 uur werd weer bekendgemaakt, het aantal mijlen wat afgelegd was. Dit was over de twee dagen een afstand van 714 mijl. Het was over het algemeen rustig aan boord, de zee was kalm. Verder het eten was prima aan boord. Omstreeks 4 uur kregen we sloepenrol. En zo was ook deze dag weer voorbij.

Dinsdag 27 april. Deze morgen was er een flinke deining en het schip ging aardig heen en weer. Deze nacht moest wederom de klok 24 min. teruggedraaid. We voeren nog steeds in de Indische Oceaan, verder zijn er geen bijzonderheden te beschrijven, daar ik dit alles zo levendig mogelijk wil beschrijven. Omstreeks 8.00 uur deze avond passeerden we de equator of evenaar. Omstreeks 10.00 uur lagen velen weer op hun kooi.

Woensdag 28 april 1948. Deze morgen staan wij van 06.00 uur op, weer is er niet meer te bespeuren dan lucht, wolken en water, het weer was beter als vorige avonden want toen stond er een stevige bries. Deze nacht was wederom de klok 23 min. terug gedraaid. Deze dag was weer een afstand van 373 mijl afgelegd. (1 mijl 1852 M). Verder zijn er deze dag geen bijzonderheden, want het is de gehele dag niets dan water. Wederom is het avond, weer is een dag voorbij. De dagen aan boord gaan traag voorbij en zijn eentonig zonder ook maar enige afwisseling.

Donderdag 29 april 1948. Deze dag is er niets bijzonders te vermelden, al wat je ziet is al maar water. Weer een dag ten einde.

Vrijdag 30 april de verjaardag van onze Prinses Juliana, 's morgens was er aan boord een vlaggenparade, daar na volgen een toespraak van de scheepskapitein en de C.v.I. waarna het Wilhelmus speelde. Reeds vroeg in de morgen kwamen er weer enkele eilandjes in zicht, n.l. de Maladiven eilanden groep, evenals de vorige dag had het schip weer 368 mijl afgelegd. Verder eindigde deze dag weer met sportfestijn op het sportdag. Tegen de avond was het weer behoorlijk ruw en het schip maakten aardige deinzen. Verder zagen we enige haaien in de baart van het schip. Dit is mijn relaas weer van deze dag.

Zaterdag 1 mei 1948. Deze morgen is niets anders te zien dan al maar water. De klok was deze nacht wederom 24 min. teruggezet. Veder zijn er geen bijzonderheden aan boord deze dag.

Zondag 2 mei 1948. Deze morgen bevindt het schip zich nog steeds in de Indische Oceaan, verder was er een kerkdienst aan boord, het schip had in de afgelopen week, op deze dag het record bevestigd dat hij nl. deze dag 398 mijl heeft afgelegd. Zo is de avond snel weer genaderd en begeef ik mij ter ruste, (...) van de zeelucht in de hutten.

Maandag 3 mei 1948. Deze morgen is al wat je ziet niets meer dan water en lucht, nog steeds voeren wij in de Indische Oceaan. Deze morgen kregen wij inspectie aan boord op de hutten, o.a. werd er bloedpreparaten genomen. Het is (...) dagelijks dat dit of het iets anders dus is 's morgens, deze dag werd de klok wederom 26 min teruggezet, verder omstreeks 12.00 werd bekend gemaakt dat het

schip weer 386 mijl had afgelegd. Omstreeks 09.00 uur 's avonds zagen wij de vuurtorens van Kaap Omstreeks 11.00 voeren wij hier omkeers ook passeerden wij voor het eerst zedert ons reis een ander vaartuig. Dit is alles weer voor vandaag, persoonlijkheden achterweegs latende dan.

Dinsdag 4 mei 1948. Deze morgen wanneer ik aan dek kom bevinden wij ons in de Golf van Aden. Hier is de vaart reeds drukker en verschillende schepen passeerden ons hier weer. Deze middag hadden het schip wederom 394 mijl afgelegd. We zagen o.a. verschillende haaien, naast het schip, boven het water komen. Verder in de loop van de middag passeerden we ook nog een hele koopvaardij schepen. De klok was voorgaande nacht wederom 24 min teruggezet. Meer heb ik deze dag niet te vermelden.

Woensdag 5 mei 1948. Deze nacht was om 4.00 uur Aden en Gerin gepasseerd, toen ik 's morgens aan dek kwamen, passeerden ons verschillende schepen en waren we ook intussen de Rode Zee binnengevaren. Omstreeks 09.00 uur kwamen er verschillende kleine eilandjes in zicht, welke op de landkaart niet aangegeven stonden, de zeelui betitelde de eilandengroep met de naam van de 12 apostelen, (...) dan het verschillende eilanden waren met verschillende hoge toppen, dit waren allemaal (...).

Deze dag was ook een herdenkingsdag n.l. de herdenking van de algehele bevrijding van ons land. Eerst werd een toespraak gehouden door de gezagvoerder van het schip en de C.v.I. waarnaar het Wilhelmus werd gespeeld, inmiddels was het om 8.00 uur een vlaggen parade, waarna ook deze dag onze ferme driekleur wapperde, op deze zee. De Rode Zee wanneer je die passeert doet je altijd en ook herinneren, je hebt dit allemaal gelezen en ook horen vertellen, het grote wonder dat hier heeft plaats gevonden nu je dit met eigen aanschouwd denk je te meer hoe groot dit en hoe wonderlijk dit moet zijn geweest. Omstreeks half drie deze middag passeerden we de Zerkayer eilanden groep en het eiland Amron. Dit waren mooie naburige eilanden. Het scheepvaartverkeer was hier ook weer veel drukker, nadat er 's avonds op het sportdek nog enige sport georganiseerd worden was ook deze dag weer ten einde.

Donderdag 6 mei 1948. Hemelvaartsdag. Deze morgen zijn er kerkdiensten aan boord. Verder was niet veel meer te zien dan al maar water, we bevinden ons nog steeds in de Rode Zee. De scheepvaart is hier behoorlijk druk en vele hout en vrachtschepen passeerden ons deze dag. Meer heb ik niet te schrijven deze dag.

Vrijdag 7 mei 1948. Deze dag voer het schip de gehele dag langs de kust. Even passeerden ons verschillende schepen. Nu meer is er niet te schrijven deze dag.

Zaterdag 8 mei 1948. Deze morgen toen wij opstonden was het geweldige koud. Je stond gewoon te huiveren want het schip vaart steeds verder naar het westen. Gistermorgen wat ik vergat te schrijven, passeerden we om ongeveer kwart voor vijf 's morgens de Kreeft-keer kringen. Verder om 9.00 uur kwamen we voor Suez aan deze morgen, het was er geweldig druk, verder zag je het geweldige gebergte Sinäi, ten avond, dit is een machtig hoog gebergte, verder was het allemaal rots dat je zag aanschouwde, voor hier lagen er verschillende schepen, weldra kwamen er ook parlevinken langs van het schip, en hier zag ook verschillende vliegtuigen landen op het vliegveld nabij hier. Deze morgen omstreeks kwart voor twaalf varen we het Suez kanaal in.

Suez is vanuit zee een machtige stad en leverde een machtig schouwspel op. Omstreeks 12.00 uur voeren we het kanaal door, nadat we daar de nodige formaliteiten vervuld waren. Deze gehele reis hadden we niets van noemenswaardige betekenis gezien.

Je zag diverse tentenkampen en Engelse nederzettingen. Hiervan moest je ook erkennen, hoe machtig het bouwwerk verrees langs het kanaal, het schip voer maar op halve kracht. Van de wal werden geregeld dergelijke uittroepen geuit, die van het schip werden beantwoord. Omstreeks 11.00uur 's avonds kwamen we in Port-Said binnen, direct werd olie getankt en water ingeladen. Wij gingen deze avond ook weer slapen.

Zondag 9 mei 1948. Deze morgen ligt het zonder het schip wel met parlevinkers bemand met Arabieren die probeerden hun waar aan de man af te dwingen. Het was een geweldige drukte aan boord, aan verschillende voorstanders autoriteiten, ook kwam er post aan boord omstreeks 12.00 uur, verlieten we Port-Said en pas uur laten voeren we weer in volle zee. En zo kwamen deze zondag weer ten einde. En iedere dag komen wij steeds dichterbij stad en land.

Maandag 10 mei 1948. Deze dag is niets meer te zien dan als maar lucht en water. We bevinden wij ons in de Middellandse Zee, deze morgen passeerden we nog een Hollandse koopvaardersschip. Verder gaat aan boord alles maar hetzelfde gangentje zijn er geen bijzonderheden. Het schip had deze dag 347 mijl afgelegd en ons restten nog 2987 mijl van Amsterdam het (...).

Dinsdag 11 mei 1948. Niet veel bijzonderheden (...). Het schip had weer een afstand afgelegd van 381 mijl. Aan boord is alles rustig.

Woensdag 12 mei 1948. Op zee is deze dag behoorlijk onstuimig, en het schip maakt behoorlijke schuiving deze morgen moesten wij onze tropenkleding inleveren en diverse andere kleine dingen weer in ontvangst nemen, o.a. cantine en heb andere dingen die van toepassing waren bij embarkeren. Omstreeks 12.00 uur 's middags passeerden we de Kamp Bon en Malta. Het schip had om twaalf uur wederom een afstand van 385 mijl afgelegd. De klok werd weer 30 minuten teruggezet. Omstreeks 8.00 deze avond begon het schip onverwacht weer snelheid te verminderen en ook ten laatste geheel te stoppen. Bij informatie bleek dat één der (..) water lekkage had, na een half uur dobberen begon nu de machines weer op volle kracht te draaien. Intussen is het weer na 11 uur geweest en tijd om te gaan slapen.

Donderdag 13 mei 1948. Deze morgen vaart het schip nog steeds de normale snelheid, maar na een paar uur omstreeks 9.00 uur beginnen de machines weer op halve kracht te draaien, wederom was er pech maar toch voer het schip de gehele morgen door, al is het maar op halve kracht dan. Deze middag had het schip toch nog een afstand van 310 mijl afgelegd. Ongeveer omstreeks 2.00 uur begonnen de machines weer op volle kracht te draaien en het verdere van de dag was de Afrikaanse kust te zien, om 7 uur passeerden we Algiers dit was het beste weer van deze dag.

Vrijdag 14 mei 1948. Deze morgen wanneer ik opsta is er wederom land in zicht en vaag zie je de Zuidkust van Spanje. Omstreeks de middag passeerden we de Kaap Gala. Nu de middag voer het schip steeds langs de Spaanse kust en de toppen van de bergen weerspiegelden in het zonlicht. Tegen avond wordt het behoorlijk koud aan boord, omstreeks 11.00 uur 's avonds passeerden we Gibraltar en machtig gezicht bij avond met al die lichten aan. Aan bakboord zij, zagen we de Afrikaanse kust, en de lichten van de stad Tangier. Inmiddels werd het weer tijd om de dekken te verlaten.

Zaterdag 15 mei 1948. Deze morgen bevinden wij ons in de Portugeesche Zee en omstreeks 10.00 uur is er land in zicht en ten laatste varen we kort nader de kust door, omstreeks 10.00 passeerden wij een Hollandse vrachtboot, die wij op een 10 tallen m. passeerden en het was een groet en zwaaien, we gewoon niet mooi was. Tegen 12.00 uur passeerden we de Kaap Vincent met zijn vooruit lopende rotsen en in de blakende zon, was dit een prachtig gezicht er werden dan ook verschillende foto's gemaakt. Omstreeks 12.00 uur had het schip weer een afstand van 350 zeelmijl afgelegd. De routekaart waaraf zeelieden dag het aantal mijlen wordt aangegeven en de route uitgestippeld, trekt iedere dag grote belangstelling want iedere stukje wordt uitgemeten in diverse gesprekken maar veel (...) van de dag, want ieder verlangt weer zo spoedig mogelijk aan de vaste wal te staan, want een zeereis wordt ten laatste erg eentonig. Omstreeks 5.00 's middags passeerden we Lissabon, vanuit zee te zien was dit een mooie en zeer grote stad, ook was de grote zee haven goed zichtbaar. Dit is alles vandaag.

Zondag 16 mei 1948. Deze morgen is er wederom een kerkdienst aan boord, het water is behoorlijk woelig en het schip deint flink, ook is het koud aan boord en alles zit binnen in de rookzalen. Nog een paar dagen en onze zeereis zal weer achter ons liggen. Omstreeks 12.00 uur voeren we de Golf van Bisquae in. Het water was van deze zee behoorlijk kalm hoewel er een behoorlijke deining was. Zo kwamen we deze 1^e Pinksterdag ook weer een eind. Als bijzonderheid kan ik nog vermelden dat het tegen de avond flink mistig was, zodat het schip en paar uur op halve kracht moest varen.

Maandag 17 mei 1948. Deze morgen was er wederom een kerkdienst aan boord. Omstreeks 12.00 uur passeerden we Brest en voeren we onder de Normandische kust verder. Het waaide behoorlijk, alleen de avond aan boord zijn koud. Omstreeks 12.00 uur voeren we de Golf van Bisquae uit en bereikte we Brest het verdere traject van de dag zagen we geen land meer.

Dinsdag 18 mei 1948. Deze morgen toen we opstonden zagen we aan bakboord de Engelsen kust met zijn krijtrotten. Omstreeks 02.00 zagen we de (...) eilanden en zagen we het eerst gedeelte van onze Vaderlandse bodem daarna zagen wij Goeree voeren we Hoek van Holland de (...) Bakboord omstreeks half zeven voeren we de pier van IJmuiden binnen. Deze moesten wij nog direct door als van scheepspolitie.

In het dagboek zijn nu een groot aantal pagina's leeg.

Zondag 8 febr. 1948

Het eerste Bataljon van onze Brigade wordt ingescheept en naar Holland te vertrekken nl. het 1^e Regiment Stoottroepen.

Dinsdag 17 februari 1948

Het tweede Bataljon van onze Brigade wordt deze dag ingescheept voor de reis te aanvaarden naar Holland, wanneer zullen wij volgen?

29 Februari 1948, Deze dag zet ik mijn dagboek weer voort na 4 maanden dit niet vervolgt te hebben in de langen tijd is het wapenstilstand geworden en een nieuwe Status Quo zijn gevormd. Deze Zondag zijn er geen bijzonderheden die ik zou moeten of kunnen beschrijven.

Maandag 1 Maart 1948 Deze morgen wanneer ik aan dek kom, is niets anders te zien dan al maar lucht en water toch

Het dagboek stopt hier. Het lijkt erop dat de zin abrupt is afgebroken.

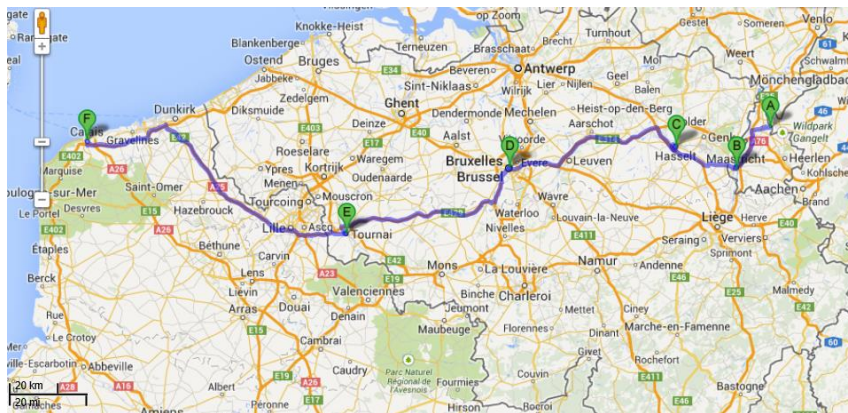
Aanvullende informatie

1. Overige documentatie P. van der Welle

Er is een fotoalbum aanwezig met daarin vele foto's over het verblijf in de tropen. Daarnaast hield dhr. Van der Welle een flinke periode bij welke Bijbelteksten hij las. Dit is neergetekend in een apart dagboekje. Ook in het bezit is het boek "Tussen Sawah en Bergen" (1948) over 'het leven van de soldaat in de Tijger Brigade'. Deze documenten zijn in het bezit van de zoon van dhr. P. van der Welle.

2. Kaartmateriaal

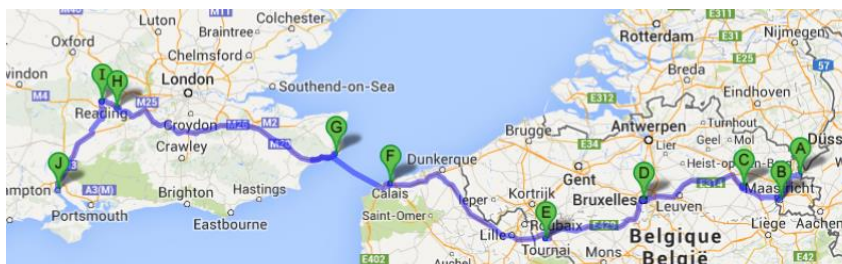
Om een beeld te krijgen van de reis die wordt beschreven in het dagboek is met behulp van Google Maps geprobeerd (het eerste gedeelte van) de route te reconstrueren.



Figuur 1 – Deel 1 van de reis: van Sittard naar Calais.



Figuur 2 – Deel 2 van de reis: van Dover naar Southampton.



Figuur 3 – Totaaloverzicht van de reis van Sittard naar Southampton.

3. De Sepatoe Roesak

Op de website [Sepatoe Roesak](#) (De Kapotte Schoen) is zeer veel informatie te vinden over het 2^e bataljon van het 6^e Regiment Infanterie 'De Sepatoe Roesak', OVW Bataljon van de Tijgerbrigade.

Informatie Bataljon

Het OVW-bataljon 2-6 RI is voortgekomen uit een voormalig Bewakingsbataljon uit noord Limburg. Toegevoegd aan de 21st Army Group deed dit bataljon vanaf eind 1944 dienst langs de Maas en was het gelegerd te Lottum, Cuyk en Weert. In 1945 werd een deel ingezet in het grensgebied bij de Achterhoek. Medio 1945 was het bataljon verzameld in Weert en belast met de bewaking van het vliegveld Venlo. Aangevuld met leden van het zusterbataljon 1-6 RI, vertrok het op 7 mei naar het 2e RNID te Fournes (Fr) voor een voortgezette opleiding. Via Engeland, waar het bataljon werd voorzien van de noodzakelijke uitrusting, vertrok het naar Indië. Daar de bevelhebber van het South East Asia Command (SEAC), de admiraal Mountbatten, vanaf 2 november 1945 een landingsverbod op Java en Sumatra voor Nederlandse troepen had ingesteld werd er uitgeweken naar Malakka. Dit verbod is in maart 1946 opgeheven.

Begin maart kwam het bataljon aan te Semarang op Java. Te Semarang kreeg het bataljon het westfront toegewezen met posten langs het wester Bandjir-kanaal en op het net buiten de stad gelegen vliegveld, Kalibanteng. Op 1 april startte de actie "Primeur", waarbij één compagnie van het bataljon werd ingezet. Samen met de andere onderdelen van de T-brigade werden er daarna nog vele acties gevoerd. In de maand augustus vonden er twee grote aanvallen plaats op Semarang en het vliegveld Kalibanteng. Deze werden echter met succes afgeslagen. Hierna nam de T-Brigade het initiatief en ging over tot actie. Op 17 september begon men met het stabiliseren van het westfront. Bij deze grote acties die samen met 2-13 RI en 1-RS werden uitgevoerd werden o.a het oude vliegveld Kembang Haroem en de kampongs Karanganyar en Persilan bezet.

Gedurende de eerste dagen van de 1e politionele actie was het bataljon belast met de beveiliging van Semarang. Pas op 29 juli ging het bataljon over tot actie en bezette Kaliwoengoe. Twee dagen later werd samen met 1-RS en de stormgroep de driehoek Kaliwoengoe, Kendal, Wediri gezuiverd. Op de laatste actiedag maakte het bataljon te Soebah contact met 2-4 RI van de W-Brigade. Hiermee ontstond er een verbinding tussen west en midden Java. Na de 1e politionele actie werd het bataljon gelegerd ten noorden en oosten van Salatiga rond Bringing. Dit gebied werd in januari 1948 uitgebreid door de overname van enkele posten van 1-RS in het gebied rond Salatiga. Het bataljon was tot aan de repatriëring in dit gebied gelegerd.

Opgericht:

16-04-1945 Sittard

Vertrek Engeland:

14-10-1945 Wokingham

Vertrek Indië:

28-10-1945 a/b "Nieuw Amsterdam"

Aankomst Malakka:

20-11-1945 Morib Beach

Aankomst Indië:

12-03-1946 Semarang

Toegevoegd:

T.T.C. Midden-Java

Ingedeeld bij:

T-Brigade (A, B-divisie)

Actiegebied(en):

Semarang, Weleri, Salatiga

Commandant:

Maj. P.C. Verheijen 16-04-1945/09-08-1946

Lt.Kol J v. Welzenes 09-08-1946/ -10-1947

Maj. A.J. Koerselman -10-1947/18-05-1948

Gerepatrierd:

24-04-1948 a/b "Johan van Oldebarneveldt"

18-05-1948 aankomst Nederland

Omgekomen:

24 man

Bijnaam:

"Sepatoe Roesak" (kapotte schoen)

De naam Sepatoe Roesak of de kapotte schoen is bij oprichting van 1-6 R.I. ontstaan doordat uit weinig middelen toch een onderdeel werd gevormd en gekleed. Het was een kleurrijk geheel. Veelal liepen de jongen of in eigen burgerkleding of in overal en op eigen schoenen. Aangezien schoeisel in oorlogstijd een grote schaarste was, waren ook de schoenen niet meer van optimale kwaliteit. Tot op heden wordt door overlevenden van dit bataljon de bijnaam nog met trots gedragen. De naam werd overgenomen door II-6 R.I. nadat 1-6 R.I. was toegevoegd.

4. De vervoersmiddelen

Heenweg: [TSS Nieuw Amsterdam](#)

Terugweg: [MS Johan van Oldenbarneveldt](#)