

Mijn belevenissen op het motorschip "Den Haag".

Door G. Assenberg.

“Door tussenkomst van de heer Erkelens, , kelner van hotel Boer te Vlaardingen, monsterde ik op 30 december 1939 als olieman aan op het Esso moterschip “Den Haag”. De heer Evers, waterklerk van de A.P.C., bracht mij per taxi naar het aanmonsteringskantoor te Rotterdam.

De volgende avond moesten we aan boord zijn met nagenoeg een geheel nieuwe bemanning. Een groot deel van de bemanning waren haringvissers uit Vlaardingen, ik zelf ook. Het was oudejaarsavond toen we vertrokken van Pernis om naar de Downs te varen, een Engelse ankerplaats, voor onderzoek naar contrabande. Toen alles in orde was bevonden konden we de reis naar Aruba in West-Indië aanvaarden voor een lading benzine voor Holland. Daar het in wintertijd op de Noord-Atlantische Oceaan geducht kan spoken, dat weten de echte koopvaarders maar al te goed, heeft de Kapitein, de heer Wijker, besloten de route langs de Azoren te nemen een eilandengroep van Portugal. Nu, we hebben de heen reis heel goed weer gehad en er was een gezellige stemming aan boord. De meeste van de jongens hadden nog nooit ter koopvaardij gevaren, maar het werk aan boord viel ons hard mee, daar we allen op de visserij van aanpakken wisten. De voeding op de koopvaardij was zeer goed vergeleken bij de voeding op de haringvisserij. We kwamen zo van lieverlee de warmte invaren. Na ongeveer negentien dagen gevaren te hebben kwamen we zonder ongeregeldheden te Aruba aan, waar een aanvang werd gemaakt met ballast uitpompen om daarna onze benzine in te nemen. Na ongeveer zes en dertig uur binnen te zijn geweest, zijn we van Aruba naar Amerika gegaan, naar Brooklyn om de rest van de lading in te nemen. Ik geloof dat we daar vaten met olie hebben geladen. De volgende dag hebben we Brooklyn weer verlaten om naar Holland terug te keren. De terugreis verliep niet zo vlot als de heenreis, we kregen al spoedig slecht weer en zijn nog al eens in de weer geweest met een van de hoofdmotoren, maar dat was weer gauw voor elkaar, want als er in de machinekamer wat gaande is, dan weten alle machinisten, olielieden, stokers en tremmers van aanpakken. Zo kwamen we dan elke dag dichterbij Engeland. Het weer knapte weer wat op. Na onze wacht praten we dan gezellig met elkaar wanneer we zo ongeveer weer in Holland kunnen zijn. Iedere dag 's middags om twaalf uur werd de Maatschappij op de hoogte gesteld waar het schip zich bevond, tot op 15 februari 1940 om één uur 's middags een einde werd gemaakt aan al onze illusies. Ik zelf had de wacht, benevens een assistent en de derde machinist, toen we een zware schok voelden en daaropvolgend een explosie in de bunkers net voor het machinekamerschot aan stuurboord, waarna direct daarop het water de machinekamer begon binnen te stromen. Je kunt begrijpen wat een gewaarwording het was. De derde machinist stopte direct beide machines en toen lopen wat we konden om boven te komen uit de ongeveer vijf en dertig a veertig voet diepe machinekamer. De zenuwen speelden een grote rol bij ons allen. We liepen naar onze aangewezen reddingsboot aan stuurboord. Hoewel ik zeer weinig kleren aan had kwam het toch niet bij mij op om nog naar mijn hut te gaan om mij beter te kleden. Bij mijn reddingsboot gekomen wilden we in de boot stappen maar moesten eerst even wachten, omdat de achtermast overboord sloeg. Toen dat was geschied zagen we tot onze grote ontsteltenis, dat de reddingsboot in brand stond; een gloeiende nagel was uit het schip gerukt en was in het vuurpijlenkistje gevallen, zodat we die alvast kwijt waren en bij nacht geen noodsignalen meer konden geven. Het vuur had op onze boot geen verdere nadelige gevolgen, zodat we hem te water konden laten.

Het werd tijd want ons schip ging al recht op staan, daar de machinekamer vol liep. In onze boot zaten elf mensen, wij hadden drie boten in zee kunnen krijgen, de gehele bemanning bestond uit negen en dertig koppen, zodat we twee mensen te weinig in onze boot hadden en zodoende hebben we de bootman en een assistent-machinist overgenomen van een van de andere sloepen. De gehele bemanning kwam zonder enig Letsel van het torpederen in de sloepen. We hebben ongeveer drie kwartier of een uur bij het schipgelegen om te kijken of hij soms nog bleef drijven, dan had de marconist nog aan boord kunnen gaan om noodseinen uit te zenden. Maar daar was geen denken meer aan, want ons schip was een prooi der golven geworden. ] Daarna hebben de Kapitein en de eerste en tweede officier, die het commando over de andere sloepen voerden, het besluit genomen om naar het dichtst gelegen land aan te sturen; dat was, als alles goed zou gaan ongeveer dertig uur zeilen met goed weer. En na allen een welkom thuis toegeroepen te hebben, zijn we onder elkaar weg gaan zeilen. Het was ongeveer drie uur in de namiddag van 15 Februari; we zouden bij elkaar blijven indien het mogelijk was en bij donker aan elkaar seinen geven met een stakelvuur (stakelvuur wil zeggen een fakkel in een blik om die aan te steken). Zo gezegd, zo gedaan. Maar de schemering begon al vroeg te vallen in dit jaargetij en jammer genoeg begon het al slechter weer te worden. Het werd zo slecht dat onze mast met zeilen afknapte als glas, zodat we in grote moeilijkheden verkeerden. Onze sloep sloeg half vol met water. Dat was erg want voor onze mast brak, zagen we aan de gezichtseinder al vuren van schepen, vermoedelijk van vissersvaartuigen, zodat onze hoop op redding verloren ging. De andere sloepen zijn toen doorgezeild, maar wij moesten met alle macht onze boot weer leeghozen, zodat we dachten dat de andere sloepen al gered waren. We moesten spoedig raad schaffen en lieten onze sloep op de zee liggen met de kap in de wind, want de halve storm was er nu al. We lieten een drijfanker aan een eind touw onder onze boot zakken en een zeildoekse puntzak voor ons uit en zo bleven we dan met de kop op de wind liggen. Daar ik ernstig zeeziek was, was ik niet in staat mede te werken als waterhozer. Dat moesten we wel om beurten doen anders was er al gauw niets van ons terechtgekomen. We hebben toen het zeil van de sloep genomen en er een beschutting voor kou en water van gemaakt, maar droog konden we toch niet blijven, want elk ogenblik kwamen gedeelten van de stortzeeën in onze sloep. Na deze moeilijke en gevaarvolle nacht te hebben doorgebracht, werd het eindelijk dag. We kregen allemaal een slokjewater en een stukje zeekaak van tijd tot tijd. Het was niet veel, maar we moesten zeer zuinig zijn, want we konden nooit weten hoelang we nog in deze benarde toestand verkeren moesten. We waren allen zeer vermoeid en verkleumd van kou en ellende, zodat we stijf naast elkaar zaten te wachten of er nog eens redding voor ons kwam opdagen. De een na de ander kreeg dikke voeten en handen van de kou en het zoute water. Na deze dag vol spanning zagen we de lange nacht vol ellende tegemoet. Het moest ongeveer middernacht zijn geweest toen we een groot vuur op het water zagen niet ver van ons vandaan. Je kunt begrijpen dat we geroeid hebben. Maar hoe we ook roeiden (het was zelfs zo nabij dat we allen hard begonnen te roepen en op de misthoorn bliezen tot we niet meer konden en het moesten opgeven) het vuur dat we gezien hadden, ging maar steeds van ons vandaan. Wat het geweest is, is nog steeds voor mij een raadsel. Intussen dachten we stellig dat de anderen al lang waren opgepikt door een of ander schip. Dan konden we tenminste nog moed houden dat wij ook spoedig gered konden worden; maar daar hebben we ongelukkigerwijze nooit meer op kunnen rekenen. De tweede dag vol emotie ging weer voorbij. Daar we ieder ogenblik met stortzeeën hadden te kampen hadden wij allen geen stukje droog goed meer aan, zodat ons kurkenzwemvest lelijk begon te schrijnen van 't zoute water. Duizenden gedachten gingen daar door ons hoofd, omdat we dachten dat elk ogenblik met zo'n zware stortzee het laatste wel kan wezen. De tweede nacht was weer gelukkig ten einde en mijn zeeziektenam nam gelukkig hard af.

De verstandhouding onder elkaar nam ook hard af, want de ellende die we al beleefd hadden was voor ons blijkbaar te veel geweest, zodat we allemaal even knorrig waren. De onzekerheid hoe lang we zo nog moesten blijven ronddobberen, speelde ook zijn deel daarin. Kijk op redding was er niet, zodat het m.i. wel eens tot wanhoop dreef. De een voor de ander had geen lust meer om het water uit onze sloep te hozen. Het was nu zaterdag 17 februari en nog steeds zuinig met beschuit en water. Ik had meer dorst dan honger. Bij zeeziekte is dat altijd het geval, daar weet ik wel van mee te praten. Het weer was heel wat beter geworden, maar er liepen nog steeds hoge zeeën en nu zagen we gelukkig een trawler op ons aankomen, die even daarna ook weervan ons afstoomde, daar men misschien vreesde met een onderzeeër te doen te hebben. Ik behoef ons gevoel van teleurstelling niet te beschrijven, wat er dan in je omgaat als je zo dicht bij de redding bent. De nacht, het was nu de derde, bracht ons ook weer geen redding of enige verbetering in onze toestand. Zondagmorgen 18 februari, onze geluksdag, hebben we weer een mast van een roeiriem gemaakt met een zeil er aan en zo zijn we dan maar weer gaan zeilen. Ik zelf zat te sturen die dag met een roeiriem. Hoe lang ik heb zitten sturen, weet ik niet, maar mijn ogen begonnen pijn te doen van het kijken naar schepen. Op het laatst zag ik niet anders dan masten en schoorstenen van boten aan de horizon, zodat ik wel eens op 't punt stond mijn collega's te waarschuwen, maar het was alles ijdele hoop. Ik vroeg toen of er nu eens een ander kwam sturen, maar niemand voelde er iets voor omdat ze allen te vermoeid waren. Nu liet ik onze boot maar aan zijn lot over en ben toen ook onder het zeiltje gaan zitten. We spraken over de nacht die dadelijk weer komen zou, maar de bootsman zei dat we dan wel gered zouden zijn. Hij was erg optimistisch, maar wij waren het niet. Het moest ongeveer vier uur in de namiddag zijn geweest, toen we opgeschrikt werden door sirenengeloei van een groot schip dat vlak langs ons heen stoomde; we schrokken hevig, want niemand had die boot zien aankomen. Je kunt begrijpen wat dat voor ons betekende, we riepen en schreeuwden allemaal door elkaar van opwinding. Daar was dan toch redding gekomen. Nu gauw een Hollandse vlag laten zien, zodat ze ons konden herkennen. Het was een nieuw schip van de Elen lijn, gebouwd in Hongkong en voer voor zijn eerste reis naar Engeland. Zijn laatste aanlegplaats was Gibraltar geweest en daar er een marine officier aan boord was en de orders luiden dat hij voor niets mocht stoppen, zijn het de passagiers geweest die het hebben bewerkstelligd dat ze ons wel hebben opgepikt. Het was zeer gevaarlijk om ons op te pikken want ze hadden in ander water niet veel goeds te verwachten, want het was oorlog en de duikboten namen iedere kans waar. De "Elenorcie", zo heette het schip, kan niet stil blijven liggen en dus draaide hij om ons heen. Je kunt begrijpen dat we hebben geroeid om bij het schip te komen. De stormleer hing al buiten boord en eindelijk waren we langszij. En nu opgepast, want onze boot werd daar de hoge zee hoog op en neer gegooid, zodat we onze kans de stormleer te grijpen en zo aan boord te klimmen, één voor één moesten benutten. Aan boord gekomen kon ik niet meer op mijn benen staan. We kregen nog wat oponthoud, want onze kapitein de heer Wijker kon niet de stormleer op klimmen, zodat ze hem een touw om zijn middel deden en zo werd hij dan aan boord gehesen door enkele Chinese matrozen. Nu waren we allen aan boord en stoomde de "Elenorcie" fullspeed naar Londen toe. We werden zeer hartelijk onthaald; whisky, sigaretten, goed eten en droge kleren. Daarna werden onze bedden klaar gemaakt in het hospitaal op 't achterschip. De 19e februari waren we weer in de Downs voor anker voor onderzoek, maar wat jammer het werd dik mistig, zodat we daar nog een paar dagen moesten liggen eer we konden opstomen naar Londen. Woensdagmorgen klaarde het weer op, zodat we woensdagmiddag de 21e februari gemeerd lagen in het dok nabij Londen.

We werden vandaar per autobus naar een Hollands hotel gebracht, waar we van nieuw ondergoed werden voorzien door een vertegenwoordiger van onze Maatschappij. 's Avonds om 6 uur werd door de nieuwsberichten bekend gemaakt dat er dertien overlevenden van het motorschip Den Haag waren gered. We luisterden er met genoegen naar, omdat ze nu in Holland op de hoogte waren wie er waren gered van de uit negen en dertig koppen bestaande bemanning. Diezelfde avond werd er getelefoneerd naar ons hotel, dat er een sloep van ons was aangespoeld met een matroos er in. Het was de matroos Bartholomeus Vons uit Vlaardingen, die al gestorven was. Daaruit konden we alle hoop op hun redding wel laten varen. Hoe ze verongelukt zijn, kan niemand weten. We zijn de volgende dag naar de bioscoop meegenomen door een Hollandse dame en zaterdag 24 februari zijn we allen in 't nieuw gestoken door de maatschappij, zodat er een deel van de ellende die we hadden meegemaakt werd weggenomen. Zaterdag was er weer bericht binnen gekomen dat er twee mensen waren aangespoeld van de Den Haag. Dat waren de pompman Uilenbroek en midscheeps bediende Van der Horst. Nu konden we daaruit opmaken, daar ze uit verschillende sloepen waren, dat ze allemaal waren verdronken. Zondagmorgen zijn we met z'n allen op uitnodiging van de heer ds. van Dorp naar de kerk gegaan en 's maandags 26 februari zijn we naar Folkestone per trein gegaan en vandaar per taxi naar het vliegveld, tegen twee uur zijn we dan gestart en ongeveer half vier waren we op Schiphol veilig geland. Je kunt begrijpen dat onze families blij waren ons weer te zien. We zijn toen allen naar onze woonplaatsen vervoerd per K.L.M.-bus. Nu dat er belangstelling voor ons was, behoef ik niet te schrijven. Na veertien dagen te hebben thuis gezeten, omdat mijn handen en voeten nog niet helemaal normaal waren, heb ik de families in Vlaardingen bezocht van enkelen onzer bemanning. Je kunt begrijpen dat me dat erg zwaar viel, want alles kwam dan weer boven en het leed was bij sommigen heel erg om aan te zien. Nu was ik bij elkaar zes weken thuis en ben toen weer aangemonsterd als pompman op het stoomschip "Amsterdam" en we zijn de 13e april 1940 vertrokken. Na twee jaar te hebben doorgebracht, somtijds in groot gevaar, zijn we dan op 16 april 1942 weer getorpedeerd in de Caraïbische Zee. Ik ben toen ook weer wonderlijk gered. Nu verloren we niet veel mensen, gelukkig maar vier, toch te veel voor wie het lot is bestemd. Beste lezers, ik zou nu nog verder kunnen gaan over het verdere verloop mijner belevenissen, maar dat zou te veel zijn om dit alles te kunnen beschrijven, daar er heel wat is gepasseerd in die vijf en een half jaar. Tot zover dan.

Dit verhaal is eerst gepubliceerd in het blad Essobron 1949.

Mijn belevenissen op het motorschip "Den Haag".

Door G. Assenberg.

(Uit Essobron 1949)

30 December 1939, aangemonsterd als olieman door tussenkomst van de heer Erkelens, kelner van hotel Boer te Vlaardingen. De heer Evers, waterklerk van de A.P.C., bracht mij per taxi naar het aanmonsteringskantoor te Rotterdam.

De volgende avond moesten we aan boord zijn met zo goed als een gehele nieuwe bemanning. Het waren bijna allemaal haringvissers uit Vlaardingen, ik zelf ook. Het was oudejaarsavond toen we vertrokken van Pernis om naar de Downs te varen, een Engelse ankerplaats, voor onderzoek naar contrabande. Alles was in orde bevonden en zo konden we de reis naar Aruba in West-Indië aanvaarden voor een lading benzine voor Holland. Daar het in wintertijd op de Noord-Atlantische Oceaan geducht kan spoken, dat weten de echte koopvaarders maar al te goed, heeft de Kapitein, de Heer Wijker, besloten de route langs de Azoren te nemen, dat is een eilandengroep van Portugal. Nu we hebben de heenreis heel goed weer gehad. Er was een gezellige stemming aan boord. De meeste van de jongens hadden nog nooit ter koopvaardij gevaren, maar het werk aan boord viel ons hard mee, daar we allen op de visserij van aanpakken wisten. De voeding op de koopvaardij was zeer goed vergeleken bij de voeding op de haringvisserij. We kwamen zo van lieverlee de warmte invaren. Na ongeveer achttien a negentien dagen gevaren te hebben kwamen we zonder ongeregelheden te Aruba aan, waar een aanvang werd gemaakt met ballast uitpompen, om daarna onze benzine in te nemen. Na ongeveer zes en dertig uur binnen te zijn geweest, zijn we van Aruba naar Amerika gegaan, naar Brooklyn om de rest van de lading in te nemen. Ik geloof dat we daar vaten met olie hebben geladen. De volgende dag hebben we Brooklyn weer verlaten om naar Holland terug te keren. De terugreis verliep niet zo vlot als de heenreis, we kregen al spoedig slecht weer en zijn nog al eens in de weer geweest met een van de hoofdmotoren, maar dat was weer gauw voor elkaar, want als er in de machinekamer wat gaande is, dan weten alle machinisten, olielieden, stokers en tremmers van aanpakken. Zo kwamen we dan elke dag dichterbij Engeland. Het weer knapte weer wat op. Na onze wacht praten we dan gezellig met elkaar wanneer we zo ongeveer weer in Holland kunnen zijn. Iedere dag 's middags om twaalf uur werd de Maatschappij op de hoogte gesteld waar het schip zich bevond, tot op de 15 de Februari 1940 om een uur 's middags een einde werd gemaakt aan al onze illusies. Ik zelf had de wacht, benevens een assistent en de derde machinist toen we de zware schok, daaropvolgend een explosie in de bunkers, net voor het machinekamerschot aan stuurboord hoorden en direct daarop het water de machinekamer begon binnen te stromen. Je kunt begrijpen wat een gewaarwording het was. De derde machinist stopte direct beide machines en toen lopen wat we konden om boven te komen uit de ongeveer vijf en dertig a veertig voet diepe machinekamer. De zenuwen speelden een grote rol bij ons allen. We liepen naar onze aangewezen reddingsboot aan stuurboord. Hoewel ik zeer weinig kleren aan had kwam het toch niet bij mij op om nog naar mijn hut te gaan om mij beter te kleden. Bij mijn reddingsboot gekomen wilden we in de boot stappen, maar moesten eerst even wachten, omdat de achtermast overboord sloeg. Dat was geschied en tot onze grote ontsteltenis stond de reddingsboot in brand; een gloeiende nagel was uit het schip gerukt en was in het vuurpijlenkistje gevallen, zodat we die alvast kwijt waren en bij nacht geen noodsignalen meer konden geven. Het vuur had op onze boot geen verdere nadelige gevolgen gehad, zodat we hem te water konden laten.

Het werd tijd want ons schip ging al recht op staan, daar de machinekamer vol liep. In onze boot zaten elf mensen, wij hadden drieboten in zee kunnen krijgen, de gehele bemanning bestond uit negen en dertig koppen, zodat we twee mensen te weinig in onze boot hadden en zodoende hebben we de bootman en een assistent-machinist overgenomen van een van de andere sloepen. De gehele bemanning kwam zonder enig Letsel van het torpederen in de sloepen. We hebben ongeveer drie kwartier of een uur bij het schipgelegen om te kijken of hij soms nog bleef drijven, dan had de marconist nog aan boord gegaan om noodseinen uit te zenden. Naardaar was geen denken meer aan, want ons schip was een prooi der golven geworden. Daarna hebben de Kapitein en de eerste en tweede officier, die het commando over de andere sloepen voerden, het besluit genomen om naar het dichtst gelegen land aan te sturen; dat was, als alles goed zou gaan ongeveer dertig uur zeilen met goed weer. En nu na allen een welkom thuis toegeroepen te hebben, zijn we onder elkaar weg gaan zeilen. Het was ongeveer drie uur in de namiddag van 15 Februari; we zouden bij elkaar blijven indien het mogelijk was en bij donker aan elkaar seinen geven met een stakelvuur (stakelvuur wil zeggen een fakkel in eenblik met die om aan te steken). Zo gezegd, zo gedaan. Maar de schemering begon al vroeg te vallen in dit jaargetij en jammergenoeg begon het al slechter weer te warden. Het werd zo slecht dat onze mast met zeilen afknapte als glas, zodat we in grote moeilijkheden verkeerden. Onze sloep sloeg half vol met water. Dat was erg want voor onze mast brak, zagen we aan de gezichts einder al vuren van schepen, vermoedelijk van vissersvaartuigen, zodat onze hoop op redding verloren ging. De andere sloepen zijn toen doorgezeild, maar wij moesten met alle macht onze boot weer leeghozen, zodat we dachten dat de andere sloepen al gered waren. We moesten spoedig raad schaffen en lieten onze sloep op de zee liggen met de kap in de wind, want de halve storm was er nu al. We lieten een drijfanker aan een eind touw onder onze boot zakken en een zeildoekse puntzak voor ons uit en zo bleven we dan met de kop op de wind liggen. Daar ik ernstig zeeziek was, was ik niet in staat mede te werken (als waterhozer). Dat moesten we wel om beurten doen, anders was er al gauw niets van ons terechtgekomen. We hebben toen het zeil van de sloep genomen en er een beschutting voor kou en water van gemaakt, maar droog konden we toch niet blijven, want elk ogenblik kwamen gedeelten van de stortzeeën in onze sloep. Na deze moeilijke en gevaarvolle nacht te hebben doorgebracht, werd het eindelijk dag. We kregen allemaal een slokwater en een stukje zeekaak van tijd tot tijd. Het was niet veel, maar we moesten zeer zuinig zijn, want we konden nooit weten hoelang we nog in deze benarde toestand verkeren moesten. We waren allen zeer vermoeid en verkleumd van kou en ellende, zodat we stijf naast elkaar zaten te wachten of er nog eens redding voor ons kwam opdagen. De een na de ander kreeg dikke voeten en handen van de kou en het zoute water. Na deze dag vol spanning zagen we de lange nacht vol ellende tegemoet. Het moest ongeveer middernacht zijn geweest toen we een groot vuur op het water zagen niet ver van ons vandaan. Je kunt begrijpen dat we geroeid hebben. Maar hoe we ook roeiden (het was zelfs zo nabij dat we allen hard begonnen te roepen en op de misthoorn bliezen tot we niet meer konden en het moesten opgeven), dat vuur dat we gezien hadden, ging maar steeds van ons vandaan. Wat het geweest is, is nog steeds voor mij een raadsel. Intussen dachten we stellig dat de anderen al lang waren opgepikt door een of ander schip. Dan konden we tenminste nog moed houden dat wij ook spoedig gered konden worden; maar daar hebben we ongelukkigerwijze nooit meer op kunnen rekenen. De tweede dag vol emotie ging weer voorbij. Daar we ieder ogenblik met stortzeeën hadden te kampen, hadden wij allen geen stukje droog goed meer aan, zodat ons kurkenzwemvest lelijk begon te schrijnen van 't zoute water. Duizenden gedachten gingen daar door ons hoofd, omdat we dachten dat elk ogenblik met zo'n zware stortzee het laatste wel kan wezen. De tweede nacht was weer gelukkig ten einde en mijn zeeziektenam gelukkig hard af.

De verstandhouding onder elkaar nam ook hard af, want de ellende die we al beleefd hadden was voor ons blijkbaar te veel geweest, zodat we allemaal even knorrig waren. De onzekerheid hoe lang we zo nog moesten blijven ronddobberen, speelde ook zijn deel daarin. Kijk op redding was er niet, zodat het m.i. wel eens tot wanhoop dreef. De een voor de ander had geen lust meer om het water uit onze sleep te hozen. Het was nu Zaterdag 17 Februari en nog steeds zuinig met beschuit en water. Ik had meer dorst dan honger. Bij zeeziekte is dat altijd het geval, daar weet ik wel van mee te praten. Het weer was heel wat beter geworden, maar er liepen nog steeds hoge zeeën en nu zagen we gelukkig een trawler op ons aankomen, die even daarna ook weervan ons afstoomde, daar men misschien vreesde met een onderzeeër te doen te hebben. Ik behoef ons gevoel van teleurstelling niet te beschrijven, wat er dan in je omgaat als je zo dicht bij de redding bent. De nacht, het was nu de derde, bracht ons ook weer geen redding of enige verbetering in onze toestand. Zondagmorgen 18 Februari, onze geluksdag, hebben we weer een mast van een roeiriem gemaakt met een zeil er aan en zo zijn we dan maar weer gaan zeilen. Ik zelf zat te sturen die dag met een roeiriem. Hoe lang ik heb zitten sturen, weet ik niet, maar mijn ogen begonnen pijn te doen van het kijken naar schepen. Op het laatst zag ik niet anders dan masten en schoorstenen van boten aan de horizon, zodat ik wel eens op 't punt stond mijn collega's te waarschuwen, maar het was alles ijdele hoop. Ik vroeg toen of er nu eens een ander kwam sturen, maar niemand voelde er iets voor, omdat ze allen te vermoeid waren. Nu liet ik onze boot maar aan zijn lot over en ben toen ook onder het zeiltje gaan zitten. We spraken over de nacht die dadelijk weer komen zou, maar de bootsman zei dat we dan wel gered zouden zijn. Hij was erg optimistisch, maar wij waren het niet. Het moest ongeveer vier uur in de namiddag zijn geweest, toen we opgeschrikt werden door sirenengeloei van een groot schip dat vlak langs ons heen stoomde; we schrokken hevig, want niemand had die boot zien aankomen. Je kunt begrijpen wat dat voor ons betekende, we riepen en schreeuwden allemaal door elkaar van opwinding. Daar was dan toch redding gekomen. Nu gauw een Hollandse vlag laten zien, zodat ze ons konden herkennen. Het was een nieuw schip van de Elen lijn, gebouwd in Hongkong en voer voor zijn eerste reis naar Engeland. Zijn laatste aanlegplaats was Gibraltar geweest en daar er een marine officier aan boord was en de orders luidden dat hij voor niets mocht stoppen, zijn het de passagiers geweest die het hebben bewerkstelligd dat ze ons wel hebben opgepikt. Het was zeer gevaarlijk om ons op te pikken, want ze hadden van ander water niet veel goeds te verwachten, want het was oorlog en de duikboten namen iedere kans waar. De "Elenorcie", zo heette het schip, kan niet stil blijven liggen en dus draaide hij om ons heen. Je kunt begrijpen dat we hebben geroeid om bij het schip te komen. De stormleer hing al buiten boord en eindelijk waren we langs zij. En nu opgepast, want onze boot werd daar de hoge zee hoog op en neer gegooid, zodat we onze kans, de stormleer te grijpen en zo aan boord te klimmen, één voor één moesten benutten. Aan boord gekomen kon ik niet meer op mijn benen staan. We kregen nog wat ophoud, want onze kapitein, de heer Wijker, kon niet de stormleer op klimmen, zodat ze hem een touw om zijn middel deden en zo werd hij dan aan boord gehesen door enkele Chinese matrozen van de "Elenorcie". Nu waren we allen aan boord en stoomde de "Elenorcie" fullspeed naar Londen toe. We werden zeer hartelijk onthaald; whisky, sigaretten, goed eten en droge kleren. Daarna werden onze bedden klaar gemaakt in het hospitaal op 't achterschip. De negentiende Februari waren we weer in de Downs voor anker, vooronderzoek, maar wat jammer, het werd dik mistig, zodat we daar nog een paar dagen moesten liggen eer we konden opstomen naar Londen. Woensdagmorgen klaarde het weer op, zodat we Woensdagmiddag de 21ste Februari gemeerd lagen in het dok nabij Londen.

We werden vandaar per autobus naar een Hollands hotel gebracht, waar we van nieuw ondergoed werden voorzien door een vertegenwoordiger van onze Maatschappij. 's Avonds om 6 uur werd door de nieuwsberichten bekend gemaakt dat er dertien overlevenden van het motorschip den Haag waren gered. We luisterden er met genoegen naar, omdat ze nu in Holland op de hoogte waren wie er waren gered van de uit negen en dertig koppen bestaande bemanning. Diezelfde avond werd er getelefoneerd naar ons hotel, dat er een sloep van ons was aangespoeld met een matroos er in. Het wasde matroos Vons uit Vlaardingen, die al gestorven was. Daaruit konden we alle hoop op hun redding wel laten varen. Hoe ze verongelukt zijn, kan niemand weten. We zijn de volgende dag naar de bioscoop meegenomen door een Hollandse dame en Zaterdag 24 Februarizijn we allen in 't nieuw gestoken door de maatschappij, zodat er een deel van de ellende die we hadden meegemaakt werd weggenomen. Zaterdags was er weer bericht binnen gekomen dat er twee mensen waren aangespoeld van de den Haag. Dat waren de pomp man Uilenbroek en midscheeps bediende van der Horst. Nu konden we daaruit opmaken, daar ze uit verschillende sloepen waren, dat ze allemaal waren verdronken.Zondagmorgen zijn we met z'n allen op uitnodiging van de heer Ds. van Dorp naar de kerk gegaan en 's Maandags 26 Februari zijn we naar Folkestone per trein gegaan en vandaar per taxi naar het vliegveld, tegen twee uur zijn we dan gestart en ongeveer halfvier waren we op Schiphol veilig geland. Je kunt begrijpen dat onze families blij waren ons weer te zien. We zijn toen allen naar onze woonplaatsen vervoerd per K.L.M.-bus. Nu dat er belangstelling voor ons was, behoef ik niet te schrijven. Na veertien dagen te hebbenthuis gezeten omdat mijn handen en voeten nog niet helemaal normaal waren, heb ik de families in Vlaardingen bezocht van enkelen onzer bemanning. Je kunt begrijpen dat me dat erg zwaar viel, want alles kwam dan weer boven en het leed was bij sommigen heel erg om aan te zien. Nu was ik bij elkaar zes weken thuis en ben toen weer aangemonsterd als pompman op het stoomschip"Amsterdam" en we zijn de 13 de April 1940 vertrokken.Na twee jaar te hebben doorgebracht, somtijds in groot gevaar, zijn we dan op 16 April 1942 weer getorpedeerd in de Caraibische Zee. Ik ben toen ook weer wonderlijk gered. Nu verloren we niet veel mensen, gelukkig maar vier, toch te veel voor wie het lot is bestemd. Beste lezers, ik zou nu nog verder kunnen gaan over het verdere verloop mijner belevenissen, maar dat zou te veel zijn om dit alles te kunnen beschrijven, daar er heel wat is gepasseerd in die vijf en een half jaar.

Tot zover dan.