

Uit: L.C. Westhoff (Purser)

- Notities betreffende de reizen in dienst der Nederlandsche Regering in de Nederlandsche Koopvaardij gedurende de oorlogsjaren 1940-1946.

..... Begin Maart 1946 voeren we met de "Sloterdijk" van Vancouver naar ons Nederlands Oost Indië. We hadden ons wederom volgeladen met levensmiddelen, fietsen, banden, kleren, lekkers, vele onontbeerlijke dingen voor thuis, we waren moe van het vele slepen, kopen, pakken, dragen en zorgen maar we hadden nu wel alles.

Vancouver bleek een prachtstad voor inkopen, we konden er fietsen kopen, hetgeen al een hele stap in de goede richting was. De bemanning was in staat gesteld allen 10,000 sigaretten te kopen, en menig zeeman had gouden verwachtingen van te verwachten "handelstransacties". Maar iedereen aan boord praatte niet anders dan over de aankopen, je kreeg duizenden raden en tenslotte nachtmerries, omdat je zo stom was geweest vergeten te zijn dat je bijvoorbeeld geen naaigaren had gekocht! We hadden wel een hele "Bijenkorf" inventaris kunnen kopen en dan hadden we toch nog wel een en ander vergeten. Ondanks al die moeite en gesleep was het wel de nuttigste tijd in die jaren en het gaf aan allen een grote voldoening het te mogen doen en waren dankbaar dat we die taak op ons konden nemen.

Dwars over de Stille Oceaan, dit keer zonder troepen of passagiers naar Balik Papan, vervolgens naar Soerabaja en naar Tandjok Priok, waar we de repatrianten inscheepten.

Het was een tragisch en tegelijk een dankbare taak, Die mensen hadden zoveel ellende meegemaakt, we zouden ze naar ons vaderland terugbrengen, maar de manier waarop was nu niet zo aantrekkelijk. Het schip was nog steeds ingericht voor troepenvervoer, er was niets verbouwd voor vervoer van burgers en veel kon het schip hen niet bieden aan comfort of vermaak. Het was een echt "vervoer". De passagiers bleken ook zeer teleurgesteld in het schip. Het zag er allereerst niet erg aantrekkelijk uit, want gedurende de overtocht was men begonnen met bikken en het schip terug te brengen in de vredeskleuren. Het dekhuis was smetteloos wit, de laadbomen en masten keurig in okergeel, de sloopshuid grauw grijs of zwart of bruin. Langs nauwe ijzeren trappen klom men in en uit de ruimen, dekruimte was er bijna niet, overal stonden nog de kanonnen, de cafetaria was klein en nergens was enige ruimte om een beetje gezellig te kunnen zitten.

De mannen werden ingekwartierd in het voorschip, de vrouwen en kinderen in het achterschip, de twaalf hutten waren voor zieken of voor het vaste personeel. Alles ging "militair", in groepen volgens nummer kon men eten, wassen, op dek lopen, naar de dokter gaan, afijn, de gehele levenswijze was als voorheen bij de troepen; de mensen moesten het maar slikken, het schip moest hen naar huis brengen en hen voeden en zorgen dat ze goed over kwamen, verder konden we niets doen. Duizenden en duizenden werden op die manier naar Nederland teruggebracht.

We begrepen wel deze moeilijkheden en we zagen nogal op tegen deze reis. We wisten maar al te goed hoe kritisch en veeleisend de vooroorlogse Indischman was aan boord van de Indië-schepen en we voorzagen wel dat we ook ons deel in de moeilijkheden zouden krijgen.

Boven verwachting bleef die stemming uit. We hebben het deels te danken aan het prachtige weer in die vier weken reis, deels aan het uitstekende eten dat we voor die passagiers aan boord hadden en boven alles aan de mensen zelf die de omstandigheden

maar al te goed begrepen en wel inzagen dat met kankeren en klagen er toch niets verbeterd kon worden.

Het werd nog een gezellige reis ook. Weinig zieken, heerlijk eten, veel vers fruit en groente, een volle kantine met chocolade en sigaretten, een uitbundig en vrolijk evenaarsfeest, waarbij zelfs de kapitein een nat pak mee haalde.

Het evenement in Ataka waar ieder "aangekleed" werd, was iets waarover men zich dagen verheugd had en waarover men nog dagen daarna sprak. Men hield hele modeshows aan boord en de stemming werd beter naar gelang we Holland naderden.

Overdag voeren we door het Suezkanaal, hetgeen wel bijzonder attractief was voor de passagiers, in Port Said kocht iedereen, niet zonder nostalgie, de sigaretten van Simon Artz en de "lederwaren", de parfum en de vieze plaatjes, maar we waren al spoedig op de Middellandse Zee, de volgende haven zou Rotterdam zijn.

We konden nu nog de dagen op zee tellen, bijna kwam er nog een kink in de kabel, doordat een passagiere ernstig ziek werd en onmiddellijk geopereerd moest worden. Dat kon aan boord niet gebeuren. Men besloot Malta aan te lopen, maar het ms "Oranje" was dien avond uit Port Said vertrokken, we keerden terug en voeren het hospitaalschip tegemoet. In de vroege ochtend werd de zieke door middel van een sloep van het ms "Oranje" van boord gehaald, een half uur later, terwijl wij met matige vaart verder voeren, stoomde het ms "Oranje" met volle kracht ons voorbij en seinde terloops dat de zieke was geopereerd en alles was wel !

De dagen waren geteld, we arriveerden via de Downs op 18 Mei 1946 's morgens om 10 uur te Rotterdam aan de Wilhelminakade. De ontvangst was royaal, muziek, vlaggen voor de eerste maal in het bestaan van het ms "Sloterdijk" kwam het schip in de thuishaven aan. Ze was er nog nooit geweest.

Dank zij de hulp van de repatriëringdienst kon ik een vervoer per auto krijgen naar den Haag en bepakt en bezakt kwam ik bij Moeder aan, de tweede keer in zes jaren.

Op 1 Juli 1946 kreeg ik groot verlof, ik "zwaaide" definitief af en nam afscheid van de zeedienst. Een nieuwe baan en werkkring stond voor mij opgeschreven en al zijn de zes jaren niet gemakkelijk geweest en hebben we veel beleefd, veel gevreesd en veel tevergeefs gehoopt, alles is terecht gekomen en met voldoening zie ik terug op die jaren, ik heb de voldoening dat ik ook een steentje heb bijgedragen aan de bevrijding van Nederland en dat is heel wat !!

Den Haag, Juli-December 1946
L.C. Westhoff.