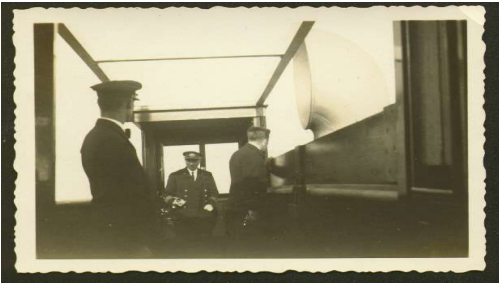


1 Het Journaal



N. Baggus (midden) op de brug (schip en datum onbekend).

(Blz. A)

Vroeger als er een logger afliep zongen we met volle borst als er beweging in kwam "daar gaat ie dan en dat voor zeven jaren". Nu er zijn er nu, ongeveer de helft van om. Ik heb indertijd een brief geschreven die is bij het geld van W. v.d. Meulen 25 Broadway New-York, later heb ik er weer een geschreven die is bij Aat van der Vlis *[familie via z'n moeders kant]* maar die zal hem wel opgeruimd hebben, wel jammer er waren aardige photo's bij. Maar in een brief in oorlogstijd die misschien nooit op zijn plaats terecht komt kunnen we niet treuren of jammeren, ik schrijf alleen maar mocht je hem ooit krijgen. Je weet hoe het mij gegaan is en natuurlijk ben ik ook nieuwsgierig hoe jullie het maakten in dien tijd. Je zult de laatste avond en laatste morgen voor mijn vertrek wel herinneren, Willy en Gerard ook.



vlnr. Willy (Dochter), Gerard (Zoon), Margaretha (Vrouw) foto van 1943

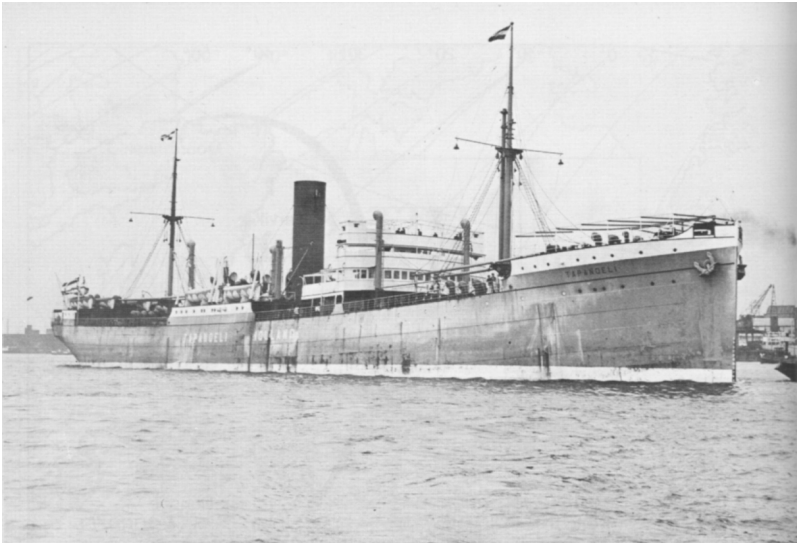
Nu we vertrokken buiten op zee was het stormachtig nauwelijks waren we de waterweg uit of van stuurboord nr. 2 reddingsboot brak het valpatent, gelukkig wisten we de boot weer sloop te krijgen. In tusschen voer de werkboot op 't voordek heen en weer. Eindelijk lag het schip een beetje rustig maar de koers was te veel Zee in en daar wilde we juist niet zijn, want je weet toen waren er zoo veel electriche/magnetische mijnen, dat de Noordzee route was onbruikbaar. Na eenige uren toen de stroom gekenterd was stuurden we koers binnen de banken door naar Vlissingen. Kregen intusschen bezoek van drie groote Duitsche vliegtuigen die in ons vliegtuig op het achterdek belangstelden. Waarschijnlijk waren ze hun bommen etc. reeds kwijt want ze verdwenen. Na nog eenige drijvende mijnen gepasseerd te zijn bereikten we met donker worden nog juist de reede van Vlissingen. Het plan - dat we uitgewerkt hadden om van hier binnen de Vlaamsche banken naar Duinkerken te gaan - werd voortgezet. Recht oversteken met het diep geladen schip 27'9" was in verband met de mag*[magnetise]* mijnen een onmogelijkheid. Het hoog water bij Oostende werd berekend en ook nabij Duinkerken, alles met harmonische analyse (21 maart 1940, als Gerard gaat varen mooi om na te rekenen). Nu bleek met de diverse krommingen dat in maart wanneer de declinatie van de maan ook gunstig is, dat je dan goede hooge tijden krijgt overdag tegen de avond, want 's nachts was alles "black-out" en kan je tusschen de banken zonder verlichting niet varen. Dus werd er besloten nog een of twee dagen te wachten en dan moesten we over de twee ondiepten of drempels van de banken in één tij over varen. Dus het eene iets te vroeg en de volgende iets te laat. In tusschen stormde het nog uit 't NW, 't weer werd beter en was ik bang door lang te wachten het voordeel van de NW storm, die ± twee voet water meer gaf, te verliezen.



Magnetische mijn

(Blz. A o.z.)

Ze bleef in die hoek tot de morgen dat we anker hielden 1 uur n.m. vervolgden we de reis. ± 6 uur n.m. gingen we over de eerste en 6:40 n.m. over de tweede drempel en te 8 uur n.m. lagen we ten anker te Duinkerken. Dit heb ik reeds eens beschreven veel uitgebreider meen, ik had er een heel overzicht van maar dat is helaas met het torpedeeren van de Tapanoeli gezonken en de 3e officier Voogd die er veel belang in stelde en ook alles berekende is getorpedeerd in de Java Zee.



s/s "Tapanoeli"

De Fransen waren niet lastig en spoedig konden we de reis vervolgen. Later werden we nog eens aangehouden door een Fransch patrouille vaarttuig. Maar de reis ging voorspoedig. Nabij Perim gekomen lag er een Engelsche hulp kruiser met de "K" op "Stoppen". Nu dat ging zoo makkelijk niet met de Tapanoeli (turbine schip volstoom vier ketels). Dus kreeg ik een schot voor de boeg. We manoeuvreerden rond en gaven lij aan een boot welke langs zijde kwam. Een officier en een gewapende macht kwam aanboord. En vertelde me dat hij de post moest hebben. Ik zeg dat gaat zoo maar niet daar heb je het recht niet toe. Zocht het op, intusschen seinden ze met de hulp kruiser. Ik deelde hem ook mede dat ie niet zoo vlug moet schieten. Daarna kwam de order om de reis naar Aden te vervolgen, zoo niet vrijwillig dan zou het onder geleide geschieden. Ik zeg ik wil wel "naar Aden" gaan maar dat sluit niet in dat ik de post geef. In alle gevallen wil ik een schriftelijk bevel en ondertekend hebben. Den volgenden morgen arriveerden we in Aden, daar begon het te spannen daar ik alleen van de Nederlandsche regeering een order wilde aannemen betreffende de post. Te meer al zou na onderzoek van de post ze weer vrijgegeven worden dit zou te Aden met weinig personeel een langdurige geschiedenis zijn en veel scheepvaart was er niet. Zoo kon het wachten op een volgende schip ook wel eens lang duren. Nu ik kon daarna de reis vervolgen die admiraal was het volkomen eens. Hij zegt ga naar Colombo en in dien tijd zal er van je regeering wel bericht zijn.

In Colombo ging alles volt. Alleen was ik daar zonder loodsvlag etc. binnen gekomen. Toen ze dan ook vroegen om voor loods quarantaine, bill of health, koelies, lichters te teekenen zeide ik dat we een gast van de admiraliteit waren en daarmee was het afgelopen. De reis naar Indië ging verder zonder belangrijks, alleen ook hier geloofden niemand aan een inval in Holland. Alleen bleek later dat het Nederlandsch Indisch gouvernement beter gereed te zijn en de klap te verwachten. We lagen te Cheribon en 's morgens hoorde we aan de radio wel vreemde verhalen, tot eindelijk de mededeeling kwam. Nu je begrijpt dat gaf een spanning. De Duitsche schepen werden hier alleen ingepikt en de Duitschers aan de wal werden in kampen ondergebracht de N.S.B. eveneens dat gaf veel lawaai dat begrijp je toch geloof ik dat ze nog scherper hadden moeten optreden. Er liepen toch noch van die half zachten tusschen door (die werden later anti Engelsch). En onder diverse zat ook niet die spirit die nodig is om onafhankelijk te zijn en te blijven.

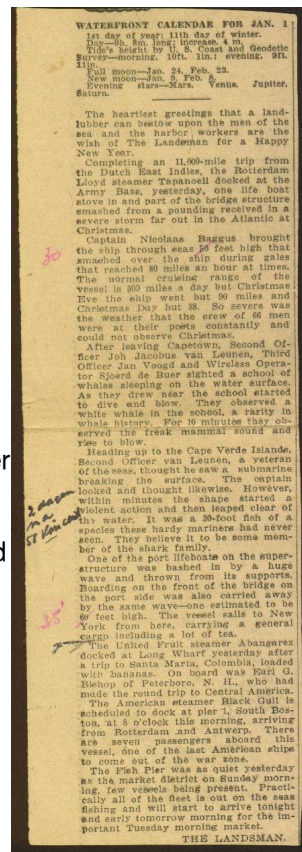
Tot den volgenden keer.

(Blz. B)

Nederland was dus in oorlog je begrijpt indien eenigszins mogelijk werd er naar de radio geluisterd, tegenvaller op tegenvaller of liever tegenspoed want ik had het je toen al gezegd en daar om ben ik nieuwsgierig hoe het gegaan is, je kon het natuurlijk nooit schrijven. Vooral ben ik nieuwsgierig wie eigenlijk te vertrouwen was, wie niet. Eindelijk kwam het nieuws het bombardement Rotterdam, we voelden direct dat moest de doodsteek worden en het werd het. Eindelijk kwam de bittere pil Nederland had zich overgegeven. Ja bittere pil want ik heb het idee dat men in Nederland zelf de bittere smaak nog niet eens proefde en ook de tijdsduur niet besepte. Je herinner je nog wat dokter Erkelens aan me vroeg. Nu die tijd moet het uitdienen en misschien nog langer. Intusschen had Indië zich van de eerste schokken hersteld en we begonnen te laden voor New-York, Boston. De reis zou een lange zijn door de Java Zee, Straat Makassar noord of New Guinea tusschen de Salomons eilanden door groot cirkelen benoorden Hawai naar San Pedro. Vertrokken met kolen in de tusschen dekken II III IV en 600 ton aan dek. De Tapanoeli hield zich die reis prachtig en liep goed vaart alle gegevens echter verloren jammer genoeg. Van San Pedro waar kolen van tevoren besteld moest worden, gingen we door 't Panama kanaal, vervolgens Philadelphia, New-York. Hier kwamen we in charter voor de B.M.S. (British Ministry of Shipping) die ons onder bracht bij de Cunard line. Laden hiervoor te Boston en vervolgden naar Halifax. 't Schip was intusschen geheel grijs geschilderd en de brug van cementen stuurhut voorzien evenzoo de radiohut. Dit was tegen aanvallen uit de lucht. Verder kregen we veel benodigdheden voor convooi vaart aan boord. Maar iets ter verdediging was er niet. Te Boston snapte ik een heer en dame die foto's van het schip namen, Zeker om silhouette aan de vijand te kunnen bezorgen. Ik liet hun de foto vernietigen maar kon niets meer doen we waren in een neutraal land, en 't bleeken nog Hollanders te zijn ook. Van Halifax gingen we dus in convooi naar Engeland en werd ik leader van een kolom nu ik protesteerde in de conference maar de commander lachte eens en vroeg is het de eerste maal waarop ik vlijtig 'Ja' antwoorden. Nu zeide hij "Best luck captain". Nu dat hadden we nodig en dat hebben we ook gehad. Gedurende de reis mist regen en slecht weer, uit de koers voor submarines en even voor aankomst waren we tot twee keer toe van koers veranderd (emergency call) en nadien zagen we een vlot recht voor uit. Het escorte vaartuig haalde er negen man af even voor donker worden. Wat een geluk voor zulke mensen even ervoor hadden we wrakhout gepasseerd en een dode drijvende bodie.

(Blz. B o.z.)

Zoo arriveerden we dan in september 1940 in Liverpool en hadden we ook naar de Duitschen radio geluisterd die vertelden dat alle havenwerken vernield waren etc. Zeker toen ik binnen kwam waren er wel eenige loodschep beschadigd. In tusschen maakten we dien avond toen we binnen voeren onze eerste air raid mede. Het gevaar niet beseffend stonden we buiten ons stuurhuis. Nu de volgende dag vonden we de stukken ijzer of staal wat het is overal op 't schip, krijg je zoo 'n stukje op je pet, daar kan je vanuit. We kregen dan ook vlug stalen helmen. Te Halifax hadden we wel licht geschut gekregen en we dachten dat het al heel wat was. Maar spoedig kwamen we tot de ontdekking dat het maar speelgoed was echter ander was niet te verkrijgen. Men had zich niet gereed gemaakt voor zoo 'n oorlog. Intusschen liet ik mijn equipage op een Engelsch oorlog schip oefenen met de kanonnen, en ik kreeg de belofte dat ze me indien mogelijk van een kanon etc. zouden voorzien. We losten en bij de Cunard Line werd een zaal voor gezagvoerders ingericht daar kon je lunchen ook kon je kennissen mee brengen. Er was een mooie schuil kelder etc. Die menschen deden veel voor ons. Ik heb het later nooit meer zoo aangetroffen. Intusschen kwamen de vliegmachines maar steeds over enfin dat weten je lui ook van mee te praten. Op een morgen al de ruiten uit 't kantoor een bom was juist midden tusschen Lever en Cunard building gevallen. Een gat van jewelste: er was namelijk een haven geweest op dien plek waar de bom viel was de oude brug met bogen nog onder de grond. Nu was de bom door de grond door de brug in dat gat eronder terechtgekomen. Dus als je dat niet wist kon je niet begrijpen hoe daar zoo 'n groot gat kwam. Intusschen gingen we over naar Alfred Holl. De zoo genaamde Blue Funnel Line. Nu ik vond dat maar matig. Laadden een grootte hoeveelheid kolen en vertrokken op een zondag naar de sluis en 's maandags in 't convooi dat was ± vier oktober 1940. Ik had aanboord een jongeman Duparc uit Amsterdam als passagier een week ervoor was ie reeds getorpedeerd op weg naar Java en nu probeerde hij het nog eens. Hij had Nederland de laatste dag verlaten uit IJmuiden en was op de zuid kust van Engeland geland. Hij studeerde voor doctor in de wiskunde en zat juist voor zijn examen. Nu ging hij leraar spelen in N.O.I. later meer over hem. Verder was aan boord de familie Miller dame en heer (we noemden hem "my pell") voor Penang. Deze dame kwam uit Coventry het plaatsje in Engeland wat zoo zwaar geteisterd is. 't Leuke van het geval was terwijl we kolen laden kon de valreep niet uit en zaten hun gemoedelijk in de regen te wachten in een oude kist, kwamen aan boord zonder een woord te mopperen. Deze namen het zoo het komt. Daar gingen we dan weer op "Good Luck".

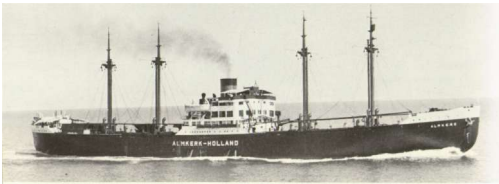


Zeer waarschijnlijk net voor de oorlog?

(Blz. C)

Na het verlaten van Liverpool werd het echt Engelsch weertje motregen 't convooi was vlug gevormd en 't ging aanvankelijk voorspoedig. Maar nog geen 400 mijl uit de kust was het blijkbaar op een middag te gevaarlijk om bij elkaar te blijven dus kregen order te verspreiden. Nu spoedig waren we uit elkaar, den daarop volgenden nacht hebben we iets van een vaartuig gezien en vingen later per radio op dat terplaatse een raider moet zijn geweest. Ook dit was weer voorbij zoo stuurden we maar steeds verder in ons eentje tot we bericht kregen dat een Amerikaansch schip een reddingsboot opgepikt had recht voor ons uit. Dit was dus een bewijs dat het niet zuiver daar was, dit was voorbij de Azoren. Nu we maakten een flinke bocht, van een 500 mijl. Moet je niet bang zijn anders helpt het niet. Zoo kwamen we dan na dagen en dagen te Durban aan. We hadden $\pm \times$ *[gemarkeerd op het origineel met de opmerking onder aan de bladzijde na de oorlog in te vullen ('uit het hoofd' opmerking van Gerard Baggus zijn zoon)]* mijl omgevaren. Hier bleek geen verdere lading voor ons te zijn, namen bunkers in en vervolgend de reis. Ook deze route Straat van Mozambique bezuiden Seychelle bezuiden de Maledieven, Sabang, Straat Malakka, Rio, Straat Banka Priok was de moeite waard op zee kwam een oorlogsschip op ons af maar 't bleek een friendly. Zoo bereikten we na dagen varen een eiland waar we erts laden en vervolgden langs de Java kust de reis tot we weer te Singapore kwamen dit was \pm januari 1941. Hier kregen we eindelijk het veel verwachte grote kanon. Nu het was een baas en toen we er mede vooreerst mee schoten vlogen de panelen uit de deuren etc. Maar we moesten eerst leeren. De route die we toen namen Staat Malakka, Tien Graads kanaal langs Colombo naar Durban, Kaapstad. 't Was ook wel een aardig om in de kaart na te gaan. Op een dag hoorde we een schip S.O.S. seinen we peilden het en stoomden door, later bij informatie bleek het een raider (Duitsch) schip te zijn en is later door de Engelschen ingepikt. Zoo kwamen we in de diverse plaatsen in Zuid Africa tot eindelijk in Freetown. Dit was \pm 12 maart 1941. Veel rust zouden we niet hebben. Den volgenden dag vervolgden we in convooi de reis. Maar o jé wat een tegenvaller de route tusschen Dakar - Kaapverdische Eilanden stond me niet aan, het gehele convooi niet, en de vaart eveneens. Na den 5^{de} dag 's middags zeg ik als morgen het niet beter gaat verdwijn ik uit 't convooi. Nu hadden we het die avond maar direct gegaan. 't Was ongeveer 7:30 nm na 't eten eerst liep ik nog wat op de onderbrug om te kijken of de blackout wel goed uitgevoerd was, op de middag ervoor was er reeds een duikboot gemeld.

(Blz. C o.z.)



s/s Almkerk

We 's middags een "Achter? Kerk"*[uit Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de tweede wereld oorlog: Blz 342 Almkerk (niet in het convooi) en Tapanoeli in convooi SL 68 op 16 maart door U106 getroffen]* zien torpedeeren dus we waren wel een beetje op onze hoede, maar de maan was nog niet op en 't was pik en pik donker. Nu daarna ging ik naar de kaarten kamer en tekende 't journaal af, stak mijn bril in mijn zak en nam mijn kijker en ging naar de brug. De eerste officier gaf juist de wacht over aan de derde officier en deelde mij mede "wat er aan de hand is weet ik niet maar we hebben nog geen order voor de nacht". De Djambi voer voor me uit en week een beetje naar BB en wij keken tevens naar de commander. Een fluitend geluid en schok en heftige knal een vlam boven de mast uit. Lading, laadboomen, lucht kokers van alles vloog linksch en rechtsch, een paar voet water aan dek. Wij waren weer *[Vorige maal in WO I op de 22 februari 1917 tusschen 5 à 6 NM 30 mijl west van de Seilly's.]* getorpedeerd en namelijk in luik 1 vlak bij 't waterdichte schot van 2. Zoodat we direct begrepen dat het met de Tapanoeli afgeloopen was. Stopten de machine en commandeerde in de booten. 't Schip naast ons stak de signalen af dat we getorpedeerd waren dus dat hoefden we niet te doen met de radio seinden we S.O.S. en dat we het schip abandonneerden (verlaten). Niet dat ik dacht dat iemand me zou komen redden want dat mag niet, maar ik dacht dan zendt de duikboot misschien geen tweede torpedo wat ie inderdaad ook niet deed. Wel torpedeerde hij er nog een en kregen andere schepen een aanvaring. Nu begonnen we de booten te vieren, alles ging kalm. Als het een oefening was geweest had het niet beter kunnen gaan. Ik liet mijn boot bij het dek aanhouden, zoo kon de tweede stuurman makelijker vrijkomen, intusschen maakte ik zelf een rondje over 't dek en vond niemand meer. Als je dan op een zinkend schip alleen rond loopt is het zoo stil en verlaten je kan je het niet voorstellen en geen lichten aan alles pik en pik donker, uit mijn hut haalden ik mijn koffertje met diverse papieren en goed en verder mijn sextant mijn bril had ik gelukkig in mijn zak en mijn verrekijker in mijn hand. Ik gooide alles in de boot intusschen had de bootsman wat dekens medegenomen matroos Wees een kalme Fries en matroos o/d (onder de) Gage Visser uit Vlaardingen stonden bij de talie lopers. Wees zegt nu kapitein 't word tijd. Ik zeg ja vieren je lui hem gelijk. 't Was maar enkele voeten maar het valpatent pikte jammerlijk niet uit. Nu zat er niets anders op om de talie over te halen de bootsman 't Mannetje deed het vooruit en ik deed het achteruit met mijn been hield ik terwijl de boot vrij van 't schip. Ik was bang dat de talies ongelijk zouden uitpikken. Intusschen sprong ze als een bezetenen op een neer 't was namelijk loef zijde.

(Blz. D)

Plotseling nam ze een diepe duik het achterblok viel op de plecht van de boot en daarna zonk ze achter diep weg de talie kwam stijf en ik kreeg een klap van het blok dat twee kiezen los waren en ik voor een moment versuft was. Bij je positieve blijven is nu zaak. Ik pikte 't blok uit en de bootsman ook. Nu waren we vrij. Intusschen was de rest zeeziek en roeden de bootsman, matroos Wees en de marconist "Kleve" de boot vrij van 't schip. Daar wachtten we een poos en wilde de eerste machinist Smit de motor aanzetten die inmiddels in twee voet water stond waarbij zijn arm uit het lid ging. De submarine hoorde we intusschen nog schieten en 't convooi zagen we weg varen. Besloten dien nacht op de plaats te blijven. Gooiden 't drijfanker voor en zetten de schuil klep op. Niet tegenstaande dat daar het drijfanker te klein is viel ze af en toe af, nam een zee over en ik was door en door nat. Dit is later aan mijn bodie gedroogd. De nacht duurde eeuwig. Om ± 9 's avonds zagen we 't schip in een waas en daarna niet meer ^[15°46' N.Br. 20°50'W.L.]. Den volgende morgen zetten we de mast op en probeerden de motor weer na eerst de eerste machinist geholpen te hebben. Visser was zeeziek maar hoosde den gehelen nacht bijna. Nu zagen we ook de andere booten en nog een vlot, daar was niemand op. 's Nachts hoorde we de eerste officier roepen dat zijn boot water maakte, ik riep maak je niet ongerust hoozen de onze maakt ook water. De tweede officier wilde de eerste officier met zijn mensen uit zijn boot overnemen en dat in de nacht. Ze kwamen tegen elkaar en kreeg nu een werkelijk lek, zijn roer brak enfin eindelijk zijn ze in zijn boot gekomen en de andere boot laten drijven. Met dag worden ben ik er heen gegaan en heb een gedeelte overgenomen en een ander gedeelte naar de boot van de derde officier Ruhaak gebracht. Aangezien ik met dag worden een poolster breedte had genomen bemerkten we dat we dien nacht ± 10 mijl zuid waren gedreven stelden de koers \pm NWtN (Noordwest ten Noorden). Intusschen kwam een reddings boot aanzeilen die later bleek van de "Andalusa" ^[moet Andalusian zijn] te zijn, het andere schip dat getorpedeerd was en vroeg of ik bestek had en ik zeg ja wacht even. Nu daarna zeilden we naar de Kaapverden Eilanden anders hadden we naar Dakar moeten gaan en wellicht in een concentratie kamp.

(Blz. D o.z.)

Hoe de uitkomst van de reis zou zijn wisten we niet en of de wind ons ten dienste zou blijven was ook een vraag maar we rekende op de NO passaat en stroom om de zuid die ook sterk doorstond. De wind die aanvankelijk NO was werd geleidelijk NNO en zwakker. Den eerste dag was een flink etmaal vooral de tweede nacht liep ze ongeveer 6 mijl. Den tweede dag $\pm 70 = 3$ mijl p/u zoodat het laatste etmaal (zeilen) \pm twee mijl werd behouden. We begonnen dus met kleine rantsoenen water en een beetje melk zoodat je de drooge kaak in kan slikken met water alleen worden dat ballen in je mond. Verder een beetje cornedbeef. Nu bleek een stukje zout looze chocolade een heel goed middel voor de zeezieken te zijn. Na twee dagen zeilen zagen we Boavista. De derde officier bleef met zijn boot achteraan en besloot ik terug te keeren naar hem toe en werd het te laat om na Boavista te gaan, daar iedereen maar aan land wilde. Ik zelf persoonlijk voelde niet voor Boavista, daar het landen op een onbekenden kust met branding etc. steeds groote gevaren meebrengt en buiten dien wat te doen op zoo 'n onherbergzaam eiland, misschien de boot verspelen. Dus koos ik de veiligste weg die natuurlijk meestal langer is en besloot door te zeilen naar Mindello de bunker haven op St. Vincent (Kaapverde Eilanden) tevens had ik daar eerder geweest en hoopte gemakkelijker er vandaan te komen en geld te krijgen. De daar op volgenden dag waren we bovenwinds van de eilanden 's avonds voor donker worden kregen alleen extra water melk beschuit cornedbeef en slokje cognac en een sigaar. Want als het eenmaal donker was maakte we geen licht en vooral niet hier in de buurt omdat we 't zaakje niet vertrouwden. Nu we verlangden naar het einde van de reis, 't was een prachtig gezicht hoe ze zeilde 't tuig was perfect in orde en alles extra versterkt. Maar je werd als in een cocktailshaker door elkaar gerammeld en slapen of liever uitrusten op drie riemen valt ook niet mee. Eindelijk kwamen we in de straat tusschen St. Vincent en St. Antão. We hadden zoo gezeild dat we de stroom mee zouden krijgen en de wind. Maar daar brak het roer van de boot van de derde officier. Wij hadden moeite om rond te komen eindelijk waren we weer bij hem. Gaven een sleep tros, intusschen maakte hun met de bijl en een lat uit de boot een nieuwe helmstok. Nu kon ie zich zelf weer helpen. Stel dat we met dat partijtje voorbij gedreven waren. Nu zeilden we naar de haven. ^[21 Maart 1941 St. Vincent, Kaapverdische Eilanden] Heeschen de Nederlandsche vlag. Werden begroet door een Engelsche vracht boot (Eastlea van Glasgow) waar de equipage aan getreden stond. Een Portugesche passagiersschip welk salueerde met de vlag en met de fluit etc. Nabij de steiger nam ik de loods over (dit deden we de vorige oorlog bij St. Marys Scilly eilanden ook en geeft groot gemak om papieren later te krijgen). Eerst een beetje smoesen met de havenmeester in groot uniform die geen Engelsch of Fransch verstond maar met een beetje gebaren taal was alles in orde en zouden we eerst naar het hospitaal gaan om wat verbonden te worden en mochten we ons waschen, nu weten we wat dat voor een voorrecht was, 't water was er namelijk erg schraal te krijgen. Ik ging met de havenmeester mede en gaf inlichtingen over de boot van de tweede officier met eerste officier die te Boavista geland moesten zijn er werd toen een gouverments vaartuig naar toe gezonden om hun te halen en verder deelde ik hun mede dat er nog een reddings boot van de "Andalusa" moest komen.



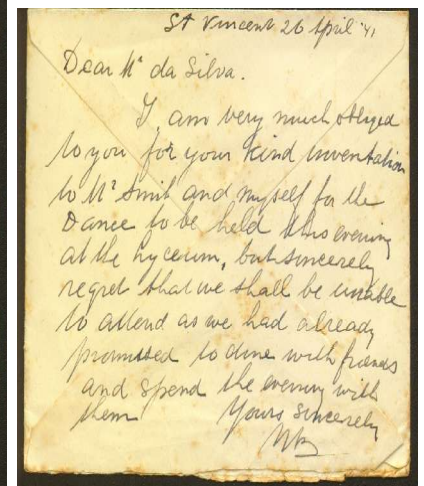
Aankoms van de sloep te St.Vincent (N.Baggus met pet leunend op het boord bij het roer)

(Blz. E)

Op de pier en in de eerst volgende straten hadden alle bewoners zich netjes aan de kant van de weg opgesteld wel een duizend en wandelden we daar tusschen als de welkomen gast. De eerste nacht sliepen we met zijn achten op een kamer met twee in een bed. Verder waren we niet alleen want luizen, vlooiën, vliegen, kakkerlakken, blaffende honden 's nachts, 't waren meer geraamtes maar alles was beter dan in de boot. Mr. Jones van de steenkolen leverancier bezorgde mij geld daar hij ook in contact stond met Escombe Grath Londen. Verder de vice consul Hull was een aardige Engelschman Mr. Kooman die ik vroeger in Suez ontmoet had leide ons de andere dag nadat we uitgeslapen waren rond en hielp ons met het doen van inkopen. We borgen alles goed op Mr. Jones bewaarde mijn sextant etc. daar ze hier alles kunnen gebruiken. De menschen zijn hier ontzettend arm maar zijn ook buiten gewoon aardig met elkaar. Ik heb met de eerste machinist Smit alle bergen beklommen behalve Washington Head op een van de foto's kan je die zien. Met de Engelschen waren we goed bevriend en werden we af en toe uitgenodigd ook op hun partijtjes dan leer je de menschen weer beter kennen en zie je ook de andere gewoonten en maakte wij waarschijnlijk wel fouten in de beleefdheidsvormen, ook hier kwamen we weer in (vooral bij de Portugeschen). Na eenige dagen kwam dan het tweede gedeelte van ons binnen met het gouverments vaartuig en bleek dat allen gered waren. Maakten een scheeps verklaring etc. Nu kwamen er Engelschen en Hollandschen booten ook uit ons convooi die er uit gelopen waren nl. Mijn buurman een kerkboot [Meerkerk] (kapitein van der Blink) hiervan hebben we veel gekregen. Maar konden er niet mede mee daar hij geen reddings middelen had. Met die Engelschman lieten we de getrouwde Engelschen eerst gaan van de "Andalusa". Daarna was er weinig gelegenheid en werden bijna alle schepen getorpedeerd. Met de Portugesche boot naar Beira mocht ik niet van het consulaat te Lissabon (Ned.Reg.). En het Portugesche schip mocht niet in US Africa binnen lopen. Brazilië vond ik te ver weg, Engeland ging niet. Zoo wachten we maar. Een Grieksche kapitein wilde mij mede nemen maar ik wilde de rest niet in de steek laten. Met een Noorsche tanker gaf ik de marconist Kleve matroos Wees en nog een o/d Gage mede. Nu waren op het eiland namelijk ± dertig Duitschers van een tanker die daar geweest was, die moffen waren achter gebleven en de tanker was met een crew Amerikanen vertrokken. Wat deze kerels uitvoerden was eerst niet goed te bepalen maar 't was duidelijk dat ze niet voor niets rond liepen. Zoo rade ik Mr. Jones aan de schepen als ze bunkerden te veel kolen en 's nachts meerdere gangen aan boord te sturen net als of ze nog niet vertrokken en nog meer maatregelen (Om als er eventuele spionnen diensten waren die te misleiden. En dat hielp zoo veel dat het torpederen niet meer voorkwam.

(Blz. E o.z.)

Deze heeren hadden het waarschijnlijk ook niet op ons voorzien ze wilden eerst erg vriendelijk zijn maar ze bleven lucht. Nu moesten onze menschen weg met die Noorsche tanker, die dag werd er gefeest, 's morgens was het bericht binnen gekomen dat dat groote oorlogschip Bismark naar de bodem was. Dus dachten hun dat dit de stemming was en ze nu met de Noren vriendschap hadden gesloten en daar aanboord gingen om een borrel te drinken. Maar de andere dag waren Noren en Hollanders verdwenen. De Engelsche familie organiseerde enige dagen in de week een tea party in de namiddag en verdere eenige dagen een koffie party dit in verband met wat ze konden missen. Verder werd er koekjes en cake geserveerd. Diverse onder de zeelui droegen voor, ook waren er die piano speelden in alle gevallen ging de tijd genoeglijk om. 's Morgens mochten wij bij de familie Meals naar de radio luisteren. Je loopt bij hun gewoon binnen is er niemand ook niet erg, je doet of je thuis bent en zet de radio bij. Is het tijd voor een grog en de familie is nog niet thuis dan bestel je bij de meid er een. Eerst vonden we dat maar raar, maar als je het kwalijk genomen werd nu dan doe je het ook wel. Alleen dat oorlog nieuws wat maar steeds slechter werd toen Kreta viel, waar de Slammat ten gronden ging (Hiervan heb ik nog een courant bewaard uit Indië). Dat drukte zwaar op sommigen, we konden die moffen hier niet zien. 't Was een neutraal land en dan weet je wat dat beteekend. Op een avond waren we naar de bioscope gegaan n.l. de directeur was een vriend van me een Portugeesch genaamd César Marques da Silva (van diens vrouw hadden we bij aankomst een groote cake gekregen) en die had ons uitgenodigd. Je moet je niet te veel ervan voorstellen, Smit kreeg er altijd wandluizen, enfin de voorstelling begon 't was een film van de vorige oorlog.



Hoe het in Duitschland toe ging en hoe de gevangenen etc. behandeld werden doorkruist met een liefdes geschiedenis. Maar wij zagen alleen de gevangenen, de rantsoenen werden steeds kleiner, de muziek speelde en ons volk begon op die muziek mee te zingen. Das gibt in die Heimat kein fressen mehr. Nu 't schelde maar weinig of 't kwam tot een vecht partij de moffen zaten te samen en de Hollanders maar de muziek stopte en speelde wat anders. Toch wilde de moffen maar steeds vriendschap sluiten maar 't gelukte niet. We mijden ze als de pest. Hoewel er onder de Hollanders ook een zekere tweedracht was waar over ik je later nog wel eens zal vertellen maar die werd eigenlijk tot een persoon terug gebracht nu die dorst niet voor de rest. Toen wilde een gedeelte naar Paramaribo gaan zeilen en wilde een van de reddings booten hebben. Nu die kregen ze niet van me daar het plan te krankzinnig was maar dat gaf natuurlijk weer aanleiding tot tweedracht een gedeelte ervoor en die mopperden steeds. Dan weer meer geld en zoo gingen 2 maand voorbij vooral als er dan weer een kans voorbij was om van dat eiland te komen dan had je dat onderaards gerommel. Toen was het eene hotel weer beter als 't andere etc. Alles uit een kant. De tijd die een rustige en veilige tijd en daar door een aangename tijd had kunnen zijn werd hierdoor voor velen een hel. Mijn eerste officier Everdingen die bang was voor de andere kant slingerde heen en weer maar steun had je niet van hem, wel geen last. De eerste machinist Smit was niet tegenstaande hij voor lastig bekend stond altijd klaar en behulpzaam en had ik veel steun van hem.

(Blz. F)

Zoo begon het er eindelijk uit te zien dat we er door twee schepen van de maatschappij n.l. Soekaboemi kapitein Gravemaker en s/s Palembang kapitein W. J. Leeuwen er af gehaald zouden worden. Nu de Soekaboemi werd een andere route opgedragen en de Palembang kwam ons halen doordat hij het telegram naar een andere haven te gaan niet opgevangen had. Intusschen zetten ik de reddings booten op de helling daar het niet werd toegestaan met een schip mede te gaan als er geen voldoende booten waren, dat was ook een reden waarvoor ik niet de boot wilde afstaan aan ± zeven man die naar Paramaribo wilde. Deze heeren wilde geen andere bij zich hebben enfin dit was te gek. Zeker eenige dagen uitvaren en als eten op is terug komen of nooit! Eindelijk op een morgen daar kwam ze met de Nederlandsche vlag op, maar uitvaren was te gevaarlijk. Zoo hebben we nog 14 dagen moeten wachten. We hielden een feestje aan boord met de Engelschen en de volgende avond met de overige *[waarbij de acherblijvers tweemaal zoveel lawaai maakten]*, dat zullen de moffen gedacht hebben. De motorboot kwam langszij maakte zich donker en de heeren en dames bleven waar ze waren, even anker hieuwen en wij slipten weg. De motorboot keerde eerst enige uren later naar de wal terug, maar toen volgden we zoo 'n idiote route (eerst Noord van Porto Grande daarna Oost vervolgens Zuid tusschen de eilanden, Zuidwest). Dagen en dagen, maanden verstreken de reis ging als maar verder. Mr. Sels was hoofd machinist, van hem kreeg ik eenige benodigdheden met de rest kon ik het wel af. Alleen toen het koud werd kropen we weg, we hadden n.l. geen kleeren. In Colombo hebben we bij Nederlanders van een thee plantage een mooie film gezien n.l. hoe in Ceylon het gedierte (tijgers) etc. in 't wild leeft op kleur film genomen door de chef. Uren en uren geduld moet je daar voor hebben om te wachten dat die beesten komen drinken aan een beekje bijv. Zoo was in die film voor maanden werk 't was n.l. zijn hobby in de vakantie. Vandaar gingen we naar Trincomalin. Hier wilde ze ons weg hebben, maar dat kon niet we moesten een motorboot lossen en er waren reeds vijf uitgestuurd allen waren getorpedeerd of wat ook, dus ze wilde deze graag hebben. Later bleek wat de kwestie was. Het groote Engelsche passagiersschip Queen Elizabeth moest binnen komen met Duitschen gevangenen passagiers aanboord. Nu kwam er bij ons een Engelsche wacht aanboord bij 't kanon ze waren zeker bang dat we de moffen onder vuur zouden nemen.



s/s Queen Elizabeth

(Blz. F o.z.)

Na nog een haven (Madras) aan gedaan te hebben kwamen we in Calcutta. Hier was het smeltend heet augustus 1941. Na eenige weken ging ik over op de Djambi, die ging naar Batavia en de Palembang naar Soerabaja. Zoo was ik eerder in Batavia en kon dus voor de equipage de afrekening met verdere gegevens in orde maken *[Opmerking in de kantlijn "de afrekening Palembang afgesloten"]*. (Singapore Jacob) Vanhier uit ging ik met vakantie eerst naar Soerabaja heb daar Aat van der Vlis opgezocht en ben toen naar Sarangan gegaan op de Lawoe heb daar kennis gemaakt met den heer en mevr. Haafsen uit Trêtes. Aat breide voor me een sjaal mevr. Naafsen een trui en in Batavia maakten ze in tusschen zes flanelen, uniform, pak, een winterjas de rest kon je nog overal kopen. Voor een kijker betaalde ik ƒ310 dus 't ging vlug dat begrijp je.

Trilès 5 okt. 1941.

Lees geachte Kapitein Waggus,

Gisterdag middag zijn we weer
opged en wel Amis gekomen. Het hier niet ons hond
als in Sarangan, doch na de warmte van idag in
Soerabaya. Doch meer erg heerlijk. In Soerabaya
kon ik nog dikke zwarte wol krijgen voor een Amis.
Het zal die Amis, waaraan ik al begonnen ben
two speding mogelijk af te brengen en dan aan Uw
adres. Rott. Lloyd. Batavia zenden. Het schijft M
dit even op dat M er dan geen wult kopen bij
aankomst in Batavia - of er zoolang mee wacht.
Dat M de mijne ontvangen heeft. Mocht de Amis
niet passen of niet naar Uw zin zijn, dan vindt
M er wel een andere liefhebber voor!

Hoe heeft M het de laatste dagen op Sarangan
gehad? Deze weekend veel nieuwe gasten? Want lief
is alweer uit: op 2 in zondag morgen wandeling
en ik heb me eerst niet gehouden met het opnemen
van mijn huishoudkas!

Hartelijke groeten voor M. ook namens
mijn man. nogmaals. Goede Reis, behouden
Amis komst. Gaarne Gm.

O. A. Naafs. M/Veer

SARANGAN,

8 Oct 1941.

Leer geachte Mevrouw.

Nu schrijve zoo juist ontvangen en ik deed me genoeg dat u weer goed en wel thuis zijt aangekomen. Hier in het hotel wisselt het steeds van publiek, de een mag niet wandelen moet rusten, de andere vind het water vies, zoo doende mist ik uw man als partner in de bergen etc.

Nu heb ik mijn heil gezocht bij de paarden, eerst had ik er een die moest opgedraaid worden, de laatste twee dagen heb ik een vurig beestje. Garing geheeten. Op een morgen gafre mij een trap onder mijn zitvlak "die zat", maar 't beest kon het niet helpen, hij werd door een bij of tor gestoken. Ik begon over koffer pakken te denken.

U begrijpt dat het voor mij een verrassing was te lezen dat u een kuis wilde heien en er reeds mede begonnen was, bij trouwt mijn hartelyke dank voor uw moeite. Het zal later steeds de prettige dagen met u en uw man te Sarangan doorgebracht in herinnering brengen. (misschien wel in een koude wintermaakt (wanneer we de Nieuwe Waterweg opvaren) En verband of ~~de~~ de kuis nog inlyds gereed zou hebben en hoe kan sturen kan ik u mededeelen dat we ongeveer den 17. het Theatre de la guerre weder gaan bezoeken.

I. O. Z.

Trits 13. 10. 41.

C. A. Naafs-van der Veen

Geachte Heer Bagges,

Voor de goede orde schrijf ik U even, dat de Ami van morgen in Soerabaja verzonken is. Gh hoop dat ze U past en U er in de hande plezier van heeft. Mijn vriend: heer Weiland. breide de mouwen en was daar. door de Ami in een week klaar.

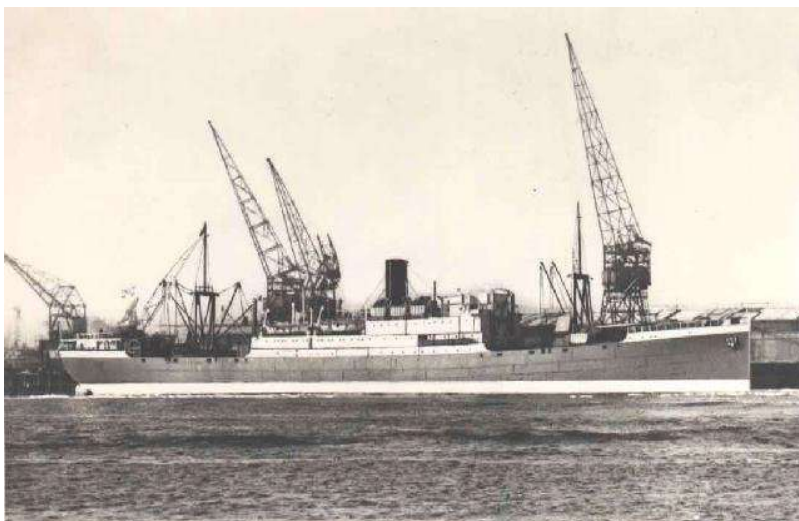
Mijn brief van Sarangan ontving ik. We hopen dat U geen verdere last gehad heeft van de

trap. Dat Recalitrante paardje.aterdagavond draarden we de nieuwe filmpjes eef van onze vacantie reis en genoten meer op nieuw. Er zijn heel mooie opnamen bij. Gh hoop, dat wij nog eens in de gelegenheid zijn, om ze U ook eens te laten zien. Herzij onze hartelijke groeten en nog maals. Goede Reis en Good luck.

fam. Naafs.

Brief 13/10/1941 van Naafs

Daarna ben ik te Soerabaja op de Kota Baroe gekomen eerste officier B. van Gelderen en eerste machinist L. de Bruin.



m/s "Kota Baroe"

't Schip was in reparatie geweest doch kon niet geheel en afdoend hersteld worden. Dus moesten we het maar eens probeeren. Elke drieduizend mijlen gingen we eenige slagen meer. Maar 't was een zorgekind. Begin december kwamen we te San Pedro aan vierden bij Holland ter zee het sint nicolaas feest op zaterdag 6 december en vertrokken zondag vier uur van San Pedro. We luisterden naar de radio en hoorde van de aanval op Pearl Harbour daar gingen de poppen dus aan 't dansen. Te Frisco hoorde we dat Ned. Oost Indië ook in de oorlog betrokken was. Intusschen laaden we voor alle havens vanaf Soerabaja etc. Singapore Penang Beluwan, namen tien vliegtuigen aan dek en vertrokken den 17/1/42 van San Pedro 's nachts twee uur in de mist, glipten weg en voeren \pm 42 dagen, de route was bewesten Pitcairn bezuiden Nieuw Zeeland bezuiden Tasmanië en bezuiden

Australië. Heel wat spannende dagen hebben we gehad de zorgen voor de vliegtuigen aan dek met storm weer en elke dag tegenvaller op tegenvaller. We hielden de moed er in tot eindelijk alle bestemmings havens gevallen waren. Wat nu, ik zette koers tusschen staat Soenda en Tjilatjap. Intusschen kreeg ik een telegram veranderde mijn code door de sleutel te veranderen maar na dit \pm 24 keer gedaan te hebben was het mij onmogelijk het te decodeeren en besloot ik naar Tjilatjap wat nog in Hollandsche handen was te varen. Het schip werd gelijk lastig gemaakt en met harmonische analyse werd de stand van het water te Tjilatjap berekend 27/feb./1942. En bleek het dat we slechts 5-8 centimeter over hadden. [Uit de kantlijn] (Den dag voor Tjilatjap zag de eerste officier een oorlogschip. We draaiden af laaden 't kanon en richten het op hem. Met dag worden waren bijna uit zicht van hem. Later bleek het de H.M.S. van de Zaan te zijn. Wij zagen hem om 5 uur vm en hij zag ons 5 uur 20 vm dus als we hem een pil gegeven hadden, had ie er slecht aan toe geweest ons kanon was 4".) 's Morgens 4 uur was er een harde regen bui met weerlicht zetten de machine op uiterst vermogen en recht koers op de ingang bij Noesa Kembangan. Om 6 uur begon het te dagen en zagen we de top van de Slamet die werd gepeild en de hoogte genomen om de afstand te berekenen, konden nu recht op ons doel afgaan en begonnen te zigzaggen. Er kwam een Amerikaans oorlogschip in 't zicht en later een Hollandsch bewakings vaartuig.



Hr.Ms. Willem van der Zaan

(Blz. G)

Die vroeg wat ik wilde, ik zeg de vliegtuigen afgeven en verder orders afwachten. Hij zeide waarom voer je door een mijnen veld, ik zeg omdat ik het niet weet, nu maar dat was weer voorbij. Een uur later met hoog water voeren we naar binnen en meerden op de boeien. Er lagen meer dan 50 schepen met veel moeite werden er acht vliegtuigen gelost, eigenlijk 6 later 2 die in de weg stonden. Intusschen was de slag in de Java Zee aan de gang ook nu weer steeds slecht nieuws. De andere dag kregen alle schepen orders Tjilatjap te verlaten. Op het laatste moment kregen wij en de (Tabian) order te blijven liggen. Zoo zagen we ze dan allen vertrekken. De slag was verloren en de Jappen landen op drie plaatsen. Wij beseften het gevaar lang niet want 's avonds zeg ik nog tot de lui nu na zooveel dagen varen is een boeren nacht je ware. Den volgenden morgen hoorden we het eene slechte nieuws na het andere. De Jappen kwamen eens kijken zoo je kon ieder moment verwachten dat ze terug kwamen maar ze misten al die schepen. Toen kwamen de berichten binnen die, die, die etc. zijn gebombd getorpedeerd etc. Nu kreeg ik order een gedeelte marine personeel van de geredden van de slag Java Zee, werf en school cadetten etc. mede te nemen. Verder de menschen die diverse installaties hadden vernietigd. Mijnheer Bracht wilde niet mee. Walbroek een oude kennis van mij vroeger leerling op de Merauke wilde niet mee. Een kapitein van de K.P.M. weigerde zooveel mede te nemen omdat hij geen reddings middelen had. Nu de admiraal zeide ook ik geef je geen tien procent kans, ik zeg och dat is het hele leven. Zoo kwamen ze 's nachts in de regen aanboord om 7 uur en om 12 uur hadden ze allemaal een droog plekje. Den volgende morgen laaden we \pm 45 ton drinkwater en nog \pm 5 zaken rijst etc. maar dit gaf nog heel wat moeite de douane namelijk hield zich nog aan de papieren administratie, om 6 uur nm van 2 maart 42 vertrokken we door het gewicht van de 45 ton water en de \pm 700 man zatten we namelijk aan de grond natuurlijk licht geboeid (de jongste aanboord was drie maanden). Hieuwde op 't anker en volle kracht voor en achteruit na \pm tien minuten schoot ze vooruit en waren we vlot. Op zee was het prachtig helder weer volle maan. De nacht ervoor regen we konden hem niet gebruiken. Stuurden ZZW tot ongeveer 's nachts 3 uur, ik werd toen wakker en ging eens kijken. Die jongere van de marine die wacht bij de kanons hadden (waren er die) slapen.

(Blz. G o.z.)

De tweede officier Frans Lubben zeide tegen me ik heb ze maar laten liggen ik zeg ja dat is goed, rust is altijd goed maar veranderd maar 20graden naar stuurboord. 's Morgens om \pm 8 uur seinde het Amerikaansche oorlogschip "ik ben in gevecht" die was op bakboord boeg \pm 25 a 30 mijl afstand zoo was de verandering 's nachts niet slecht. We veranderden nog \pm 20 graden naar stuurboord. Nu kregen we berichten over schepen aan stuurboord die gebombd of getorpedeerd werden. Vervolgden de koers tot 's nachts veranderde toen \pm 35 graden. Den volgenden morgen met 't dag worden melde de uitkijk (ex matrozen H.M.S. Kortenaer die zich vrijwillig opgegeven hadden voor die dienst) een tanker met 2 kleine vaartuigen. De tweede officier ging



Hr.Ms. Kortenaer

ook in de mast kijken. Wij veranderden de koers van hun af en gaven uiterst vermogen en na twintig minuten was het stel, dat op onderzee boten geleek uit zicht. Kwamen geleidelijk op de koers terug. Nu hoorden we af en toe van schepen die getorpedeerd werden veranderde steeds in verband hiermede. Tot op een morgen een klein oorlogsschip onze naam vroeg en seinde I am your escort. Wij bedankten. Toen seinde hij terwijl hij ons begon te vervolgen do not spoil oil. Wij gaven uiterst vermogen en na eenige uren begonnen wij te winnen. 't Kanon was steeds op hem gericht en zolang als hij geen aanleiding ertoe gaf deden we niets. Om een uur vm seinde hij stuur 330 we bedankten hem. Hij draaide af en ging toen hij uit zicht was onze koers weer sturen. Den avond voor aankomst Ceylon (Colombo) kregen we bericht dat er een Japansche raider bezuiden Ceylon was, namen een zekere snelheid voor hem aan, tijd tot dag worden de volgende morgen en bekeken waar we hem dan konden ontmoeten op het ongunstigst en besloten hier rondom te varen. Zodoende naderden we Colombo de volgende dag uit een NW richting. Onze zeekaarten hadden we aan H.M. van de Zaan afgegeven dus ging het op eigen gemaakte kaarten (uit lichtenlijst en zeemans gids). Ankerden ter reede Colombo en gingen den volgende dag naar binnen meerden naast de Tjibadak kapitein de Graaf een oude kennis van me en hierop werd het transport op overgeplaatst. Later kregen we een gedeelte van het Irene Regiment aanboord maar die oproer kraaiers heb ik van boord moeten zetten op een avond waren ze half vet en dan dat gekraai aan te horen denk je dat we voor Indië vechten etc. Nu onze equipage was 100% dus wilde ik dit gespuis niet hebben. Den volgenden morgen ging ik naar de marine officier op de Tjibadak en eenige uren later was de troep over geplaatst.

(Blz. H)

BEVELHEBBER DER STRIJKRACHTEN
IN HET OOSTEN

COLOMBO, 26 Maart, 1942.-

Netherlands Naval Office,
Hongkong and Shanghai Bank,
Prince Street,
COLOMBO.-

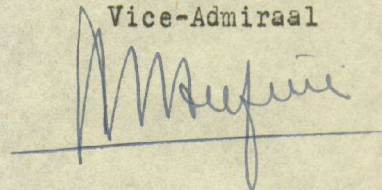
O n d e r w e r p : Tevredenheidsbetuiging.-

No. Kab. 2.-

Het is mij een behoefte U mijn
waardeering te betuigen voor de wijze waarop
gij met de door U gevoerde navigatie geslaagd
zijt in het veilig overvoeren van een belang-
rijk contingent personeel der Koninklijke Marine.

Tevens spreek ik U - en met U de
geheele bemanning - mijn dank uit voor de goede
zorgen tijdens de overtocht van Tjilatjap naar
Colombo aan hen allen besteed.-

De Bevelhebber der Strijdkrachten
in het Oosten,
Vice-Admiraal



C.E.L. Helfrich.-

A A N

Den Kapitein v/h M.S. "Kota Baroe".-

Te Colombo was commandant der zeemacht Helfrich commandant Brouwer en kapitein ter zee Emmes die bleek nog verre familie te zijn over de van Westen. Van commandant Helfrich kreeg ik een schrijven met een bedankje voor 't overbrengen van 't transport. M. Brouwer wilde het schip lossen en interesseerde zich sterk voor de auto's en de radio's maar 't ging niet er lagen ijzeren balken van 60'6" bovenop en die konden niet in de lichters en aan de wal ging niet. Nu stuurden ze een kapitein Bakker die ze in hun dienst genomen hadden op me af, die kon 't ook niet. Intusschen had ik New York om instructie gevraagd en de Engelschen Admiraliteit of die gelegenheid wilde geven om 't schip eventueel te Cochin te lossen daar waren drie ligplaatsen. Trincomalin konden ze dat spul ook gebruiken maar bestond geen gelegenheid te lossen nu was er nog Karachi Aden of Durban. Daar Karachi 't verste weg lag om eventueel zoo 'n lading naar toe te brengen stelde ik dat voor doch de Engelschen wilden niet tegen de Hollandsche Navy op tot dat de Japanners die Colombo gingen bombardeeren er een eind aan maakten en vertrokken we op een avond naar Karachi. Gelukkig was de maan nog niet op want nauwelijks was ik de haven uit of kreeg een rapport van de Admiralty dat er een submarine buiten lag. Nu we zijn er goed door gekomen. In Karachi vroeg de Naval controle waar ik ongeveer 48 uur geleden was ik zeg 25 mijl uit de route. O "is that so" want op die plaats op die tijd was daar een schip getorpedeerd ook dit leed bleef ons gespaard. Te Karachi ging alles vlot en 3 weken later kreeg ik order om me in kennis te stellen met een zekeren heer Cormack die optrad voor de Amerikaansche regeering en we gingen nu in charter hiervoor, later zou alles meer geregeld worden want je begrijpt het was chaos. We vertrokken laden in Africa daar werden we op een donkere nacht in de blackout ter reede van Durban aangevaren door de 'Diomed' [*Rechtzaak na de oorlog*]. Hiervan vind je diverse verklaringen in 't pak, dus sla ik dit over, maar 't was weer een nieuw experience in een donkere blackout nacht met een vliegende storm op de reede van Durban in de oceaan met ± 50 schepen. Gingen dan ook hier vandaan en hielden het buiten 2 dagen gaande met een balast boot ook al geen pleziertje. Nu laden we ertsen wol etc. Je begrijpt hoe de "Kota Baroe" met een dergelijke lading mangaan erts en vliegend storm weer bij Kaap de Goede Hoop was. 't Was niet te doen. In Kaapstad hebben we hem weer recht laten werken want hij begon naar een kant over te hellen en was niet meer te houden. Daarna ging de reis zeer voorspoedig bestemmings haven onbekend, tenminste we moesten naar Amerika.



s/s Diomed

(Blz. H o.z.)

Op zee kreeg ik een verandering in de route en moest naar Bermuda eilanden Georgetown, hiervan had ik geen kaarten. Dit avontuurtje liep ook gelukkig goed af. Na eenige dagen zagen we vliegmaschinen, oorlogsschepen jagers etc. Wij koersten daar ze friendly waren door tot plotseling begon de hele zaak te draaien en te wenden. Diepte bommen gooien (dit was een onderzeeboot val), nu toen heb ik ook maar een bochtje gemaakt. Later kreeg ik een telegram ik had al eerder koers moeten veranderen maar de een of andere versche marconist leepzak had het ± 8 uur te laat verzonden. Nu den volgenden dag iedereen dacht dat we te New York waren liepen we de Chesepeek baai (met legio wrakken) in de mist in en ankerden voor orders nabij Lymhaven 27-jun-42. Een boot achter me heeft een onderzeeër tusschen ons in gezien, nu wij hebben er niets van gezien of gemerkt wel lagen er schepen die het slachtoffer van de oorlog waren. De volgende dag ging ik met een motorbootje aan de wal te Little Creek.

Kregen orders voor Baltimore dus dat was voor een trip. Later zijn we te New York (Key West) gaan laden. Deze reis ging vlot buiten eenige machine oponthoud. Te Trinidad wilden ze me een Duitse Jood mede geven. Die vent kwam aanboord met meerdere passagiers even voordat ik van de wal kwam om te varen. En vroeg me de oren van 't hoofd en hij dacht misschien verstaat hij het niet zo goed dan zal ik tegen dien Hollander Duitsch praten ('t zoo gek niet, verleden week sprak ik nog iemand die dacht dat holland een provincie van Duitschland is). Nu ik zeide niets, we gingen aan tafel voor de lunch en na tafel zeide ik dat alle passagiers naar de wal moesten alvorens mede te kunnen. We gingen in onze motorboot (ik had er namelijk 2) en gingen rechtstreeks naar de Engelsche Navy zoodoende zat Mijnheer na een uurtje weer veilig in het concentratie kamp. Je weet maar nooit welke seintjes ze 's nachts geven. Dat had eene officier Mr. Lindsay me geflikt. Daarna vertrokken we en na een mooie route (*zie groene boekje* [*Het hier genoemde groene boekje is nog niet gevonden.*]) kwamen we eerst te Kaapstad en daarna te Aden aan waar de schepen orders kregen waarheen te gaan. Zoo moest ik eerst naar Massawa, daar kregen ze opeens haast (Hier had ik net een uitnoodiging ontvangen om uit te gaan opdat hooge plateau heerlijk koel maar net die avond begonnen ze eenige honderden verkennings vliegtuigen aan dek te zetten en verzochten ze me direct die nacht te vertrekken) en moest ik naar Suez. Daar werd nacht en dag gelost. Voordat we daar aankwamen zagen we een vliegtuig boven een tanker die bomden hem en ze vloog in brand daarna gooide hij eenige bommen op de pijlpijn aan de wal met succes. Wij kropen in een baai stijf tegen de bergen zoodat vliegtuigen ons eerst zagen als ze voorbij waren. Intusschen begon de slag bij Almeide en olie was noodig. Ik kwam op de rafineerderij want de Consul had gezegd daar zit een kennis van je. Dit was ook inderdaad zoo Mr. Aurik. Je weet wel ik heb wel eens verteld toen ik eerste officier op de Merauke was dat ik te Durban twee heeren onderdak verleend heb waarvan later een naar de olie is gegaan en mij onderdak verleende te Pladjoe. Nu zijn vriend was te Suez hij zelf is gedood met het vernielen van Palembang.

(Blz. I)

Maar deze heer had het te druk met zijn pijlijnen en de fabriek, na eenige dagen dag en nacht werken had ie het voor elkaar. Intusschen begon eindelijk de oorlog kans te keeren. Wel was Eritrea etc. al reeds vrij Irak ook veilig gesteld maar toch er wilde nog maar in het zuiden geen begin aan komen. In Rusland begon de kans ook te keeren en uit New Guinea kwamen ook betere berichten. Zoo aanvaardden we dan weer de thuis reis. Bij Beira en Lorenzo Mar werden steeds schepen getorpedeerd. Zoo besloten we een gekke route (*Zie groene boekje*[*Het hier genoemde groene boekje is nog niet gevonden.*]) te nemen achteraf bleek dat juist want toen we te East Londen aankwamen waren er reeds 3 getorpedeerd. Nu kregen we een route op waarvoor ik weer geen kaarten had en besloten we te blijven liggen om foto's te nemen van kaarten van andere schepen. De officieren zaten nacht en dag achter de schrijf machine om een zeil aanwijzing over te tikken. Nu we hebben toen heel wat (Straat Magelan) mee gemaakt en het was geweldig interessant en gevaarlijk maar oude Hollandsche namen doen je goed. Deze waren ook uit een tijd toen Holland in de put zat.

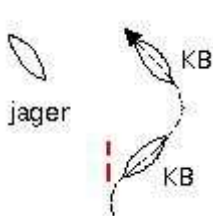
(Blz. behoort bij I)

Magelan Staits

Vertrokken 9 dec. 1942 diepgang voor 25'9" achter 27'9" ± 11 uur vm van Port Elizabeth stuurden naar een punt ± 600 mijl bezuiden Kaap de Goede Hoop en vervolgens West. De zuid Atlantic was op dat moment te gevaarlijk vanwege raiders en onze lading was te begeerlijk voor hun. We zochten dus wel een omweg. Nu 't weer was er niet bijster en in de westenwinden drift stond een geweldige deining. De Kota Baroe is een stevig klompje. Den 27 dec. kwamen we voor de straat en verkenden 's morgens Kaap Dungeness, die ziet er net zoo uit als Kaap Dungeness in het Engelsche kanaal dus was het een vertrouwd aanblik. Maar o wee toen we in de Narrows kwamen tusschen de reën viel alles tegen. Onze gefotografeerde kaarten deugden niets van, niet een peiling kwam uit. We hadden van tevoren de tijd van aankomst aldaar zoo uitgerekend dat we voor stroom door de Narrows konden varen (stroom ± 9/10 mijl). Dus je begrijpt we werden er gewoon weg door gespoeld. De bakens en boeien lagen niet tegenstaande de stroom gelukkig op hun plaats want nu moest de navigatie op zicht hiervan gebeuren. Toen we door de Narrows waren en geen loods hadden kunnen vinden bij Dungeness besloot ik naar Punta Arenas te gaan om te trachten goede kaarten te kopen of een loods te krijgen. Ze hadden wel een loods doch die lag in 't hospitaal te Valparaiso. Een marine officier die aanboord kwam deelde me mede dat hij een stel kaarten zou mede geven maar ik moest hem beloven ze uit Balbao terug te sturen. Na alles nog eens bestudeerd te hebben. Bij andere papieren is alles te vinden. De vierde officier was een goed tekenaar en maakte schetsen van de kappen die we moesten passeren. De stroom etc. werd weder bekeken.

(Blz. behoort bij I o.z.)

De officier wenschten ons goede reis en had ons verteld dat 't weer na 't passeeren van Point Holland zou verslechteren sneeuw, hagel, stormachtig etc. Zodoende vertrokken we 's avonds 29 dec. te 23 uur om 's morgens bij daglicht kaap Holland te passeeren. Zoo waren we er voorbij of de Kota Baroe stak zijn neus erin. Al onze plunje hadden we aan, tusschen de buien door was het een pracht gezicht. De groene gletsjers op de bergen, de sneeuw vooral als dan de zon even door kwam. De hagel buien afschuwelijk. Aan de west kant van de straat was een onherbergzaam oord, dit is misschien dan ook wel de rede dat de oost kant bewoond is al is het schraal. Heel de zuid punt van Zuid Amerika zijn allemaal eilanden waar tusschen zware stroomen. Den 29 dec. 42 19:48 passeerden we Punta Evangelistas en waren we in de Pacific Oceaan. 14 jan. 43 kwamen we uit de mist te 9 uur 33 vm te Balboa aan tusschen diverse oorlogschepen die we niet zagen en ankerde, even later kwam een motorboot die mededeelde dat het verboden terrein voor ons was en als de mist opklaarden moesten we verkassen vervolgde nu de reis door 't Panama kanaal naar Cristobal vertrokken van daar 16 jan 43 11:12 vm naar Guantanamo. Verzonden de kaarten uit Cristobal naar Punta Arenas, "Thanks".



In de nm van den 16 jan kwam een jager recht op ons afzetten een sein opdat we snel SB moesten uitwijken wat we deden en even later een sein snel BB uitwijken. Toen de jager op de plaats was waar we even tevoren waren liet hij eenige diepte bommen vallen. 'k was eerst bang voor 't roer maar dat viel wel mee maar al onze elektrische lampen waren er geweest. Is nu dat **rode** streepje een onderzeeër die soms onderde schepen meevoeren en dan 's nachts boven kwamen. Dan was de jager op een zeker moment recht boven hem en gooide dan zijn diepte bommen af.

(Vervolg van blz. I)

Na eenige maanden zijn we te New York gekomen. 't Vroor dat het kraakte en de kantoren waren verwarmd tot 80° F om te stikken. 's Nachts waren we op zee bijna aan gevaren en stonden we in pyjama op de brug in de vorst met gevolg dat na eenige dagen we zoo ziek waren als wat. Toen zijn we naar Baltimore gegaan, 't schip liep vol water en in de machine kamer hadden ze zeelaarzen aan 't vroor min 10°C onder nul. 's Namiddags zijn we terug gekeerd daar we geen 3 mijl meer konden loopen. Nu werd ze voorlopig gerepareerd en hebben het weer geprobeerd met behulp van 2 sleepboten die ik later aangenomen heb zijn we er gekomen. Nu is ze eindelijk na 2 jaren ermee

getobd te hebben veilig en wel ik dok en heel de machine eruit. Ik ben naar New York gegaan zoo gezegd met vakantie. Maar heb de doctor me eens laten onderzoeken en deze beweerden onder uren invloed, want anders kan 't niet, dat ik goed gezond was maar dat ie aan mijn hoofdpijn en nek wervels niets kon doen. Nu kapitein Verhoef die ook in 't hotel was, heeft eerst voor me gezorgd en ik later voor hem want hij was op dezelfde manier in de lappen mand als ik. De kwaal "uitgevaren" later gingen we beter eten en de verandering gaf spoedig verbetering. Na zeven weken ben ik op de trein gestapt naar San Francisco om daar vanuit weder te gaan varen.

(Blz. I o.z.)

Intusschen had ik van Jacob [*Jacob Willem Baggus (zoon van zijn broer)*] een brief gehad waarin 't kort in stond dat ie het te pakken had niet zoo 'n kou als ik had, niet reumatisch, daar is ie nog te jong voor, maar van één der schone dochteren van dit land namelijk Mary Elizabeth Warren. 't Toeval wilde dat ik zijn kapitein die van het schip afgegaan was ontmoete waardoor ik in kennis kwam met de familie Warren.



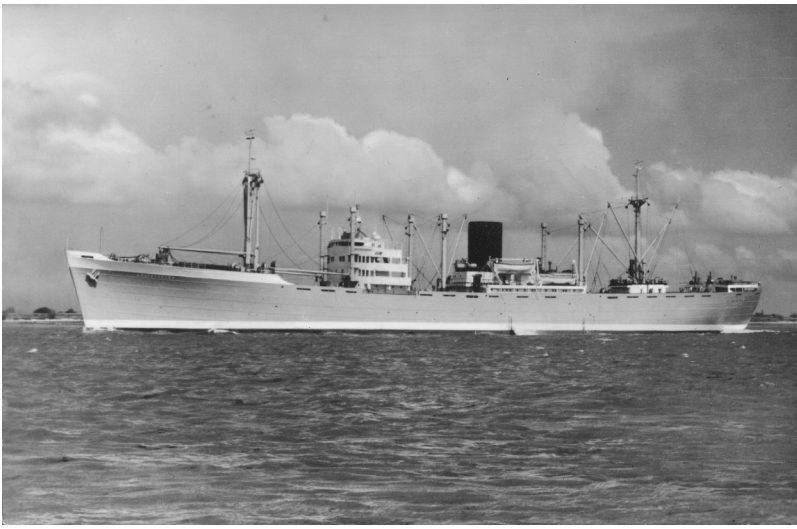
Margaretha (Gré) Baggus-Pet (echtgenote van N.Baggus).

Gré dit is nu een verhaaltje uit de tegenwoordige eeuw. Ik zal niet schrijven wat ik denk over Holland en nog minder over Duitsland maar ik haat ze en minacht ze. Je begrijpt dat ik erg nieuwsgierig bent hoe je lui het gemaakt hebben en hoe diverse zich gedragen hebben ook ten opzichte van je lui. Tot later. Nico



P.S. Te New York ontving ik het kruis van verdienste etc. met een schrijven van H.M. Vandaag hoorde dat mijn schip weldra hier kan zijn voordien kan Jacob binnen zijn en maak ik de huwelijks inzegening mede. De naam van 't schip is een heele mooie n.l. "Weltevreden".

[Zeer waarschijnlijk opgetekend te Hotel Sutter San Francisco Californië]



m/s "Weltevreden"

(Blz. J)

't Is nu bijna 1944 en vervolg mijn brief eindigende met I.

Te San Francisco knapte ik aardig op, de inspecteur voor de Rotterdamsche Lloyd was daar den heer L. T. M. Ouwerkerk, die mij na drie jaren in het pensioen fonds opvolgden als vertegenwoordiger van de vloot. Je zult wel eens meer van hem gehoord hebben meer onder de naam van Leo Ouwerkerk. Ik heb bij hem eenige weken gelogeed en gingen we meestal zondag's uit met zijn auto naar Sante Rose naar een boerderij benoorden Frisco prachtig gelegen aan een beek, paarden schapen etc. Soms gingen we rond de baai over de bruggen terug over San Meteo een prachtige woonplaats. Zelf woonde hij aan La Playa dat is het strand met een magnifiek uitzicht op de zee zons ondergangen waren daar buiten gewoon. Het was dicht bij het Golden Gate Park dit is wel het mooiste park wat ik ooit gezien heb. We zijn samen op de huwelijks inzegening van Jacob geweest.



Jacob Willem Baggus trouwt met Elizabeth Warren, In de groeps foto rechts van de bruid is N.Baggus de andere gezagvoerder (vier streepen met krul) is L.T.M. Ouwerkerk

Intusschen kwam mijn schip en werd er door de autoriteiten besloten haar om te bouwen in een troepschip 't welk heel wat werk in de winkel bracht. Ik vond er evenwel niet zoo 'n equipage als op de Tapanoeli. Nu vindt zich dat wel na eenige reizen als de menschen je beter leeren kennen in alle gevallen waren daar gewoontes die me heelemaal niet aanstonden. Voor 't vertrek staakten de Javaansche bedienden en monsterden afgekeurde matrozen en olie lieden voor hen in de plaats, moesten daarvan nog terug sturen als onbruikbaar. Dus we vertrokken met te weinig en ongeoeffend personeel. In haven Port Hueneme namen we de troepen en lading sloop en trachten ervan te maken wat er van te maken is en rapporteerden dat het in het vervolg toch zoo niet kon blijven.

(Blz. K)

Hadden ruimte voor 70 officieren en namen er 110 mede de troepen waren Seabees en Acorn dat betekend dat onder hen bevonden zich menschen die alles konden vechten, horloges repareren, radio alles en alles hospitaal en vliegtuig velden en wegen etc. aanleggen en in de lading was alles wat ze noodig hadden. De reis ging voorspoedig eerst zeezieken en ik dacht hoe zal dat met de discipline gaan, doch dat was uitstekend, ze gehoorzaamden alle orders punctueel en de blackout met deze 1700 man totaal aan boord was perfect, de wachten, nooit was er een onregelmatigheid met eten etc. dus we konden niet beter wenschen. Op de equator werd Neptunis feest gehouden, 't was reusachtig ook hier ging alles premier ik had van andere schepen gehoord, maar mijn ondervinding is 't kon niet beter, 't was af.



Na eenige dagen moesten we van de route daar een schip de "Young" voor ons getorpedeerd was, 2 dagen later zaten we in de gevaar cirkel van een andere submarine en kregen we orders naar een rendez-vous te stomen, juist op tijd ontmoeten we onze escort. Den volgenden nacht ± 12 uur kregen we een emergency call en raakten we onze escort kwijt, te ongeveer 2 uur 's nachts zag ik een submarine in de maneschijn op ± 100 yard afstand. We gaven de Weltevreden uiterst vermogen en waren gevechts klaar (16 kanonnen). De maan ging achter de wolken en het werd pik, pik donker. Zoo tegen dag worden besloten we naar onze escort uit te kijken (hoe dat vermeld ik niet). Ongeveer te 9 uur vm kwam ze in 't zicht en gingen gezamenlijk naar Noumea op de Hebriden zuid west Pacific hier was het ook niet plus volgens ingekomen berichten. Zoo kwamen we den daarop volgende dag voor de reeven. Er was geen loods op dit moment en mijn escort vroeg of ik er meer geweest was.

Nr. van R.H. 11-13.

NEDERLANDSCHE TELEGRAAF MAATSCHAPPIJ

„RADIO-HOLLAND” N. V.

AMSTERDAM-C.  KEIZERSGRACHT 562

- RADIOTELEGRAM -

Ingevolge de Internationale Telegraaf- en Radiotelegraafovereenkomsten vergoedt de Maatschappij geen schade, veroorzaakt door het in het ongereede raken, de vermindering of de vertraging in de overkomst van een telegram.	MS TOSARI	According to the International Telegraph- and Radiotelegraph conventions, the Company shall not be liable to make any compensation for any loss, injury or damage resulting from any loss or mutilation of any telegram or from any error, omission or delay in the transmission or delivery thereof.		
Soort Prefix { Govt	Aangenomen te Accepted at { Mermaidville	No. 1	woorden words { 156	datum date { 19/12
tijd time { 1730 Gmt	Dienstbijvoegsels Service Instructions { Priority			

CAPTAIN N BARGUS MS TOSARI

MERMAIDVILLE RADIO

EXPECT TO ARRIVE TOSARI 2 PM DECEMBER 20 STOP PLEASE HAVE LIST OF LANDLUBBERS READY STOP ROYAL PROTOCOL PRESCRIBES THAT I BE WELCOMED WITH THE RINGING OF BELLS AND FOG HORN BLOWING STOP HAVE HAD A GREAT MANY COMPLAINTS ABOUT YOUR SHIP LATELY STOP SEVERAL OF MY SUBJECTS HAVE BEEN SUBMITTED TO A VIRTUAL AERIAL BOMBARDMENT OWING TO RUBBISH THROWN OVER BOARD BY TOSARI CREW STOP OTHERWISE I AM VERY WELL SATISFIED WITH YOUR SHIP STOP MY INTELLIGENCE DEPARTMENT REPORTS TO ME THAT YOU HAVE A CERTAIN CAPTAIN ROBINSON ON BOARD STOP AS YOU DUTCHMEN SAY IK HEB EEN APPELEJE MET HEM TE SCHILLEN STOP IT SEEMS HE HAS BEEN CHASING SOME OF MY VERY SPECIAL MERMAIDS WHO HAD BEEN ON LEAVE IN LONG BEACH CALIFORNIA STOP WILL SPEAK TO THAT GENTLEMEN PERSONALLY STOP A DELAYED TELEGRAM WILL REPORT TO YOU OUR INITIATION SCHEDULE FOR TOMORROW -

NEPTUNUS REX IMPERATOR

Ontvangen van Received from { MVD	via direct	Datum Date { 19/12	Tijd Time { 1745gmt	Door By { G.L.
--	-------------------	---------------------------	----------------------------	-----------------------

RADIOSURPRISES — Verrassingen voor hen die thuis zijn. Inlichtingen in het radiostation.
RADIO GIFTS — Wireless them to the folks at home. Apply to the radiostation.

R.H. 2. 338. 38086

Telegram from Neptunus



Domain of Neptunus Rex

TO ALL DEEP WATER MEN WHEREVER YE MAY BE: and to all other living things of the Deep Blue Sea, know ye upon presentation of this Certificate that there appeared within the Limits of our Royal Domain ye good ship (censored), in Latitude 0' 00" Longitude "a military secret", and that said Vessel, its Officers and its Crew, having been visited and inspected, was passed by NEPTUNUS REX, Lord of Davy Jones' Locker and Protector of Fiddlers' Green, assisted by his Royal Staff.

Therefore be it known that

M. Baggus

having been found worthy to be numbered as one of our Trusty Shellbacks, has been gathered to our Field and duly initiated into the most solemn Mysteries of the Ancient Order of the Deep.

I do hereby command all my subjects to show due Honor and Respect to him whenever he may enter my

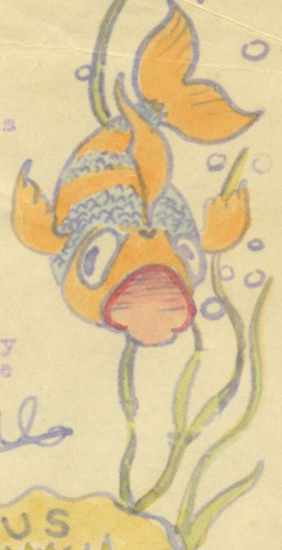
REALM

Given under my hand this bright secret day of Maytenber, Nineteen Hundred Perty Three

In witness thereof

M. Baggus
Master

Neptune



List of Landlubbers:

Capt. Everett O. Robinson AAF

Charges: Sticking his nose in other people's business, not sleeping nights, trying to deviate ship off its true course back to Long Beach by giving quartermaster phony orders, of going swimming at the wrong time.

Frank E. Curran, Lt j.g. USNR

Charges: Singing in his sleep of "I'm dreaming of a White Christmas", practising medicine without a license.

R. de Groot 2nd Eng.

Charges: Being grumpy.

Davison, Lawrence Brown S 1/c

Charges: Afraid to pick up women

Cassani, Frank Angelo Jr. S 1/c

Charges: Impersonating some one he is not, playing loaded dice and losing, not flushing crap stool, dirtying up quarters.

Ewing, Louis Patton S 1/c

Charges: Working too damn hard, making too much hillbilly music, being a cat lover, a messy mess captain.

W.N. de Wijn, 1st Off

Charges: Bombarding His Royal Majesty with ships rubbish, having illegally entered our domains scores of times.

Herrera, Paul Jr. S 1/c

Charges: Claiming to be not guilty of trying to sneak into our Royal Domains

Hemsworth, Ralph, Raymond S 1/c

Charges: Snoring in his sleep, makes too much noise while shooting craps, bullies little fellows.

McKee, Howard Orville S 1/c

Charges: Abusing a guitar, refusing to sing and play on radio, came to sea without his passport, swiping of the gun crews watches for spare parts.

J. Vander Spek, 3rd Off.

Charges: Trying to evade examination by taking 2nd Officer's watch, being addicted to swing music.

Nierhake, Fred Herman S 1/c

Charges: Talking in his sleep with a strange woman, eating with Indians, comes from California and Harlem Holland.

G.D. Shaw, 2nd Radio Officer

Charges: Illegally entering our Royal Domains, making love to one of our west coast mermaids.

H. Boot, chief cook

Charges: Taking dancing lessons without permission of his superior officer, making awful noises on an ocarino.

H. Pickles, 3rd Radio Officer

Charges: Deserting work for a woman, putting his feet on the table and against transmitters, dropping ashes on the floor and making lousy coffee.

W.A. vander Wiel, 4th Eng.

Charges: Acquiring shoes without ration stamps, failing to introduce his girlfriend to friends on board.

J.F. Van Bodengraven, 3rd Eng.

Charges: Abusing both the Dutch and English languages by his vile use of both tongues.

J. Heyse, 4th Officer

Charges: Loving a vulgar kind of Latin American music, such as Rhumbas, Congas, etc. illegal entry into His Majesty's domains, being a bad amateur watchmaker.

S. Jansen, 4th Eng.

Charges: Keeping himself in the background and pretending he had already been initiated, trying to empty bars in Los Angeles

Landlubber Charges

(Blz. L)

Waarop we ontkennend antwoorden, maar dat ik besloten was naar binnen te gaan, met 't oog op 't gevaar (hier kwam de praktijk van mijn loodsmanschap Soerabaja te pas). De escort ging achter mij, om me van achteren te dekken, toen ik binnen was kreeg ik een seintje dat ze me een oorlogs kaart zouden sturen na een half uur had ik 2 kaarten en vervolgden op eigen houtje de reis. Ankerden daarna veilig in de haven van Noumea dit was evenwel nog niet onze bestemming doch moesten wachten tot ze ons aan de frontline nodig hadden. Nu hadden we in de keuken 2 man tekort en wilden ze me de koksmaat Diko van boort halen die had hier vroeger contract koelie geweest. Ik weigerde hem af te geven tot eenige malen, en op zekeren keer toen ik niet aan boord was haalden ze hem er toch af en kwam de equipage in opstand. We hebben toen geprotesteerd en de equipage weder aan de gang gekregen zie hier over het verhaal "Diko"[\[Ook dit verhaal is nog niet gevonden\]](#).

Na ± 10 dagen gingen we in convoy verder eerst oefenen met elkaar nu dit ging uiterst goed. Na 2 dagen hadden we een submarine aanval, de volgende dag 's morgens 8 uur gingen er 2 torpedo's achter ons langs doch mis. Zoo bereikten we na ± 4 dagen onze eind bestemming Cocabona (op Guadalcanal). 't Was een onherbergzaam oord. Boomen en jungle. Landen onze troepen en losten de lading onbegrijpelijk als je het nooit gezien hebt. We lagen namelijk in 60 vadem water ten anker 30 tot 40 vadem van de kust. De handel in doodskoppen was verboden en ook die van whisky, toch had je wel overtreders. Nu ik heb alle respect voor mijn Seabees deze mannen doen heel wat voor de oorlog voering. Onder andere hadden we Chaplan aan boord die leiden de troepen met alles er was een Orkestre en een viool orkest dus ieder dag muziek.

(Blz. M)

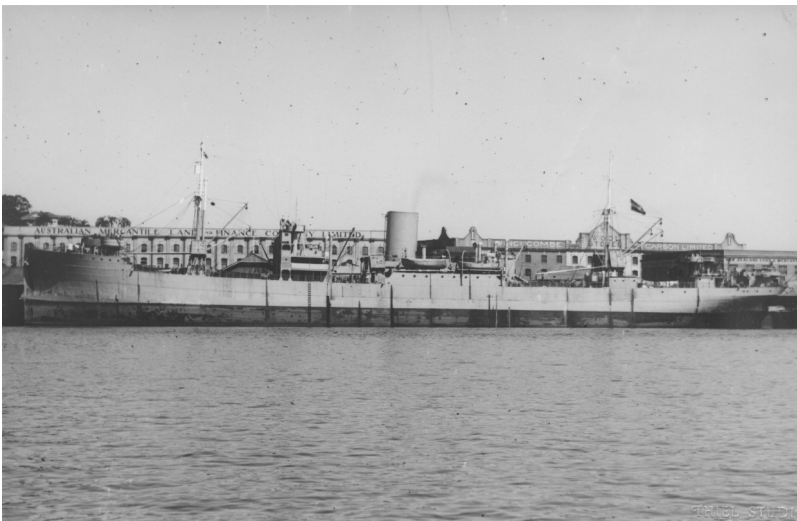
Zodoende ging de tijd snel voorbij. Luisterde naar de radio en begonnen in het verschiep de bevrijding van de geoccupeerde landen aan te hooren aan een kant met blijdschap aan de andere kant met vrees. We wisten wat dit te beteekenen had, maar 't is onvermijdelijk en hopen het beste ervan, de overwinning is en was zeker. Tegen een organisatie en machts ontwikkeling van de Allies moet alles bezwijken. Rusland gaat met versnelde pas zijn bevrijding tegemoet overal word alles op de oorlogvoering gezet. Japan zal eveneens het vaantje strijken. Nadat we onze plicht hier gedaan hadden vertrokken naar Espiritu Santo voor orders. Hier namen we de gewonden en verminkten aan boord en degene die met vacantie gaan. Voordat we hier arriveerden hadden we nog een

bomaanval doch de eitjes vielen \pm 100 yard mis, de volgende dag gevolgd door een submarine aanval. Intusschen hoorden we dat de sub voor Noumea was vernietigd en nog eenige ervan waren gered. Intusschen werd er nog een troeper en een tanker getorpedeerd. In Espiritu Santo rusten we wat uit en vertrokken. De muziek speelden "Weighing anchor" en "Rolling home". Op deze thuis reis hadden veel geluk. Zoo arriveerden we weer in San Francisco. Mijn gezondheid was heel goed, doch de reumatiek verergerden steeds vooral in de rugwervels zoodat ik bijna flauw viel van de pijn. Heb toen een maand bij Leo Ouwerkerk gelogeed en heb daar een prettige tijd gehad. Waarna ik overgeplaatst werd naar New York om met de "Kota Gede" te varen. Eerst moest ik nog bij doctor van Gugten komen, deze doctor is door de Regeering benoemd, om de gezondheid van de zeelieden te controleren.

(Blz. N)



Hij besloot om mij een kuur van 2 maanden te doen ondergaan nadat hij photo's genomen had waarin hij constateerde dat de 5, 6, 7^{de} wervel ontstoken waren waarschijnlijk doordat blok dat ik in mijn nek kreeg bij 't torpederen. Verder reumatiek in de nekspieren en opgezwollen hals klieren. Toen ben ik in hotel Mc Alpin gaan wonen. Wordt nu 3 maal in de week ingespoten met bijenzuur door zuster de Brij uit Vlaardingen en 3 maal in de week onder de (hoogte) Cosmo zon en onder ja een lamp ik weet niet wat het is maar in alle gevallen de hoofdpijn is zoo goed als weg nu na een maand en de aanvallen van de reumatiek komen nu slechts om de zeven dagen. Zoo van morgen besloot hij tot de tweede kuur. Jacob is intusschen ook hier gekomen met Mary en wonen in Bronxville en gaat studeeren voor zijn tweede rang. Te San Francisco namen we intrek in 't Sutter hotel, nadat ik gedeeltelijk genezen was verklaard. Intusschen slaagde Jacob voor zijn tweede rang dit was in Maart 1944. 19 feb. was ik weder op te Tosari geplaatst welke eerst ging repareren van 't kompas, booten in orde brengen etc. Op een zondag dreef er een drenkeling voorbij we lagen namelijk ten anker in de baai. Vierden de motorboot te water en redden de man die bleek een matroos van de Charles H. Windham te zijn. Vertrokken naar de South West Pacific eilanden. Veel bijzonders deed op deze reis niet voor. Gaven leiding bij het bouwen van een 14' zeilboot zoals in een van mijn aantekeningenboekjes staat "pracht boot". De bouwers waren de timmerman Krom, de vijfde machinist Mozes en de zeilen werden gemaakt door de bootsman Rodolf (zijn vader was vroeger kapitein op de koophandel). Allen teekeningen zie notitieboekjes HOLLAND 1.



m/s "Tosari"

18 Maart vertrek San Francisco 17 april Espiranto van daar wachten in de Pallikula baai van daar 28 april van Pallikula naar 1 mei Lungapt. Van Lungapt 10 mei naar Tulage 11 mei olie gelost Philipspoint in de Pervis bay 12

mei naar Tenari van Tenari Pervis bay meerden langs een lichter van cement te Tulagi losten olie. Vertrokken 14 mei van Tulagi naar Kolipoint vanaf 17:43 in convooi als commander vervolgens langs de Salomons Eilanden naar San Francisco kregen op als bestemming San Pedro arriveerden hier 4 juni 1944.

(Blz. O)

Arriveerden den 4 juni 44 te San Pedro hier werd gerepareerd etc. Vertrokken den 2 juli naar Fremantle dit was een winter reis rond Australië onder de reis moesten we de vaart reduceeren wegens schade aan de machine. Arriveerden 5 aug. 44. Begonnen met de reparatieën zie omtrent verdere wederwaardig heden brieven boek. Vertrokken 17 aug. waren 29 aug. te Colombo en na orders ontvangen te hebben vertrokken we na 32 minuten met bestemming Calcutta. Dit was in de tijd dat ze een Nederlandsch schip getorpedeerd hadden en de bemanning aan elkaar bonden over boord wierpen en mitrilleerden [Dit stuk komt ook voor in de documentaire 'Een leven op zee' die over de K.P.M (Koninklijke Pakketvaart Maatschappij) gaat]. En onze Garoet nabij Durban verdween. Losten 't schip in 5 dagen aldaar en vervolgden de reis met 50% zieken Dengue koorts. Liepen Colombo aan besloten de reis zoo vlug mogelijk te vervolgen omdat we hoopten de zieken meer kans om te genezen hadden op zee. De morgen van vertrek werd ik zelf ook ziek. Nu gingen we naar Melbourne voor aankomst waren we allen beter. 't Was zeer stormachtig en regenachtig in de Australische bocht. Lieten op zondag 1 okt. 44 't anker vallen in Philipsbaai en vervolgens 't tweede anker wegens storm weer niemand kwam uit. Den volgenden morgen gingen we de Yarra rivier op vertrokken 5 okt na eenige reparatie uit gevoerd te hebben naar San Francisco. Gedurende de reis werden we bericht dat we naar Portland Oregon moesten gaan. Vooral 't laatste stuk mist storm motregen. Aanvaring op de Columbia rivier met de USA tug. Zie correspondentie.

Portland, October 29 1944

Comman de Baggus

To all who it Concern

Dear Sir,

We herewith make the following statement:

The motorship Tesari was sailing on the 29 of October 1944 from Astoria to Portland. The ship was piloted by Mr. W.W. Babbedge.

The ship travelled through the Main ship Channel. Passed at 7.25h p.m. White Flash baken, close on the SB bow. After passing we right ahead a tow according to the lights and both vessels showed their red side lights. Afterwards it turned out to consist of a small tug and a big lighter.

We give a long blast on the whistle, but heard no answer back. After a while we noticed that both showed their green sidelight, whereen we sounded a long blast for the second time. This signal was not responded by both vessels.

Coming closer the tow was almost covering the SB side of our passage and we sounded for the third time a long blast. We did not hear a signal or a movement of the tow and to avoid collision or grounding we gave at 7.43h p.m. hard port helm. We missed the tug boat but the barge hit the ship on the SB side just before the foremast rigging. The ship made a slight heeling.

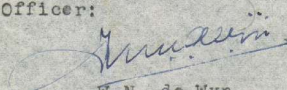
Right at that moment we gave hard SB helm to get the aftership clear of the barge. We came in the middle of the Channel on our course. Sounded the bilges and noticed no water. Inspection outboards was impossible because of the darkness and will be done in port.


We could not make an identification of the tow.

We remain yours

Faithfully.

N. Baggus
Master.

The Chief Officer: 
W.N. de Wyn

The 4th Officer:  The Pilot:

Statement over aanvaring Tug 29/Oct/1944

Meerden 30 okt. Hier was 't koud maar toch heerlijk weder. Dokken en repareerden en zagen 't leven op USSR schepen van Calcutta hadden we een Lascaren equipage meegenomen en monsterden we dus onze Europeesche equipage af waar onder andere Spaansche en ook uit Zuid Amerika waren, deze waren lang de slechtste niet. Maar in ieder geval een opluchting 't waren onwillege luie ontevreden lanterfanter geworden. Zoo, als ze op die manier in Holland terug keeren men wel blij met hun zal zijn. Vervolgden verder met de reizen rond Australië naar Calcutta met de aanvoer van de Birma road. 23 november vertrokken we in ballast naar San Pedro onze nieuwe gunners zullen 't nooit vergeten 't was Thanksgiving day en we hadden turkey. Juist op de tijd van dinner gingen we over de bank. De Tosari maakte halen van 30°. Zoo als je de volgenden dag de brug en kanonnen gezien had onze gunner officier Mr. Curner noemde daarna de dagen van stormweer turkeyday. De redding vlotten slingerde van 't schip. De barometer op de grond etc. Te San Pedro laden we te Wilmington en daarna gingen we naar Longbeach laden haar daarna af met dynamite en alle diverse explosives en bommen. Stelden richting zoeker en waren voor donker in zee. Eerste nacht branden we flauw de navigatie lichten waren bang voor aanvaring beide schepen zouden dan naar [niet ingevuld] gaan. Daarna ging alles weer zoals de oorlogs toestand voorschreef. De kerstdagen was de stemming een beetje gedrukt de vorderingen van de Allies waren niet alleen geremd doch ze werden terug geworpen. Alle hoop was nu weer op de Russen. Den 2 jan 1945. Melbourne 7 jan. verder 14 jan. Zonne-eclips. Rechtstreeks naar Colombo dit was inmiddels veranderd in rechtstreeks Calcutta weer een teeken van vordering. Op een uur van Calcutta viel de machine in elkaar en werden we gesleept naar het King George dock. Hier hebben we ± 7 weken liggen repareeren. In 't begin was het koel doch later werd het warmer. Bouwde met behulp van de derde officier J. v. d .Spek en vierde officier J. Heyse een nieuwe boot zie boekje en noemde hem op aanraden van v. d. Spek "Stinke" (na protest van diverse dames Holland II).



Holland II op de Waterweg 1946/1947 (Een van de personen a/b is G.J.Baggus zoon van N.Baggus)

(Blz. O o.z.)

De timmerman verkocht de zeilboot Holland I voor 1200 rps. Stinke is een zeer handige boot en zeilt vlug is ook goed manoeuvreerbaar. Spanning met de toestand in Holland neemt met de dag toe 't gaat niet vlug genoeg, anderen zijn bang voor dit en dat toen we hoorden van de hongersnood vroegen ze elkaar waarom varen we hier. Overall zijn snelle vorderingen in Europa, in Birma, op de Pacific eilanden. Nu konden wij toch ook wel naar de Atlantic. Steeds geen radio betreffende route verandering (24 maart) ook niet in Melbourne. Zoo gaat het nu voor 50 dagen lang. Nummers der zeekaarten zijn opgezocht hoog water Hoek van Holland alles is klaar. Toch tot nu toe 27 april '45 geen tijding. Dus varen we tusschen de Pacific eilanden lange zwarte nachten en geen tijding, nu ook geen radio meer want hier is een zoogenaamde blinde plek. Je hoort geen radio oranje niet. Wel Tokio soms San Francisco die geeft nu veel nieuw betreffende de conference en general nieuws over Berlin. Eindelijk arriveerden we den 7 mei te San Pedro. De spanning was steeds gerezen eindelijk kwam het nieuws. En de foto met Montgomery die de vredes voorwaarden voorlas en de stinkloeders moesten teekenen. Nu naar de wal telegrammen verzenden maar alles was gesloten voor Holland. Na eenige dagen nam de RCA het telegram aan eerst gaf het wat moeite hoe het berekend moest worden later kregen we nog wat geld terug.

De betreffende opvarende bevindt zich aan boord van het ms "TOSARI". Omtrent de positie van dit schip kunnen wij U geen inlichtingen verschaffen.

Rotterdam, 12 Juni 1945

L.S.,

Zoojuist ontvangen wij uit Londen een bericht, hetwelk wij ons haasten, U hierbij door te geven.

Hoogachtend,
N.V. ROTTERDAMSCH E LLOYD

Van Gezagvoerder N. Baggus
Aan Mevr. M. Baggus - Pet
67 Hofsingel
Vlaardingen
Brief verzonden. Alles wel. Schrijf gauw. Hartelijke groeten.
Nico.

12 Mei 1945

1^e Telegram naar huis na de oorlog

Nog van het kantoor van niemand en voor niemand kwam eenig bericht. Vertrokken 8 juni (vrijdag) '45 naar Calcutta. We wisten nu dat we voorloopig van alles afgesloten waren. Na ± 9 dagen werd de motor steeds warmer. Verminderden de slagen tot ze op den 21 juni 40 omwentelingen in plaats van 82 maakten en te 10 uur vm stopten. Hielden scheeps raad of we om sleepboot hulp zouden vragen of naar een van de eilanden zouden gaan. Er waren 141 man aanboord. Berichten betreffende Japaneeschen submarinen kwamen binnen. Besloten voor stroom en wind te trachten Esperanto Santo te bereiken. Brachten te 2 uur de motor aan de gang 't welk gelukte en vervolgden de reis met 40 omwentelingen ± 6 mijl. Na eenige dagen bleek alles goed te gaan en besloten naar Brisbane te gaan in de hoop dat daar meer mogelijk zou bestaan om te repareren. Sidney was te zuidelijk en we hoorden steeds storm berichten van om de zuid. De dag na onze aankomst te Brisbane 6 juli '45 stond in de krant berichten betreffende sub nabij Sidney en eenige dagen kwam met een storm een liberty boot op de reven benoorden Brisbane en was 'total lost'. Zoo tot dusver konden we tevreden zijn. Nu kregen enkele een telegram maar 't heeft wel 6 weken geduurd tot we allemaal berichten hadden. De meeste waren gunstig. De hofmeester zijn meisje was met een Duitscher getrouwd en van heel de familie van de timmerman waren er 17 gedood.

St 6339

Commonwealth of Australia
Department of The Navy.

Royal Australian Navy.

From Naval Control Service Officer, BRISBANE

Date 5th July, 1945 Reference No. 591/18 - MS.

To Captain Baggus, M.V. "TOSARI"

Subject M.O.W.T. TELEGRAM

office :- The following has been received in this

"PLEASE PASS FOLLOWING MOWT TELEGRAM UNDATED FOR CAPTAIN BAGGUS, BEGINS:

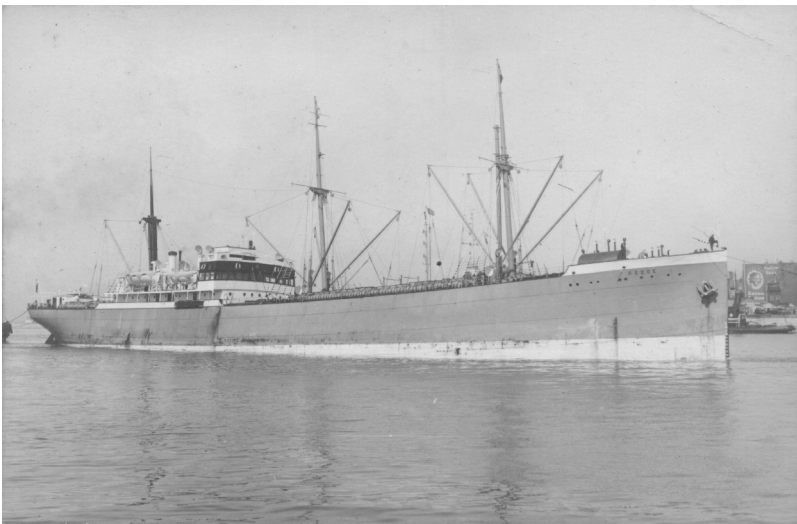
'ALLEN GEZOND HOPEN SPOEDIG WEERZIENS INNIGE KUS GRE' ENDS."

Charles Logan
(C.C. LOGAN)
LIEUT COMMANDER, R.N.R.
NAVAL CONTROL SERVICE OFFICER.

1^e Telegram van thuis

(Blz. P)

Zoals in de map welke is bijgehouden nadat het motorschip zijn averij opliep in de Pacific oceaan is vermeld in de scheeps verklaring acte van protest. In de brieven naar 't kantoor New York is alles uitgebreid beschreven. Liggende te Brisbane werd veel met "Stinkeij" gezeild en met de motorboot gevaren steeds werd veel tijd besteed aan het doen van inkoop. De moeilijkheden waren in hoofdzaak dat we soms zoover van de stad waren bijvoorbeeld te Pinkenba. \pm 1 uur lopen soms bij 't abattoir zoodat we \pm 1 uur varen hadden met de motorboot dan waren we gebonden aan de coupons. Deze trachten we te omzeilen, ook werden we teleurgesteld als we almaar geen berichten kregen en als ze dan kwamen de brieven dan stond de ontvangst van de voedselpakketten er als maar niet in. Dan was de koop woede weer geremd temeer daar we niet wisten of we afgelost zouden worden of we naar huis zouden gaan na de reparatie. Die nog steeds maar niet begon. Zoo gingen de dagen en weken voorbij zelfs maanden. Eindelijk gingen we de Tosari lossen zie boven genoemde map te Pinkenba vandaar verhaalden we 15 aug. '45 naar Dalgebr werf. Intusschen werd bekend dat Japan de vlag gestreken had nu dat gaf de moede reiziger moed. Dien avond was het vuurwerk en overal muziek. Daarna begon het moedelooze wachten weer, eerst zouden we hier repareren dan te Sydney dan zou een stoomboot dan een Salvage vaartuig ons sleepen. Zoo gingen de maanden voorbij. Eindelijk kwam het bericht maakt alles gereed voor de sleepreis zoo gingen we dan eindelijk met de Carlock en St. Tristell naar Sydney. 6 november lagen we gemeerd aan Morts dock en begon de volgende dag de reparatie en tevens in de namiddag te 2 uur de eerste staking daarna een kraan staking etc. Toen kwam het bericht dat we met m/s Kedoe zouden repatriëren. Deze zou binnen kort te Fremantle arriveeren. Intusschen maakte ik kennis met de familie Brandsma en Crooken hebben hiermede verschillende tochten naar Katoomba Blue mountains diverse beaches etc. gemaakt motorboot tochten in de baai. En vergeet niet de inkoop die we met de dames hebben gemaakt hun gaven ons de coupon zoo konden we een aanval doen op lappen stof en kleeren. Ook werden we door anderen aan een beetje thee, suiker, boter etc. geholpen alles bij elkaar heeft bijgedragen dat toen eindelijk de Kedoe den 22 dec. 45 te Sydney kwam we een lichter nodig hadden om te verhuizen. Eindelijk den 26 dec. vertrokken we met m/s Kedoe naar Townsville om daar een lading zinc concentrate te laden.



m/s "Kedoe"

(Blz. P o.z.)

Door het niet willen werken van de bootwerkers eveneens oponthoud vandaar naar Brisbane ook te Townsville konden we beslag leggen op fiets buiten en binnen banden etc. Zodoende waren de inkoop ook daar naar tevredenheid verlopen. Te Brisbane waren we oude bekende kregen wederom veel hulp. We hadden ons tezamen vereenigd in een club tot inkoop dus kochten á la grosse in buiten dien nog ieder op zich zelf. Inkoop doen bij een temperatuur van in de 90°F valt heusch niet mee. Eindelijk was ze vol en aan het merk. 's Avonds zouden we varen 15 jan. '46 te 10 uur nm. Toen we met sleepboot hulp op de rivier rondzwaaide weigerde de beide motoren en besloot ik weder langs de kade te meeren. Maakten dien nacht de machine gereed en vertrokken de volgende morgen te 8:30 vm en waren te 2:30 nm in zee ondervonden steeds stormweer van achteren tot SE point op Wilson promotory konden wegens motregen en onvoldoende bestek niet door de straat varen en keerden terug ongeveer te 10 nm van den 20 jan. zaterdag. Te 2 uur klaarde het plotseling op en zagen de lichten van SE point voor ongeveer 2 minuten. Keerden terug in 't geloof nu zal 't wel lukken in ieder geval we wisten nu beter dan tevoren in welke richting de straat was doch niet de afstand te 3 uur gaf het lood meer water en moest ik dus dicht bij de straat zijn doch geen vuren zicht 't was inmiddels pot dik van mist geworden keerden weder terug. Te 6 uur 's morgens kwam de zon door en voelden warm aan de mist bewoog, zoo besloten weder terug te keeren en te probeeren. Hoe meer we de straat naderden hoe meer het opklaarde en te 9 uur vm voeren we door de straat en seinde voor rapport (Eerste keer na vertrek Rotterdam 18 maart 1940) uit de loodingen bleek dat we 's nachts heel dicht erbij geweest waren. Na eenige uren begon de wind aan te wakkeren tot 7 á 8 en nu vrijdag 25 jan. 1946 steeds storm

zeer hoge deining. Zoodat de Kedoetje steeds wordt gemarteld een buik vol erts ploft ie tegen die groote water massa maar toch ze is een puik zeeschip. We gingen niet door de Torres straat omdat daar juist de orkaan en regentijd door kwamen en er nog steeds mijnen op de kust aanspoelden en het om de zuid dus veiliger achten.

(Brief 17/Feb/1946 aan Gré (brief nr. 28 van af mei 1945)

Roode Zee Zondag 17 Feb. 1946

[in de kantlijn: Geen kans om kolen te kopen]

Innig geliefde Gré

Ik hoop dat jelui deze brief in goede gezondheid mocht ontvangen 't is een heele tijd geleden dat ik schreef maar er is hier weinig veranderd als alleen zijn we 9000 mijl dichter bij huis zoals ik in mijn laatste brief schreef vertrokken we 15 Jan van Brisbane avonds 9u. Ten 11u lagen we weder gemeerd, beide motoren weigerde. Den volgende dag 16 Jan te 9u vertrokken we na alles nagezien te hebben. Op zee begon het te stormen en voor de storm en de zee stroom mee maakten we zelfs een etmaal van 283 mijl opzet was 230 per dag. Maar bij de Bass straat was het dik van regen en storm 't angezien de lichten op de zuid oost punt van Wilson Promotory geen geluid signalen geeft en ook geen radio baken heeft en wij de laatste dagen geen bestek hadden gehad behalve loodingen op een toestel dat niet deugde besloot ik de dag af te wachten en terug te keeren gedurende de nacht werd het mistiger en tegen zonsopkomst klaarde het op en voeren we door de Bass straat. Daarna kregen we 3 dagen storm weer en verloren daar veel mede soms + 100 mijl per dag. Dit was in de Groote Australische bocht eindelijk bereikte we Cp Leeuwin bij het overpompen van zoetwater bleek dit brak te zijn en daar de watervoorraad vandien aard is op zoon langen reis dat we maar 3 ton per dag mochten verbruiken (op een ander schip verbruiken we met de zelfde menschen 6 ton). Was nu de voorraad te klein geworden en besloot ik naar Freemantle te gaan. Ik vertrouwde het echter niet. We pompen met de handpomp het brakken water over bord. En zouden de achterpiek leeg laten lopen. Nu ik liet het mangat deksel open maken om de oorzaak te vinden, proefden het water dit was heerlijk zoet. Ik liet direct het weg lopen stoppen en vervolgde de reis. Er was 7 ton voorniets verloren gegaan. Nu mochten we echter 2 \square ton p.d. verbruiken. De slimmers hadden weer voor de zooveelste maal geknoeid. Daarna steeds mooi weer stroom mee dus gemiddeld 260 mijl zodoende was de reis tot Guardafui niet slecht. Alleen op de kust hebben we 5 maal gestopt voor de machinedienst en nu vanaf Brisbane \pm 15 maal elke keer geeft dit \pm 7-14mijl oponthoud. Tot nu toe in de Roode zee goed weer op water drijft veel zand 't is heer zeker dik van stof geweest. Nu ga ik voorloopig eindigen en zal een korte brief aan Gerard schrijven. Dit is alles vertrouwelijk, de schepen zijn in de oorlog er niet beter op geworden en de metalen zijn niet meer zoo goed als voor de oorlog maar dat komt alles wel weer in orde.

(Brief o.z.)

Nu ik ben benieuwd wat de brieven zullen mededeelen en of we naar Antwerpen gaan. Ik hoop voor alles in de wereld van niet, dat zou heelemaal de klap op de vuurpeil zijn. We hebben er allemaal meer dan genoeg van en als we nog maar Amerika gingen of naar Indië de warmte in maar naar Holland in dat land van stinkende mest en gure regen dat ziet er heelemaal niet plezierig uit. Als je naar Antwerpen komt waar ik je aan boord moet laten is mij nog een raadsel 't is een boot van kaboutertertjes 't ding stinkt nog driemaal zoo hard als de laatste keer toen ik er op voer. 't is een 12 pit kookstel dat de heele dag walmd. Nu Gre ik wacht nu met verder schrijven en ga mijn koffer pakken, zoodat ik een beetje meer ruimte krijg. Nu tot morgen nacht zal ik maar zeggen, als de brieven teminste op Suez liggen. Adieu

Steeds weer stoppen we hadden makkelijk 21 Feb te 12 's middags hier kunnen zijn maar steeds oponthoud 't is nu 3uur in de macht van 21 op 22 Feb en 't anker is gevallen, dat is tenminsten een stap 8888 mijl afgelegd. Nu komen de brieven een stapel van thuis en een stapel van alle kanten. Nu de zaken brieven waren allen even taai regelingen en regelingen 't lijkt wel of ze overal idioten hebben overgehouden. Eindelijk de brieven thuis eerst de verzwikte voet. Toen pijn in de buik nadat je je juist weer lekker voelde. Dan de operatie gelukkig lass ik in de brief van Willy van 4 Feb dat de operatie goed was genezen, maar dat de voet dik was geworden en je zeer zwak was en staal medicijnen kreeg. Nu Gré van naar Antwerpen komen is geen sprake je moet je maar rustig houden, we hebben nu al zoo lang moeten wachten. Rustig en kalm zijn dan verbruik je geen energie en laat de wereld maar draaien zoals ik al eens schreef in de oorlogs tijd in 't gevaarlijke gebied is dit ook 't beste. De zon komt op en gaat onder laat de wereld maar draaien en wees rustig. Gelukkig dat je goede doktoren rond je had. Dat is geloof ik in Nederland het eenigste goede, maar dat is dan ook zoo. Nu Gre dit reisje zal nog wel eenige dagen duren. Zoo net 9u vm probeerde we 't kanaal in te gaan maar de 2600 paarden weigerde zoo we liggen weder ten anker. Hoe zal dat verder gaan met zoo maar ieder mijl komen we dichter bij ongetwijfeld. Vanmorgen sinaasappelen, kolen, lam en thee besteld of ik het krijg weet ik niet, we probeeren en doen ons best en verder "Basta". Dus mammie rustig zijn niet piekeren of muizennesten in je hoofd aan alle misère komt een eind. Ontvang de hartelijkste groeten en een innige omhelsing en kus van je liefhebbende man Nico.

[Het geschreven verhaal stopt hier. Toevoeging door J.Baggus uit andere documenten]

22/Feb Suez kanaal (BB motor weigert dus reparatie)
23/Feb door Suez kanaal en Port Said aangedaan
9/Mar Antwerpen
17/Mar/1946 ROTTERDAM

Bij aankomst in Rotterdam doet de NL overheid zoals gebruikelijk weer moeilijk. Bij aankomst wilden ze alle opvarende alle heffingen/invoerrechten etc. laten betalen omdat het schip al in Nederland was geweest (de bemanning niet). Pas na de mededeling dat ze wel op zee (de rede) zouden blijven wachten tot het wel goed geregeld was werd er toegestaan dat de bemanning wel van de regeling bij eerste keer terug in NL gebruik kon maken. (NL overheid op z'n breedst).

Een tweede puntje van de overheid: alle tegoeden (salaris uitbetaald op rekeningen bij buitenlandse instellingen) waarbij de spaarboekjes in beheer waren van de NL overheid werden bevroren maar wel het verzocht om de inkomsten belasting alvast te betalen.

WALPAS SHORE-LEAVE-PASS
DIENST DER GRENSPOLITIE ROTTERDAM

Naam van het schip
Name of the ship

Vlag
Flag

Naam schepeling
Name of seaman

Nationaliteit
Nationality

Rang
Rank

Geldig van
Valid from

tot
till

Handteekening van den kapitein
Signature of Master

17 MAART 1946

N. Bagges

Kedde

Munn

Walpas te Rotterdam afgegeven 17/Maart/1946