

NIEUWSBRIEF

STICHTING VETERANEN

OEGSTGEEST



Jaargang 3 - nummer 4

April 2024

Stichting Veteranen Oegstgeest

Telefoonnummer : 06-83580746
E-mailadres : st.veteranen.oegstgeest@gmail.com



www.facebook.com/VeteranenOegstgeest



[St. Veteranen Oegstgeest - Home \(veteranen-oegstgeest.nl\)](http://St.VeteranenOegstgeest-Home(veteranen-oegstgeest.nl))

(Bij de voorplaat: Het nieuwste Defensie voertuig de Iveco Medium Tactical Vehicle MANTICORE)



Inhoudsopgave:

1. Bestuur Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO).
2. Van het Bestuur/Redactie.
3. De Veteranenpen: Het verhaal van Koos deel II.
4. Onderhoud Oorlogsgraven en Witte Anjerperk.
5. Veteranencafé.
6. Gedicht
7. Bezoek aan de Harskamp
8. Opstand op Curaçao.
9. Foto-collage.

1. Bestuursleden SVO.



Voorzitter
Joop Verdonk



Secretaris
Barbera Hermans-Groen



Penningmeester
Bert Hermans



Alg. bestuurslid
tevens Hoofdredacteur
Willem van den Houten



Alg. bestuurslid
Edwin Dusoswa

2. Mededelingen van het bestuur.

- **Veteranencafés in 2024**

Op 11 april, 9 mei, 13 juni, 11 juli, 8 augustus, 12 september, 10 oktober, 14 november en op 12 december 2024. Van 16:00 tot 18:00 uur kunnen alle veteranen en oud-geüniformeerden van Oegstgeest en omstreken weer terecht in de Bomenzaal van het Dorpscentrum. Consumptie-muntjes zijn ter plaatse te koop bij de penningmeester à € 2,- per stuk.

Tijdens het Veteranencafé verzorgt de Leo Kannerschool de hapjes. De hapjes/snacks zullen worden bekostigd door het bestuur.

- **Herdenkingen 2024 in Oegstgeest en Leiden.**

Zaterdag 4 mei 2024 vinden er ook in Oegstgeest e.o. weer de nodige herdenkingen plaats. Graag willen we, tijdens het aankomende Veteranencafé, inventariseren wie er deel willen nemen aan het officiële gedeelte van de herdenkingen.

Zondag 5 mei 2024 nemen we met een aantal van ons deel aan het Bevrijdingsdefilé te Wageningen. We doen dit onder vlag van De Unie van Nederlandse Veteranen.

Donderdag 23 mei 2024 is de Herdenking bij het Halifax monument aan de Kleyn Proffijtlaan te Oegstgeest. De organisatie waardeert het ten zeerste als we met onze Stichting wederom aanwezig zullen zijn. Onze gehele achterban is hierbij van harte uitgenodigd, niet alleen de Veteranen.

3. De Veteranenpen.

Door: Koos Verhaar



Deel 2.

Zoals beloofd volgt hier het verhaal van mijn verdere loopbaan bij de KLu en mijn belevenissen bij het parachutespringen.

Na mijn terugkeer uit NNG werd ik in november 1962 bij het 300 Squadron op de vliegbasis Ypenburg geplaatst. De vliegtuigtypes Hiller H-23B Raven helikopter en de L-21B Piper Super Cup werden hier gebruikt. Het 300 Sq. was verantwoordelijk voor de helikoptervlieger opleiding en verder kwamen hier de reserve vliegers van de KLu (zgn. maandvliegers) hun uren maken. Ook werden we ingezet bij landmacht oefeningen op de Veluwe en in Duitsland.

Al snel werd ik aangewezen om de testvlieger te assisteren als hij na klachten of inspecties een testvlucht moest uitvoeren. Met de Piper vlogen we dan richting Boskoop en daar werd dan het overtrekken van het vliegtuig uitgeprobeerd, als dit asymmetrisch was werden de trimtabs aan de rolroeren bijgesteld. Een ander verhaal was de Hiller helikopter, de rotormast en de rotorbladen gaven soms vibratie en dan moest er in een rotortip 5 gram lood geplaatst worden of een plaatje aan de tip moest worden bijgebogen. Al met al maakte ik heel wat vlieguren. Ik moest zoveel meevliegen dat ik vond dat eruit springen ook wel een uitdaging was, zo ben ik in juni 1964 naar Lille-Bondues in Frankrijk gegaan voor een opleiding parachutespringen.



Na de grondopleiding sprongen we static-line uit de Max Holster Broussard, dit was de Franse Beaver. Het springen ging me goed af want na 10 dagen keerde ik terug met 17 sprongen in mijn Logboek. In Nederland werd er door de Eerste Nederlandse Parachutisten Club (ENPC) gesprongen. Zij sprongen alleen static-line uit de KLU F-27 Troopship onder leiding van een militaire springleider. In Juli mocht ik al een keer mee voor een sprong boven Ypenburg. Als vrijgezel bestede ik al mijn vakantiedagen aan parachutespringen in Bondues dus ik maakte in augustus mijn eerste vrije val sprong en aan het eind van het jaar had ik al 69 sprongen in mijn logboek staan. Naast mijn militaire werkzaamheden die o.a. bestond uit oefeningen op de Veluwe, in Duitsland en Frankrijk was ik in de weekenden druk met parachutespringen. We hadden een vereniging opgericht die opereerde vanaf vliegveld 16-Hoven, we sprongen op het vliegveld of bij een boer in Benthuizen. In oktober 1965 werd ik na een examen aangesteld door de RLD als instructeur parachutespringen. In mei 1966 kreeg ik de kans om mijn Duitse brevet te halen. Het FSJB-266 was in Lebach gelegerd en In Schaidt en Herrenteich maakte ik een serie static-line sprongen met bepakking uit de C-119 Noratlass. Ondertussen had ik ook nog mijn avond MTS in Leiden afgemaakt, overdag werken op Ypenburg, 's avonds naar de avond MTS in Leiden en in het weekend parachutespringen, ik was een druk baasje. Ook ontmoete ik mijn latere echtgenote Carin en ze ging geregeld mee naar het vliegveld en besloot toen dat ze ook wilde gaan springen. In de daaropvolgende jaren heeft ze meer dan 100 sprongen gemaakt.



Dankzij mijn MTS diploma werd ik door de KLU uitgeselecteerd om een studie Vliegtuigbouwkunde te volgen aan de HTS in Haarlem, deze studie duurde 5 jaar en mijn praktisch jaar bestond uit 4 termijnen. Het eerste termijn bouwden we op school een hovercraft ter gelegenheid van het schoollustrum, het tweede termijn werkte ik

bij Avio Diepen waar de rompen van de NF-5 werden gebouwd, het derde termijn bracht ik door bij de TH vliegtuigbouw in Delft hier bouwde ik een meetinstrument voor het meten van niet statische vliegbewegingen en met een piloot van de TH in de Beaver van de TH gingen we boven Zeeland allerlei capriolen uithalen om het systeem te testen, geweldig om mee te maken. Mijn vierde termijn bracht ik door bij KLM-Noordzee helikopters. Hier sleutelde ik aan de Sikorsky S-61 en S-62 en mocht mee met test en/of trainingsvluchten. Na mijn praktisch jaar werd ik Bevorderd tot Technisch Opzichter bij de KLu. Met het parachutespringen ging het ook goed met een team gingen we in de zomer van 1968 naar Graz in Oostenrijk voor deelname aan de wereldkampioenschappen, we sprongen uit Antonov AN-2's die beschikbaar waren gesteld door de USSR, de DDR en Roemenië. Daarna weer terug naar de HTS voor mijn laatste jaar. In Juli 1971 kreeg ik mijn HTS-diploma en in augustus werd ik op de vliegbasis Volkel geplaatst.



Ondertussen had onze paraclub in Rotterdam een eigen Cessna-172 gekocht en voor het technisch onderhoud haalde ik mijn RLD papieren als Grondwerktuigkundige. Zelf had ik al zo'n 700 sprongen gemaakt maar gelukkig waren er instructeurs en hulp-instructeurs bijgekomen en hoefde ik het niet allemaal alleen te doen.

Op vliegbasis Volkel waren 3,5 squadrons F-104G Starfighters geplaatst en als Technisch Officier werd ik gelijk in de technische opleiding voor de F-104G geplaatst. Daarna werkte ik bij verschillende squadrons als TO. Bij mijn plaatsing op de CAV waar de Tf-104-G (2-zitters) ingedeeld waren mocht ik mee met testvluchten en toen we voor een squadronrotatie naar Italië moesten ben ik eerst wezen kijken hoe de technische ondersteuning was. Ik werd 's morgens met een TF-104G naar Italië gevlogen en na mijn werkbezoek 's middags weer terug naar Volkel. In 1978 was ik wedstrijdleider van de KMA springweek Easter Jump, deze werd gehouden op de Rechte heide bij Tilburg. Ervaren militairen hielden een wedstrijd en cadetten van de KMA kregen een static-line opleiding. De USA had een Chinook C-47 helikopter ter beschikking gesteld en een aantal keren per dag gingen we omhoog. Ik dropte eerst een load static-liners en dan klommen we door naar 10.000 feet voor de overige para's. Het was prima springweer dus de laatste dag hadden alle cadetten 8 sprongen gemaakt en werden gebrevetteerd.



Op 290676 maakten we een parachutesprong achter paleis Soestdijk, het was de 65e verjaardag van ZKH Prins Bernard en we mochten een cadeau komen brengen, achter het paleis stond de hele koninklijke familie en met 3 man gaven we een prachtige demo. Veel later op 280598 was de KNVvL 90 jaar oud en weer mochten we, maar nu voor het paleis, in de tuin springen, er werd een boek aangeboden en ZKH Prins Bernard stond ons persoonlijk op de bordestrappen op te wachten, we werden meegenomen in het paleis, kregen een drankje aangeboden en bleven anderhalf uur praten over vliegtuigen en parachutes.



Mijn laatste functie op Volkel was Bureau Hoofd voor het aansturen van de eerste lijn processen. In 1982 arriveerde de F-16 als vervanger van de F-104G, ik mocht gelijk de technische opleiding volgen en in een paar jaar werden alle F-104G's vervangen. Nadat er aan een Dual F-16 een grote modificatie was uitgevoerd op vliegbasis Woensdrecht moest onze testvlieger hem ophalen, ik mocht met hem mee en de F-16 werd door de testvlieger een uur lang boven Nederland grondig uitgetest, 9-G trekken, met mach-2 van Brabant naar de wadden eilanden vliegen, overtrekken, noem maar op, het was een ware belevenis.



Ik ben 13 jaar op Volkel werkzaam geweest en omdat het de koude oorlog periode was, was de werkdruk hoog. Wij hadden als technenuten ook avonddiensten en als de gereed stelling van vliegtuigen te laag dreigde te worden werkten we 's nachts gewoon door. Er moesten 's morgens genoeg vliegtuigen gevecht gereed staan.

In de beginjaren '80 had ik zoveel ervaring als civiel jumpmaster op grote vliegtuigen zoals de DC-3, CH-47 en de CH-53 dat ik door het KCT werd opgeleid tot militair jumpmaster op de F-27 Troopship, de Fokker F-60 en de C-130 Hercules van de KLu. Door de jaren heen dropte ik op vliegfeesten, tijdens de 4-daagse in het Goffert stadion en op andere evenementen. Een nachtsprong tijdens de Liberty Day langs de Rijn in Arnhem met 14 man uit de F-27 en tot op 10 seconden nauwkeurig met de exit was een hoogtepunt.

In juni 1984 werd ik overgeplaatst naar DMKLu in Den Haag. Als kapitein werd ik als bureauhoofd belast met de technische aanschaf van ondersteunende systemen voor vliegtuigen en de geleide wapens in Duitsland. Dit heb ik 3 jaar met plezier gedaan waarna ik als Majoor werd overgeplaatst naar het Depot Vliegtuigmaterieel (DVM) op de vliegbasis Gilze Rijen. Als Hoofd Bedrijfs Bureau (HBB) stuurde we onderhoudsprocessen op depotniveau aan, groot onderhoud en modificaties aan Alouette-III en Bo-105 helikopters en de NF-5 en F-16 jachtvliegtuigen. Na 1 jaar

stroomde ik door als Chef Technische Dienst, dus weer een treetje hoger. September 1990 werd ik weer teruggeplaatst naar Den Haag maar nu in de Stafgroep Vlieg- en Bedrijfsveiligheid van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten. Een vereiste van de functie was dat ik de Post HBO opleiding moest volgen voor Hogere Veiligheidskundige (HVK). Deze opleiding werd in de avonduren gegeven en duurde 2 jaar.

Tijdens mijn Haagse periode werd ik enige keren door FJBT-273 (Fallschirm Jager Battallion) uitgenodigd om deel te nemen aan een springweek. Ik werd opgeleid tot Absetsleiter van de CH-53 helikopter en de C-160 Transall. Als er 's-morgens 2 Transall's arriveerden stonden er al 12 boxen met 80 static-liners gereed om gedropt te worden. We stapten in Transall met 80 para's en vlogen in een 10 minuten naar de dropzone dropten op 1000 feet in 2 runs 80 man en vlogen weer terug om weer 80 man op te halen. Met de CH-53 namen we 30 para's mee en die dropten we ook in 2 runs. Er werden zo'n 3000 sprongen per dag gemaakt.



Als Luitenant Kolonel ben ik tot mijn FLO in Den Haag gebleven, het was een mooie tijd waarbij ik wekelijks mijn dienstreizen maakte naar alle KLu onderdelen. De ARBO wetgeving in Nederland werd beter en strenger en ook Defensie moest zich aan de ARBO-regels houden. We hadden gelukkig al een goed veiligheidssysteem vanaf de 2e wereldoorlog, tijdens de 2e wereldoorlog gingen soms meer vliegtuigen verloren door menselijk falen dan door vijandelijk vuur dus werd er al snel een vlieg- en grondveiligheidssysteem door de Amerikanen en de Engelsen opgezet. Dit werd na de oorlog door de Nederlandse Luchtmacht overgenomen.

Vanaf 1993 deed het Oostblok ook mee met commercieel parachutespringen, we gingen naar Příbram in Tsjecho-Slowakije, op een oud militair vliegveld met een startbaan en een verkeersstoren uit de koude oorlog kon je springen. Er werd een Antonov-2 ingevlogen en met 3 teams van 12 man elk konden we de hele dag springen.



Aan het eind van de week afrekenen in dollars en alles was in orde. In december gingen we naar Lubin in Polen daar was tijdens een lang weekend een wedstrijd compleet met een nachtsprong en ook weer uit een Antonov-2. We maakten dan zo'n 10 sprongen.

Na mijn FLO in april 1997 ging ik part time werken bij een ARBO dienst. Als HVK-er gaf ik in de winter veiligheidsopleidingen (VVA) en als veiligheidskundige werkte ik vaak bij grote bedrijven waar nieuwbouw of revisies werden uitgevoerd. Zo werkte ik bij de Hoogovens, Shell Den Haag, de AMAR centrale in Geertruidenberg, Amsterdam Energie Bedrijf, van Gelder papierfabriek, de Kerncentrale in Borsele, enz. enz.

Ook aan het parachutespringen kon ik meer tijd besteden, in 1997 had ik al zo'n 2.800 sprongen gemaakt en met een team sprongen we overal in Europa. Met name in Duitsland, Oostenrijk, België, Zwitserland, Spanje en Italië zijn er regelmatig wedstrijden. In Oostenrijk en Italië wordt er vaak een 5 á 6 persoons helikopter ingezet en als je vanaf 3.500 feet springt maken ze gemakkelijk 80 tot 90 vluchten per dag. Wij maakten dan ook zo'n 10 sprongen per weekend.

Ik heb vanaf het begin 1964 tot heden uit zo'n 70 verschillende vliegtuigtypen gesprongen in zo'n 14 landen, van de 3-persoons Auster tot de 200-mans Airbus A-400M Atlas die ook wel de Europese Hercules wordt genoemd, hierbij horen ook 16 verschillende helikopter types, helikopterspringen is niet veel anders dan springen uit een vast vleugelig vliegtuig, ze vliegen altijd meer dan 60 knots bij het droppen dus je hebt gelijk luchtweerstand. Ballonspringen is wel anders, je springt vanaf de rand, het is bladstil en de snelheid is nul. In het begin lig je te wankelen maar na 10 seconden is je snelheid al 50 meter per seconde en kun je weer manoeuvreren.

Ik heb tot ik 70 jaar werd gewerkt bij een ARBO dienst maar toen vond ik het welletjes. Parachutespringen bleef ik wel doen, ik was nog steeds instructeur dus overal werd wel een beroep op je gedaan. Het springen is wel veranderd in de loop der jaren, grotere vliegtuigen, veel tandemsprongen (duo-sprongen) beter leerling materiaal maar de eerste sprong blijft voor iedereen spannend. Het aantal sprongen dat ik per jaar maak is sterk afgenomen maar ik ben op weg naar de 5.000 dus wie weet haal ik dat aantal nog eens.

Mijn veteranenpen heb ik aan Chris Plandsoen overgedragen dus hierna wacht U weer een mooi verhaal.

4. Onderhoud Oorlogsgraven & Witte Anjerperk.

Op zaterdag 2 maart j.l. werd er weer onderhoud gepleegd bij de Oorlogsgraven bij het Groene Kerkje en op donderdag 14 maart j.l. was het de beurt aan het Witte Anjerperk bij het Gemeentehuis in Oegstgeest. Een vertegenwoordiging van het bestuur van de Stichting Veteranen Oegstgeest (SVO) had –om 10.00 uur- op locatie een gesprek met het Hoofd Groenvoorziening van de Gemeente Oegstgeest, de heer Leon van Delft en de Consul van de Oorlogsgravenstichting, de heer Leon Vlasveld.



De reden van dit gesprek was de geheimzinnige verdwijning van de veertig witte anjerplanten uit het witte anjerperk, enige maanden geleden. Ook in enkele andere gemeenten in de Duin- & Bollenstreek hadden zulke gebeurtenissen plaatsgevonden. De Gemeente Oegstgeest had toegezegd, om de witte anjerplanten te vervangen en om een soort beschermrand om het perkje te plaatsen, bijvoorbeeld hogere tegels of een draadstalen hekje. Over deze plannen werd voor het Gemeentehuis gesproken. Op termijn zullen nieuwe planten worden aangeleverd, die door het SVO-bestuur verwerkt zullen worden, terwijl werd toegezegd, dat er een bescherming op het perkje zal worden geplaatst. Van de zomer zal het Witte Anjerperk dan weer in zijn volle glorie te bewonderen zijn.



5. Veteranencafé.

Op donderdag 14 maart j.l. was het weer tijd voor het Veteranencafé, zoals altijd in het Dorpscentrum in Oegstgeest. Tussen 16.00 en 18.00 uur zochten 19 Veteranen en andere gasten, hun toevlucht tot de “Bomenzaal”, waar zij onder het genot van een drankje en een hapje, weer hun –vaak zeer interessante- ervaringen in heden en uit verleden, konden uitwisselen.



Ook de Consul van de Oorlogsgraven, de heer Vlasveld bevond zich onder de bezoekers en had enige genoeglijke gesprekken. De leerlingen van de “Leo Kanner School” hadden zich ook niet onbetuigd gelaten en gezorgd voor enkele grote schalen met zowel warme als koude hartige hapjes, die door een zeer sympathieke gastvrouw van het Dorpscentrum naar de “Bomenzaal” werden gebracht.



Om 18.15 uur verlieten de laatste gasten de bijeenkomst, om tevreden en met gevulde maag huiswaarts te keren.

6. Gedicht

De veteraan

Ze vragen ons waarom wij het nog doen
Waarom wij nog steeds paraderen.
Nu wij ouder en een beetje versleten zijn
Zullen wij het nooit verleren.

Het is niet vanwege de roem
Of de medailles, die wij dragen.
Het is gewoon omdat wij kameraden zijn
Tot in lengte van dagen.

Dus als je een veteraan ziet
Geef die man dan een hand.
Voor al die medailles op zijn borst
Verdiend in een vreemd land.

En als God mij straks de vraag stelt:
'Wie bent u, wat hebt u gedaan?'
Dan zal ik vol trots antwoorden:
'Heer, ik ben een veteraan.' ■

7. Bezoek aan de Harskamp.

Op vrijdag 15 en zaterdag 16 maart j.l. bracht het algemeen bestuurslid van de SVO, de heer van den Houten, een bezoek aan de Harskamp. Eigenlijk is deze benaming niet helemaal juist, want je bezoekt de Generaal Winkelankazerne, waar allerlei barakken en andere gebouwen zijn gevestigd en daarnaast het Infanterie Schietkamp Harskamp, waar diverse soorten schietbanen zijn gesitueerd. Het geheel is zo'n 25 vierkante kilometer groot. Wat had ons algemeen bestuurslid daar te zoeken? Wel, hij is al meer dan 30 jaar lid van de Algemene Vereniging van Reserve Militairen (AVRM) en deze vereniging had een heel programma voor haar leden opgezet, o.m. een lezing over de Militaire Vliegbasis Eindhoven, een Algemene Ledenvergadering, en een galadiner in Echo's Home (het Militaire Tehuis). Al deze dingen zijn niet zo belangrijk voor de lezers van onze Nieuwsbrief, maar wat wel interessant was, was de kennismaking met de Manticore, het nieuwe terreinvoertuig van de Krijgsmacht. Dit voertuig gaat de Mercedes-Benz en Landrover-terreinwagens en de YPR-pantservoertuigen vervangen. Met de Manticore kunnen militairen hun werk doen onder de meest veeleisende dreigings-, klimaat- en terreinomstandigheden.

De Manticore is een stuk groter dan zijn voorgangers. De Krijgsmacht krijgt hiermee een modern terreinwaardig voertuig, waarmee de militairen van alle Krijgsmachtdelen, onder allerlei omstandigheden hun taken kunnen verrichten.

De IDV Manticore (zijn officiële naam) biedt o.m. een betere bescherming van de inzittenden. Uiteindelijk zullen er zo'n 11.85 van deze voertuigen door Defensie worden aangeschaft. Zij zijn van Nederlands ontwerp en worden geproduceerd bij de Italiaanse Iveco-fabrieken. Het voertuig bevat bepantsering –die nog uitgebreid kan worden- en biedt de bemanning daardoor veel bescherming. Daarnaast heeft het meer laadvermogen en voorzieningen voor wapens, en daardoor meer vuurkracht. Door het modulaire karakter is het voertuig goed in te zetten voor verschillende taken, zoals een platform voor 120mm mortieren, commando-voertuigen, bergingsvoertuigen, transporttaken, verkenningsuitvoeringen en gewondentransport.

De 28 leden van de AVRM (reservisten en b.d.'ers, variërend in de rang van Soldaat tot Luitenant Kolonel) werden uitvoerig over alle mogelijkheden van het robuuste voertuig "gebrieft", door Luitenant-Kolonel van de Ven en een burger collega van de Defensie Materieel Organisatie (DMO), die zich met de aanschaf van deze voertuigen bezig houdt. Hij vertelde o.a. dat Iveco verantwoordelijk is voor de inzetbaarheid van het voertuig. Een deel van het onderhoud gebeurt bij dealers in Nederland. Een ander deel voeren militaire monteurs uit op kazernes, onder supervisie van de leverancier. Door op de kazerne en op oefening ervaring op te doen met de nieuwe voertuigen, regelt Defensie de inzetbaarheid tijdens een missie, volledig zelf. De eerste voertuigen hebben recent de parate eenheden bereikt.

De geïnteresseerde leden van de AVRM mochten het voertuig –wat 13 ton weegt- uitvoerig van binnen en buiten bekijken, waar ze volop van genoten. Het voertuig is overigens vernoemd naar de Mantichora, een oud Perzisch fabeldier, wat man- of menseneter betekent.



Mantichora

Manticore

Op zaterdagmiddag vertrokken de reservisten en b.d.'ers weer naar huis, een zeer interessante ervaring rijker. Traditiegetrouw was ik weer de enige vertegenwoordiger van de Koninklijke Marine. Ik zal het daar toch eens met de Admiraal over moeten hebben.



Overigens wordt de Harskamp door de lokale bewoners van het dorp: "West-Oekraïne" genoemd, omdat het een heel groot gedeelte van de Generaal Winkelmankazerne door Oekraïense vluchtelingen worden bewoond. Het hele gebied waar zij gehuisvest zijn, is omringd door hoge hekken. Het heeft heel veel weg van een.....nou ja, dat kunt U zelf invullen!

8. De opstand op Curaçao.

Dit jaar is het bijna 55 jaar geleden, dat op Curaçao, het anders zo vredige eiland in de Caraïbische Zee, een behoorlijke opstand uitbrak, waarbij een groot gedeelte van de hoofdstad Willemstad in as werd gelegd. Tegenwoordig is daar niet veel meer van te zien; de stad is weer helemaal opgebouwd en zelfs mooier geworden dan vroeger. Aangezien slechts weinig Nederlanders (nog) weten, wat zich toen op de Nederlandse Antillen heeft afgespeeld, heeft de redactie van onze Nieuwsbrief besloten, om er een artikel aan te wijden.

In begin september 1968 werd de schrijver van dit verhaal overgeplaatst van het Detachement Mariniers van het Vliegdekschip Hr.Ms. "Karel Doorman" –de trots van de Koninklijke Marine- naar Hr.Ms "Amsterdam", een Onderzeebootjager van de B-Klasse. Hr.Ms. "Karel Doorman" (R81) stond op het punt om te vertrekken voor een reis met Smaldeel 5 naar de Middellandse Zee. In de 60'er jaren -toen Nederland nog een "echte" Marine had- was de samenstelling van Smaldeel 5 als volgt: 1 Vliegdekschip, 2 Kruisers, 1 Bevoorradingsschip, 3 Onderzeebootjagers, 2 Fregatten en 2 Onderzeeboten. Soms werden er nog schepen aan toe gevoegd. De grootte varieerde van 10 t/m 13 oorlogsbodems, afhankelijk van de bestemming. Op Hr.Ms "Karel Doorman" waren eind 1967 de S58 Sikorsky helikopters, die tot voor kort gebruikt werden voor de onderzeebootbestrijding, omgebouwd om te fungeren als aanvalshelikopters. Zij zouden gebruikt gaan worden door het Detachement Mariniers; eigenlijk een soort voorloper van de Luchtmobiele Brigade dus. Het concept was een beetje afgekeken van de Franse Mariniers. Die hadden in Brest (de R91 "Clemenceau") en Toulon (de R99 "Foch") elk een eigen aanvalsvliegkampschip, met diverse helikopters. Met de wetenschap, dat de taak van ons vlaggenschip zou veranderen, had ik een verzoek ingediend, om tot einde dienstverband aan boord van Hr.Ms. "Karel Doorman" geplaatst te mogen blijven. Aangezien ik net enkele jaren had bijgetekend als beroepsmarinier, zou dat een plaatsing van zo'n 4 jaar aan boord worden. Mijn verzoek was reeds toegestaan, echter een tweetal branden in de machinekamers van de "Dikke Boot" (bijnaam van de "Doorman"), gooide letterlijk en figuurlijk roet in het eten en de reis ging niet door. Het eindresultaat van de brand kennen we inmiddels allemaal; ons onvolprezen Vliegdekschip werd uiteindelijk verkocht aan de Argentijnse Marine, omdat de reparatiekosten voor Nederland te hoog waren en het schip toch over een aantal jaren uit de vaart genomen zou worden c.q. vervangen. Het Hoofdkwartier van het Korps Mariniers in Rotterdam -die op de hoogte was van mijn wens om bij de Koninklijke Marine een lange varende plaatsing te mogen hebben- plaatste mij vervolgens voor 3 jaar, aan boord van Hr.Ms. "Amsterdam", een fraai gestroomlijnd grijs "jacht", met het registratienummer D819, die een bemanning had van 180 "koppen". Van deze opvarenden waren er 13 marinier, n.l. een sergeant der mariniers, die de functie zou gaan vervullen van Onderofficier van politie (O.o. van Pol), 4 mariniers in de kanonniers-opleiding, 4 mariniers die het brevet hulpduiker hadden en 4 mariniers-algemeen, waarvan ik er één was. Omdat ik de oudste marinier in leeftijd was, kreeg ik diverse functies aan

boord. Zo werd ik –wanneer het schip ergens in een haven lag- vaste Onderofficier van de Wacht, tenzij ik benodigd was als lid van een Walpatrouille, een soort M.P. Wanneer het schip zich op zee bevond, kreeg ik de functie van “ondergeschikte”, dat hield in, dat ik de rechterhand was van een uiterst sympathieke kwartiermeester en er voor moest zorgen, dat de “Uitkijk Boei” en “Uitkijk Brug” op tijd werden afgelost en dat er allerlei soorten werkzaamheden werden verricht (schilderen, schoonmaken dek en bemannen van de sloepen). Verder werd ik beheerder van de O.S. & O.-store (een bergplaats onder de brug waarin allerlei sportartikelen en andere zaken voor ontspanning waren opgeborgen) en volgde ik een opleiding tot filmoperateur, om de bemanning op sommige momenten aangenaam bezig te kunnen houden. Tot slot werd ik ook nog tekenaar-redacteur van de Scheepskrant “Mokum 69”. Ik hoefde met dus niet te vervelen.

Hr.Ms. “Amsterdam” kwam uit het zogenaamde 3e-traps onderhoud; dat houdt in, dat het vaartuig maanden in dok heeft gelegen en zo beetje helemaal uit elkaar is gehaald en opnieuw weer in elkaar is gezet. Een splinternieuw schip dus, met ook een compleet nieuwe bemanning. Daarom ging de eerste reis dan ook naar Engeland, waar in Portland de “Flag Officer Sea Training” (FOST) is gevestigd en waar de bemanning -in 6 weken tijd- helemaal op elkaar ingespeeld zou worden. De FOST is eigenlijk een soort school voor oorlogsschepen. Er waren daar dan ook Fregatten, Korvetten en Onderzeebootjagers uit Columbia, Canada en Iran, die net als wij “opgewerkt” moesten worden. Wat ik verder nog vergeet te vermelden, is dat Hr.Ms. “Amsterdam” ook een Landings Detachement had. Dat is een eenheid, die voor bepaalde opdrachten, op het land ingezet kan worden. Deelname aan deze groep, die variërend 16 tot 20 personen groot is, was op vrijwillige basis. Alhoewel ik mijn mede-mariniers adviseerde om zich aan te melden voor het Landings Detachement, voelden de meesten daar weinig voor, omdat ze vonden, dat ze in Rotterdam en Doorn al “genoeg in het bos hadden gespeeld”! Ook mijn belangrijkste argument, dat je dan in het buitenland “erg leuke dingen” kan meemaken, werd weggewuifd. Ze zouden daar later heel veel spijt van hebben. Slechts één marinier-kanonnier melde zich ook aan. De O.o. van Pol werd plaatsvervangend Detachementscommandant van het Landings Detachement. Behalve de 3 mariniers, werd het Landings Detachement dus samengesteld met een aantal matrozen, hofmeesters, botteliers, machinisten en torpedomakers. Een “bonte strijdgroep” dus.

Tijdens de FOST –die behoorlijk pittig was- werd het Landings Detachement ook een aantal dagen van boord gehaald en getraind voor zijn taak. De Engelsen zijn daar heel goed in. Er was bij Portland een compleet dorp gebouwd, waarin geoefend werd met bijvoorbeeld optreden bij rellen en plunderingen. Een aantal in burger geklede leden van de Engelse Marine, fungeerden als “oefenvijand” en die gingen behoorlijk te keer. De matrozen van het Landings Detachement wisten soms niet wat hun allemaal overkwam. Grote groepen gillende “burgers”, die plunderden en brand stichtten en de arme Hollandse matrozen op alle mogelijke manieren belaagden. Toen het Landingsdetachement –dat vanwege de rook, gasmaskers droeg- onder aanvoering van de Artillerie-Officier (een LTZ1) probeerde om een plunderende menigte te verspreiden, kreeg hij met zoveel kracht een appel tegen zijn gasmaker gegooid, dat het masker aan de achterkant van zijn hoofd belande. Ook zijn mooie nieuw groene jas, die hij speciaal voor dit soort “uitjes” gekocht had, werd compleet

bedorven door verf en smeerolie, die hij kreeg toegeworpen door de enthousiaste menigte. Ze zijn in Engeland, de "Tocht naar Chatham" nog altijd niet vergeten! Waarschijnlijk hadden de Engelsen een vooruitziende blik, want terwijl dit allemaal maar "spel" was, zou het Landings Detachement over niet al te lange tijd, met de bittere werkelijkheid te maken krijgen.

Na terugkeer in Nederland ging de bemanning met winterverlof en begin januari 1969 vertrok het schip naar de Nederlandse Antillen, om daar voor 9 maanden als Stationsschip te gaan functioneren, met als thuishaven Willemstad op Curaçao.

Via een bezoek van enkele dagen op de Azoren (Ponto Delgada) arriveerde Hr.Ms. "Amsterdam" medio januari bij de Rima-steiger van de Marinebasis "Parera". Hier bevond zich reeds het Stationsschip "Hr.Ms. "Rotterdam"(D818), die door ons werd afgelost en die na 9 maanden huiswaarts zou keren.

Omdat ik in de jaren 1963 en 1964 ruim 19 maanden op de Marinierskazerne "Suffisant" geplaatst was geweest, was Curaçao geen onbekend terrein voor me en werd het een aangenaam weerzien. Gedurende de eerste maanden van het jaar werden interessante reizen gemaakt naar o.m. Aruba, Columbia, de Maagdeneilanden en Puerto Rico. Het Landings Detachement was gedurende die tijd niet ingezet geweest en daarom besloot de Commandant van Hr.Ms. "Amsterdam", dat eind mei 1969, de eenheid voor een week gestationeerd zou worden op de militaire schietbaan "Wacao" op Curaçao, waar zij in bivak zou gaan en waar hun de fijne "kneepjes van het vak" door mariniers van de Marinierskazerne "Suffisant" zou worden bijgebracht.

Op 30 mei 1969 voer Hr.Ms. "Amsterdam" de Bullenbaai op Curaçao binnen, waar olie geladen zou worden en waar het Landings Detachement ontscheept zou worden. Er hing een onheilspellende stilte bij de olielaadinstallaties. De gehele baai was verlaten en de enige die aanwezig was, was de chauffeur van de truck van de Marinebasis "Parera", die het Landings Detachement op kwam halen. Toen wij van boord gingen, vertelde de chauffeur, dat er problemen waren in Willemstad, met stakers van de Shell-olieraffinaderij. Terwijl wij op de truck klommen, zagen we in de richting van Willemstad grote rookpluimen opstijgen; er stond duidelijk iets behoorlijk in brand.



Hr.Ms. "Amsterdam" vertrok weer naar zee en wij reden richting Willemstad, waar steeds meer rookpluimen verschenen. Onderweg was ook geen enkele Antilliaan te zien. Het was overal doodstil en op sommige plaatsen lagen wat auto's op hun kop.

Toen we op de truck stapten, had ik gewoontegetrouw –zoals ik dat tijdens mijn vorige verblijf op de Antillen geleerd had- plaats genomen achter de cabine en de twee poten van mijn F.A.L. uitgekapt en het wapen op de cabine geplaatst. De Detachment Commandant –een jonge Luitenant ter Zee, die waarschijnlijk niet zoveel gewend was- vond dat maar agressief en verzocht me op de bank plaats te nemen. Oké, dan niet! Na enkele omwegen kwamen we op de Marinebasis "Parera" aan. We kregen tijdelijk een barak toegewezen en kregen te horen, dat het bivak waarschijnlijk niet door zou gaan, maar dat er wellicht een andere taak voor ons zou zijn. Dat het ernst was, bleek wel uit het feit, dat we naar de wapenkamer gestuurd werden, waar scherpe munitie werd verstrekt en waar we verzocht werden, om enkele magazijn met patronen te vullen. Terwijl we daar stonden, kwam er een burgerauto met een chauffeur van de Marine en als bijrijder een sergeant schrijver. Het bleek, dat het gezin van de onderofficier ergens verderop op het eiland woonde en dat die wellicht in groot gevaar was. Van de Commandant had hij toestemming gekregen om zijn gezin op te halen. De sergeant-konstabel van de wapenkamer overhandigde de sergeant schrijver een UZI, met een gevuld magazijn. Recht voor onze neus, opende de "toelens" met zijn linkerhand het portier aan de bijrijderskant en ging op de stoel zitten, terwijl hij de UZI in zijn rechterhand had. Misschien door de zenuwen of door de gespannen situatie, drukte hij onbewust de greepveiligheid van de UZI in, haalde de trekker over en vuurde zo'n 25 patronen in het dashboard. Ik zie nog de straaltjes vloeistof (olie?) uit de gaten stromen. De sergeant-konstabel werd woedend en rukte de UZI uit de handen van de onfortuinlijke schutter, terwijl hij zei: "Grote stommeling, ga je wijf maar ongewapend redden!" Ik weet niet hoe dit verder afgelopen is, omdat wij na een korte briefing, weer naar de truck zouden gaan, om ingezet te worden in de wijk Otrobanda. Tijdens de briefing werd verteld,

dat er die morgen een groep stakers zich aan de rand van Willemstad had verzameld. Het ging hier om een groep ontevreden werknemers van de Shell-Olieraffinaderij, die het niet eens waren, over de lage lonen die zij kregen en de vele ontslagen die bij de maatschappij hadden plaatsgevonden. De directe aanleiding voor de staking was het stagneren van de onderhandelingen voor een nieuwe cao.

Enkele uren voor het moment dat Hr.Ms. "Amsterdam" die morgen de Bullenbaai was binnengevaren, verzamelden de werknemers van Shell zich buiten de stad voor een vooraf uit solidariteit aangekondigde staking. De leider van het geheel was ene Papa Godett. Er waren ongeveer 4000 arbeiders samengekomen. De stoet vertrok in de richting van het regeringscomplex "Fort Amsterdam". De bedoeling was onder meer, om de Regering tot aftreden te dwingen. Onderweg kwam men langs de "Henderson Supermarket", waar de drankenafdeling werd geplunderd en de stoet trok verder richting de Punda (Centrum), terwijl onderweg de nodige dranken werden ingenomen.



Bij Berg Altena -waar men de binnenstad binnenkomt- stond een rijtje Antilliaanse Politieagenten, die probeerden de (veelal dronken) stakers tegen te houden. Dat is natuurlijk onbegonnen werk en men was dan ook nog eens zo "slim" om het vuur op de stakers te openen, waarbij de stakingsleider zwaar werd gewond en er twee personen omkwamen. De vlam sloeg toen pas echt in de pan en de menigte trok al plunderend en brandstichtend de Punda binnen. Daar waren inmiddels wat mariniers van de Marinierskazerne "Suffisant" aanwezig, die o.a. probeerden het Postkantoor te beschermen. Er werd een wit lint rond het Postkantoor neergelegd en de officier belast met de leiding riep door zijn megafoon: "Hij die over de witte lijn komt, wordt neergeschoten!" Er verzamelde zich een grote menigte en de achterste Antillianen probeerden de voorste rijen over het witte lint te duwen!? Het zal wel Antilliaanse solidariteit geweest zijn of misschien vonden ze het leuk, om hun landgenoten neergeschoten te zien worden. Hoe dan ook, de mariniers behielden uiteraard hun zelfbeheersing; ze rolden het lint op en legden het iets verder terug weer neer. Een bloedbad werd zo voorkomen. Uiteindelijk vertrok de hele meute verderop de Punda in, om nog even gezellig een paar branden te stichten. Het aantal branden in Otrobanda, het andere deel van Willemstad was op dat moment nog gering, omdat iemand zo pienter was geweest, om de Pontjesbrug open te draaien, zodat de stakers daar (nog) geen toegang hadden. De Marinestaf op de Marinebasis "Parera" had inmiddels besloten, om het Landings Detachement van Hr.Ms. "Amsterdam" in Otrobanda in te zetten, om te voorkomen, dat het daar ook uit de hand zou lopen. Toen we met doorgeladen wapens weer op de truck klauterden, zette ik mijn F.A.L. weer gereed op de cabine. De Detachementscommandant hield zich nu stil. Na allerlei omwegen arriveerde het Landings Detachement aan de Westkant van Otrobanda. Daar waren nog geen militairen ingezet, op twee Landrovers van de M.P. na. De M.P'ers probeerden met wapenstok en wapenschild de menigte te verspreiden, maar dat was onbegonnen werk. Te midden van honderden uitgelaten Antillianen marcheerde het Landings Detachement in "gevechtsformatie" (zo geleerd door de FOST) de Breedestraat op, in de richting van het Brionplein.

De O.o. van Pol liet de bajonetten opzetten en voor elk zijstraatje werd een matroos met de F.A.L. in aanslag geposteed. Een van de straatjes heette ook heel toepasselijk "Bajonetstraat".



De twee mariniers en de O.o. van Pol waren "vrij in beweging"; wat inhield, dat we door de Breedestraat heen-en-weer patrouilleerden. De chaos daar was compleet; ook hier hoorde men zo nu en dan een doffe plof en ging er weer een pand in brand. Honderden Antillianen reden met winkelwagentjes door de straat heen en weer en vulden ze met allerlei "gevonden voorwerpen". De sergeant hield op een gegeven moment twee Antilliaanse dames aan, die met hun winkelwagentjes behoorlijk hadden "geshopt". "Halt", zei de sergeant: "Waar gaan wij naar toe?" "Je moet je flamoos aan de sergeant laten zien", zei de ene "dame", "dan mag je wel doorrijden van hem!" Uiteraard gebruikte ze een ander woord voor flamoos, maar ik wil dit verhaal netjes houden....! De sergeant stond perplex en met de wetenschap, dat hij ze toch niet kon tegenhouden, liet hij ze doorlopen. Zelf stond ik even later bij een grote TV & Radiozaak, die aan de achterzijde al in brand stond. Ik had daar wel eens iets gekocht en wist dat de eigenaar een Indiër was (een Sikh). Er stond een man, die de etalageruit had ingeslagen en die een winkelwagen aan het vullen was met TV's en radio's. Ik keek hem streng aan en zei: "Wat zijn wij aan het doen?" "Maar beste meneer", zei de Antilliaan, die dus duidelijk niet de eigenaar was; "U ziet toch dat mijn zaak in brand staat; ik moet mijn spullen redden!" Ik heb me maar wijselijk teruggetrokken. Ik moet toegeven, dat de training die het Landings Detachement van de Engelsen in Portland had gehad, zijn vruchten afwierp. Ondanks dat een aantal matrozen zo nu en dan "wit om de neus werd", verloren ze hun zelfbeheersing niet, terwijl ze toch, door sommige (jonge) Antillianen behoorlijk geprovoceerd werden. Gelukkig bleven ze uiterst kalm en professioneel, want als iemand was gaan schieten, was het wellicht een bloedbad geworden.



Toen ik met de O.o. van Pol en de Detachementscommandant tegenover “Casa Leon” aan de Breedestraat op de stoep stond, zagen we aan de overkant, dat er zo nu en dan iemand uit het raam van het magazijn sprong, met wat kleding onder de arm. De Detachementscommandant zei tegen me: “Als je dadelijk weer iemand daar ziet, dan schiet je hem neer, want op plundersers mag gericht geschoten worden!” Ik zei niets, maar ik dacht: “Dat ga ik niet doen, want ik vindt het wel heel ver gaan, om iemand die een spijkerbroek steelt, op een kogel te trakteren”. Na een tijdje nagedacht te hebben, zei de Detachementscommandant: “Volgen”! En hij bedoelde mij en mijn mede-marinier. We gingen “Casa Leon” binnen en liepen de trap op. Het magazijn van deze winkel lag -net als de naastgelegen panden- op de 4e verdieping, omdat de winkels tegen een soort heuvel aangebouwd waren. Toen we op de bovenverdieping aankwamen, zagen we een tiental Antillianen, die spullen (voornamelijk kleding) uit het magazijn aan het verzamelen waren. Ook was een hoopje kleding in de hoek in brand gestoken! “Wegwezen hier”, zei de Detachementscommandant’, “anders zal er geweld worden gebruikt!” De Antillianen overlegden in het Papiaments en maakten geen aanstalten om te vertrekken, maar toen de Detachementscommandant zijn pistool trok en een waarschuwingsschot loste, maakten ze dat ze weg kwamen. Een fraai kogelgat in een grote passpiegel die in het magazijn stond, was het gevolg van de actie. Toch wel frappant, dat de persoon die mij agressief vond, als eerste van zijn vuurwapen gebruik maakte. We traptten het beginnende vuurtje uit en sloten de schuifdeuren en deden de grendels er op. We wachtten nog even, maar de Antillianen kwamen niet meer terug. Waarschijnlijk hadden ze een betere winkel gevonden.....!



Geleidelijk aan verdween de menigte en werd de groep teruggetrokken richting het begin van de Breedestraat en ging over tot een soort patrouillegang. Er ontstonden –vooral in de Punda- steeds meer branden en de brandlucht en vonkenregen waren niet om te harden. Tegen de avond werd ik met mijn collega-marinier op post gezet bij de zogenaamde “Waterfabriek”. Die was aan de ingang van de haven gevestigd. In dit gebouw wordt zeewater omgezet in drinkwater, dus dit was een behoorlijk strategisch gebouw. We kregen de consignes mee, dat als iemand -waarvan we dachten dat hij kwade bedoelingen zouden hebben- het gebouw zou naderen, moesten we onverwijld gebruik maken van onze vuurwapens. Gedurende de hele nacht patrouilleerden we bij het gebouw. Het was inmiddels donker geworden en we begrepen, dat er een “avondklok” was ingesteld. Het was net of we deelnamen aan een of andere sciencefiction film. Het is ook niet niks; een hele stad die in brand staat! Op een gegeven moment ging ook het Martinusklooster op het Brionplein in brand. Het grote gebouw brandde al snel als een fakkel. Voor het gebouw stonden 2 Antilliaanse nonnen, met hun armen wanhopig in de lucht gestoken. Ik liep naar hun toe en zei: “Dames, mag ik U iets vragen? Hebben jullie een feestje in het klooster? Er brand overal licht!” Het was eigenlijk niet zo netjes wat ik deed, maar mariniers onder spanning hebben soms een heel vreemd gevoel voor humor. Vervolgens werd ik waarschijnlijk door de nonnen in het Papiaments vervloekt....!?! Tegen de morgen kwamen er inderdaad een paar duistere figuren richting ons gebouw aansluipen. Ik nam mijn F.A.L. in aanslag en riep: “Wegwezen, of geweld zal worden gebruikt!” Ze bleven echter naderen en net op het moment, dat ik een gericht schot wilde lossen, renden ze plotseling weg en lieten zich niet meer zien.

In de loop van de ochtend werden we afgelost door een aantal mariniers van de Marinierskazerne “Suffisant” en keerden we terug naar de Marinebasis “Parera”.

Dankzij de inzet van het Landings Detachement –wat voor 90% uit Vlootpersoneel bestond- was voorkomen, dat het grootste gedeelte van Otrobanda “in de as werd gelegd”! Tijdens de rit op de truck, kon je pas goed zien, hoeveel er van de stad verwoest was. Inmiddels waren zo’n 300 mariniers uit Nederland overgevlogen naar Curaçao, die ondertussen overal werden ingezet. Een week lang werd het Landings Detachement gebruikt om de bevoorrading van alle posten en road-blocks te begeleiden. Toen kwam het moment, dat we werden afgevoerd naar de Bullenbaai,

waar ons eigen vaartuig ons weer kwam ophalen. Gedurende die week, had Hr.Ms. “Amsterdam” voor de kust op en neer gevaren, met alle wapens op scherp, omdat een aantal Venezolaanse oorlogsbodems, wel heel dicht bij “de klip” (bijnaam voor Curaçao) kwam. Toen onze collega-mariniërs aan boord uiteindelijk hoorden wat we allemaal hadden meegemaakt, hadden ze toch wel heel veel spijt, dat ze zich niet voor het Landings Detachement hadden aangemeld. Tja, al doende leert men.....!

Hr.Ms “Amsterdam” maakte zijn term in “de West” af en maakte nog mooie reizen naar Martinique (Franse Antillen), Bonaire, Saba, Sint Maarten, Sint Eustatius en Roosevelt Roads. Een week voordat ons fraaie grijze “jacht” –eind september 1969- zou terugkeren naar Nederland, deed ik met een collega nog enkele inkopen in Willemstad. Zo kwam ik ook in de Breedestraat bij het mij bekende “Casa Leon”. Ik kocht wat broeken en shirts en wilde afrekenen bij de kassa. Op dat moment kwam de eigenaar langs. Ik vroeg hem of de passpiegel in het magazijn al gerepareerd was. “Hoe bedoelt U?”, vroeg de eigenaar verbaasd. Ik bracht in het kort verslag uit, wat hier tijdens de rellen was gebeurd. “O, zei de man, heel erg bedankt dat U mijn winkel hebt gered!” Vervolgens zei hij tegen de caissière: “Deze meneer hoeft niets te betalen, alles is op rekening van de zaak!” Nu was het redden van zijn winkel wel wat overdreven, maar ik heb alles wel in dank aangenomen.

Rest mij nog een klein detail te vertellen. Gedurende mijn gehele dienstitijd bij de Koninklijke Marine heb ik duizenden foto’s en dia’s gemaakt. Ik had dat gepland, om dat ook tijdens het bivak op Curaçao te doen. Ik had -zoals altijd- een foto toestel bij me, maar mijn rolletjes waren op. Ik was van plan om in Willemstad of op de Marinebasis “Parera” enkele rolletjes aan te schaffen, maar door alle gebeurtenissen, kwam daar niets meer van. Terwijl ik tijdens al plunderingen en branden voor de etalage van een fotozaak in de Breedestraat stond, overwoog ik om binnen een paar rolletjes te pakken, ook omdat de zaak aan de achterkant reeds in brand stond. Ik deed het echter niet, omdat ik mezelf dan een “plunderaar” vond. Achteraf had ik spijt dat ik het niet gedaan heb. Ik had de rolletjes later aan de eigenaar kunnen betalen. Als ik hetgeen wat ik allemaal in Otrobanda had gezien, had gefotografeerd, had ik geschiedenis kunnen schrijven.....!

Marinier 1 b.d. W.P. van den Houten.



Curaçao vandaag de dag.

9. Collage

