

1-1 R.I.



Colofon

ISBN: 978 90 8954 078 2

1e druk 2008

© 2008 Frans van Dreumel

Dit boek is een gezamenlijke uitgave van
PENN Uitgeverij en Uitgeverij Elikser

Boeken zijn te bestellen via de boekhandel, via
www.elikser.nl en via www.penn.nl

Deze publicatie is mede tot stand gekomen dankzij
een bijdrage van het Prins Bernhard Cultuurfonds



Uitgeverij Penn
Tijnjedijk 89
8936 AC Leeuwarden
Telefoon: 058-2849410
www.penn.nl

P E N N
U I T G E V E R I J

Uitgeverij Elikser B.V.
Ossekop 4
8911 LE Leeuwarden
Telefoon: 058-2894857
www.elikser.nl



Bijdrage foto's

F. Polman	Beilen
J. Graber	Hilversum
J. Eden	Voorburg

Vormgeving omslag en binnenwerk: Evelien Veenstra

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaand schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

1-1 R.I.



Frans van Dreumel

Voorwoord

Al jaren ben ik welkom ben bij de reünies van het Oorlogs Vrijwilligers Bataljon 1-1 Regiment Infanterie. In de volksmond op de Indische eilanden waar dit bataljon dienst heeft gedaan, beter bekend als het Drentse O.V.W.Bataljon 'De Ramskop'.

Tijdens deze reünies, had ik een klapper bij mijn spullen, waarin de veteranen hun verhalen of opmerkingen konden noteren. Dit was bij verschillende onderdelen het geval. Op vrijdag 14 september 2007 tijdens de laatste reünie, werd mijn collectie bezocht door de veteraan Fokko Polman. Deze persoon nam de klapper ter hand en begon hierin te lezen. Na een poosje gelezen te hebben, kwam deze veteraan naar me toe met de mededeling, dat de feiten zoals ze in de klapper zaten niet geheel juist waren. Ik kon alleen maar vertellen, dat ik deze gegevens van zijn maten van 1-1 R.I. had en dat zij deze gegevens zelf genoteerd hadden.

Ik denk, zei de heer Polman, dat er feiten zijn die alleen maar bij de insiders bekend zijn en dat er verder niemand is die hier iets van weet. Hierop heb ik de heer Polman gevraagd om dit op papier te zetten en hier zou hij eens over nadenken. Op deze zelfde middag kwam de heer Polman samen met zijn vrouw terug bij mij en we hebben een leuk en interessant gesprek met elkaar gehad, over de laatste reünie en het verhaal omtrent het Drents Bataljon 1-1 R.I..

Na een duwtje in de rug van zijn vrouw, zou Fokko Polman trachten om voor mij iets op papier te zetten. Dit kon dus nog wel even duren, dacht ik. Wie schetst mijn verbazing toen ik na enige weken een dikke enveloppe kreeg met als afzender Fokko Polman.

Geloof me, het was meer dan verwacht wat ik binnen kreeg en, zo schreef Fokko Polman, dit was het eerste deel, er kwam nog meer. Dit gebeurde dan ook en zo had ik in januari 2008 twee grote enveloppen met de geschiedenis van 1-1 R.I.

Deze gegevens waren met een typemachine geschreven en er waren fotokopieën van de illustraties bij geplaatst. Ik heb de tekst in de computer gezet en ben op zoek gegaan naar de originele foto's, in Beilen bij de familie Polman.

Hier werd ik hartelijk ontvangen en een uurtje praten liep uit op een hele middag. Bij mijn verzoek of ik gebruik mocht maken van de originele foto's, werden verschillende ordners uit de kast gehaald en begon de heer Polman er foto's uit te halen. Er werd later besloten, dat de ordners mee gingen naar Donkerbroek en dat de foto's en andere papieren na gebruik weer terug gingen naar de eigenaar. De foto's waren voor mij zeer waardevol en zeer goed bruikbaar. Met zijn verhaal en foto's ben ik terug gegaan naar Beilen en heb hier bij deze bijzonder hartelijke mensen mijn werk laten zien. Zeer enthousiast gingen we verder met dit boekwerk en na behulp van enkele oud 1-1 RI'ers welke nog meer fotomateriaal aanleverden is dit boekwerkje ontstaan. In dit schrijven wil ik met name Fokko en Willie Polman bedanken voor de zeer grote bijdrage en hun hartverwarmde ontvangsten bij hun thuis. Ook de heren J. Graber uit Hilversum, J. Enden uit Voorburg en Wilma Mol uit Canada wil ik langs deze weg bedanken voor hun bijdrage in de vorm van de vele foto's uit de beschreven periode.

Frans van Dreumel

De Voorgeschiedenis van 1-1 RI

Na vijf jaren bezetting gedurende de Tweede Wereldoorlog moest Nederland weer opgebouwd worden, er was veel vernield en verwaarloosd. Ook het leger moest opnieuw geformeerd worden.

Veel vrijwilligers gaven zich op voor bezettingstroepen in Duitsland en voor de bevrijding van Indië.

Eind juni 1945 vormde zich in de Johan Willem Friso Kazerne te Assen Bataljon 2-1 RI (Regiment Infanterie) voor uitzending naar Indië. Er waren geen uniformen en er was nauwelijks uitrusting beschikbaar, er was gebrek aan alles. Men deed dienst in eigen kleding, meestal een overall en de opleiding was provisorisch, bijvoorbeeld geen velddienst in verband met de eigen kleding. Wel exercitie, krijgstucht, wapenleer en schietoefeningen met de verstrekte Duitse Krauserkarabijn op de schietbaan Witten. Oefenhandgranaat werpen vond plaats op het kazerneterrein, ver en zuiver werpen op cirkels.

Omdat het bataljon ver onder de sterkte bleef, werd het overgeplaatst naar het barakkenkamp bij Fochteloo, in de buurt van Oosterwolde en ingedeeld bij het Friese bataljon 1-9 RI, bestemd voor Indië. We volgden de lessen veelal in het Fries waar we weinig van verstonden.

Ook eind juni 1945 meldden zich vrijwilligers bij 1-1 RI in de Adolf van Nassau kazerne te Zuidlaren voor de uitzending naar Duitsland.



Vrijwilligers die zich in Zuidlaren meldten in de Adolf Nassau kazerne juni 1945

Voor een groot deel bestonden deze vrijwilligers uit personen uit het verzet gedurende de oorlog, die bereid waren als bezettingstroepen dienst te doen in Duitsland.

Toen echter de bestemming Duitsland werd veranderd in uitzending naar Indië omdat Duitsland niet meer nodig was haakten verscheidene mensen af, gingen de dienst uit of vertrokken naar een ander onderdeel.

Dat zal de reden geweest zijn dat de groep van 2-1 RI vanuit Fochteloo werd overgeplaatst naar Zuidlaren.

Begin september 1945 kwamen we daar aan, moesten direct naar de foerier en ontvingen kleding en uitrusting. Daarna moesten we onmiddellijk met de lessen meedoen, zoals het nemen van de hindernisbaan op tijd. Waarschijnlijk omdat wij conditioneel achter waren.

De commandant was overste Rombout, ook een ex-verzetsman. Het bataljon maakte zich gereed voor vertrek naar Zeeland, kleding en uitrusting werden gecontroleerd en eventueel aangevuld.

Medio september vertrok het bataljon op militaire voertuigen richting Zeeland en was uren onderweg. Daar werd het verdeeld over verschil-

lende plaatsen, onder andere Zierikzee, Haamstede en Willemstad aan het Hollands Diep. Onze compagnie werd ondergebracht in een klein kasteeltje 'Het Mauritshuis'. Onze taak werd duidelijk gemaakt: namelijk het bewaken en inzetten van Duitse krijgsgevangenen. Tijdens de oorlog hadden de Duitsers op veel plaatsen langs de Zeeuwse kust mijnenvelden aangelegd om geallieerde landingen tegen te houden. Die mijnen moesten zo snel mogelijk geruimd worden om ongelukken onder de bevolking te voorkomen.

Hiervoor werden onder de Duitse gevangen troepen vrijwilligers gevraagd in ruil voor een snellere terugkeer naar huis. Veel krijgsgevangenen van brigadier Dräger gaven zich op. 's Morgens werden ze met voertuigen opgehaald, meestal na een ritueel appel, erg gedisciplineerd zoals ze dat gewend waren. Daarna namen ze ruim afscheid van elkaar, want het onschadelijk maken was niet zonder gevaar.

De Duitsers waren wel in het bezit van hun eigen kaarten waarop deze mijnenvelden waren aangegeven. Bovendien kenden ze de systematiek van het leggen. Toch bleven het vanwege complicaties gevaarlijke werkzaamheden want de mijnen lagen er een jaar of langer en door de weersomstandigheden kon er meer zand op de mijnen zijn gekomen. Of ze waren door natuurlijke zandbewegingen iets verschoven of het mechanisme was verroest.

Het verwijderen moest dus voorzichtig gebeuren en wij bleven op een veilige afstand want: het ging soms mis en dan viel er geheid een dode of zwaar gewonde!

Aan het eind van de dag werden de uitgegraven mijnen in een kuil bij elkaar gelegd en tot ontploffing gebracht. Het weekeinde waren de gevangenen vrij en wij dus ook.

Voor Drentenaren en andere noorderlingen was de organisatie van een vrij weekeinde tussen zaterdagmiddag 13.00 uur tot zondagavond 24.00 een hele opgave. Het was een lange reis, de verbinding was niet best en het vervoer per trein was niet erg comfortabel. Daarom bleven veel jongens in de kazerne of in een onderkomen in de buurt. Eenmaal kregen we onverwacht een lang weekeinde. Dat betekende dat wij vrijdag al na de dienst konden vertrekken en zondagavond pas terug hoefden te zijn. Dat was dus de moeite waard.

De tweede compagnie kreeg te horen dat ze met een vissersboot over het Hollands Diep zouden varen en werd met militaire voertuigen naar Rotterdam gebracht.

Tegen 17.00 uur marcheerden de verlofgangers af naar de haven en gingen aan boord van het schip. Het begon al donker te worden en bovendien was het iets mistig. De boot vertrok, de overkant was niet te zien en bovendien werd het steeds mistiger. De schipper vertrouwde het niet en stuurde een bemanningslid naar de boeg om met een dieplood de diepte steeds te peilen en het luidop door te geven. We werden er niet geruster op want het aantal meters diepgang werd steeds minder. Op een gegeven moment durfde de schipper niet verder, het anker werd uitgeworpen en we lagen stil. Daar ging ons verlof! Het duurde een hele tijd voordat het licht werd op die zaterdagmorgen, waarna we verder gingen. Aan de overkant stonden de militaire voertuigen er gelukkig nog, om ons naar het station in Rotterdam te brengen. Het was veel later dan afgesproken en we mochten blij zijn, dat de voertuigen niet waren vertrokken. De trein, zo nam men aan, was wel vertrokken. Daarom werd besloten om naar Utrecht door te reizen en ons op het station af te zetten. Daar stapten we op de trein en waren eindelijk op weg naar het noorden.

We kwamen niet verder dan Hoogeveen. Sommigen waren dicht bij huis, enige anderen moesten met de bus verder. Er was echter geen bus meer te zien en ook geen tram. Vanwege de benzineschaarste waren er weinig auto's op de weg zodat liften ook moeilijk was. Bij een garagehouder informeerden we naar een taxi. Hij kon ons niet helpen omdat we geen bonnen bij ons hadden. Hij nam contact op met de commandant van de Binnenlandse Strijdkrachten, aan wie hij het verhaal vertelde. Hij kreeg benzinebonnen en de taxi bracht ons naar huis. Het was ondertussen wel laat in de namiddag geworden.

Het werd dus toch een kort weekeinde want de terugreis moest wel op zondagmiddag aanvaard worden. Half november 1945 kregen we het bericht dat we moesten verhuizen naar Utrecht. Alles werd ingepakt en het hele bataljon vertrok op militaire voertuigen. Koud en stijf van de lange rit kwamen we aan en werden gelegd in de Seypestein kazerne, een oude kazerne in de buurt van het station. Het waren oude

gebouwen met paardenstallen die nu in gebruik zijn als opslagruimte. Enige pelotons kwamen te liggen op de zolders zonder bedden maar met strozakken die we zelf moesten vullen met stro.

Het bataljon was nog niet op sterkte en moest nog aangevuld worden met Amsterdammers en Limburgers. Dat gaf aanvankelijk wat gewenningsproblemen maar na enige tijd konden we goed met elkaar opschieten. 1-1 RI was gevormd en bestond dus niet alleen uit Drentenaren, maar ook uit Limburgers en Hollanders van 2-7 RI (Het Amsterdamse Bataljon).

Via Engeland naar Malakka en Indië

Na enige tijd bereidden we ons voor op de komst van Koningin Wilhelmina. Wij moesten veel poetsen en omgaan met zenuwachtige officieren. Hare Majesteit was zeer tevreden.

Het vertrek naderde, dus we kregen inschepingsverlof van 22 tot 27 december 1945, een mooie gelegenheid om afscheid te nemen van familie en vrienden.. Op 2 januari 1946 waren we gereed voor afmars naar het station. Familie en vrienden van jongens uit de stad en directe omgeving stonden ons uit te zwaaien. De trein vertrok via Breda, Antwerpen, Gent naar Oostende aan de Belgische kust en na aankomst werden we gelegerd in een Belgische kazerne. Het was maar voor een paar dagen want op 4 januari volgde inscheping op een vrij kleine boot, 'De Marxman' geheten. Hij bracht ons zonder problemen door het nauw van Calais naar Londen. Militaire voertuigen stonden hier gereed en brachten ons een eind het binnenland in naar het 'East Hampstead Camp'. Dit grote camp werd tijdens de Tweede Wereldoorlog gebruikt door de geallieerden. Met ongeveer twintig man kwamen we te liggen in een halfronde tent met nissenhutten. Het was winter, er lag geen sneeuw maar het was zeer koud. Als verwarming stond er een grote kachel maar er was bijna geen brandstof, dus moesten we zuinig stoken. Het eten was voor onze gulzige Hollandse magen niet voldoende, dus werden er 's avonds in de kantine vele cakes ingeslagen om de honger te stillen. Dit tot verbazing van de Engelsen die dit voedselregime gewend waren. Overdag kregen we allerlei lessen, evenals lange exercities die vanwege de snijdende koude niet prettig waren. Ook werden we met een bezoek verrast van Prins Bernhard die veel belangstelling voor ons had.



De Prins bij ons op bezoek in East Hampstead Camp, februari 1946

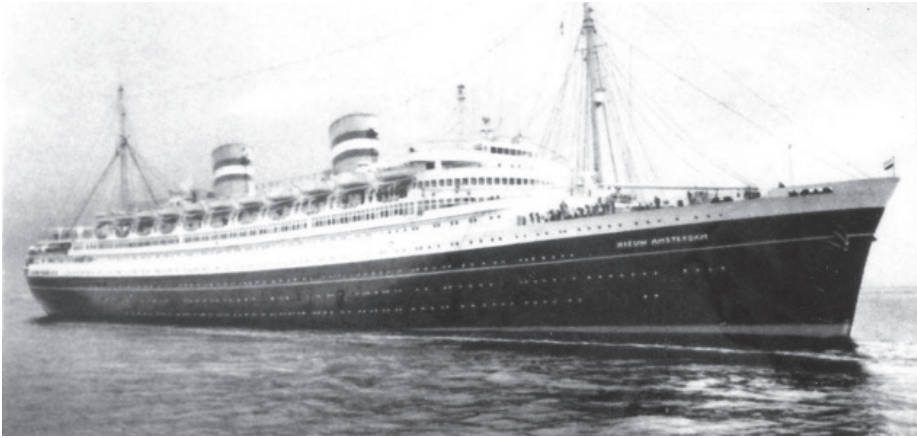
Bij wapenlessen en velddiensten werden de Engelsen ingeschakeld om ons te laten zien hoe een aanval werd uitgevoerd en hoe de verdediging werd ingericht.

Zaterdag was een uitgebreide poetsdag, wapens en uitrusting moesten 'prime' gepoetst worden. Daarna kregen de kamers een grote beurt. Men probeerde ons zover te krijgen om zelfs de spijkerkoppen in de vloer glanzend te poetsen, maar zover kregen ze ons niet gedrild. Gelukkig duurde de periode in Engeland niet lang, want op 25 januari 1946 marcheerden we af naar een station in de buurt en de trein bracht ons naar de haven van Southampton.



COMMANDANT VAN I-I RI, OVERSTE ROMBOUT

We liepen verder naar de haven en zagen voor ons een grote boot liggen. Dit was de 'Nieuw Amsterdam', eens de grootse passagiersboot van Nederland. In de Tweede Wereldoorlog was deze omgebouwd en had als troepentransportschip voor de geallieerden vele reizen gemaakt. Nu werd het schip dus ingezet voor troepentransport van militairen naar Indië. We gingen aan boord en kregen per zes man een hut toegewezen met aan twee zijden drie stretchers boven elkaar.



DE NIEUW AMSTERDAM (1938–1974) LANG 231.2 M BREED 26.8 M
CAPACITEIT 5000 MILITAIREN

Er waren wasgelegenheden en douches. De bataljons 1-12 RI, uit Groningen en 2–5 RI kwamen eveneens aan boord. In totaal 3000 man. Zodat er weinig ruimte was voor ontspanning. Er bleek een kleine filmzaal te zijn. Bezoek daaraan werd per compagnie geregeld. Er ontstonden lange wachttijden.

Nadat we ingericht waren was er voldoende tijd om het grote schip te verkennen. Het was opgebouwd uit meerdere dekken met in het midden een grote brede trap, op veel plaatsen was er verboden toegang zoals de keuken, machinekamer, hutten van de bemanning en de opslagruimtes. Dus waren we veel aan dek te vinden en stonden over de reling te kijken naar verre kusten, eilandjes en passerende schepen.



Bataljonnieuws 1-5 RI

PRIJS 1 dub.

NO.2 31 JAN. 1946

Hedenmorgen, om half tien, stonden alle militairen van de Kon. Ned. Landmacht en het Marine Detachement aangetreden op het dek ter gelegenheid van de verjaardag van H.K.H. Prinses Beatrix. De transport commandant, majoor A.L. Nouwens sprak ter herdenking van dit feit de volgende woorden:

Het is een goede militaire gewoonte op verjaardagen van de leden van het Koninklijk huis onze dagtaak niet aan te vangen, alvorens met een kort woord de verjaardag te hebben herdacht. Heden is het de dag waarop H.K.H. Prinses Beatrix, na een langdurig verblijf in een vreemd, doch gastvrij land, in een vrij Nederland weer haar verjaardag kan vieren. Onze verwachting dat zij dit met blijdschap zal vervullen, wordt gerechtvaardigd door haar stralend gezichtje dat wij op foto's van haar met Nederlandse kinderen mochten aanschouwen, kort na haar terugkeer uit Canada. Dat zij met haar zusjes, haar ouders en haar koninklijke grootmoeder tijdens de woedende wereldbrand voor ons gespaard mocht blijven vervult ons met grote dankbaarheid omdat bij al het andere leed ons geliefd oranje huis het verdriet over het verlies van een zijner telgen bespaard bleef. Wij prijzen ons ook dan gelukkig ons geheel in dienst van het huis van oranje te kunnen stellen om, gesterkt door het lichtend voorbeeld dat dit huis omgaf, onze plicht te mogen doen in de Overzeesche gebiedsdelen van het rijk. Om uiting te geven aan onze blijdschap met de dag van heden, verzond ik de volgende twee telegrammen:

**AAN H.M. DE KONINGIN
DER NEDERLANDEN,
Te 's-GRAVENHAGE**

De Officiëren, Onderofficiëren, Korporaals en Manschappen 1-1 R.I., 2-5 R.I. en 1-12 R.I., de Onderofficiëren en Matrozen van het detachement van de K.L. der Koninklijke Marine en de leider en verpleegsters van de afdeling Rode Kruis. Gezamenlijk aan boord van de 'Nieuw Amsterdam' als transport voor Nederlandsch Indië, veroorloven we Uwe majesteit eerbiedig hunnen gelukwensen aan te bieden ter gelegenheid van den verjaardag van H.K.H. Prinses Beatrix en getuigenis af te leggen van hunne onwankelbare trouw van het huis van oranje.

De Transport Commandant
Majoor der Infanterie K.N.I.L.
A.L. Nouwens

Ik ben ervan overtuigd hiermede Uw aller gevoelens te hebben vertolkt en de juistheid van deze overtuiging kunt U bewijzen door het nauwgezet nakomen van alles wat van U verlangd wordt. Daarmede houdt U hoog Uw militaire waardigheid, Uw Nederlandschap en Uw drieluur.

LEVE HET VADERLAND

Majoor A.L. Nouwens

**AAN H.H.K.K.H.H. PRINSES
JULIANA EN PRINS BERN-
HARD
TE SOESTDIJK**

De Officiëren, Onderofficiëren, Korporaals en Manschappen 1-1 R.I., 2-5 R.I. en 1-12 R.I., de Onderofficiëren en Matrozen van het detachement van de K.L. der Koninklijke Marine en de leider en verpleegsters van de afdeling Rode Kruis. Gezamenlijk aan boord van de 'Nieuw Amsterdam' als transport voor Nederlandsch Indië, veroorloven we Uwe majesteit eerbiedig hunnen gelukwensen aan te bieden ter gelegenheid van den verjaardag van H.K.H. Prinses Beatrix en getuigenis af te leggen van hunne onwankelbare trouw van het huis van oranje.

De Transport Commandant
Majoor der Infanterie K.N.I.L.
A.L. Nouwens

Via de straat van Gibraltar voeren we de Middellandse zee op en werd het allengs warmer. Toen het echt heet werd moesten we onze uniformen inleveren en kregen we tropenkleding. Iedereen wilde dit wel na de Engelse koude: warm worden, vitamine D opdoen, bruin worden en de zon op de huid laten prikkelen. Dat was wel uitkijken want onze witte lichamen werden snel rood door de combinatie van zon, wind en zeelucht. Toen na enige tijd er te veel mensen op ziekenrapport kwamen met een verbrande huid, werd zonnebaden natuurlijk verboden! Behalve zonnen en poetsen, waren er ook andere bezigheden aan dek, zoals het beëdigen tot officier. Dit viel te beurt aan luitenant Vader en luitenant Hoog. Voor ons een welkome afwisseling en iedereen moest hiervoor aantreden op het dek.



Aan boord van de Nieuw-Amsterdam. De Commandant van I-I RI de overste Rombouts, bij de beëdiging van lt. Vader en lt. Hoog. Iedereen moest aantreden

We bereikten Port Said, de grote haven van Egypte. Direct kwamen kooplieden met souvenirs in bootjes langsij, maar veel animo tot kopen was er niet.



Handelaren komen langsij in Port Said

Belangrijker waren de brieven van thuis die aan boord kwamen. Het schip werd bijgetankt en in de loop van de middag voeren we het Suezkanaal in.

Aan het begin staat een groot standbeeld van Ferdinand de Lesseps onder wiens leiding in 1896 het kanaal ooit was gegraven. Het is ongeveer 160 kilometer lang, 70 tot 125 meter breed en circa 12 meter diep. We zagen meerdere malen dat er werkzaamheden werden uitgevoerd. De schepen moesten om beschadigingen aan de oevers te vermijden in konvooi en op halve kracht varen. Vanwege de breedte van het kanaal waren er geen tegenliggers. De reis door het Suezkanaal duurde ongeveer tien uur zodat we de volgende morgen de stad Suez passeerden en de Rode Zee op voeren. Deze zee heeft haar naam te danken aan de rossige gloed van de algen die door de oppervlakte van het water schijnt. Het zoutgehalte van de zee is hoog, het regent bijna niet zodat er nauwelijks aanvoer van zoet water is. Wel veel verdamping. De temperatuur van het water is tussen de 25 en 30 graden. Op 31 januari herdachten we de verjaardag van prinses Beatrix en alle militairen van de landmacht en de marine stonden daarvoor saluerend aangetreden op de dekken. Transportcommandant majoor Nouwens hield voor die gelegenheid een toespraak (zie Extra bulletin).

Aan het einde van de Rode Zee komen de kusten van Jemen en Eritrea dicht bij elkaar en via de Golf van Aden voeren we de Indische Oceaan op. Op 6 februari stopten de machines van de boot en bleven we stil liggen. Na een kort ziekbed was soldaat Grasmeyer aan boord overleden. Hij werd met enig ceremonieel op zeemanswijze overboord gezet. Daarna werden de machines weer gestart en ging het richting Malakka.

Dat de Nederlanders naar Malakka moesten, vond vooral zijn oorzaak in het handelen van de Japanners. Toen ze in 1944 zagen dat ze de oorlog zouden verliezen, beloofden zij de Indische bevolking deelname aan het bestuur en een grotere onafhankelijkheid. De bevolking werd enthousiast en vooral de jongeren, de pemoeda's werden steeds radicaler. Toen Japan op 15 augustus 1945 capituleerde na de atoombommen op Hiroshima en Nagasaki kregen ze de opdracht orde en rust te handhaven omdat de Engelsen niet over voldoende bezettingstroepen beschikten. In dit gezagsvacuüm besloten Soekarno en Hatta tot onafhankelijkheid. De Britse troepen kwamen eind september 1945 en bezetten alleen grote steden; zoals Batavia en Soerabaja. Bij Soerabaja overvielen de pemoeda's een transport Europese vrouwen en kinderen die onder bescherming van het Rode Kruis vielen en vermoordden ze op beestachtige wijze. De Engelse troepen traden op, voerden patrouilles uit en deden huiszoekingen. Aldus volgde een complete veldslag en leden de Engelsen veel verliezen. De luchtmacht werd ingeschakeld.