



STICHTING GESLACHT MEES

NOVEMBER 1968

ADRES VAN REDACTIE EN ADMINISTRATIE:
BLAAK 10 - ROTTERDAM

NUMMER 20

FAMILIEBERICHTEN

(De tussen haakjes geplaatste bladzijdenummers verwijzen naar de derde druk van de Genealogie van het Geslacht Mees, uitgegeven in 1960.)

GEHUWD:

Te Arnhem, 9 november 1963 - Leonoor Mees en Willem S. Molenaar, geboren te Hoogeveen, 16 april 1939, leraar, zoon van H. Molenaar en G. van der Sluis (R 12-1).

Te Sellingen (gem. Vlagtwedde) 17 september 1965 - Lucas Mees en Anna Elizabeth Hendrika Lubberman (G 12-20).

GEBOREN:

Te Noordwijk, 19 februari 1964 - Heleen Lydeke Pascale en Te Rotterdam, 10 oktober 1968 - Lucas Hendrik Stefan, kinderen van Lucas Mees en Anna Elizabeth Hendrika Lubberman (G 13c).

Te Renkum, 17 mei 1964 - Gijsbert en te Apeldoorn, 8 februari 1967 - Jeroen - zoons van Willem S. Molenaar en Leonoor Mees (R 12-1).

Te Middelburg, 5 juni 1967 - Jeannine Margu rite Ren e - dochter van Hendrik Albertus Delfos en Ren e Antoinette Johanna Mees (G 12-19).

Te Rotterdam, 11 juni 1967 - Suzanne Hilde - dochter van Ir. Bert Joist Mees en Singhilde Nicolette Veth (G 13).

Te Rotterdam, 19 januari 1967 - Anne Wille-
mijn - dochter van Frederik Ernst Leopold
Dorhout Mees en Marijke Hoette (G 12-13).

Te Leiderdorp, 13 september 1968 - Johan Carel
- zoon van Bernard Marius Goslings en Marie
Antoinette Mees (R 11-18).

Te Maassluis, 19 oktober 1968 - Piet-Hein -
zoon van Boudewijn Franciscus Mees en Frede-
ricke Caroline Bax (R 12-16).

VERLOOFD:

Marten Mees, kandidaat rechten te Leiden en
Willemijn Visser 't Hooft, studeert paedagogie
te Utrecht (R 11-18).

OVERLEDEN:

Te 's-Gravenhage, 4 juli 1954 - Dr. Jan Rudolf
Bos - echtgenoot van Maria Mees (R 10-14).

Te Sao Paulo (Brazili ), 11 mei 1965 - Dou-
airi re Maria Elisabeth Adriana van Panhuys-
Mees (R 10-13).

Te 's-Gravenhage, 23 september 1967 - Ir. Ber-
nardus Dorhout Mees (G 10-11).

Te Huis ter Heide, 12 januari 1968 - Sophia
Antje Stenfert Kroese - weduwe van Rudolph
Adriaan Mees (R 10-22).

Te Zeist, 31 januari 1968 - Jantiena Janke
C ster-Mees (G 10-21).

Te Rotterdam, 7 augustus 1968 - Johanna Fran-
cina Mees - echtgenote van Mr. Eduard Frede-
rik Bonjer (R 10-6).



Foto gemaakt op 7 mei 1967 in de tuin van Rapershout te Wassenaar
ter gelegenheid van het diamanten huwelijksfeest van de Heer en Mevrouw Mees-Berg



1. Arnoldine Mees-Berg — 2. Willem Cornelis Mees — 3. Cornelia Arnold-Mees — 4. Abraham Arnold — 5. Charlotte Boon-Mees — 6. Hendrik Boon — 7. Anna Vreede-Mees — 8. Hendrik Vreede — 9. Ernestine Montagne-Mees — 10. Charles Montagne — 11. Poppet Pol-John — 12. Willem Pol — 13. Talitha Getty-Pol — 14. Paul Getty — 15. Adine ten Houte de Lange-Arnold — 16. Jacq ten Houte de Lange — 17. Marianne Kalff-Arnold — 18. Frits Kalff — 19. Elisabeth Vinci-Boon — 20. Alfonso Vinci — 21. Talitha Loudon-Boon — 22. Aernout Loudon — 23. Caroline Boon — 24. Willemien de Geer-Zaaijer — 25. Dirk Jan de Geer — 26. Charlotte Zaaijer — 27. Hilda Vreede — 28. Helene Montagne — 29. Marten Montagne — 30. Ernst Jan Montagne — 31. Nicolaas Montagne — 32. Clara ten Houte de Lange — 33. Anne Joke ten Houte de Lange — 34. Talitha ten Houte de Lange — 35. Michiel ten Houte de Lange — 36. Anton Kalff — 37. Hester Kalff — 38. Adinetje Kalff — 39. Federico Vinci — 40. Jalina Vinci — 41. Florentine de Geer — 42. Eduard de Geer — 43. Henriëtte de Geer.

(De nos. 3—12 zijn kinderen van het echtpaar Mees-Berg; de nos. 13—31 zijn kleinkinderen en de nos. 32—43 achterkleinkinderen.)

REIS IN JULI 1842 BESCHREVEN DOOR MR. RUDOLF ADRIAAN MEES (R 8-4)

Wij vertrokken van Rotterdam Dinsdag 12 July 1842 met de Ludwig van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij Des morgens om 7 uur.

Ons gezelschap bestond uit Broeder G. Mees, Zoon Willem, Dochter Mies en mijn persoon.

Het Weder, hetgeen den vorigen dag buitengewoon warm was, scheen ook dien dag schoon te zullen zijn; het was eerst min of meer bewolkt, maar zacht & zeer aangenaam.

$\frac{1}{2}$ 9 te Dordt $\frac{1}{2}$ 12 Bommel 4 ure Nymegen

7 ure Emmerik.

Wij hadden goed gezelschap: Prof. J. F. van Oordt, vrouw en zoon; van Teylingen & 2 dochters, de Heer van Vollenhoven, zoon van C. van Vollenhoven, gewezen Directeur v. d. Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

Te Emmerik goed gelogeed in Hotel d'Hollande. Nadat wij ons geëtablisseed hadden gingen wij een wandeling doen naar de kant van de stad die aan de Zuidzijde is. Ik zag daar de zon ondergaan zoo schoon als ik mij niet kan herinneren zulks ooit gezien te hebben. De schijf was achter Hoog Elten verscholen, maar gaf een licht zoo heerlijk gekleurd en zoo gloeyend als het stoutste penceel niet schilderen kon.

Wij spijsigden goed aan een eenvoudige table d'Hôte & ik begaf mij om 10 uur naar bed, ofschoon mijn reisgezellen, gelijk ik naderhand hoorde, nog geruimen tijd bleven praten met van Oordt, die niet gaarne vroeg scheidt.

Woensdag 13 July. Om 5 ure opgestaan, nadat ik meermalen in den nacht ontwaakt & opgeweest was. Volgens mijn constante gewoonte, zoo wel uit lust, doch nog meer uit noodzakelijkheid teneinde mij niet onwel te voelen, dejeuneer ik alleen.

De commiesen zouden het passagiersgoed vroeg nazien. Doch dit gebeurde niet. De nachtzak welke na onderzocht geweest te zijn op den vorigen avond weder naar boord zou gebragt worden, moest op het plankier blijven liggen om desnoods nog weer nagezien te worden & om niet te verwarren met de nog niet geëxamineerde goederen op de boot. Ik besloot er bij te blijven staan om vermissing voor te komen. Dit duurde zeer lang & was enkel formaliteit want er werd bijna niets nagezien.

Om 7 ure vertrokken wij met heerlijk warm & helder weer. Den vorigen dag was te Thiel ons gezelschap nog vermeerderd door den Thielschen rector Tydeman

& zuster (Truitje) & Kitty Hugenholtz. $\frac{1}{4}$ voor 11 hadden wij Wezel voor ons. De lage waterstand maakte de vaart zeer moeielijk. Het eiland voor Wezel passeerden wij en laten het links liggen. Wij dineren op het dek met een vrij groot gezelschap. 6 ure bereiken wij Düsseldorf, daar verlaten ons de Thielsche vrienden. 's Nachts circa 12 uur Keulen. Daar bleven wij vrij lang liggen. Men moest circa 300 kistjes candy voor Mannheim innemen. De dames die zich ter ruste begeven hadden werden er zeer door gestoord, daar de lading juist boven hun hoofd geschiedde.

Het was een uitermate zoele nacht, ik bracht dien meest op dek wandelende door. Om circa 4 ure bereikten wij Bonn. Voortvarende genoten wij een heerlijk gezigt op het Zevengebergte bij de rijzende zon die onbewolkt opging. Prof. van Oordt en familie lieten zich in Blittersdorf aan land zetten. Wij verloren daarmede een aangenaam gezelschap. Wij dejeuneerden aan dek, en met het panorama in de hand genoten wij veel door de vrolijke tinten welke alle voorwerpen bij den helderen morgen vertoonden. Te Coblenz kwamen wij $\frac{1}{4}$ voor 11 uur aan.

De kapitein gaf ons vrijheid, daar hij kolen moest innemen, om aan land te gaan voor een goed half uur. Wij maakten met ons gezelschap daar gebruik van & doorwandelden een gedeelte der stad. Ik zag daar voor het eerst de fontein met het beroemde onderschrift. De prefect (de Fransche) had er op doen plaatsen „l'an 1812 mémorable par la campagne en Russie", waaronder met even groote letteren gebeiteld is „Vu & approuvé par nous commandant Russe de la Ville de Coblenz 1 Janvier 1814".

Op de boot terugkerende moesten wij een plank passeren, ik weet niet hoe het kwam, maar bij het gaan over deze plank beving mij een huivering om naar beneden te storten. Ik liep er krampachtig over & schoon ik er zonder ongeluk over kwam, voelde ik mij buitengewoon aangedaan & besloot mij zoo mogelijk niet meer te wagen aan zulke overgangen zonder hulp, want ik houd het er voor dat ik in gevaar verkeerd heb. Het was mijne wijsheid niet, welke mij behoedde om niet in den Rijn te storten.

Wij vervolgden onze togt langs de mij bekende boorden van den Rijn. Vooral troffen mij weder de heerlijke streken bij St. Goar & de Lurlei felsen. Het was zoo warm dat wij ten tweeden male op het dek spijsden, juist toen wij tusschen Lahnstein & de Lurlei felsen waren. Het diner werd daardoor dikwerf vergeten.

Te Bingen lag de boot voor eenige oogenblikken aan. Reeds toen begonnen wij te bemerken dat wij laat te Mannheim zouden komen. Na Rüdesheim & Bingen wordt de vaart meer eenvormig; wij genoten echter een heerlijken helderen avondstond en bragten den tijd in verschillende gesprekken aangenaam door. Tegen half tien zagen wij Mainz, toen wij wilden doorvaren maakte men zwaarigheid de brug te openen. De kapitein ging aan wal, het was een lange negociatie; eindelijk de brug ging open & wij stoomden door.

Intusschen was de avond ingevallen. Wij maakten schikking om te slapen; ik had echter weerszin om mij in het benauwde bed neder te leggen. Dochter Mietje verkoos ook op te blijven & zoo gingen zoon Willem en Broer Goris de twee slaappleatsen innemen. Ik strekte mij zoo veel de plaats dit toeliet op de bank uit, doch het slapen ging niet best & ik vond het aangenaamer om van tijd tot tijd van de frissche nachtlucht genot te hebben.

Om $\frac{1}{2}$ 6 uur 's morgens Vrijdag 15 July bereikten wij Mannheim alwaar wij de boot verlieten. Wij namen onzen intrek in een nieuw nog nauwelijks afgebouwd hotel „Hotel de l'Europe”. Wij ontbeten daar & gingen in den vroegen morgen de stad Mannheim doorkruisen. $\frac{1}{4}$ voor 8 ure kwam de omnibus onze goederen aan het hotel afhalen. $\frac{1}{2}$ 9 gaan wij met de spoortrein af naar Heidelberg. Wij nemen de diligence op de spoorweg. De overtocht geschiedde in juist 28 minuten. Een omnibus bracht ons aan het Hotel te Heidelberg „Hotel d'Hollande” genaamd.

Het eerste werk was om geheel van kleederen te verwisselen, eene ware verkwikking na dat dezelve in bijna 2 & een halve dag & twee nachten niet uit waren geweest. Willem gaat dadelijk Hein opzoeken & vindt hem spoedig; het behoeft wel niet aangeteekend te worden dat de ontmoeting ons allen trof. Hij was volmaakt welvarende. Heidelberg ligt in een nauwe valei, dus voor het Hollandsche oog zeer bekoorlijk. Het heldere weder, & de blijdschap over het wederzien van Hein bragten er denkkelijk het hunne toe bij om mij van den eersten indruk van Heidelberg een aangename herinnering achter te laten. Spoedig begaven wij ons op weg.

Wij wandelden door Heidelberg & langs den Pariser Weg naar het Hotel Ernst alwaar wij op een hooggelegen balcon de schoonste uitzicht hadden over de omstreken. In het hotel dineerden wij om één uur aan de tafel & wandelden eerst naar de omstreken van het Alte Schlosz, alwaar een plaats is bestemd tot het gebruiken van ververschingen. Wij namen daar thee & gingen daarna de ruïnen van het slot bezichtigen. Dit is fraai en belangrijk & verdiende een gedetailleerder beschrijving zoo die niet vollediger & beter in geschriften te vinden was.

De ruïnen zijn van onderscheiden eeuwen (zie hierover Schreiber & Germann); daar alles goed opgenomen hebbende, ook een zaal met vele oudheden, vervolgden wij onze wandeling naar de Wolffsbrunnen, aldaar is

een gebouw alwaar de Heidelbergers zich veel laten vinden. Wij gebruikten daar wat wijn met brood & cervelaatworst.

Wij vervolgden onzen togt naar Heidelberg terug, alwaar wij met het vallen van den avond aankwamen & à la carte in het logement met het beste succes soupeerden. De volgende morgen, het was heerlijk warm weer, kwam Hein tijdig bij ons.

Zaterdag 16 July. Wij maakten onze plannen voor den dag. Eerst begaven wij ons naar het College bij Mittermayer alwaar ik hem hoorde over de doodstraf. Ik kon hem vrij goed volgen. Mijne reisgenooten gingen ieder huns weegs. Ik deed een visite bij den Heer en Mevrouw Reitz; daar aan huis geniet Hein veel beleefdheid.

In het logement bijeen gekomen vertrokken wij met een zeer goed rijtuig langs een fraaien weg over Neckargemünd naar Neckarsteinach, daar is een zeer goed logement of althans gasthaus alwaar men tafel houdt. Wij vonden daar een zeer spatieuze zaal met een uitnemend uitzicht van een balcon. Het heldere weder gaf er welligt een hooger tint aan maar ik vond het byzonder vrolijk & aangenaam. Wij spijsigden daar met nog eenige weinige gasten, die zich echter niet met ons & wij niet met hen bemoeiden. Zij waren in geenen deele onbeleefd. Na het eten gingen wij de rivier de Neckar over met een schuitje (dezelve is op dit punt niet breed) en begonnen onze opklimming naar Dielsberg. Eerst gaat het klimmen redelijk wel, maar wordt hoe langer hoe moeilijker. Wij hadden een zeer warmen dag. Tusschen het geboomte ging het nog redelijk wel maar wanneer de weg langs den bergrug slingerde alwaar geen boomen zijn was het ondraaglijk vermoeiend door hitte en steilte.

Ik weet niet hoe lang wij met het opsteigen bezig waren maar zeker het bereiken van het stadje was ons hoogst welkom. Wij gingen in een soort herbergje & verfrischten ons met wat drinken, alvorens wij verder gingen. Dielsberg is te voren geheel met een muur omringd geweest, waarvan de overblijfsels nog de duidelijke sporen vertoonen. Op het hoogste punt is de ruïne van een uitgestrekt kasteel welke wij bezagen, doch er was geen guide die ons aanwijzing kon doen.

In het afklimmen hoorden wij dat dit kasteel over dertig jaren nog bewoond was, een oude vrouw verhaalde ons dit. Hetgeen de moeyelijkheid van de togt eenigszins vergoedt zijn de uitnemende gezigten welke men geniet op de verschillende hoogten van den berg. Wij daalden met vrij wat minder moeite af dan wij opgeklommen waren & staken wederom de Neckar over, begaven ons naar het logement terug & gebruikten de thee op een lager gelegen balcon dan waar wij gedineerd hadden. Des avonds kwamen wij in de schemering binnen Heidelberg terug. Ik had de familie Reitz beloofd des avonds te komen theedrinken met dochter Mietje. Dit deden wij, doch toen wij ons gereed maakten om ruim $7\frac{1}{2}$ ure heen te gaan hoorden wij dat zulks geheel in strijd was met het plan van

onze gastvrouw en gastheer, welke ons te souperen wilden houden.

Wij protesteerden, daar dit moeylijkheid gaf voor ons zeer vroegtijdige afreizen op den volgenden dag, tegen dit plan, doch de aandrang was zoo groot dat het onbescheiden zou geweest zijn om te weigeren. Intuschen werden de twee andere reisgenooten heimelijk gehaald. Broeder Goris lag reeds te bed & kon dus niet komen. Willem had juist zijn brood gegeten met een schopper wijn toen de boodschap tot hem kwam. Hij ging evenwel mede & wij hadden er een zeer net soupér hetgeen men evenwel spoedig voordienende zoo dat wij ruim 11 ure vertrokken. Er was behalve de huisgenooten, de familie Reitz, eene dame Fraulein Fischer.

Zondag 17 July wederom helder warm weer, wij verlaten Heidelberg $\frac{1}{4}$ na 5 ure 's morgens. De weg is niet byzonder fraai, althans meest vlak. Wij waren om 11 ure te Bruchsal een vrij goede stad, wij bezochten er een gebouw van waar men een uitgestrekt uitzigt heeft; waar dit gebouw voor dient heb ik niet opgeteekend. Hier was de etensklok zeer vroeg. De table d'hôte was vóór half 12. Er is een zeer fraaie katholieke kerk waar wij de mis zagen vieren. Om half 2 bereikten wij Carlsruhe onder een zware hitte. Juist bijtijds kwamen wij om aan een talrijke bezette tafel deel te kunnen nemen. Na den eten, niettegenstaande de hitte, liepen wij de stad door welke, gelijk bekend is, als een waayer gebouwd is. Het paleis of slot maakt de benedenzijde uit & alle straten loopen met divergerende stralen van daar uit. Het is naar de mate der bevolking te groot & daarom weinig levendig.

Wij verfrischten ons in het logement teruggekeerd met wat ijs & namen den togt weder aan naar Rastatt, alwaar de thee gebruikt werd. Men zeide dat de thermometer 88 gestaan had & wij zagen van de stad te weinig om er iets van te kunnen opteekenen. Vandaar gegaan bereikten wij om 8 ure Baden. Met eenige moeite kregen wij plaats in het Hotel de l'Europe, een schoon gebouw, nog zeer nieuw. Eerste wilde men ons zeer hoog kleine appartementen geven. Op onze weigering & de aanstalten om weder te vertrekken kregen wij een superbe salon met drie slaapvertrekken achter elkander.

Geëtabliseerd zijnde gingen wij dadelijk uit op de wandelplaats om de koele avondlucht te genieten. Het conversationshouse werd ook bezocht met prachtig getooide Dames en Heeren vervuld.

Ik had nimmer zulk een impressie van een ijdele naar wufte of verkeerde vermaken hakende menigte gezien. Het scheen mij de Mammon op zijn troon. Wij soupeerden à la carte in het hotel.

Maandag 18 July. Brieven uit Rotterdam welke mij hartelijk verblijdden & nieuwen moed gaven om met dankbaarheid te genieten. Onze togt ging naar het oude slot. Wij namen twee ezels, een voor Mie en een voor de Heeren. De weg loopt langs voortreffelijke partijen al kronkelend den berg op met hoog hout begroeid.

Wij bezien het slot van boven tot beneden, het levert van de verschillende etages verscheidenheid van fraaye gezigten.

Nadat wij den berg weder afgereden waren bezochten wij een bron waarvan ik den naam vergeten ben, maar welke nog vele Romeinsche overblijfselen heeft in marmeren ornamenten enz., er stond ook een Romeinsche mijlpaal, in de nabuurschap gevonden. Niet ver vandaar gingen wij in een gebouw alwaar wij de kelders zagen waarin men zegt dat het veemgerigt zitting hield. Er is in een dier holen een ontzettende dikke deur van steen welke op hare ijzeren hengsels gedraaid een zonderlinge soort van muziek maakt. Ik schreef in het logement teruggekeerd een lange brief naar Rotterdam.

Wij gingen vervolgens wandelen langs de winkels of eigenlijk kramen welke in de nabijheid van het conversationshuis staan. Zij zijn met de prachtige winkels onder de collossade van Wiesbaden niet te vergelijken. Wij namen een déjeuner dinatoire in het restaurant, wandelden op de fraaye weg achter het Badgebouw en gingen in een boekwinkel, cabinet de Lecture, & dineerden in het hotel om 5 ure. Na het eten verlustigden wij ons op de wandeling naar Lichtenthal. Daar reden & wandelden de geheele beau monde van Baden, hetwelk aan het geheel een levendig & vroolijk aanzien gaf.

Nogmaals de zaal bezocht. Het was een warme avond & de lucht was met zeer sterk wêerlicht zonder regen waarom wij in de open lucht ons glas Rijnwijn konden nuttigen, te midden van een menigte tafeltjes met allerlei groepen van menschen. 's Avonds nog iets à la Carte gebruikt in het hotel.

Dinsdag 19 July. Voor het ontbijt gewandeld naar de bron in het nieuw gebouwde Bronhuis. Het was er niet druk. Na het déjeuner Cabinet de Lecture bezocht & om de groote warmte bleef ik er lang lezen. Nog eene wandeling en om $\frac{1}{2}$ 1 reden wij uit Baden naar het Murgthal. Het is mij niet mogelijk de schoonheid van die oorden te beschrijven, maar ik wensch dat zij een blijvenden indruk op mij zullen hebben.

Eerst bezogten wij Nieuw Eberstein, alwaar de Hertog dikwerf verblijf houdt. Het bevat vele antiquiteiten van schilderijen, meubelen, wapenen, wapenuitrustingen enz., doch daar men bij dit alles nieuw gemaakte gevoegd heeft, welke het oude nabootsen & dus quasie oud & wezenlijk oud onder elkander gemengd heeft, verloor het bij mij in den indruk dien het anders zou gemaakt hebben. De gezigten uit de torens zijn overschoon.

Wij dineerden te Forbach in een klein logement, doch waar men allen verwonderlijkst schielijk & goed gevoed had. Daar vonden wij voor het eerst Ripoldsau water waarvan broeder Goris na het diner merkelyk effect had. Om 9 uur bereikten wij Schwartzenberg, in een vrij goed logement, zeer nabij het plaatsje. Het is het posthuis Hotel de la Verrerie à Schön Münzach. Wij

soupeerden er met wat brood en eieren en deden ons vroeg wakken om op

Woensdag 20 July verder te gaan; door een en ander oponthoud werd het 6 uur eer wij afreden. Het weder was zeer donker, evenwel helderde het op den dag wat op. Wij hielden te Freudensstadt wat stil, een vrij ruime plaats met een kerk waarvan de torens van verschillende kleur van steen gebouwd zijn. De ene zeer hoog van kleur in het rood, de andere met wit ingelegd. Wij deden een omweg om den Kniebis over te gaan; wij hielden daar op de hoogte stil, gebruikten daar iets bij een paar oude goede menschen en reden toen langs een pasgemaakte weg naar beneden om Ripoldsbad te bereiken.

Het is een ontzettend werk geweest om dezen weg in den berg aan te leggen. Om één ure kwamen wij aan het Bad aan. Wij kenden geen van allen deze plaats en vonden ons zonderling verrast toen wij verzocht werden aan tafel te komen en in een groote zaal geleid werden, alwaar voor omtrent 200 personen gedekt was, & 180 aanzaten. Het regende ongelukkig vrij sterk zoo dat het een en ander een somber voorkomen had.

Wij vonden hier veel Franschen onder de badgasten. De gastgeber verhaalde ons dat hij buiten zijn logement, in particuliere woningen, nog wel 100 gasten spijsigde. Het was een deftig man aan wien het logement & het bad toebehoorden.

Wij rijden na den middag over Wolfach op Hornberg; tusschen deze plaatsen hadden wij het heerlijk schouwspel van een regenboog welker uiterste punten juist op de toppen van twee bergen schenen te rusten. Te Hornberg hadden wij een zeer goed logement, men onthaalde ons op excellente gebraden forellen, waarin Broeder Goris byzonder welgevallen heeft. Om 6 ure 's morgens uit Hornberg.

Donderdag 21 July $\frac{1}{4}$ voor 8 te Triberg, aldaar gingen wij dadelijk de waterval zien welke zeer de moeite waard is te zien. Daar het geregend had was het klimmen naar de verschillende etage's van deze val zeer bezwaarlijk. Wij deden dit alles zonder guide. Wij komen $\frac{1}{4}$ voor 3 aan te Donaueschingen na te Villingen een uur gepleisterd te hebben. De weg daarheen loopt over de vrij hoge bergvlakte alwaar de vegetatie aldaar duidelijke sporen draagt van armoede. Te Donaueschingen bezagen wij de vorstelijke tuinen & hetgeen mij meer interesseerde, zagen wij den oorsprong van de Donau. Deze komt voort uit een ronde kom of vijver welke niet byzonder groot is, waarvan men ons zeide dat het water altijd sterk opwelt. Een andere oorsprong uit een groote beek, de rivier de Brieg, stort zich in de Donau juist bij Donaueschingen. Wij dineerden daar en zetten onzen togt voort tot wij om $9\frac{1}{2}$ ure te Schaffhausen kwamen. De donker belette ons veel van de stad te zien; wij reden toen westelijk op, de Rijn aan onze linkerhand, naar Neuhausen alwaar wij logeerden. Daar hoorden wij de bruischende

tonen van den waterval. Het bezoek van dezelve moesten wij tot den volgenden dag uitstellen.

Vrijdag 22 July. Na het ontbijt begaven wij ons naar den Rijnval. Het weder was goed maar niet helder; eerst kwamen wij regt over den val & toen wij er een wijl vertoefd hadden kwam de zon door en wierp haar stralen op het bruischende schuim. Nadat wij dit een tijdlang beschouwd hadden lieten wij ons overzetten naar de andere zijde van den Rijn te Laufen. Aldaar zagen wij de bekende Chambre obscure, ook met zonneschijn. Wij kochten een & ander plaatwerk & daalden toen af al nader & nader aan den val tot op een balcon waar wij zoo nabij den val waren dat het water ons gedurig nat maakte. Hier vooral is het tooneel verheven en opwekkend; het waren onze horologiën die ons aanmaanden om verder te gaan.

Wij voeren toen de rivier weder over, gebruikten wat in het logement & reden om $\frac{1}{2}$ 1 af. Wij hielden stil te Eglizan alwaar wij den Rijn passeerden. Na alvorens in het logement wat te hebben vertoefd onder het gebruik van een flesch Neuschateller wijn, welke mij maar tamelijk smaakte, schoon het de beste was die wij in Zwitserland ontmoetten. Hier trof ons voor het eerst die overdekte houten brug, welke men veel in Zwitserland aantreft. Men zeide ons dat deze zware houten overdekking ter bescherming was van de bruggen tegen den regen en sneeuw. De weg tusschen Schaffhausen en Zürich is niet byzonder fraay, veel vlak maar toch niet onbehaaglijk. Wij zagen dat in Zwitserland het onmatig gebruik van bedwelmende dranken ook al plaats heeft, althans zagen wij van een inspectie vele militairen terugkomen waarvan niet weinigen waggelend langs den weg liepen & nauwelijks zich konden voortslepen.

Om $\frac{1}{2}$ 8 te Zürich. Wij rijden naar het Hotel du Lac en krijgen er uitmuntende kamers voor het grootste gedeelte van ons gezelschap. De regen viel dien avond in stroomen neder, wij beproefden vruchteloos nog eens uit te gaan maar moesten het tot den volgenden dag uitstellen.

Zaterdag 23 July. Des morgens om 5 uur zag ik uit mijn venster de zon heerlijk het Züricher meer beschijnen. Ik stond zeer tijdig op & genoot voor het eerst van mijn leven den aanblik van een blaauw met bergen omgeven Zwitsers meer; iets waar naar mijn begeerte altijd was uitgegaan.

Inderdaad is dit meer naar het mij voorkomt niet zoo schilderachtig als het Lucerner, & ook niet van nabij van bergen omgeven, doch het geheel nieuwe van het gezicht van zulk een natuurtooneel verrukte mij & de vergelijking met een nog schooner meer kon bij mij niet werken.

Wij verkozen ons ontbijt te nemen op ons balcon om niets van het uitzigt te verliezen & begaven ons spoedig daarna op weg om van Zürich een & ander te zien. De streken om de stad zijn zeer lachende & er heerscht

een groote netheid. Wij wandelden ook aan dien kant alwaar zich onder hooge boomen het graf van Gessner bevindt met het volgende opschrift:

Dem Andenken

SALOMON GESSNERS

von seinen Mitbürgern. Billig verehrt die
Nachwelt den Dichter, den die Musen
sich geweiht haben die Welt Unschuld
und Tugend zu lehren.

Wij reden kort na den middag, na alvorens eene fraaye tour op het meer in een roeischuit gedaan te hebben, uit Zürich eerst op Zug alwaar wij dineerden, na alvorens het Zuger meer in oogenschouw genomen te hebben. Wij hadden plan gehad van den Oostelijken kant van het meer te houden & over Arth naar Lucerne te rijden, doch het bleek dat dit te ver om was. Wij gingen dus uit Zug westelijk op & hielden dus het meer aan onze linkerhand. Wij kwamen om $\frac{1}{2}$ 10 te Lucerne aan. In de Zwaan was geen plaats te bekomen, wij reden dus naar Wage Hotel de la Balance hetwelk aan de Reuss ligt.

Deze rivier is zeer snel en liep met altijd durend gedruisch voorbij de vensters van mijn kamer, zoodat het mij zelfs in mijn slaap hinderde. Wij soupeerden in het hotel en begaven ons tijdig naar bed om den volgenden dag om 7 uur op de stoomboot te zijn.

Zondag 24 July. Helder weer. Wij vonden een zeer goede stoomboot en een fatsoenlijk vrij talrijk gezelschap. De kapitein verhaalde ons dat het een ijzer vaartuig was, te Zürich gemaakt & stuksgewijs op Lucerne gebragt, van 40 P.K. Wij voeren het meer in een zuidoostelijke rigting over, de plaatsen alwaar wij aanlagen waren Weggis aan onze linkerhand, Beckenried aan den anderen oever aan onze regterhand. Vervolgens Gersau en Brunnen aan de linkerhand & eindelijk op Fluelen. Van Lucerne tot deze laatste plaats waren wij circa 3 uren bezig. Wij bleven eenigen tijd te Fluelen liggen. De kapitein ontraadde ons om aan land te gaan omdat hij dadelijk zou wegvaren, hetgeen echter nog een geruimen tijd duurde. Wij voeren terug, gemelde plaatsen wederom aandoende, & gingen er te Weggis af aan de voet van de Rigi. Deze togt op het meer is welligt degeen welke mij het meest getroffen heeft van alles wat ik gezien heb.

Wij dineerden te Weggis zeer goed doch in een zeer warm klein vertrek. Om $\frac{1}{2}$ 2 bestegen wij onze paarden, waarbij broeder Goris bijna een ongeluk kreeg, daar zijn paard, door speelsheid zeide de guide, opeens nederviel. Hij bezeerde zich niet & op de verzekering van alle de gidsen dat het paard het niet meer doen zou, begonnen wij de opstijging met gedurige pausen zodat wij langzaam vorderden. Eerst hielden wij een oogenblik stil om wat bier te drinken bij een zeker kapelletje, evenwel zonder af te stijgen. Toen kwamen wij aan het koude bad. Daar rustten wij wat, gingen de baden & het logies zien & nadat wij onze gidsen verlof gegeven hadden om voor onze rekening wat te

gebruiken, waarvan zij vrij ruim gebruik, evenwel niet onmatig, zich bedienden; nadat wij ook wat brood & kaas genuttigd hadden moesten wij onze guidess aansporen hunne ververschingen wat te bespoedigen. Wij stegen toen weder op, de weg is daar minder steil & de paarden waren lustiger, hetgeen de togt zeer veraangenaamde.

Wij bereikten den Cölm om half zeven. Het was goed dat wij een jongen voor een kleinigheid naar boven gezonden hadden, een paar uren voor onze opstijging, om kamertjes voor ons te bestellen. Die bode kwam ons op onzen weg tegen met de nummers onzer kamers. Dit was daarom goed omdat de toevloed van vreemdelingen zoo groot was dat bij onze aankomst er zeer ernstige woordenwisselingen over dit onderwerp waren. Dit had ons geen bezwaar, ons werden onze kamertjes aangewezen & wij lagen er onze goederen neder & gingen dadelijk naar buiten om van het panorama genot te hebben zoo lang het daglicht zulks toeliet. Het was belangrijk maar, welligt door mijne weinige scherphheid van gezigt, het frappeerde mij niet zoo veel als ik my voorgesteld had. De ondergaande zon in een onbewolkte hemel genoten wij ook; het was intusschen zeer koud geworden; de wind vooral deed mij na den zeer warmen dag onaangenaam aan, dit mag toegebragt hebben aan mijne mindere vatbaarheid om door een en ander opgetogen te worden. Tegen negen ure was er tafel in het logement. Het was er geweldig vol en in die verhouding ook warm.

Ik had een goeden Engelschman naast mij, die nogal gaarne praatte & die het aangenaam scheen te zijn dat hij zich kon mededeelen in zijne eigene taal, daar hij niets dan Engelsch verstond. Het souper, dat naar gelang van het overkropt logement vrij goed was, afgelopen zijnde begaven wij ons ter ruste.

Om $\frac{1}{2}$ 4 's morgens blies de hoorn het reveil. Toen was alles in beweging, men riep en schreeuwde om schoenen en kleeren. Ook wij stonden spoedig op & begaven ons met jassen gedekt naar buiten. Het was een fraaye morgen maar de koude hinderde mij althans weder spoedig, de weinige wind die er was was snijdend, & men moest met gedurig heen en weder loopen dien indruk matigen. Intusschen was het een imposant gezigt om van den bergtop een gedeelte van Zwitserland te overzien, geheel in nevelen gehuld. Wij hadden het Zuger Meer aan onze voeten, & de wolken welke tusschen het oog en de voorwerpen in waren, gaven zulk een optisch bedrog dat het water van het meer het voorkomen had alsof het troebele plekken had.

Intusschen werd het in het Oost-Noordoosten al meer & meer licht, de wolken namen hooger tinten aan & eindelijk zag men de uiterste boord van de zonneschijn te voorschijn treden; nu klonk de hoorn wederom om de dagvorstin te begroeten. Er was iets zeer plegtigs in, waartoe ook toebragt de groep van de talrijke bergbezoekers welke allen hunne blikken naar hetzelfde voorwerp gericht hielden & op wier gelaat men den indruk zag van dit grootsch tooneel. Al spoedig werd

de schijf zoo stralend dat het oog er op schemerde. Wij wendden ons dus naar het Westen & zagen de toppen der bergen in rozenkleurig gewaad; vooral maakten, toen de zon nog hoger steeg, de sneeuwtoppen eene treffende uitwerking.

Nadat wij ons aan een & ander verzadigd hadden & eenige Alpenrosen van eenige arme vrouwen en kinderen gekocht hadden, begaven wij ons in het logement & trachtten ons dèjeuner machtig te worden, hetgeen niet zeer gemakkelijk ging maar toch door het vertrek van eenige gasten eindelijk naar wensch gelukte. Om 6 uur 's morgens begon de terugtocht. Wij hadden de gidsen met de paarden den vorigen avond afgedankt, maar weder één van hen op nieuw voor de terugtocht voor heden aangenomen. Ons voornemen was nu om langs den Noordwestelijken rug af te klimmen & op Kussnacht te komen, alwaar ons rijtuig uit Lucerne ons wachten zou.

Dit afstijgen was nogal vermoeiend. Wij liepen vrij stevig door en rustten zeer weinig. $\frac{1}{4}$ na acht ure bereikten wij Kussnacht, een lief vrolijk plaatsje, alwaar wij ons dèjeuner nog eens herhaalden & wat uitrustten. Wij reden vervolgens langs een zeer bevalligen weg & bezagen voordat wij naar ons logement te Lucerne gingen het moment opgericht voor de Zwitsers waarvan zoo velen sneuvelden in 1792 bij den aanval van het volk op de Tuilerieën. Het is een heerlijk monument & allergelukkigst geplaatst. „*Helvetiorum Fidei ac virtuti*” staat bovenaan. Welligt zou het nog meer effect doen als de steenen paneelen onder de leeuw niet zoo vele namen bevatten van de gesneuvelden. De man die dit monument laat zien is een van de ontkomenen aan deze slagting. Hij was nu ziek en wij konden hem niet zien.

In de nabijheid van dit gedenkstuk is een groote winkel met allerlei platen & andere voorwerpen, ook kleine en grootere nabootsing van het monument in pleister, hout en marmer. Wij kwamen tegen den middag te Lucerne in het logement terug & gebruikten aldaar aan de publieke tafel ons diner. Wij waren over de bediening maar tamelijk tevreden, namelijk van de knechten, want aan de tafel, alwaar de vrouw des huises (met haar broeder of man, dit konden wij niet regt te weten komen), met een onbegrijpelijke vaardigheid dienden was het zeer goed & de kamers hoewel niet van eersten stijl, waren toch fatsoenlijk & zindelijk.

Maandag 25 July om 3 ure 's middags verlieten wij Lucerne. Het weder was fraay & de weg fraay, schoon niet byzonder frappant. Wij kwamen 's avonds te Entlebuch, & vonden een zeer goed logement. Wij waren naar het scheen op dat oogenblik de eenige gasten; 's avonds kwam er nog een reiziger.

Entlebuch ligt fraay. Wij wandelden een eindweegs buiten het plaatsje langs een fraayen landelijken weg & soupeerden zeer goed, doch wat omslagtig, welligt veroorzaakt doordat een onzer reisgenooten (zoon H.) een kelner gezegd had een ordentlicher souper gereed te maken.

Op Dinsdag 26 July vroegtijdig reden wij van Entlebuch af; het dal was zeer fraay en had veel bliken van welvaart; de huizen waren ruim en fraay; er werd veel gebouwd. Wij hadden de rivier de Kleine Emmen aan onze regterhand, passeerden die & kwamen op Eicholz matt; vervolgens loopt de weg noordwestelijk op door het Emmenthal & bleven wij te Langnau alwaar een bejaarde vrouw in Bernsche kleederdracht hospita was in het logement waar wij afstapten. Zij was zeer spraakzaam en nieuwsgierig, zoodat zij zelfs de doek & hoed van dochter Mietje opnam & examineerde. Wij vernamen daar ook door een klein affiche dat er in de nabijheid een man woonde die kapellen en insecten verkocht.

Wij gingen er heen & vonden daar een kleine boekwinkel, dien den broeder van onzen kapellenman toebehoorde. Wij werden naar een klein en morsig verblijf geleid alwaar de voorwerpen & ook veel gedroogde planten waren. Wij kochten een twintigtal vlinders en begaven ons na dien koop weder op weg naar Thun. Het weder was dien dag zeer regenachtig geweest doch begon langzamerhand op te helderen. Wij passeerden voorbij Langnau over een brug de Groote Emmen, reden over Diesbach alwaar wij $\frac{1}{4}$ na 2 passeerden naar Thun, hetwelk wij om $\frac{1}{2}$ 4 bereikten.

Thun heeft een zonderling voorkomen, met hooge huizen en vele winkels onder dezelve, eenigszins inwaarts, dienende de bogen waarop de overhangende huizen steunen om er trottoires onder te hebben, waarover dan passage is. Wij vonden dit ook te Bern & te Straatsburg. Echter te Thun was het zeer somber. Mij echter, die het voor het eerst zag, beviel dit wel, althans ik vond het door het vreemde van het gezigt niet onbelangrijk om dit goed op te nemen. Wij namen onzen in trek bij de Geb. Knechtenhofen in Bellevue. In het eigenlijk logement was het vol, wij kregen echter in het hulp-logement op eenen kleinen afstand van het eerste gelegen excellente kamers. Om 5 uur spijsigden wij aan de publieke tafel met circa 20 personen in het hoofdlogement, zeer goed en fatsoenlijk. Het waren meest Engelschen & de Heer en Mevrouw Diederichs uit Amsterdam, met welke wij echter niet in kennis geraakten omdat zij aan de overzijde van de tafel zaten.

Wij beklommen na het eten de hoogte om een gezigt op het meer vandaar te hebben, hetgeen echter nauwelijks de moeilijke opstijging & de nog veel bezwaarlijker afstijging beloont; het had zwaar geregend & het pad liep ongemeen steil. Wij kwamen met de uiterste moeite beneden. Een gezelschap, waar bij eene dame van ongemeene corpulentie, volgde ons & wij zagen beneden gekomen zijnde de bijna belaghelijke pogingen van de goede vrouw om zich staande te houden. Beneden zeer dicht bij Thun eenige winkels evenals onze kramen, hetgeen echter niet veel byzonders had. Wij gingen nogmaals Thun zien & wandelden het door, zagen mede de wandeling van waar men een fraay gezigt op het meer heeft.

(slot volgt)



MR. RUDOLF ADRIAAN MEES
1789 - 1866
(Reproductie van een geschilderd portret)



RUDOLF ADRIAAN MEES
1789 - 1866



MARIA ELIZABETH ACKERSDIJCK
1788 - 1829

(Silhouetten geknipt tijdens de verlovingstijd)



MARIA SCHADÉE-MEES

1763 - 1816

Reproductie van een geschilderd portret, vermoedelijk vervaardigd door haar zoon Mr. Adam Schadée

VARIA

Mevrouw D. E. M. Mees-Havelaar te Rotterdam bereikte op 22 september 1968 de leeftijd van 85 jaar (R 11-16).

De 80-jarige leeftijd werd bereikt door:

Mevrouw A. E. Mees-de Mol van Otterloo te Driebergen (R 11-7) op 7 september 1968

Mevrouw E. Gerretsen-Mees (R 10-3) te 's-Gravenhage op 13 september 1968

Mevrouw A. J. J. Mees-de Kat Angelino te Schalkhaar, op 18 november 1968. (G 10-8)

* *
*

CONTRIBUTIE 1968

Die leden, die nog niet hun contributie over 1968 hebben voldaan, wordt vriendelijk verzocht zulks te doen door overmaking aan de firma Mees & Hope, Rotterdam (postgiro 6400), ten gunste van de Stichting Geslacht Mees.

BALANS PER 31 DECEMBER 1967

Mees & Hope	f 1.272,61	Nog te betalen/boeken	
Nog te ontvangen/boeken		Porti f 6,80	
Genealogie 3e druk f 70,00		Drukwerk „ 7,63	f 14,43
Intrest „ 6,06	„ 76,06	Kapitaal f 2.054,80	
		Nadelig saldo 1967 „ 720,56	„ 1.334,24
	f 1.348,67		f 1.348,67

WINST- EN VERLIESREKENING 1967

Kroniek no. 19	f 949,75	Contributies	f 854,43
Administratiekosten	„ 500,00	Intrest	„ 19,23
Porti en telefoon	„ 68,10	Nadelig saldo	„ 720,56
Reiskosten	„ 28,50		
Drukwerk en kantoorbehoeften	„ 12,87		
Bloemen	„ 35,00		
	f 1.594,22		f 1.594,22

SCHEEPSRAMP BIJ DE AZOREN.

Onofficieel verslag van B. F. Mees (R 12-16), tweede stuurman aan boord van het
MS "PRINS DER NEDERLANDEN" van de K. N. S. M.

augustus - september 1966

Op zaterdag 27 augustus 1966 vertrokken wij met de Prins der Nederlanden van Southampton naar Port of Spain-Trinidad. Aan boord waren 92 bemanningsleden, 201 passagiers, van wie 54 militairen en ongeveer 52 kinderen jonger dan 12 jaar. Het schip was beladen met ca. 1000 ton stukgoederen, alsmede een hoeveelheid verhuisbagage in grote laadkisten, 29 auto's en 1153 zakken post. Een en ander was bestemd voor Port of Spain, Curaçao, Aruba en Kingston-Jamaica. De koerslijn voor de oversteek over de Atlantische Oceaan liep van een punt ten zuiden van Bishop Rock langs Corvo en Flores, de meest westelijke eilanden van de Azoren, langs Barbados naar een punt ten noorden van Trinidad.

De reis verliep goed, het weer was aanvankelijk wat ruw, maar op dinsdag de 30e klaarde het flink op tot het zo vaak voorkomende fraaie hoge druk-weer van het Azoren-gebied: weinig wind, een stralende zon en een heldere lucht. De zee was kalm, doch er stond een beduidende deining.

Op de VM-wacht van woensdag 31 augustus kwamen de eilanden Corvo en Flores in zicht. De kapitein besloot om dicht onder de kust van Flores te varen om de passagiers te laten genieten van de schoonheid van dit eiland. We stoomden praktisch recht op het hoofdplaatsje Santa Cruz af, maakten op ongeveer 1 mijl van de wal een scherpe bocht naar bakboord, zodat we de kust op ongeveer een halve mijl aan stuurboord kregen. De zee is daar ruim voldoende diep en de bodem vertoont volgens de beschikbare kaarten en zeilaanwijzingen, die volledig waren bijgewerkt, slechts één oneffenheid, nl. de rots Escolar, waarboven ca. 8 m water staat.

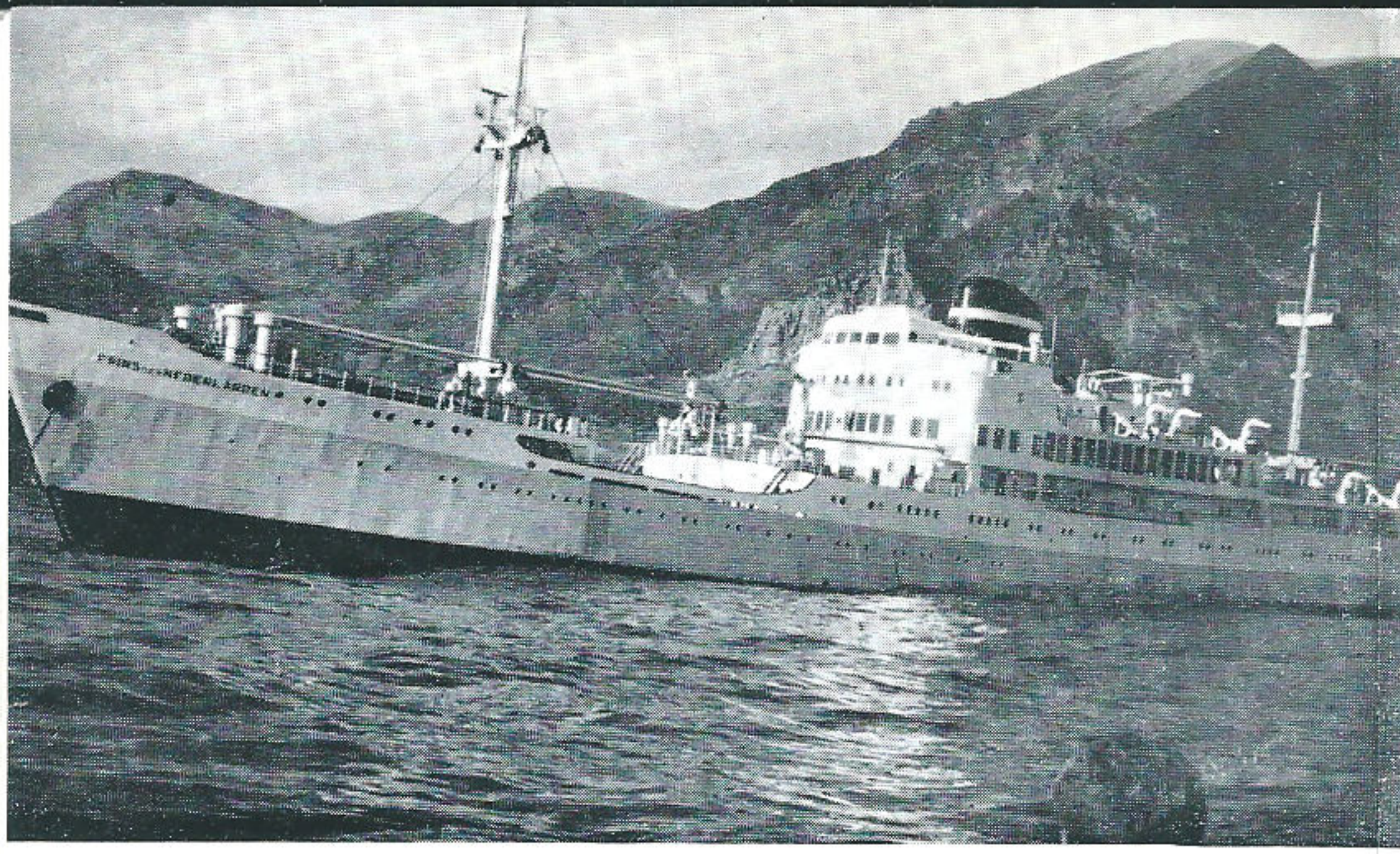
Het was prachtig om zo dicht onder de kust te varen. Zelfs zonder verrekijkers konden we de mensen van de dorpjes Santa Cruz en Lagens onderscheiden. Iedereen liep uit om de Prins der Nederlanden langs te zien varen en verscheidene mensen zwaaiden naar ons met doeken en lakens. Flores is een vulkaan-eilandje, zeer bergachtig en zwaar begroeid. De kust is steil en rotsachtig. Duidelijk waren langs de hellingen kleine, armoedig uitziende boerenbedrijfjes waar te nemen. Op de steile weiden zagen we af en toe een herder met zijn kudde runderen.

Zo passeerden we ook het vissersgehucht Lagens op de zuid-oost punt van Flores. Behoedzaam stuurde de kapitein nu het schip tussen de wal en de rots Escolar door, steeds de kust op de radar en d.m.v. kompaspeilingen en echolodgingen op ruim een halve mijl houdend. Escolar werd gepasseerd.

Om 8 minuten voor elf gebeurde het. Op de brug stonden de kapitein, de 3e stuurman en een stuurmansleerling, een roerganger en voorts een aantal passagiers, die filmde, fotografeerden en door kijkers tuurden. Ook de 1e stuurman en ik stonden op de brug. Evenals de passagiers maakte ik foto's van de steile rotskust en de dorpjes.

Plotseling voelden we het schip hevig bonken en stoten en vrijwel onmiddellijk helde het schip sterk naar bakboord. Diverse automatische alarmsignalen weerklonken, de machine stopte en binnen enkele scheepslengten lag het schip geheel gestopt in het water. De slagzij was toen al aanmerkelijk minder. De eerste reactie van de kapitein was: „alle machtig”. De eerste stuurman reageerde uiterst kalm, ging naar beneden om zijn zwemvest te halen en eventuele reddingswerkzaamheden te leiden. Mijn eerste reactie was een run naar de machinekamer-telefoon, die op dat moment gelukkig nog werkte, met de order: waterdichte deuren sluiten. Daarna gaf ik direct groot alarm voor passagiers en bemanning.

In verbazend korte tijd waren alle bemanningsleden met zwemvesten aan bij de sloepen gearriveerd. Deze werden in ijltempo gereed gemaakt om te vieren, waarbij opviel dat alles snel, doch kalm en redelijk ordelijk verliep. Gedurende de minuten dat de sloepen gereed gemaakt werden, verzamelden de passagiers zich, onder leiding van de purser, enkele civiele dienstonderofficieren en bedienden, op de verschillende bootstations op het promenadedek. God zij dank ook hier geen paniek. Iedereen bleek voorzien van een zwemvest, ook de kinderen en zelfs de babies. Men was uiteraard ontzettend zenuwachtig, vele vrouwen en kinderen huilden, mannen zagen doodsbleek, maar men hield zich opvallend rustig. Niemand ontbrak en niemand was gewond of erger. Bemanning en passagiers waren binnen enkele minuten voltallig aanwezig.



was nu nog maar ongeveer twee graden. Het schip zonk niet. Een anker was inmiddels gepresenteerd, dus het schip kon ook niet meer van positie veranderen.

Het echolood, dat gedurende de gehele vaart langs de kust had bijgestaan, wees d.m.v. de laatst geregistreerde diepte uit, dat het schip niet aan de grond zat. Het was dus kennelijk een enkele rotspunt waar we met 16 mijls vaart op zeer gevoelige manier overheen gevaren waren. Met de radar en d.m.v. een kompaspeiling werd nauwkeurig de positie van het schip bepaald.

Deze was $\frac{3}{4}$ mijl ten zuiden van de zuidwestpunt van Flores. De kaart vertoont op die plaats geen enkele obstructie.

Omdat de toestand van het schip aanvankelijk niet verslechterde, gaf de gezagvoerder opdracht om de boten te verlaten. Iedereen kon naar zijn hut gaan om alleen kostbaarheden en de noodzakelijkste toilet-artikelen te halen. Bagage moest zo veel mogelijk ingepakt worden maar moest aan boord blijven staan, daar hiervoor in de sloepen geen ruimte is. In de tussentijd werden sandwiches klaargemaakt en op grote schalen op dek gezet. Een ieder werd aangeraaden om zoveel mogelijk te eten en te drinken. Tientallen dozen fruit-juice, limonade en bier werden aangrukt en ook op het promenadedek gezet. Toch werd er weinig gegeten. Iedereen had alleen dorst. Van mezelf herinner ik me, dat ik een afschuwelijke dorst had. Ik weet bij benadering niet meer hoeveel glazen bier en juice ik achterover geslagen heb. Ik geloof niet dat mijn kurkdroge keel alleen veroorzaakt werd door het vele praten en het schreeuwen van orders, maar vermoedelijk ook door een zekere mate van nervositeit, waar we toch allemaal wel last van hadden. We waren toch maar bezig een schip te verlaten, met niet anders bij ons dan wat we aan hadden. Het trotse vlaggeschip van de maatschappij, vol met passagiers en lading, onder commando van een bekwaam zeeman, plotseling, midden op zo'n stralende dag, in enkele ogenblikken volkomen hulpeloos en ontredderd. Op dat moment sta je daar niet bij stil, pas later realiseer je je wat je eigenlijk aan het doen was.

Hoewel we vlak onder de wal lagen, in zicht van de vuurtoren van Lagens, kwam van die kant geen enkele reactie. Pas tegen 2 uur kwam er een vissersbootje in de buurt. Een Griekse sleepboot, op station in Horta op het eiland Fayal, had ons op de telegrafie afgehuisterd en bood zijn diensten aan. Horta ligt echter op 140 mijl afstand van de plaats van de ramp.

Om 1 uur 's middags bleek het schip wel iets meer te zijn gezonken en ook de slagzij was weer wat toegenomen. De kapitein besloot toen om de passagiers en alle onnodige bemanningsleden het schip met de reddingboten te doen verlaten. Kalm en rustig ging men weer in de boten. Ondanks de flinke deining werden deze vlot gevierd en losgemaakt. De beide motorsloepen namen de andere op sleeptouw en dicht

Sloep no. 3, waarvan ondergetekende de commandant was (!) hing als eerste geheel gereed buitenboord, volbeladen met ca. 50 personen. De andere volgde spoedig hierna, uitgezonderd sloep 5, waarvan een davit knijp liep en die daardoor voor onmiddellijk gebruik onbruikbaar was geworden. De passagiers en bemanningsleden van deze sloep werden over de vijf andere verdeeld. Ik schat, dat tussen 8 min. voor elf, het moment van de ramp, en het moment van geheel bemand en beladen buitenboord hangen van vijf van de zes sloepen, slechts twintig, hoogstens dertig minuten verlopen zijn. M.i. een uitstekende prestatie! De order tot het vieren en te water laten van de boten was door de gezagvoerder echter nog niet gegeven.

Intussen bleek nl. het volgende:

De machinekamer was lek geslagen en in seconden tijd vol water gelopen. Door de enorme druk waarmee het water naar binnen spoot, moest het daar een chaos van ingedrukte en weggeslagen stalen vloerplaten zijn.

Toch heeft nog een derde werktuigkundige kans gezien om de hoofdmotor te stoppen en daarna nog veilig de machinekamer als laatste te verlaten. Het is een wonder, dat van het dienstdoende machinekamerpersoneel niemand op enige manier verongelukt is. De ramp heeft zich daar diep in het hart van het schip in niet meer dan seconden voltrokken. Doordat praktisch direct na het lekslaan van de machinekamer de dynamo's, electromotoren, pompen enz. uitvielen, was er meteen een totale black-out op het schip. Wat toen moest gebeuren, gebeurde inderdaad: de nooddynamo, opgesteld in een speciale op het sloependeck gelegen ruimte, sloeg automatisch aan, zodat onmiddellijk de noodverlichting in het schip ging branden. Er was gelukkig weer stroom. De noodverlichting omvat verlichting van gangen, trappenhuisen, salons e.d., bootstations, brug en enkele andere vitale ruimten in het schip. Op de nooddynamo zijn ook aangesloten de radar, het gyrokompas en alle installaties van het telegrafie- en telefoniestation. Het is dus logisch dat deze noodkrachtbron met de aandrijvende dieselmotor zo hoog mogelijk in het schip staat opgesteld, hetgeen de schepenwet ook voorschrijft.

Na ongeveer een half uur kwam de melding, dat de machinekamer tot de top van de motor, d.i. even onder het hoofddek van het schip, was volgelopen. De slagzij

onder de wal, in zo rustig mogelijk water, voer men naar Lagens, een afstand van 4 mijl. Er gingen maar enkele officieren met dit transport mee. De leiding berustte bij de eerste stuurman, die, nadat de mensen aan land gezet waren, met de sloepen zou terugkeren. Eén sloep bleef aan boord t.b.v. de achtergebleven kernbemanning, waartoe ik ook behoorde.

Bij nader onderzoek bleek nu ook een proviandruim via een lekke leiding water te maken en even later werd water in ruim 5 gemeld. De toestand werd dus wel degelijk slechter. Het proviandruim kon met man en macht d.m.v. emmers zodanig leeggeschept worden, dat de lekke leiding gerepareerd kon worden. Daar was de zaak dus vrij snel onder contrôle.

Ruim 5 echter maakte water via de schroefastunnel, die op zijn beurt was volgelopen via de machinekamer. Dat was ernstiger, maar toen dit ruim eenmaal was volgelopen namen de diepgang en de slagzij nauwelijks meer toe. Het schip bleef behoorlijk drijfvermogen houden.

In de loop van de middag kwam er een motorboot van de wal langs. Deze bracht de havenmeester van Lagens aan boord, die gealarmeerd was door onze naderende sloepen. Ik kreeg opdracht van de gezagvoerder om met deze boot mee terug te gaan naar Lagens met enkele berichten voor de eerste stuurman en om eventueel assistentie te verlenen bij het organiseren van onderkomens voor passagiers en bemanning. Ik was uitgerust met een transistor-walkie-talkie, zodat ik steeds contact kon houden met de gezagvoerder aan boord.

Halverwege Lagens kwam ik de eerste stuurman tegen die met alle sloepen, nu leeg, terugvoer naar boord. Ik gaf de berichten door en zette de tocht naar Lagens voort, want inmiddels had ik opdracht ontvangen om naar de wal te gaan en tot nader order daar te blijven en met de purser de leiding te nemen over de organisatie aan de wal. Om ongeveer 5 uur 's middags stapte ik aan land in het vissersplaatsje Lagens, voor een verblijf van onbepaalde duur en met alleen bij me, wat ik aan had. Of ik de Prins ooit zou terugzien was toen nog een open vraag.

Aan de wal trof ik een nogal ongeorganiseerde toestand aan. De passagiers en bemanningsleden zaten of stonden in groepjes bij elkaar in afwachting van de dingen die komen gingen. De purser was druk bezig om met de uitsluitend Portugees sprekende burgemeester van het eiland alle mensen van een onderdak bij de bevolking te voorzien. Er was geen enkel hotel of pension, dus iedereen moest bij mensen thuis van bed en voedsel voorzien worden. Ik kan niet anders zeggen dan dat de bevolking buitengewoon gastvrij en behulpzaam is opgetreden. De mensen kwamen zelf naar hun burgervader toe om slaapplaatsen aan te bieden. Tegen een uur of 7 's avonds was tenslotte na veel gepraat, een hoop geharrewar en een voortdurend overwinnen van een enorme taalbarrière, ieder-

een ondergebracht. We vroegen ons maar niet af of iedereen wel tevreden zou zijn. Dat zou in vele gevallen zeker niet zo zijn, maar wij konden tenslotte ook niet meer doen dan accepteren wat geboden werd. De bevolking bleek erg armoedig, velen hadden praktisch niets, maar wat men had, deelde men met de onverwachte gasten. In de haast werden hier en daar enkele kippen geslacht; wat men normaal zelf nooit at, maar alleen fabriceerde voor de export, zoals kaas en in enkele gevallen ook boter, bracht men nu op tafel. In verscheidene huisjes hebben de bewoners hun eigen bed afgestaan en zijn zelf op de grond gaan slapen.

De purser, chef-hofmeester, bagagemeester en ik hadden de aangeboden slaapplaatsen in het radiostation voor ons zelf gereserveerd. Dit leek ons een strategische plaats, weliswaar op enige afstand van het dorpje en de haven, maar uiterst gunstig vanwege de radiocommunicatie met het schip. De verbinding via de walkie-talkie was nu erg slecht door de te grote afstand. Het militaire kamp waar het radiostation gelegen was, omvatte tevens de vuurtoren van waaraf we de Prins konden zien liggen en zodoende met het oog konden waarnemen hoe de uiterlijke toestand van het schip zich zou ontwikkelen.

Ook in andere opzichten bleken we een uitstekende plaats gekozen te hebben. We kregen een keurige kamer met schone bedden en een uitgebreide warme maaltijd met zeer drinkbare locale landwijn. Er waren warme douches, dus wat wensten we ons nog meer?

Uit gesprekken met enkele mensen werd me duidelijk dat men precies wist op welke rots ons schip gestoten had. Vorig jaar had nl. de Hydrografische Dienst van de Portugese Marine het gehele Azorengedebiet opnieuw opgenomen en toen was het bestaan van de fatale rots bekend geworden. Het is volkomen onbegrijpelijk dat er toen niet direct melding van gemaakt is. Via de in vele zeevarende landen uitgegeven „Berichten aan Zeevarenden” had toen iedere belanghebbende op de hoogte gesteld kunnen worden. We hoorden zelfs een verhaal dat nog niet zo lang geleden een Frans passagiersschip en een Griekse tanker op deze rots verongelukt zijn, maar een bevestiging van dit bericht heb ik tot op heden nog niet kunnen krijgen. Ook kregen we nu te horen, dat de mensen die wij hadden zien zwaaien met doeken en lakens, dit niet deden om ons te groeten. De betekenis van dit zwaaien



zou geweest zijn: „Ga weg, kom niet zo dichtbij!”

Om de drie uur had ik op de internationale noodfrequentie radiotelefonisch contact met de kapitein aan boord van de Prins. Regelmatig waren we van elkaars toestanden op de hoogte.

In de loop van de avond besloot de gezagvoerder om toch maar de aanvankelijk geweigerde hulp van de Griekse sleepboot te accepteren. De sleepboot Clyde van L. Smit & Co. was ook naar ons onderweg, maar die kon pas in de loop van zaterdag ter plaatse zijn en het risico om tot die tijd te wachten was te groot. Het weer was nog goed, uitstekend zelfs, maar zodra dit zou omzwaaien en de zee hoger zou worden, was het behoud van het schip bijzonder twijfelachtig. Dan zouden met grote waarschijnlijkheid de waterdichte schotten die de machinekamer begrenzen, het begeven, waarna de ondergang van het schip slechts een kwestie van een paar uur of minder zou zijn. Een plan werd opgesteld om de sleepboot vast te maken, gesleept te worden naar het kalme water van de rede van Lagens en daar te zien of nog zoveel mogelijk bagage aan land gebracht kon worden. Ook was er behoefte aan proviand, speciaal aan zaken zoals melk, babyvoeding, Liga enz.

De volgende morgen, donderdag, bleek ons vrachtschip Ganymedes, gealarmeerd door Amsterdam, ter plaatse gearriveerd te zijn. Dit kon niet veel meer doen dan in de buurt stand-by houden, maar zijn aanwezigheid gaf iedereen toch een geruststellend gevoel. Het was ook een opluchting om de Prins nog te zien liggen. De positie van het schip leek ons vanaf de vuurtoren weinig veranderd, maar in werkelijkheid was de slagzij nog toegenomen en bedroeg toen 7° bakboord. Een kwalijk voorteken. Even later kwam de sleepboot Nisos Zakynthos (ex Turmoil) in zicht. Dit bleek een grote, maar verwaarloosde boot te zijn, met een ontstellende klungel als kapitein. Hoe deze man met dit schip manoeuvreerde kon een kind verbeteren. Daarbij voer hij, duidelijk met opzet, een van onze motorsloepen in elkaar, vermoedelijk om door het ontnemen van de voornaamste reddingmiddelen onze kapitein te dwingen een behoorlijk contract met hem aan te gaan. Vier reddingboten waren inmiddels aan boord van de Ganymedes gebracht, daar ze voor de Prins niet meer nodig waren. Er waren tenslotte nog maar 27 man aan boord. Helaas werd daarna de enige nog beschikbare motorsloep vernield, zodat er alleen nog een roeisloep en de vier nog niet gebruikte opblaasbare vloten overbleven.

Uren en uren had onze schurkachtige Griek nodig om in een zodanige positie te komen dat een tros overgebracht en vastgemaakt kon worden. Pas in de loop van de middag was het zover. Het anker werd gelicht en het slepen naar Lagens kon beginnen.

Aan de wal zijn we de hele dag in touw geweest om de passagiers en de bemanning wat bij elkaar te houden en regelmatig op de hoogte te stellen van het laatste nieuws. Over het algemeen bleek iedereen een goede nacht gehad te hebben. Veel heeft men niet

kunnen slapen. Men moest zich maar zo'n beetje behelpen en vooral voor de families met babies en kleine kinderen was dat nogal moeilijk. De mensen hadden ook niets bij zich om hun eigen toestand een beetje comfortabeler te maken. Maar toch waren er zo goed als geen klachten over het genoten onderdak. Men sprak alom over de bijzondere gastvrijheid van de bevolking en de geweldige manier waarop men geprobeerd heeft om toch nog wat meer te geven dan men eigenlijk kon.

Intussen ontvingen we zo langzamerhand de eerste reacties en orders uit Amsterdam en begon onze situatie zich wat duidelijker af te tekenen. Er was onmiddellijk een vliegtuig van Martin's Air Charter gehuurd. Dit toestel zou in twee vluchten de passagiers van het eiland Sta Maria naar Curaçao vliegen en daarna de aan wal gezette bemanning naar Holland. Bleef voor ons over om te organiseren dat iedereen van Flores op Santa Maria kwam. Ook hier weer de volle medewerking van Flores' autoriteiten. Vrijdagmiddag, de volgende dag, zou de veerboot, die de verbinding tussen de negen eilanden van de Azoren onderhoudt, Lagens aandoen. Hoewel deze boot slechts een beperkte capaciteit heeft, werd me gegarandeerd, dat al onze 265 mensen mee konden. Hoe ze dan geaccommodeerd zouden worden vroegen we ons maar niet af. Het vliegtuig voor Curaçao zou resp. op maandag en woensdag van Santa Maria vertrekken. Door Amsterdam en onze agenten in Horta en Ponta Delgada werd e.e.a. nu zo georganiseerd dat alle mensen en bloc naar Horta op het eiland Fayal gebracht zouden worden. Vandaar zou de ploeg voor de eerste vlucht meteen doorvaren naar Santa Maria en direct na aankomst aldaar aan boord van het vliegtuig gaan. Met een volgende tocht van de veerboot de tweede ploeg voor Curaçao en als laatste de bemanning voor Holland. Dit werd zo geregeld, omdat men niet gedurende enkele dagen zoveel mensen op de kleine veerboot kon hebben en bovendien omdat men op het kleine Santa Maria onmogelijk 265 man min of meer comfortabel kon herbergen. In Horta zou dit gemakkelijker gaan. Maar voorlopig zat iedereen nog op Flores.

Zoals wel meer voorkomt in kleine Portugese vissershaventjes had men ook in Lagens een lange helling, aflopend naar het water, waarop 's avonds met mankracht de vissersbootjes gesleept worden voor de nacht. 's Morgens vroeg gaan ze dan weer te water. Boven op deze helling had ik twee flinke lichters en een grote, sterk uitzierende motorboot gezien. Ik wist de burgemeester zo ver te krijgen dat hij deze drie vaartuigen met een man of twintig geholpen door Nederlandse mariniers, te water liet t.b.v. de operatie „bagage halen”.

De Prins was intussen op de rede gearriveerd. Een groot aantal mannelijke passagiers werd in de door de motorboot gesleepte lichters naar boord gebracht. Daar werd zo snel mogelijk zo veel mogelijk bagage ingepakt en in de lichters geladen. De rest van de bagage moest aan boord blijven. Men kon ook weer

niet alles in het vliegtuig meenemen. Ook werd nog een grote hoeveelheid proviand, w.o. dozen met kippen, vlees, kaas, boter, eieren, babyvoeding en sigaretten naar de wal gebracht. Deze hele operatie duurde ongeveer drie uren. Vanaf de pier leidde ik samen met de burgemeester en de purser het inschepen, afvaren en ontschepen van de lichters. De bedoeling was dat eerst de passagiers over gevaren zouden worden om bagage te halen en als er nog tijd zou zijn, met het oog op de vallende duisternis, zouden nog enkele bemanningsleden gelegenheid kunnen krijgen om wat spullen te pakken. We hadden de grootste moeite om de bemanningsleden uit de eerste lichters te houden. Het was een zelfzuchtig gedrang om er in te komen.

Ik was tenslotte blij met het seintje van de kapitein, dat het nu afgelopen moest zijn en dat er geen mensen meer aan boord mochten komen. Die order kwam toen in elk geval alle passagiers aan de beurt geweest waren om bagage te pakken en een groot deel van de bemanning. Ook hier bleek weer het nut van de walkietalkie. Ik kon de gezagvoerder voortdurend op de hoogte houden van de gang van zaken bij ons, terwijl hij mij tussendoor nog enkele telegrammen en berichten doorgaf over de toekomst van passagiers en bemanning.

Om 7 uur 's avonds kwam de laatste lichter met bagage terug en met de motorboot werd ik als laatste naar de Prins gebracht. Ik moest met de Prins mee, want ik hoorde tot de kernbemanning.

De sleepreis naar Horta werd voortgezet. De afstand tot Horta bedroeg 130 mijl. We maakten een gemiddelde snelheid van 7 mijl per uur en zonder belangrijke gebeurtenissen arriveerden wij vrijdagmiddag op de rede van Horta, waarna het nog tot 10 uur 's avonds geduurd heeft voor we veilig en wel aan vier kettingen gemeerd lagen in de haven. Tijdens deze manoeuvres gaf de Griekse sleepbootkapitein nog enkele staaltjes van zijn onkunde te zien. Aan het achterschip werden we geassisteerd door een krachtige vissersboot.

Zaterdag 3 september vond het duikeronderzoek plaats. Dit duurde de gehele dag. Na afloop bleek dat er in de bodem van het schip over een lengte van 26 meter diverse gaten zaten, waarvan de grootste 5 meter lang en 1 meter breed. Men wil trachten een zodanige noodreparatie uit te voeren, dat de machinekamer leeggepompt kan worden en het schip veilig naar Lissabon of wellicht Amsterdam gesleept kan worden om aldaar te dokken. Het verblijf te Horta zal wel enkele weken duren, de uiteindelijke reparatie in Lissabon of Amsterdam kan maanden in beslag nemen. Het schoonmaken van de hoofdmotor en de hulpmotoren, alle diesels, zal vermoedelijk nog de minste zorg opleveren. De meeste tijd zal gaan zitten in het schoonmaken, repareren en vernieuwen van de gehele, bijzonder omvangrijke elektrische installaties in de machinekamer. De bodemschade valt uiteindelijk wel mee, de schade in de machinekamer zal in de vele miljoenen lopen.

Zaterdagmorgen arriveerde de veerboot met de passagiers en bemanning in Horta. Onder de passagiers, met inbegrip van de militairen, was ontevredenheid ontstaan. Men kreeg kennelijk genoeg van het geheel en van het voortdurende geïmproviseer. Men wilde maar zo gauw mogelijk en zo comfortabel mogelijk doorreizen. Daar hun „zo snel mogelijk” nogal verschilde met het uitvoerbare „zo snel mogelijk” kostte het veel gezag, tact en overredingskracht om de mensen te laten doen wat van hen gewenst en verwacht werd. Overigens was de ontevredenheid niet geheel ten onrechte. De veerboot was veel te klein voor een dergelijk aantal mensen. De hutten waren reeds verhuurd en men heeft een nare, slapeloze nacht aan dek gehad en zoiets gaat nu eenmaal niet met vrouwen, kinderen en babies. Daarbij kwam het vooruitzicht van het weer ondergebracht worden in Horta en een tweede tocht op de veerboot naar Santa Maria. Men vond het gesol nu al welletjes worden. Aan de andere kant beseften vele passagiers en zeer speciaal de militairen niet, dat alles wat de maatschappij in Amsterdam en wij ter plaatse vanaf het moment van aan land gaan op Flores voor hen gedaan en georganiseerd hebben uitsluitend goodwill was. Door force majeure was de reis in Lagens ten einde en had de maatschappij aan al haar verplichtingen jegens de passagiers voldaan. Een clause hieromtrent staat op het reisbiljet en niet eens in kleine lettertjes.

Dinsdagmiddag vertrokken de laatste passagiers met de veerboot naar Santa Maria. Hun verblijf in Horta is aanmerkelijk comfortabeler geweest dan op Flores. Een aantal mensen werd ondergebracht in het nonnenklooster, een aantal in een pension en de overigen bij particulieren. De bemanning lag en bloc in een militair kamp, als op Flores.

Inmiddels was in overleg met het hoofdkantoor in Amsterdam besloten om nog een aantal bemanningsleden te repatriëren. De oorspronkelijke kernbemanning van 27 man werd gereduceerd tot 15 man. Van de officieren zou aan boord blijven de kapitein, eerste en derde stuurman, hoofd-, tweede en derde werktuigkundige en electriciën. Tot de twaalf man, die nog afgevoerd worden, behoor ik. Het schema van de reis naar Holland is weer veranderd. Van de repatrianten zijn er 27 met de veerboot naar Santa Maria gegaan. Ongeveer vijftig man reist per ms. Oranje Nassau naar huis. Dit is zo georganiseerd, omdat voor het vliegtuig een aantal voor Europa bestemde passagiers uit Curaçao geboekt zijn. Mensen die anders met de Prins naar Holland gereisd zouden hebben.

Morgenavond, woensdag 7 september, wordt de Oranje Nassau hier verwacht en ga ik met 49 man bemanning aan boord. Maandag a.s. hopen we thuis te zijn.

Horta, a/b ms. Prins der Nederlanden

6 september 1966.

B. F. MEES.

Naschrift I.

Dr. L. van Egeraat schrijft over de Azoren o.m.: „accommodatie en verbindingen zijn uiterst gebrekkig. Slechts als men van plan is om de wereld voor enige tijd volmaakt te ontvluchten, zijn de Azoren voor een verblijf geschikt”. Na wat ik nu van de Azoren gezien heb kan ik dit alleen maar beamen. Ik was dan wel zeer verbaasd op Flores een Amerikaan uit Californië aan te treffen. Deze man is getrouwd met een Portugese en brengt om de paar jaar een langdurige zomervakantie op Flores door. Deze man en een Portugese bediende van de Prins hebben mij voortdurend als tolk terzijde gestaan tijdens mijn gesprekken en onderhandelingen met de autoriteiten op Flores. Zonder hun hulp was al ons georganiseerd beslist minder vlot verlopen.

Naschrift II.

Met geen woord heb ik in dit rapport gerept over het vroegtijdig te water laten, weer ophalen en wederom te water laten

van één van de motorsloepen. Dit gebeurde omstreeks een half uur na het tijdstip van de ramp. De pers heeft hiervan door allerlei opgeblazen berichten een incident gemaakt. Toen e.e.a. plaatsvond werd mijn aandacht volledig opgeëist door de werkzaamheden en gebeurtenissen rondom de sloep waarover ik het commando voerde. Ik heb dan ook niets gezien of gemerkt van door de pers veronderstelde onregelmatigheden met één van de andere sloepen. Het zou dan ook voorbarig zijn hierop van mijn kant commentaar te leveren.

Naschrift III.

In afwachting van de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart n.a.v. deze scheepsramp wil ik mij onthouden van enig commentaar op het door gezagvoerder Ruiter gevoerde beleid t.a.v. de navigatie gedurende de morgenuren van woensdag 31 augustus 1966.

