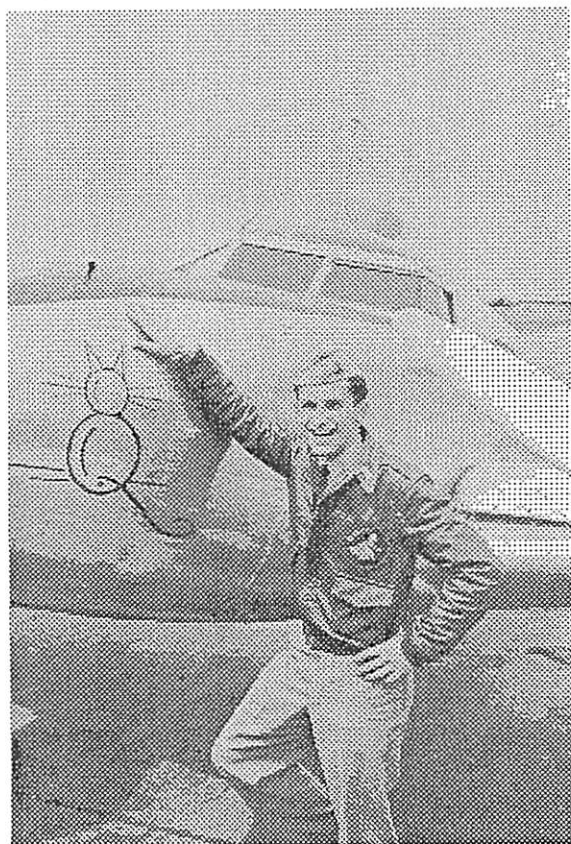


IN VOGELVLUCHT



Eerste editie

**Herinneringen van
Sidney R. de Kadt**

Opgetekend door Coen van Harten ©



om bruiden
na in zage
S. V. P. Reton



INHOUD

1.	In Vogelvlucht	3
2.	In de Mist van de Oorlog	6
3.	Een Hollandse Jeugd	9
4.	Margarine	12
5.	De Ransuil	15
6.	De Vlucht	23
7.	In de Gevangenis	30
8.	Bij de Luchtmacht	34
9.	Na Pearl Harbor	39
10.	De Vliegende Kadt	43
11.	Piloot van de Kolonel	48
12.	Vriendschap voor het Leven	51
13.	Wereldburger	55
14.	Shotgun Wedding	59
15.	Leve de Luchtvaart!	62
16.	Onderscheidingen	73





IN VOGELVLUCHT

Tachtig jaren van mijn leven speelden zich af in de twintigste eeuw. Ik heb de wereld in die tijd dramatisch zien veranderen, vooral ook door grote uitvindingen. Zoals: de auto, de stofzuiger, de radio, de televisie, raketten, kernenergie, de atoombom, de balpen, microchips, computers, de compactdisc, DVD en het internet. Het is een zeer onvolledige opsomming.

Een uitvinding uit de negentiende eeuw, ver vóór mijn tijd, heeft mijn leven voor een belangrijk deel bepaald. De Franse Keizer Louis Napoleon III vroeg aan zijn onderdaan Hippolyte Mège-Mouriez, woonachtig in de Provence, of hij een vervangingsmiddel voor boter kon ontwikkelen, een goedkoop alternatief. In 1870 vond Mège-Mouriez de kunstboter uit. Hij gebruikte *margaric acid*, een vetzuur dat in 1813 was geïsoleerd door Michael Chevreul. Door de parelachtige vetdruppels kreeg Chevreul een associatie met het Griekse woord voor parel: margaron. Mège-Mouriez noemde zijn kunstboter vervolgens margarine.

In 1873 werd aan Mège-Mouriez een Amerikaans patent verleend. Hij wilde ook in de Verenigde Staten margarinefabrieken opzetten. In Europa was in korte tijd een enorme vraag naar margarine ontstaan. Ook Amerika zou een groeimarkt blijken. Niettemin ging Mège-Mouriez failliet. Hij stierf berooid.

Al enkele jaren na de uitvinding begon mijn familie in Nederland met de productie van margarine. Met meer zakelijk succes dan de onfortuinlijke uitvinder. De zaken gingen voorspoedig. Mijn vader trok zich weliswaar uit de margarineproductie terug - hij verkocht het bedrijf waardoor dit opging in wat nu het wereldconcern Unilever is - maar zo legde hij de basis voor zijn zakelijke succes. Daardoor was hij in staat mij kansrijk aan mijn carrière te laten beginnen.

Zeventien jaar voordat ik ter wereld kwam, vonden de gebroeders Orville en Wilbur Wright het vliegtuig uit. In 1903 maakte het eerste gemotoriseerde en bestuurbare vliegtuig zijn eerste vlucht: de Flyer I. Het toestel bleef precies negenenvijftig seconden in de lucht.

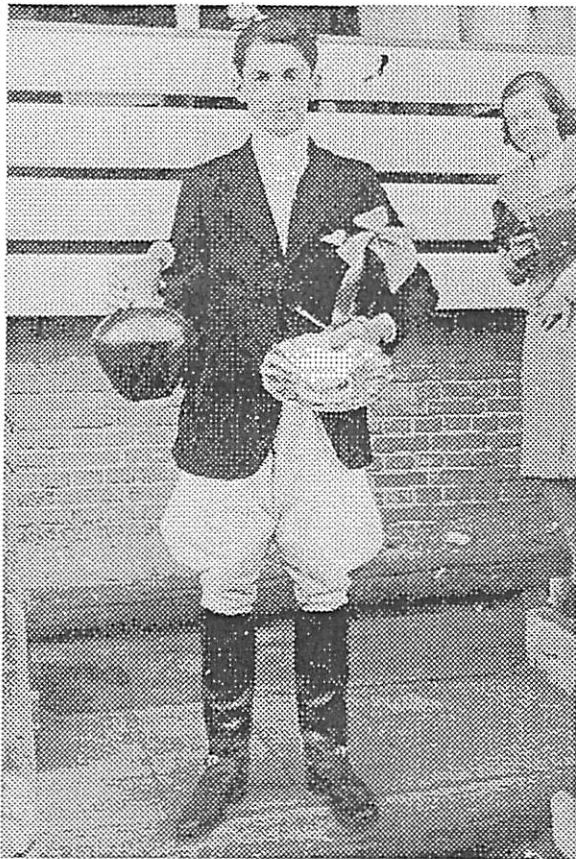
Ik zou aanzienlijk langer in de cockpit doorbrengen. Door een wonderlijk toeval. Kort nadat de Duitsers Nederland hadden bezet, ontvluchtte ik het land. Ik meldde mij aan bij de Nederlandse strijdkrachten en men zag een vlieger in mij. En als piloot van een B-25 Mitchell bommenwerper nam ik deel aan de geallieerde strijd in de Tweede Wereldoorlog.

Een geboren militair bleek ik niet te zijn, wel een geboren vlieger. Het vliegtuig heeft een hoofdrol in mijn leven gespeeld, zowel in de hel van de oorlog als in

vredestijd. Wie vliegt ontstijgt als het ware het aardse leven. Dat geeft een gevoel van oneindige vrijheid. Je communiceert bij wijze van spreken met de kosmos. De grote afstand tot de aarde geeft een afstandelijke, relativiserende visie op het menselijk leven. Maar misschien wel juist daardoor is de waarneming scherper.

Voor deze herinneringen heb ik mijn leven als het ware van verre waargenomen, van grote hoogte. Ik ontdekte tijdens deze vlucht onvermoede details en samenhangen. Deze mémoires vormen het logboek van die missie.

Het vliegtuig, het modernste vervoermiddel, is niet mijn enige passie. Van jongs af aan koesterde ik een grote passie voor dieren. Zou ik, door het lot van de oorlog, geen piloot zijn geworden, en vervolgens verkoper van vliegtuigen, dan zou mijn professionele leven zich tussen de dieren hebben afgespeeld. Mijn passie geldt vooral het nobelste onder de dieren: het paard, het oudste vervoermiddel om het oneerbiedig te zeggen.



Een ruiter vormt een twee-eenheid met zijn paard. Wij zouden het paard te kort doen door te zeggen dat de ruiter eenzaam is, maar alleen is hij wel, alleen met zijn paard. De piloot in mij maakt zich los van de wereld. De ruiter in mij verruult menselijk gezelschap graag voor de eenzaamheid van de natuur. Maar ik ben ook verkoper en een verkoper die niet van mensen houdt, is tot falen gedoemd.

Een paar mensen wil ik in deze inleiding noemen, terwijl ook vele anderen een voorname rol in mijn leven hebben gespeeld. De hoofdrol was weggelegd voor mijn vrouw Mils en in die rol schittert zij nog steeds. Zij kent mij als geen ander. Toch heb ik goede hoop dat zelfs zij in deze herinneringen nog iets nieuws aantreft.

Deze mémoires zouden nooit op schrift zijn gesteld als Daan Krook, de voormalige vice-president van de Nederlandse vliegtuigfabriek Fokker, in wie een vriend en collega verenigd zijn, mij niet op de gedachte had gebracht mijn wederwaardigheden vast te leggen. Ik wil ook de gelegenheid te baat nemen om, wegens hun inspirerende vriendschap, mijn dank uit te spreken aan: Rolf en Sandra van Baarda, Wim Bakker, Ronald van Beuge, Christa Campagne, Joost en Marijke van Ebbenhorst van Tengbergen, Eddy van Gelder, Til Jepsen, Jos Kimman, dr.

Jan Hendrik en Bondina Lubbers, Ad (†) en Ruth van der Maade, Pauline en Hans Meesman, Kees Merkelbach, Ruud Lamers, Will de Nachtegaal-Landeweer, Jaap en Loes Ramaker, Jaap Renaud en Jeanne van Zinnig Bergmann, David en Ariel Roland Holst, Eduard en Saskia Röell, Daddy en Ans Stibbe-Peereboom, en Lotje (de kat).

Ik heb één bijzondere lezer voor ogen, een jonge Amerikaan met een Nederlandse achternaam: mijn peetzoon **Haniel Roland-Holst** in Berkeley, Ca., USA.

Voor hem zijn deze memoires opgetekend, ter nagedachtenis aan zijn grootouders, mijn beste vrienden **Reynout** en **Welmoet Roland Holst**.



Reynout en Welmoet Roland Holst

SIDNEY R. DE KADT

'Dennenheuvel', Heemstede, mei 2002



DE MIST VAN DE OORLOG

Voorjaar 1940. Het leven lachte mij toe. Ik was nog maar net twintig. Ik had mooie jaren achter me liggen, en mooie, even onbezorgde jaren vóór mij. Dacht ik. Ik had een jaar in Zwitserland op school gezeten, daar gestudeerd, maar ook geroeid en geskied. Ik had juist een jaar stage gelopen in Parijs. Ik had gewerkt, maar ook geflaneerd en motor gereden in de Lichtstad. Nu was ik terug in het ouderlijk huis in Aerdenhout. Niet ver van de duinen, waardoor ik te paard lange tochten maakte. Als ik meedeed aan hippische wedstrijden, viel ik geregeld in de prijzen. Ik had een niet heel opwindende baan op de zaak van mijn vader. Maar mijn bestaan kende opwinding genoeg. Ik had een vriendinnetje. Ik had veel kennissen. Ik ging vaak uit. Ik hield van dansen en muziek. En mijn leven kreeg nog meer vrolijke snelheid als ik op mijn motor door mijn geboortestreek, het prachtige Kennemerland, reed.

Het leven lachte mij toe. Zeker op die prachtige lentedag van de negende mei 1940. Ik had die avond een feestje bij een oom en een tante met een zoon en een dochter van ongeveer mijn leeftijd. Ze woonden in een statig negentiende-eeuws huis aan de Oranje-Nassaulaan in Amsterdam. De tuin grensde aan het uitgestrekte Vondelpark, aangelegd in de Engelse landschapsstijl. Tot in het park drong het geluid van vrolijk geroezemoes en dansmuziek door. Niets duidde op het naderende onheil.

Ik was niet alleen jong, maar ook argeloos. Veel ouderen waren trouwens even naïef als ik, zeker in Nederland, het kleine buurland van het grote Duitsland, waar sinds 1933 de nationaal-socialistische dictator Adolf Hitler aan de macht was. Hij beschikte in 1940 over het modernste leger van de wereld. Toch ervoeren veel Nederlanders dat niet als bedreigend. Ik ook niet. Ik was, zoals zoveel jongeren, geen krantenlezer.

Het belangrijkste wereldnieuws was wel tot me doorgedrongen, maar ik plaatste het niet in een verband. En ik betrok het zeker niet op mijn eigen situatie. Op 15 maart 1939 hadden de nazi's Tsjecho-Slowakije ingenomen. Op 28 augustus 1939 kondigde Nederland de algemene mobilisatie af. Op 1 september 1939 vielen de Duitsers Polen binnen. Twee dagen later verklaarden Groot-Brittannië, Frankrijk, Australië en Nieuw Zeeland de oorlog aan Duitsland. Op diezelfde dag publiceerde Nederland de neutraliteitsverklaring. Op 5 september 1939 verklaarde ook de Verenigde Staten zich neutraal.

Neutraliteit, daar vertrouwde Nederland op. Door zijn neutraliteit was Nederland, terwijl heel Europa in brand stond, ook buiten de Eerste Wereldoorlog gebleven. Op 9 april 1940 waren de nazi's Denemarken en Noorwegen binnengevallen. Maar ook ditmaal zou Nederland buiten het strijdgewoel blijven, dachten velen, hoopten velen, betwijfelden enkelen.

Tot die enkelen behoorde mijn vader. Tegenover mijn jeugdige argeloosheid stond zijn politieke inzicht. Terwijl ik van het leven genoot, werd hij bevangen door bange voor gevoelens. Hitler had er nooit een geheim van gemaakt dat hij het had voorzien op het leven van zijn vijanden. Tot zijn vijanden behoorden de joden. En onze familie was van joodse afkomst. Dankzij het politieke instinct dat mijn vader bezat en dat mij ontbrak, had hij mijn moeder, mijn twee zusjes, mijn grootvader en diens oudste dochter ondergebracht in een hotel aan de zuidkust van Frankrijk. Mijn vader was juist in de meidagen van 1940 over in Nederland om zijn zaken te behartigen. Ik beschouwde het verblijf van mijn familie aan de Middellandse Zee als een lange vakantie, als het resultaat van overdreven voorzorg.

Mij kon niets gebeuren. Weliswaar had Nederland drie weken eerder de Staat van Beleg afgekondigd, maar ik had die avond een feestje, met familie en vrienden. We aten, we dronken, we voerden vrolijke gesprekken, we dansten op grammofoonmuziek en het werd later en later.

Het was al bijna ochtend, even voor vier, toen we het geronk van vliegtuigen hoorden. We liepen de tuin in en hoorden een hevig lawaai. Vuurwerk? Maar toen zagen we het vuur van het afweergeschut. En in zuidelijke richting hoorden we zware explosies van bommen. Daar lag de nationale luchthaven Schiphol, het doel van de Duitse bombardementen.

En wat gebeurde er toen? Het luchtgevecht boven Amsterdam heeft een diepe indruk op mij gemaakt. Maar wat beseftte ik toen, bij het abrupte einde van een feestje, bij het krieken van de dag? De Pruisische militaire denker Carl von Clausewitz (1780-1831) spreekt over *'de mist van de oorlog'*. Pas als de nevels zijn opgetrokken, wordt duidelijk wat werkelijk is gebeurd. Het feestje eindigde in de vroege uren van de tiende mei in totale verwarring. En de chaos hield nog dagen aan. Herinnering en latere wetenschap zijn moeilijk van elkaar te onderscheiden.

Ik weet nog wel precies dat alle gasten op dringend aanraden van mijn oom en tante naar huis zijn gegaan. Maar heb ik die ochtend, eenmaal thuis op de Leeuweriklaan 18 in Aerdenhout, het protest van koningin Wilhelmina op de radio gehoord, of heb ik haar woorden later gelezen? *'Ik richt hierbij een vlamvend protest tegen deze voorbeeldloze schending van de goede trouw en aantasting van wat tussen beschaafde staten behoorlijk is. Ik en mijn regering zullen ook thans onze plicht doen. Doet gij de uwe, overal en in alle omstandigheden, ieder op de plaats waarop hij is gesteld, met de uiterste waakzaamheid en met de innerlijke rust en overgave, waartoe een rein geweten in staat stelt'*, aldus de vorstin.

Die dag waren de nazi's niet alleen Nederland binnengevallen, maar ook België, Luxemburg en Frankrijk. Om tien over drie hadden Duitse troepen de Nederlandse grens overschreden. Om vijf minuten voor vier bombardeerden Duitse vliegtuigen vliegvelden in het westen van Nederland, zoals Schiphol bij Amsterdam. Ook waren Duitse parachutisten geland. Met hun luchtaanvallen en luchtlandingen troffen de Duitsers het hart van de Vesting Holland.

Het was een ongelijke strijd. De Duitsers beschikten over de meest geavanceerde wapens. Nederland had zijn defensie jarenlang verwaarloosd. Een Nederlandse nederlaag was onvermijdelijk. Dat weet ik nu. Toen zag ik niet in dat het Nederlandse leger kansloos was. Ik was goedgekeurd voor militaire dienst. Ik was al ingedeeld bij de bereden artillerie. Het wachten was alleen nog op mijn oproep. En dat kon nu niet lang meer duren. Het vaderland had mij harder nodig dan ooit, meende ik. Ik was - en ben - een optimist.

Mijn vader was een realist. Misschien is een realist een optimist met ervaring. Mijn vader en ik botsten met elkaar. Achteraf zeg ik: misschien doordat we meer met elkaar gemeen hadden dan ik toen toe wilde geven. Waarschijnlijk zijn juist overeenkomstige karakters moeilijk verenigbaar. En omgekeerd. Neem Reynout Roland Holst. Hij had een heel ander karakter dan ik, toch werd hij mijn beste vriend. Maar hem zou ik pas ontmoeten na de oorlog die een eind zou maken aan het feest van mijn jeugd.

Toen ik die eerste oorlogsdag uit Amsterdam in Aerdenhout was teruggekeerd, kwam het weer tot een confrontatie met mijn vader. Tot mijn verbazing bleek hij vroeg in de ochtend al voorbereidingen te treffen om Nederland te verlaten. Tot zijn verbazing wilde ik niet met hem mee. En tot zijn woede. Er was heftige aandrang van zijn kant, maar ik was onverzettelijk. Mijn vader bewoog hemel en aarde. Maar tegenover zijn gezag stond mijn beroep op mijn vaderlandse plicht. Ik was een patriot en dacht in mijn jeugdige overmoed mee te kunnen helpen om de Duitsers tegen te houden. Een patstelling. Zo woedde tegen de achtergrond van de Tweede Wereldoorlog een kleine oorlog tussen vader en zoon.



EEN HOLLANDSE JEUGD

Op mijn geboortedag, 8 april 1920, traden Portugal en Roemenië toe tot de Volkenbond, de voorloper van de Verenigde Naties. De Volkenbond was na de Eerste Wereldoorlog opgericht om te voorkomen dat er ooit een Tweede Wereldoorlog zou uitbreken. Ergens in München liep een Oostenrijkse korporaal rond die de loopgravenoorlog 1914-1918 had overleefd. Hij was lid van een klein partijtje, de nazi's, en sprak op bijeenkomsten waar hooguit een paar duizend mensen op afkwamen. In Nederland had niemand van hem gehoord. Duitsland was verslagen, arm en chaotisch.

In Nederland heersten orde en rust. Het was een klein land aan de Noordzee, maar het Koninkrijk der Nederlanden was een wereldrijk, waartoe ook de Indonesische archipel, Suriname en de Nederlandse Antillen behoorden. Die koloniën hadden door de eeuwen heen bijgedragen aan de welvaart van het moederland.

Nederland was een agrarisch land en is dat tot na de Tweede Wereldoorlog gebleven. Toch ontwikkelde zich al in de negentiende eeuw ook industrie, vooral in de voedingssector. Aan die ontwikkeling heeft mijn familie een belangrijke bijdrage geleverd. Maar Nederland was ook en vooral, al sedert de Middeleeuwen, een handelsnatie. De Nederlandse zeevaarders werden wel de Chinezen van Europa genoemd. Fraaie patriciërswohnungen getuigen van het succes van de Nederlandse kooplieden, in Amsterdam, maar ook in de voorname stad Haarlem. Die stad wordt tegen de zee beschermd door de duinen. Grote delen van Holland liggen meters onder de zeespiegel. Dijken en watermolens redden de inwoners al eeuwen van de verdrinkingsdood. In de duinstreek bij Haarlem, in Kennemerland, lieten rijke kooplieden buitenplaatsen aanleggen. Het was en is er goed toeven. Ik woon er nog steeds.

Er staan ook nu nog veel fraai onderhouden buitenplaatsen in Zuid-Kennemerland. Het is een van oorsprong woest gebied, maar al sinds honderden jaren een cultuurlandschap waarin de natuur volop de kans krijgt. Er is eeuwenoud geboomte. Eiken en rode beuken omzomen grasvlakten. Eekhoorns springen van spar op spar. Er zijn rododendrons, lelietjes van dalen, sneeuwkllokjes, er huizen houtduiven en ransuilen, het wemelt er van de konijnen en 's nachts doorkruist de vos hier een ideaal jachtgebied. De streek trekt ook veel toeristen, vooral in het voorjaar als de bloembollen in bloei staan, onafzienbare velden in bijna alle kleuren van de regenboog, narcissen, hyacinthen, tulpen vooral. De tulp, vooral de tulpenbol, is een belangrijk exportproduct. In de zeventiende eeuw was de tulp vooral een speculatieobject. Voor één enkele bol werden vermogens betaald. Totdat de markt instortte en er een einde aan de tulpenmanie kwam. Na die hype zagen veel

speculanten hun vermogen slinken. Zij konden de prachtige stilleven met tulpen, geschilderd door de meesters uit Amsterdam en Haarlem, niet meer betalen.

In een Hollandser omgeving kun je niet geboren worden. Mijn geboortehuis lag aan de Wagenweg 156 in Heemstede. Ons gezin veranderde van adres zonder te verhuizen toen de gemeente Haarlem dat deel van Heemstede annexeerde. Het was een stadswoning, zij het vlak bij de natuur, een ruim huis van drie verdiepingen met een tuintje voor en een tuin achter.

Van mijn eerste levensjaren kan ik mij weinig herinneren. Zo betwijfel ik bijvoorbeeld of ik ooit naar de kleuterschool ben gegaan. Ik denk eigenlijk van niet, want mijn kleuterjaren herinner ik mij als jaren van vrijheid. En school herinner ik mij vooral als een inperking van die vrijheid.

Een van mijn vroegste herinneringen is die aan dokter Goedkoop. En het is bepaald geen traumatische herinnering, ook al was het dan een ouderwetse no-nonsense-huisdokter. Dokter Goedkoop was een man die er geen doekjes om wond, geen zachte heelmeester zagezegd. Hij vertelde zonder omhaal wat er aan de hand was. Toen een van mijn zusjes roodvonk kreeg, luidde zijn recept: alle kinderen in één kamer laten slapen, dan ben je er het snelst van af.

Maar voor mij was dokter Goedkoop niet zozeer een geneesheer als wel de eigenaar van een paard. Hij legde zijn visites af in een koetsje. En ik mocht mee als hij langs zijn patiënten reed, naast de koetsier, bovenop de bok. Soms mocht ik zelfs de leidsels vasthouden. Het was een jongensdroom. Zo begon mijn liefde voor het paard.

Een andere herinnering dateert uit de tijd dat ik al op school zat. Mijn vader had mij honderd gulden beloofd als ik tot mijn achttiende niet zou roken. In die tijd was honderd gulden een enorm bedrag. Maar op mij had die uitdaging een averechts effect. Ik werd juist geprikkeld. Als ik zoveel geld kon verdienen door niet te roken, hoe heerlijk spannend moest roken dan wel niet zijn? Uit de tabakspot van mijn grootvader in Wassenaar stal ik een pluk tabak. Daarvan fabriceerde ik de volgende ochtend met een vloeitje een sigaret. Met de aansteker uit mijn vaders auto stak ik die sigaret aan en al rokend ging ik op weg naar school.

Misschien kwam het doordat ik een beetje licht in mijn hoofd was. Op het schoolplein viel het mij op dat een jongen een buitengewoon merkwaardig petje op zijn hoofd had, een belachelijk petje. En dat liet ik hem luidkeels weten ook. Die jongen - Wim Jepsen heette hij - liet die belediging niet op zich zitten. Er ontstond een gevecht dat eindigde in een knock out. Even was ik bewusteloos. In zorgwekkende toestand werd ik naar huis gebracht. Ook Wim Jepsen moest naar huis, voor straf, wegens geweldpleging.

De huisarts stelde vast dat ik inderdaad ziek was. Maar hij vond ook de oorzaak, en dat was niet de klap van Wim Jepsen, maar de sigaret die ik had gerookt. Het zou mijn eerste en mijn laatste sigaret zijn. Het was een dure les - het scheelde mij

honderd gulden - maar ik heb daarna nooit meer gerookt. En Wim Jepsen? Die mocht, nu zijn onschuld was bewezen, terug naar school. Over dat petje dat hij van zijn moeder op moest, heb ik het nooit meer gehad. Wim werd later een van mijn beste vrienden. Onlangs heb ik nog herinneringen aan hem opgehaald toen ik op een etentje zijn weduwe ontmoette.



MARGARINE

Dat ik een De Kadt ben is onloochenbaar, zowel van vaders als van moeders zijde namelijk. Mijn moeder en vader hadden dezelfde achternaam. Dat gaf nogal eens verwarring. Zij waren achterneef en achternicht van elkaar. Het gerucht gaat dat de familie De Kadt oorspronkelijk uit Italië komt. Maar meer dan een gerucht is het niet. Een broer van mijn grootvader had een stamboom gemaakt, maar die is bij het Duitse bombardement op Rotterdam op 14 mei volledig verloren gegaan. Toch kan ik heel stellig zijn over de origine van de familie De Kadt: wij komen uit de wereld van de margarine.



De familie De Kadt omstreeks 1912. Eerste rij: tante Cor, tante Rica, tante Annie, mijn grootmoeder, tante Stella en tante Emmy. Achterste rij: oom Jacques, mijn vader Maurits, mijn grootvader en oom Ies

De margarine-industrie heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de welvaartsontwikkeling in Europa. Door een groeiende bevolking ontstond een ernstig vettekort. Met de uitvinding van margarine werd een oplossing voor dat probleem gevonden. Nederland was en is een van de grootste boterproducerende

landen ter wereld. Door de industrialisatie eind negentiende eeuw groeide de middenklasse en met de levensstandaard steeg de vraag naar het natuurproduct. In Oss dreven de twee concurrenten Simon van den Bergh en Anton Jurgens een succesvolle boterhandel. Vooral de export naar Engeland was van belang. In dat sterk geïndustrialiseerde land ontstond een toenemende vraag naar een goedkoop alternatief voor boter. Van den Bergh en Jurgens schakelden daarom over op de productie van margarine. Mijn grootvader van moederskant zat lange tijd in de directie van Van den Bergh, dat zijn hoofdkantoor inmiddels had verplaatst naar Rotterdam. Later ging hij in Wassenaar wonen. Het was de grootvader uit wiens tabakspot ik mij wederrechtelijk wat rookwaar had toegeëigend.

Mijn grootvader van vaderszijde woonde in Haarlem en was ook al actief in de margarine-industrie. In Haarlem vind je nog steeds het Boterplein. Het is de plek waar vroeger kunstboter werd vervaardigd, in de margarinefabriek Cohen & Van der Laan. Van die fabriek was mijn grootvader eigenaar. Al zijn kinderen, dochters zowel als zonen, werkten in die fabriek, ook mijn vader, tevens aandeelhouder van het bedrijf.

Elke De Kadt die ik kende zat óf in de margarine óf in de boter. Want er was ook nog een De Kadt die het natuurproduct trouw bleef. In de kaasstad Alkmaar woonde een broer van mijn grootvader - later kwam hij in Aerdenhout wonen - met een fabriek in echte boter en kaas, de Deka (afkorting van De Kadt) Roomboterfabriek. Hij verkocht een ouderwets product, maar bracht het op een moderne manier aan de man. Zo fabriceerde hij room in tubetjes.

De enige De Kadt die niet in de margarine of de boter zat, die ook niets met ondernemingen en het kapitalisme te maken wilde hebben, was Jacques de Kadt (1897-1988), een achterneef. Jacques de Kadt was aanvankelijk actief in de communistische beweging, maar na de Tweede Wereldoorlog trad hij toe tot de sociaal-democratische Partij van de Arbeid. Voor die partij zat hij in de Tweede Kamer. Hij hield zich vooral bezig met de buitenlandse politiek. Hij stond toen zeer kritisch tegenover het communisme zoals dat in de Sovjet-Unie in de praktijk werd gebracht. In 1947 publiceerde hij een bundel essays onder de titel *'Verdediging van het Westen'*. Hij was het zwarte schaap van de familie. Ik heb hem bij ons thuis nooit gezien. Hij zou zich als socialist ook niet thuis hebben gevoeld bij mijn vader, een liberaal die in de vrije markt geloofde.

De margarinemarkt was in de jaren twintig van de vorige eeuw een wereldmarkt geworden. Voor lokale spelers was op termijn geen toekomst meer. Daarom besloten de concurrenten Van den Bergh en Jurgens in 1927 te fuseren tot de Margarine Unie. Bij die Unie sloten zich in de jaren daarna ook andere Europese bedrijven aan, zoals Calvé Delft, Hartog en Schicht. En mijn vader, inmiddels directeur van Cohen en Van der Laan, besloot eind jaren twintig het bedrijf aan de Unie te verkopen.

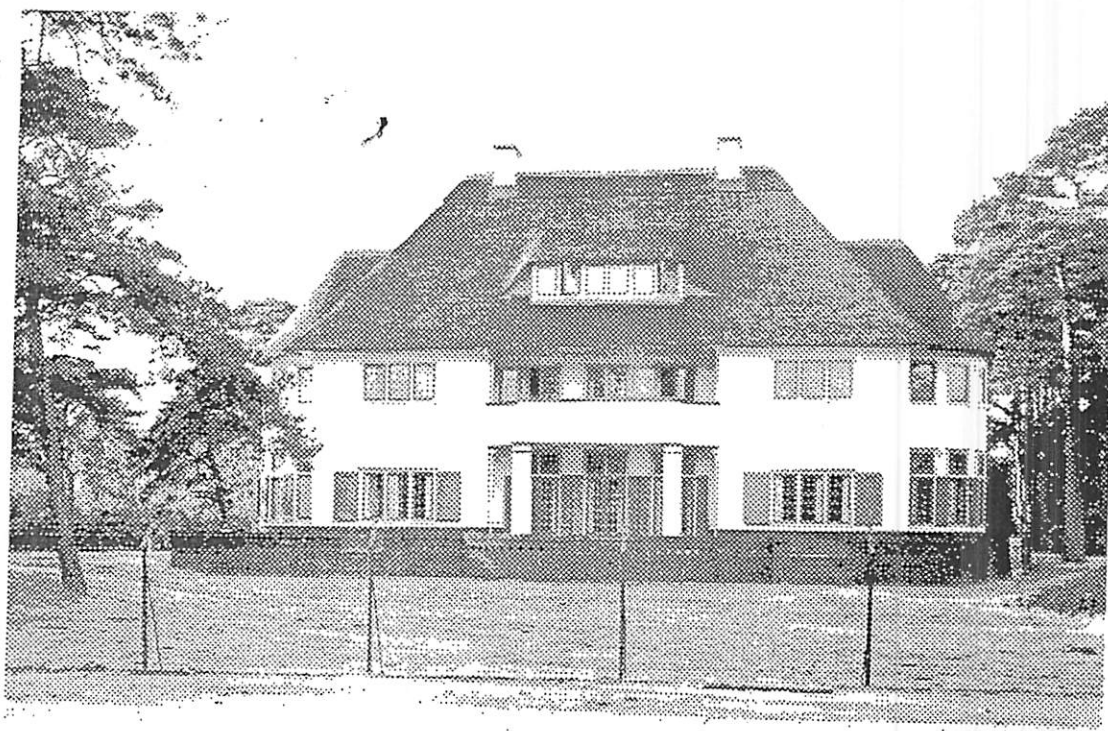
Zo ging het familiebedrijf op in wat in 1930 een wereldconcern zou worden. De Margarine Unie ging toen samen met het Engelse zeepbedrijf (beroemd om

Sunlight) Lever Brothers, in 1885 gesticht door William Hesketh Lever. Uit de namen (Margarine) Unie en Lever (Brothers) ontstond de naam Unilever. Het Engels-Nederlandse concern is nog steeds over de hele wereld actief en heeft eigenlijk maar één concurrent: het Amerikaanse Procter & Gamble. De kleinzoon van William Lever, Lord Leverhulme, was tot zijn overlijden in juli 2000 honorair adviserend lid van Unilevers Raden van Bestuur. Een nazaat van Simon van den Bergh gaf in de jaren zestig van de vorige eeuw leiding aan Unilever. Hij was ook politicus en eind jaren vijftig minister van defensie. Zijn naam was Sidney van den Bergh. Naar hem ben ik vernoemd. Toen ik na de Duitse inval naar New York was gevlucht, zou ik hem daar ontmoeten.



DE RANSUIL

De margarinefabriek van mijn familie moet een behoorlijke som hebben opgebracht. Dat kan ik afleiden uit de riante huizen die mijn vader en zijn broers hebben laten bouwen. Mijn vader heeft het geld voor een deel gestoken in de bouw van een huis in Aerdenhout, vlakbij Heemstede. Op het bosachtige bouwterrein nestelden ransuilen en daarom stond de naam van het huis al vast voordat de eerste steen was gelegd: *De Ransuil*.

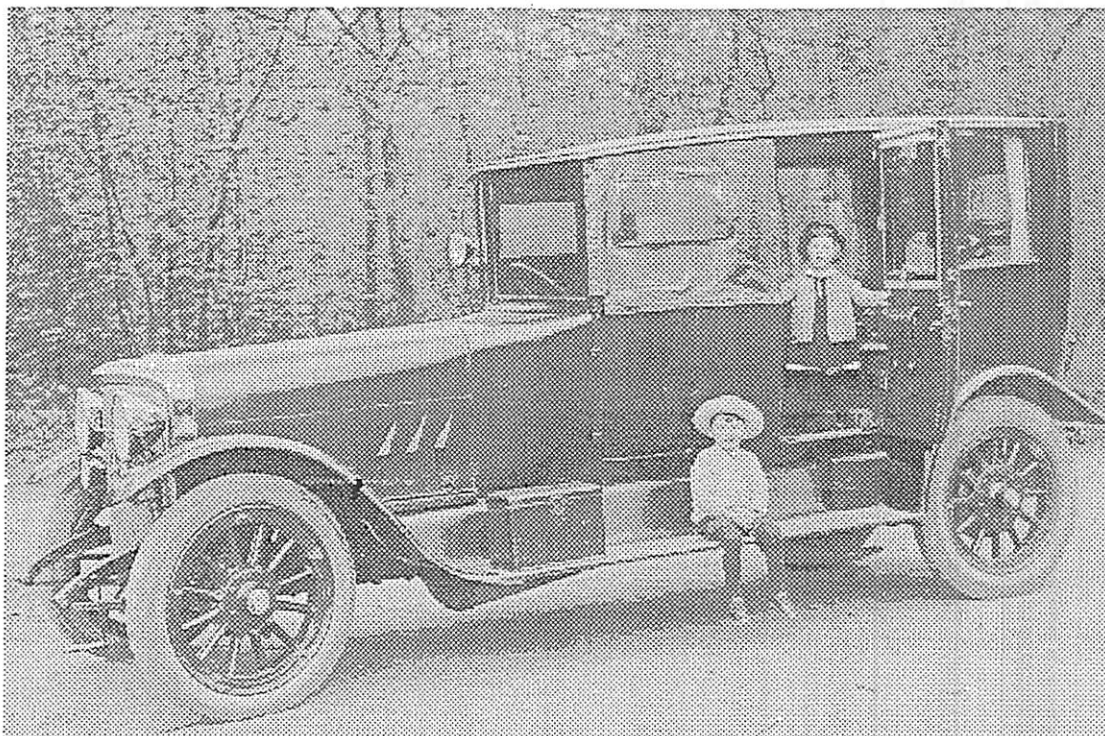


De Ransuil, 1930 - september 1940

De Ransuil werd in 1930 door ons gezin betrokken. Het was aanzienlijk groter dan mijn geboortehuis, met een grote tuin rondom. Het huis staat er nog steeds. Het heeft een rieten dak en is opgetrokken in de stijl van een Engels landhuis.

Mijn vader kwam voor zaken nogal eens in Engeland, en graag. Ik ben wel eens met hem mee geweest. Hij was een anglofiel. Dat kwam tot uitdrukking in de understatementen waarin hij zich uitdrukte, in zijn humor en in de stijl waarmee hij zich kleepte, elegant, maar nooit uitbundig. Vrouwen vonden hem een knappe man, gesoigneerd, mondain, sportief ook. Hij speelde golf, wat in de jaren dertig

nog maar weinig mensen in Nederland deden, was lid van de Kennemer Golf Club. En hij had een Horch, een Duits automerk, het vehikel waarin ik mijn eerste, fatale sigaret heb aangestoken.



Sidney de Kadt (links) op de treeplank van vaders auto, rechts zusje Marjo

Mijn vader was dominant en ik was rebels. Vandaar dat wij geregeld met elkaar in aanvaring kwamen. Mijn moeder probeerde die tegenstellingen wel te verzoenen, maar veel haalde dat niet uit. Zij hield, net als mijn vader, nogal van het uitgaansleven, liet weinig feestjes aan zich voorbijgaan. Ze was niet zo sterk op de huishouding gericht.

Voor zo ver ik mij kan herinneren hebben wij altijd een lieve kinderjuffrouw gehad, die gewoon met ons mee was verhuisd naar De Ransuil in Aerdenhout: Annie den Doolaard. Zij moederde over mijn zusjes, beide jonger dan ik. Ik was het eerste kind. Edith, die vier jaar na mij werd geboren, is in de jaren tachtig overleden. De oudste, anderhalf jaar jonger dan ik, woont in Connecticut, VS. Ze wordt Marjo genoemd, maar officieel heet ze Marianne Josephine, naar mijn grootmoeder van vaderskant. We konden goed met elkaar overweg, maar veel trok ik niet met mijn zusjes op. Ik leefde in mijn eigen jongenswereldje, met mijn vrienden of alleen in de natuur of in mijn eigen 'dierentuin'.

Die dierentuin heeft niets aan de schoonheid van De Ransuil toegevoegd. Gelukkig werd het dierenparkje bijna helemaal door struikgewas aan het oog onttrokken. Ik had een kasje, waarin ik bloemen en groenten kweekte. Maar de fauna was mij liever dan de flora. Ik hield kippen, konijnen en een bok, met een wagen. Van boer

Verbruggen, wiens erf aan onze tuin grensde, leerde ik het vak. Met hem kocht ik op de markt een nieuwe attractie voor mijn dierentuin: een varken. Dat dier speelde een belangrijke rol in een oudejaarsritueel. Om klokslag twaalf uur werd het varken tussen de feestgangers in de hal van ons huis losgelaten. Slaagde je erin het beest aan te raken, dan zou dat geluk brengen. We hadden ook een chow-chow, een hond met een leeuwenkop en een blauwe tong. De hond wordt wel *man's best friend* genoemd, maar voor mij is dat het paard.

Ik mocht boer Verbruggen dikwijls helpen met hooien. En als beloning mocht ik dan zijn merrie van de boerderij naar de weide brengen. Zo, zonder zadel, alleen met een halster en een touw, leer je goed rijden, als een indiaan. Het was, nadat ik naast de koetsier van dokter Goedkoop op de bok had gezeten, mijn tweede kennismaking met het paard. Paardrijden zou mijn passie worden, en mijn sport.

Mijn vader had in Engeland een aandeel in een renpaard, Hanuman. Een erg renderende belegging was het niet. Het dier was niet erg snel. Mijn vader liet het op mijn verzoek naar Nederland komen. Wellicht zou het dier door mijn goede zorgen aan snelheid winnen. Maar Hanuman was ook in Nederland als renpaard geen succes. Hij kwam in een stal in de buurt van ons huis en werd door mij langzaamaan als springpaard getraind. En met goed gevolg. We wonnen prijzen, Hanuman en ik.

Paarden. Met een paard de duinen in, of door het bos rijden. Ik ben als solist graag op mijzelf, maar met een paard ben je nooit helemaal alleen. Een paard is iemand, heeft een persoonlijkheid. Je moet zo'n dier aanvoelen. Paarden zijn zeer stemgevoelig. Je kunt tegen een paard praten en een paard begrijpt je, waarbij het natuurlijk meer om de toon dan om de inhoud van je woorden gaat. Praten tegen een paard heeft nog een andere functie: je stelt behalve het paard ook jezelf gerust.

Ik heb mijn hele leven wedstrijden gereden. In 1965 reed ik in middeleeuws kostuum op mijn prijswinnende schimmel Johan de Witt naar de Keukenhof, een groot park in Kennemerland waar liefhebbers uit de hele wereld elk voorjaar kunnen bewonderen wat de Nederlandse bloembollentelers aan nieuwe variëteiten hebben bedacht. De grond behoorde in de Middeleeuwen tot de bezittingen van gravin Jacoba van Beieren (1401-1463). Zij trouwde achtereenvolgens met de graaf van Gloucester, met de kroonprins van Frankrijk en tenslotte, in 1432, in het diepste geheim met Frank van Borsselen, een verre voorvader van de Nederlandse koninklijke familie. Ik moest Frank van Borsselen voorstellen. Naast mij reed 'Jacoba van Beieren' (Sonja van Hall). Zo werd in die lente de opening van de Keukenhof luister bijgezet.



Sidney de Kadt (links op Joan de Witt) als Frank van Borsselen

met Sonja van Hall als Jacoba van Beieren

Maar had ik het niet over de twintigste eeuw? En over mijn jeugdjaren in Aerdenhout? Nadat mijn vader zich uit de margarine-industrie had teruggetrokken, ging hij niet op zijn lauweren rusten. Hij was te dynamisch voor een bestaan als rentenier. Hij was een getalenteerd zakenman en was op vele terreinen actief. Zo was hij mede-oprichter van Sarakreek. Het bedrijf is nog steeds genoteerd aan de Amsterdamse effectenbeurs. Het is nu een beleggingsmaatschappij, maar indertijd richtte Sarakreek zich op de goud-exploitatie in de binnenlanden van Suriname. Sarakreek is de naam van een riviertje in die voormalige Nederlandse kolonie. Ik heb het gebied een paar maal bezocht. Nog steeds heb ik de voorzittershamer in mijn bezit waarmee mijn vader leiding gaf aan de bestuursvergaderingen van Sarakreek. Later is hij op Singel 100 in Amsterdam een groothandel in tabaksfabrikaten begonnen, en een automatenhandel voor sigaretten. Hij was ook een van de oprichters van Cineac, een bedrijf dat bioscopen exploiteerde die non-stop nieuws- en actualiteitenprogramma's vertoonden. En hij was als commissaris bij een aantal bedrijven betrokken.

zijn succesnummer over een uitstapje naar de eindeloze velden tulpen en narcissen in Kennemerland.

Ik groeide op in een liberaal milieu. En als ik liberaal zeg, dan bedoel ik dat niet alleen in politieke zin. Politiek was niet zo'n gesprekstema. En godsdienst al helemaal niet. Zo gingen joodse feestdagen onopgemerkt aan ons voorbij. Ik werd niet in de joodse traditie opgevoed. Dat we joods waren drong eigenlijk pas tot me door toen ik voor mijn barmitswa naar een lerares werd gestuurd. '*Bar mitswa*' is Hebreeuws voor '*zoon van het gebod*'. Dat wordt een jongen op zijn dertiende verjaardag. Tenminste, als hij de godsdienstlessen met vrucht doorloopt. Maar ik heb die lessen blijkbaar onmogelijk gemaakt. Op een gegeven moment weigerde die lerares mij nog langer te onderwijzen. En ik geloof niet dat het mijn ouders echt speet. Mijn grootouders vonden het waarschijnlijk niet zo leuk. Ik denk dat mijn ouders me vooral naar godsdienstlessen hadden gestuurd om hun ouders een plezier te doen. Mijn grootvader is nog begraven op een joodse begraafplaats in Rotterdam, mijn ouders op een algemene begraafplaats. Ik weet weinig van het jodendom en ik heb er weinig affiniteit mee. Voor Israël heb ik evenveel sympathie als de gemiddelde Nederlander. Mijn ouders waren al geseculariseerd, dus ik helemaal. Mijn ouders en ik gingen om met mensen van alle gezindten. Als ik mijzelf zou moeten benoemen zou ik zeggen: ik ben agnost.

Gezien hun seculiere achtergrond stuurden mijn ouders mij naar neutrale scholen. Eerst naar de lagere school in het Florapark in Haarlem en na de verhuizing naar De Ransuil naar de Aerdenhoutse schoolvereniging. Op geen van beide scholen kreeg ik een voldoende voor vlijt en gedrag. Ik denk dat ik ook thuis als een moeilijk handelbare jongen werd gezien. Terecht waarschijnlijk. Ik zat liever op een paard dan met mijn neus boven de boeken. Ik besteedde meer tijd aan mijn menagerie dan aan mijn huiswerk. Ook toen ik na de lagere school naar de HBS in Haarlem ging, bleek ik geen voorbeeldige leerling. Zo bleef ik een keer zitten.

Mijn ouders dachten: 'vreemde ogen dwingen'. En zij besteedden mij voor de laatste klassen van de HBS uit bij de directeur van die school. Die rector, de heer Voorzanger, was een man met groot gezag. Hij had twee zonen die iets ouder waren dan ik. Eén studeerde al. Ik was min of meer lid van het gezin. Ik werd door de rector of zijn vrouw naar mijn kamer gestuurd om huiswerk te maken.

De Voorzangers woonden aan het Florapark in Haarlem. Hij was joods, zij christin, lid van de Remonstrantse kerk aan de Wilhelminastraat. Naast hun huis bevond zich het Haarlemse hoofdkwartier van de NSB, de Nationaal Socialistische Beweging, een partij die sympathiseerde met de Duitse nazi's. Nu was de vrouw van de rector zeer uitgesproken in haar maatschappelijke opvattingen, en ze heeft zich wel eens niet kunnen beheersen. Dan ontstond er een felle discussie met zo'n NSB'er. Ikzelf was niet zo politiek bewust. Bovendien was het gevaar van de NSB toen nog niet zo zichtbaar. De partij deed zich zeer vaderlandslievend voor en uitte zich in die jaren ook nog niet antisemitisch. De confrontatie tussen mevrouw Voorzanger en de NSB was een onheilspellend teken des tijds, maar dat zou ik pas later inzien.

Ondanks de intensieve begeleiding van de heer en mevrouw Voorzanger werd ik geen briljante leerling. Voor mijn 'algemene vorming' stuurden mijn ouders mij daarom op mijn zeventiende naar de *Finishing School for Boys* in Zwitserland, *Le Rosey*. Het was een fantastische school in Rolle, een plaats tussen Lausanne en Genève. De lessen waren in het Frans. Ik sliep op een kamer met twee Amerikaanse broers en ik ontdekte al snel dat Engels mij zeker zo makkelijk afging als Frans. Buiten de lessen sprak ik altijd Engels met die jongens. Zo leerde ik dus spelenderwijs twee talen.

Mijn aanleg voor talen was een stuk groter dan voor wiskunde. Op die Zwitserse school heb ik vooral iets geleerd wat niet op het lesprogramma stond: de omgang met mensen van andere nationaliteiten en achtergronden. Laten we dat vak maar kosmopolitisme noemen. Wat ik daarvan heb opgestoken, zou mij later, vooral als verkoper, zeer van pas komen.

Ik had nooit kunnen denken dat ik een school ooit fantastisch zou vinden. Maar de school in Rolle was werkelijk fantastisch. Een groot deel van mijn tijd besteedde ik aan sport. In de zomer zaten we aan het Meer van Genève. Daar werd aan voetballen gedaan en aan roeien. 's Winters zaten we in Gstaad. Daar begonnen de lessen om half acht en na de lunch gingen we skiën. Bij het ijshockey was ik de *goalie*. 's Avonds had je weer les, maar het mooiste gedeelte van de dag was je buiten. Na een jaar beëindigde ik de finishing school. *It was a very good year.*

Het was 1938. Wat nu? Ik had nog niet serieus nagedacht over mijn maatschappelijke vooruitzichten. Dierenarts leek me een beroep dat bij mij paste, maar ik beschikte niet over de juiste vooropleiding. Concertpianist? De resultaten van mijn pianolessen wezen niet in de richting van de internationale podia. Ik wist het niet. Mijn vader wel. Die had mij voorbestemd voor het zakenleven. Door bemiddeling van een van zijn relaties kon ik volontair worden bij een effectenmakelaar in Parijs, De Jong, Clement et Cie. Het werd een stage van een jaar. Ik werkte op verschillende afdelingen. Maar ik kan niet zeggen dat ik er een diepgaande kennis van het effectenvak aan heb overgehouden. Aandelen, obligaties en opties hadden mijn interesse niet. Mijn aandacht ging meer uit naar dieren en jongedames. Ik woonde bij een Nederlander in huis die ook bij De Jong, Clement et Cie werkte. Ik kreeg een kleine toelage van mijn vader en een geringe bijdrage van de bank. Bij elkaar was het genoeg voor het onderhoud van mijn motor waarop ik Parijs en de omgeving van de Franse hoofdstad verkende.

In 1939 keerde ik naar Nederland terug. Het Nederlandse leger was intussen gemobiliseerd, maar koningin Wilhelmina verzekerde voor de radio dat Nederland een strikte neutraliteit in acht zou nemen: *'Ik bevestig dit in de veronderstelling en het vertrouwen dat geen der strijdende partijen Nederland in de oorlog zou willen betrekken.'* En: *'Allen moeten wij nu het hoofd koel houden en opgewekt en nauwgezet doen wat onze plicht is.'*

Mijn plicht wachtte aan het Singel 100 in Amsterdam. Daar bevonden zich de groothandel in tabaksfabrikaten en de handel in sigarettenautomaten die mijn vader

had opgezet, de NV MEVA en de NV Automaco. Ik deed er allerhande administratief werk en nam telefonisch de bestellingen op van winkeliers: sigaren, sigaretten, tabak, shag, vloeitjes, kauwgom. Leuk werk vond ik het niet, maar verschrikkelijk was het ook niet. Ik moest mijn draai in het leven nog vinden.

Ik was mijn wilde haren nog lang niet kwijt. In mijn vrije tijd leidde ik een vrolijk leven. Het drong niet tot mij door dat Nederland aan de vooravond van een ramp stond. Dat gold voor de meeste Nederlanders. De crisisjaren leken voorbij. Nederland had zich hersteld van de beurskrach van 1929. De economie trok aan. Aan mij waren de crisisjaren voorbijgegaan. Ik had een beschermde jeugd gehad. Blijkbaar had de ineenstorting van de beurzen mijn vader weinig schade toegebracht. Anders zou hij De Ransuil niet hebben kunnen afbouwen.

Ik reed paard. Ik maakte tochten op mijn motorfiets. En ik had ook mijn autorijbewijs gehaald. Mijn eerste instructeur was onze chauffeur. Hij leerde me starten, rijden en keren, in de tuin, op de oprijlaan. Ik kon al aardig rijden toen ik les kreeg van een echte instructeur.

Ik ging nogal veel uit, meestal in Zandvoort, de badplaats aan de Noordzee. Riche was een van de gelegenheden waar een orkestje speelde, waar je kon drinken en dansen. Ook in Amsterdam waren leuke etablissementen. Disco's had je nog niet. Overall waar je kon dansen was *live music*. Het uitgaansleven was nog niet zo grootschalig en massaal. Dronken ben ik eigenlijk nooit geweest. En van drugs was toen helemaal nog geen sprake. Na de oorlog ben ik eens op een feestje geweest waar marihuana werd gerookt. Dat heb ik - nieuwsgierig als ik ben - even geprobeerd. Maar ik rook al geen gewone sigaretten, dus ik heb er niks van gemerkt.

Ik werd goedgekeurd voor militaire dienst. Als enthousiaste ruiter had ik een voorkeur voor de cavalerie aangegeven, maar daar was moeilijk tussen te komen als je niet van adel was. Een neef zat bij de bereden artillerie en daar kon ik wel terecht. De bereden artillerie was geen ruitery: de paarden trokken kanonnen. Maar boven een zekere rang reed je daarnaast, op een eigen paard. Mijn paard Hanuman stond bij een vriend op stal in Bentveld. Maar het gemobiliseerde leger had paarden nodig en wilde dat paard vorderen. Die vriend en ik gingen met vier paarden naar de militaire paardenkeuring in de Houtstraat in Haarlem. We kwamen met twee paarden terug. Hanuman wilden ze niet hebben; het was een hengst, te onstuimig voor het militaire bedrijf. Ik wachtte op mijn oproep. Ik had al een buitengewoon model uniform in de kast hangen.



DE VLUCHT

Het gonsde op 10 mei 1940, de eerste oorlogsdag, van de geruchten. Hier en daar brak zelfs regelrechte paniek uit. Er zou een vijfde colonne actief zijn in Nederland, leden van de NSB die het land van binnenuit aanvielen. Dat bleek niet waar. De Nederlandse luchtmacht zou verscheidene toestellen van de Duitse Luftwaffe uit de lucht hebben gehaald. Dat was wel waar. En waar was ook dat her en der in het land, ook in Kennemerland, Duitse parachutisten waren geland. Terwijl mijn vader zich op zijn - en mijn - vlucht voorbereidde, meldde ik me als motorkoerier aan bij de burgerwacht. Zo reed ik door Kennemerland om koeriersdiensten te verrichten. Ook dat leverde een conflict op met mijn vader. Hij was bang dat ik in handen zou vallen van Duitse luchtlandingstroepen en maakte mijn motorfiets onklaar.

Uit die botsingen tussen mijn vader en mij zou je kunnen afleiden dat mijn zusjes en ik nogal autoritair zijn opgevoed. Maar zo was het niet. Hij was eerder tolerant. Maar hij was ook hoogst bezorgd. En ik was onbezorgd. Misschien hielden we wel te veel van elkaar. Ik had in elk geval geen goed contact met hem. Daar heb ik nu spijt van, want we hadden veel van elkaar kunnen leren, ik in elk geval veel van hem.

Wat wist ik van militaire aangelegenheden? Ik wist niet dat het Nederlandse leger weinig kon uitrichten tegen de Duitse overmacht. Ik ging er vanuit dat ik, nu de oorlog was uitgebroken, snel door het leger zou worden opgeroepen. Het was misschien overdreven nationalisme. Noem het patriottisme. De oorlog zou vijf dagen duren. Toen capituleerde Nederland. Maar ik dacht dat we nog een kans maakten tegen Duitsland, dat we de Duitsers terug konden slaan, dat de oorlog wel weken zo niet maanden zou duren. En dan zou ik iets kunnen betekenen.

Zo zaten mijn vader en ik in dat grote huis in Aerdenhout. Hij had de pech dat de Duitsers hadden aangevallen op het moment dat hij in Nederland zat. Aan de andere kant had hij het gevoel dat zijn vrouw en dochters veilig zaten. Hijzelf zou wel kans zien het land te ontvluchten. Met mij. Maar ik wilde niet. En hij kon me niet overtuigen. Hij was kwaad op me, maar er was niet zoveel tijd om ruzie te maken. Van het afscheid herinner ik me niets. Maar het moet een vreemd afscheid zijn geweest, met bij hem een mengeling van verdriet en woede. Hij vertrok op 12 mei, zou vanuit de haven van IJmuiden met een schip naar Engeland gaan. Uit diezelfde haven vertrok die dag de Britse jager HMS Codrington naar Engeland, met aan boord kroonprinses Juliana, haar man prins Bernard en de prinsesjes Beatrix, de huidige koningin, en Irene. Ik bleef in afwachting van het moment dat het vaderland mij zou roepen. Ik vertrok naar mijn vriendin Ans Peereboom in Broek in

Waterland, het dorp waarvan haar vader burgemeester was. Zij was natuurlijk ook een goede reden om niet met mijn vader naar Engeland over te steken.

Broek in Waterland ligt onder de rook van Amsterdam, temidden van een typisch Hollands polderlandschap. Het dorp was in de zeventiende eeuw tot grote bloei gebracht door reders en kooplieden. Hollandse schepen meerden af aan het Havenrak, beladen met handelswaar uit Nederlands Oost-Indië (ik zou dat tropische eilandenrijk spoediger leren kennen dan ik dacht). Toen al stond aan de haven een theekoepel. Dat was zo'n bezienswaardigheid dat de Franse keizer Napoleon en Marie Louise er in 1811 een bezoek aan hadden gebracht. De Peerebooms woonden in het huis dat bij die theekoepel hoorde. Nog meer geschiedenis: voordat de vader van mijn vriendin burgemeester werd, was hij secretaris van de Duitse keizer Wilhelm II. Die had in Nederland asiel gevonden nadat de geallieerden Duitsland in de Eerste Wereldoorlog hadden verslagen. Ging Duitsland, waar nu geen keizer meer regeerde maar een Führer, opnieuw een nederlaag tegemoet? Ik putte hoop uit het oorlogsnieuws: op de dag van mijn vaders vertrek was de opmars van de Duitse 9^{de} Panzer Division tot staan gebracht.

De Nederlandse regering had haar defensie in de vooroorlogse jaren zwaar verwaarloosd. De militairen waren onvoldoende getraind en slecht uitgerust. Op de eerste oorlogsdag waren vijftien van de 124 Nederlandse militaire operationele vliegtuigen op de grond vernietigd. Op de luchthaven Schiphol stonden zeventien vliegtuigen, gebouwd door de vliegtuigfabriek Fokker, waarvoor ik later zou werken: acht jagers Fokker D-21 en negen bommenwerpers Fokker T-5. Veel van die vliegtuigen werden, bij het bombardement dat ik tijdens het feestje bij mijn oom en tante in Amsterdam had gezien en gehoord, beschadigd. Maar een aantal D-21's en T-5's kon de strijd aangaan met de veel snellere Messerschmitt Me-109-jagers van de Luftwaffe. De Duitse Luftwaffe had bij de aanval op Nederland 1024 vliegtuigen ingezet. Ondanks hun ontoereikende uitrusting slaagden Nederlandse piloten en de militairen van het luchtafweergeschut erin 328 Duitse vliegtuigen te vernietigen. Binnen één dag werd eenderde van de ingezette Duitse luchtvloot vernietigd. Dat resultaat zou tijdens de Tweede Wereldoorlog nooit meer worden geëvenaard. Tijdens die eerste oorlogsdagen kende niemand de exacte cijfers. Maar de verhalen over de successen van 'onze jongens' stemden menige Nederlander, en mij zeker, optimistisch.

Ik was dan ook vol goede moed toen ik de volgende dag van Broek in Waterland naar Aerdenhout reed. In die uren - maar dat werd later pas bekend gemaakt - trof koningin Wilhelmina voorbereidingen voor haar vertrek naar Engeland. Duitse luchtlandingstroepen hadden tevergeefs geprobeerd om in Den Haag de koninklijke familie gevangen te nemen. In Hoek van Holland ging de vorstin aan boord van de Britse jager Hereward. Aan het eind van de middag zou ze aankomen in Harwich. Ook de ministers vertrokken die dag naar Engeland. Daar moest, meende ik, mijn vader nu al lang gearriveerd zijn.

Ik verwachtte terug te keren in een leeg huis. Maar wie trof ik aan? Mijn vader, gewond aan zijn knie. Hij was er in geslaagd aan boord te gaan van de Van Rensselaer, een schip dat in de haven van IJmuiden gereed lag voor vertrek naar Engeland. Het was de laatste kans om Nederland varende te verlaten. De meeste schepen waren al uit de havens vertrokken. Om de ontsnapping van de koninklijke familie te voorkomen, had de Duitse Luftwaffe op die twaalfde mei anti-scheepsmijnen tussen de pieren van IJmuiden afgeworpen. Niettemin wist de HMS Codrington, met aan boord het prinselijk paar en de beide prinsesjes, de haven veilig te verlaten. Aan boord van de Van Rensselaer bevonden zich 150 personen, onder wie mijn vader. Dit schip voer blijkbaar onder een minder gelukkig gesternte. Even buiten IJmuiden liep het schip op een mijn. Vier opvarenden kwamen daarbij om het leven, anderen, zoals mijn vader, raakten gewond. Het schip maakte ernstig slagzij en zonk tenslotte. Scheepvaartverkeer was daarna niet meer mogelijk en daarom was koningin Wilhelmina de volgende dag uit de haven van Hoek van Holland vertrokken.

Omdat ik van huis uit een optimist ben, was een schipbreuk het laatste waar ik aan had gedacht. Mijn vader zat trouwens ook niet bij de pakken neer. Toen ik hem tot mijn verbazing in De Ransuil aantrof, was hij al druk doende een nieuw plan te beramen om het land te ontluchten. Daar probeerde hij mij wel bij te betrekken, maar ik maakte duidelijk dat ik meende dat ik in Nederland nog veel te doen had, nodig was. De mist van de oorlog ontnam mij het zicht op de werkelijkheid. Mijn vader had wel een helder beeld van de toestand. Hij ergerde zich aan mijn halsstarrigheid, maar hij zei niet veel meer. Alleen het verloop van de krijgshandelingen zou mij op andere gedachten kunnen brengen. En zo was het. Erg lang heeft de spanning tussen ons niet bestaan.

Op 14 mei verwoestten Duitse Heinkels het oude centrum van Rotterdam. In een vuurstorm die dagen zou aanhouden, werden 24.000 huizen, 2500 winkels en 1200 bedrijven verwoest. Ongeveer 900 burgers lieten het leven. Na het dreigement dat ook Utrecht zou worden gebombardeerd, besloot de opperbevelhebber generaal Winkelman tot capitulatie van de Nederlandse strijdkrachten. De slag om Nederland had vijf dagen geduurd. Er waren 2200 Nederlandse militairen gesneuveld, een bijna even groot aantal burgers was omgekomen. Mijn vader en ik sloten vrede. Ik kon mij, terwijl de Duitsers door Aerdenhout marcheerden, onmogelijk beroepen op mijn militaire plicht.

Na de capitulatie van Nederland gaf ik mij over aan mijn vader. Ik besloot met hem het land te ontluchten. Hij zon op nieuwe mogelijkheden. De zomer van 1940 duurde lang. Er was meer tijd om voorbereidingen te treffen. Meer tijd ook om te zorgen voor wat we achter zouden laten. Mijn vader kende een militair, kolonel Kwantes, die bij de motordienst in Haarlem zat. Ik had hem in Parijs ontmoet, waar hij directeur van een bedrijf was, een betrouwbare man. Hij was bereid om na ons vertrek op te treden als beheerder van De Ransuil. Zo wilde mijn vader voorkomen dat de Duitsers het huis in beslag zouden nemen. Kolonel Kwantes heeft vier jaar in het huis gewoond, maar in het laatste jaar van de bezetting hebben de Duitsers toch

hun intrek in het huis genomen. De zaken in Amsterdam droeg mijn vader over aan Piet de Vos. Die had zelf een tabakshandel in Haarlem gehad, die in de jaren dertig door mijn vader was overgenomen. Nu benoemde mijn vader hem tot directeur.

Op 29 mei werd de Oostenrijker Arthur Seyss-Inquart geïnstalleerd als Rijkcommissaris van Nederland. *'De Duitsers willen dit land en zijn bevolking niet onderdrukken, noch hun de Duitse politieke leer opdringen... Wij weten dat het uiteindelijke doel van de Führer is: vrede en orde voor allen die van goeden wille zijn'*, zei hij geruststellend bij zijn aantreden. Het hield mijn vader geen moment van zijn vluchtplan af. De Duitsers legerden 100.000 soldaten in Nederland. Nog oefenden de nazi's geen terreur uit in Nederland, maar mijn vader vertrouwde er niet op dat dit zo zou blijven. Zijn gelijk zou spoedig blijken. Hij wilde weg. En ik was er intussen ook van overtuigd dat blijven onverstandig zou zijn. Weg dus. Maar hoe?

Mijn vader verzamelde kunst, schilderijen, vooral van oude Hollandse meesters uit de Gouden Eeuw. Die passie zou ons leven redden. Wie zijn memoires op schrift stelt, kan niet alleen op zijn herinneringen afgaan. Het geheugen is onbetrouwbaar. Sommige gebeurtenissen zal ik wel uit mijn geheugen hebben verdrongen, ook een overlevingsmechanisme. Witte plekken in de herinnering worden ingevuld met kennis van later datum. Zo wordt het verleden gereconstrueerd.

Een voorbeeld: volgens mijn herinnering was mijn vader erin geslaagd in ruil voor een waardevol schilderij een uitreisvisum van de Duitsers te bemachtigen, zowel voor hemzelf als voor mij. Welk schilderij de Duitsers tot die ruil had bewogen, kon ik mij niet herinneren. Door bemiddeling van een oom slaagde mijn vader erin een van zijn mooie waardevolle meesters te ruilen voor een uitreisvisum van de Duitse autoriteiten. Anton Mensing dreef in Amsterdam de bekende kunsthandel en kunstveiling Frederik Muller. Zijn zoon Ben was een zwager van mijn vader. Hij kende Duitse verzamelaars die bereid waren een redelijk bedrag te betalen voor een of meer antieke schilderijen. Met een van hen kwam mijn oom Ben tot een afspraak. Bij de transactie zou geen geld te pas komen. Het schilderij zou worden geruild tegen een uitreisvisum naar een neutraal land voor mijn vader en mij. De Duitse liefhebber van Hollandse meesters was niet alleen omkoopbaar, maar blijkbaar hoog genoeg om zo'n waardevol document te kunnen verschaffen. Zo lag de *deal* in mijn herinnering opgeslagen.

Maar voor dit boekje ben ik op onderzoek uitgegaan. Daarvoor ben ik in de archieven van de Stichting Nederlands Kunstbezit gedoken, waarin de bewegingen van de Duitse kunstrovers in Nederland uitvoerig zijn vastgelegd. Uit die documentatie blijkt dat de manier waarop mijn vader dankzij zijn passie voor kunst uitreisvergunningen had weten te bemachtigen, gecompliceerder was dan ik dacht.

De nazi's, Hitler voorop, hadden grote belangstelling voor kunst, zeker ook voor oude Nederlandse meesters. Kunstschaten moesten de barbaren culturele allures verschaffen. Met dwangverkopen, afpersing en roof in de bezette landen werd in Duitsland een grote collectie aangelegd. Hitler maakte plannen voor een museum

dat alle musea, waar ook ter wereld, in de schaduw zou stellen: het Führermuseum in zijn geboorteplaats Linz. Maar andere nazi-prominenten legden intussen eigen collecties aan, de Rijksmaarschalk Hermann Goering bijvoorbeeld, bevelhebber van de Luftwaffe. In Nederland was een organisatie actief die belast was met de aanschaf en roof van kunst, de Dienststelle Mühlmann. Maar lang niet alle Duitse functionarissen werkten voor de meerdere eer en glorie van het Derde Rijk. Dikwijls waren zij corrupt, uit op eigen gewin.

Uit de archieven blijkt allereerst welk schilderij van doorslaggevende betekenis was voor onze vlucht uit Nederland. Het schilderij heet:

Musicerend gezelschap op een terras



Het werk is geschilderd op paneel (53.0 x 84.0 cm.) door Dirk Hals. Het was als het ware een schilderij uit de buurt, want Dirk Hals (1591-1651) woonde en werkte in Haarlem. Hij was een leerling van de Nederlandse maniërist Abraham Bloemaert, maar hij heeft de kunst ook afgekeken van zijn oudere broer Frans Hals die met Rembrandt en Vermeer de top-3 van de zeventiende-eeuwse Hollandse schilderkunst vormt. Anders dan zijn broer schilderde Dirk Hals slechts een paar portretten. Hij ging voorbij aan de ernst van het leven en legde zich toe op de registratie van het leven van de welvarende burgers op hun buitenplaatsen en in hun tuinen in zijn geboortestreek. Zijn schilderijen zijn *conversation pieces*, waarop modieus geklede jongeren in vrolijk gesprek zijn, eten, dansen, drinken, flirten en musiceren. Hij schilderde een feestelijke sfeer zoals die in de ochtend van de tiende mei 1940 plotseling omsloeg in een bedrukte stemming.

Volgens de documentatie heeft mijn vader *Musicerend gezelschap op een terras* ingeleverd bij het Amsterdamse veilinghuis Frederik Muller, voor veiling in augustus 1940. Vóór de veiling had hij het schilderij al willen verkopen door

bemiddeling van een zekere Schönnemann, die in dienst was van de kunstroversbende Dienststelle Mühlmann. Schönnemann trad namelijk op voor een hoge Duitser die in het vooruitzicht stelde dat mijn vader bij verkoop van het schilderij een uitreisvergunning zou krijgen. Maar die Duitser kon daar geen garantie voor afgeven. Daarop wilde mijn vader de koop niet door laten gaan, hoewel hij eigenlijk geen onderhandelingsvrijheid meer bezat. Dat bleek wel toen de Duitser vervolgens dreigde met confiscatie van het kunstwerk. Van vrijwillige verkoop was dus geen sprake. Het is uiteindelijk toch tot een succesvolle transactie gekomen. Dankzij de corruptie van Schönnemann. Hij kocht het schilderij voor een bedrag van achtduizend gulden en stak duizend gulden in zijn eigen zak als 'commissie'. Vervolgens leverde hij uitreisvisa voor mijn vader en mij. Mijn oom, de kunsthandelaar Anton Mensing en diens zoon Ben moeten mijn vader in contact hebben gebracht met Schönnemann.

Der Höhere SS- u. Polizeiführer
beim Reichskommissar für die besetzten
niederländischen Gebiete.
EIN - 104 470/1000000000

Aankomst, den 12. Sept. 1949.
Reichsstatenminister 4.

In Namen

Hierby wordt de Staat

in Aankomst

Der Antrag auf Erteilung eines Ausreisewissens
wurde genehmigt. Die werden geteilt. Ihren
Reisepässe unter gleichzeitiger Beifügung der
ges. Dokumente einzureichen bzw. vorzulegen.
Die Gebühren werden bei schriftlicher Mittei-
lung durch Nachnahme erhoben.

Die Ausreisewissens zur vorläufigen Veranlassung
sind von 2 - 12 Uhr vorzulegen und von 1 - 4
Uhr nachzulegen. Die Ausreisewissens der Nach-
stellung von 2 - 12 Uhr vorzulegen gebräuchlich.



Brief van de hoogste SS-er in Nederland, Hans Rauter

Hoe het zij. In september ontving mijn vader zowel als ik een brief van de hoogste SS-er in Nederland, de 'höhere SS und Polizeiführer beim Reichskommissar für die besetzten Niederländischen Gebiete'.

Ons werd meegedeeld: 'Uw aanvraag voor verstrekking van een visum is ingewilligd.' De handtekening van de machtige SS-er, Hans Rauter, ontbreekt. In

plaats daarvan prijkt onderaan de brief een stempel van de Duitse adelaar met de swastika, het nazi-symbool.

Op 6 maart 1945 zou Rauter bij een aanslag door Nederlandse verzetsstrijders zwaar gewond raken. Totdat hij op 11 mei 1945 krijgsgevangen werd gemaakt, verbleef hij in ziekenhuizen. Als hoogste man van de SS en de politie in Nederland werd hij ter dood veroordeeld en op 25 maart 1949 gefusilleerd, met name wegens zijn rol bij de jodenvervolging.

In de laatste week van september 1940 zouden we het land verlaten. Ik was intussen overtuigd van de noodzaak van onze vlucht, maar toch had ik er gemengde gevoelens over. Mijn vader en ik hebben geen ruchtbaarheid aan ons vertrek gegeven. Dat leek ons niet verstandig; de Duitse bezetter was onberekenbaar.

Slechts een enkeling was op de hoogte. Ik nam afscheid van mijn vriendin. De avond vóór ons vertrek brachten mijn vader en ik een bezoek aan mijn oom en tante in de Jacob Obrechtstraat in Amsterdam, de familie Mensing die ons behulpzaam was geweest bij het verkrijgen van een uitreisvisum. Dat was geen vrolijke bijeenkomst. Mijn tante was joods, haar man katholiek en een gemengd huwelijk gaf wel enige bescherming, maar voor hoe lang was een bange vraag. Bij mijn tante liet ik een zogenaamd staand horloge achter, een antieke klok, geërfd van mijn grootvader uit Wassenaar. Die klok heeft de bezettingsjaren overleefd en staat nog steeds bij mij in huis. Mijn vader heeft niet veel van zijn bezittingen teruggezien. Bijna alles, ook nagenoeg zijn hele schilderijencollectie, bleek na de Duitse bezetting verdwenen.

Mijn moeder, zusjes, mijn grootvader en zijn dochter, de zuster van mijn vader, waren vrij snel na de Duitse aanval op Nederland via Madrid doorgereisd naar Lissabon. Andere familieleden zaten al in de Verenigde Staten en die hebben er voor gezorgd dat ze per boot naar New York door konden reizen. Die gedachte stelde mijn vader en mij gerust. We hadden nu nog maar één zorg: vormden onze uitreisvergunningen inderdaad een ticket naar de vrijheid? Ik moet zeggen dat mijn vader meer rekening hield met problemen dan ik, nog altijd jong, onbezonnen en zorgeloos.



IN DE GEVANGENIS

De ironie van mijn persoonlijke geschiedenis is dat ik, op de vlucht uit het door Duitsers bezette Nederland, eerst naar de hoofdstad van het Derde Rijk moest, naar Berlijn, het hol van de leeuw. Die omweg was nu eenmaal de snelste route naar Amerika, het ultieme doel van onze reis. We reisden per trein. Nauwelijks had die zich in beweging gezet of ik haalde opgelucht adem. Voor mij is een fles altijd eerder half vol dan half leeg. Of misschien liet deze optimist de gedachte aan gevaar, aan een mislukking van onze vlucht, niet toe. Mijn vader was minder naïef. Hij had rekening gehouden met onvoorziene omstandigheden. Zo had hij twee dure gouden sigarettenkokers gekocht. Kwamen we in geldnood, zouden we een ambtenaar moeten omkopen, dan zouden we die gouden sigarettenkokers altijd kunnen verzilveren, als je dat tenminste kunt zeggen van goud.

Tijdens de lange treinreis naar Berlijn werden we herhaaldelijk gecontroleerd. Maar telkens werden onze uitreisvisa in orde bevonden. In Berlijn namen we onze intrek in een mooi hotel. Ik was moe en verheugde me op een lange ongestoorde nacht in een comfortabel bed. Maar van slapen kwam niets terecht. Jammer aan de ene kant, aan de andere kant was die slapeloze nacht te danken aan het succes van de Britse luchtmacht.

De rijksmaarschalk van het Derde Rijk, de kunstrover Hermann Goering, was verantwoordelijk voor de verdediging van het Duitse luchtruim. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog had hij gesnoefd: *'Als er ooit een vijandelijke bom op het Roergebied terecht komt, dan is mijn naam geen Hermann Goering: dan kunt u mij Meier noemen!'* Welnu, Goering werd intussen met recht 'Herr Meier' genoemd, want de bommen vielen nu niet alleen op het Roergebied in het westelijk deel van Duitsland, maar zelfs op de hoofdstad. Al op 9 juli 1940 was de Britse Royal Air Force met bombardementen op het Roergebied begonnen. Nu werd ik gewekt door het Duitse luchtalarm en hoorde ik het geronk van Engelse vliegtuigen boven Berlijn. In de stad klonken zware explosies. Het grootste deel van de nacht moesten wij in de schuilkelder doorbrengen. Een paradoxale situatie: je ontvlucht je land omdat de Duitsers het op je leven hebben voorzien en vervolgens loop je in Berlijn de kans om dood te gaan door een Engelse bom. *Friendly fire* heet dat in militair jargon.

Na een doorwaakte nacht vertrok mijn vader 's anderendaags op een lijnvlucht van de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa naar Madrid, de hoofdstad van Spanje, een land dat zich 'non-belligerent' had verklaard, niet bij het gewapende conflict in Europa betrokken wilde worden. Er was maar voor een van ons beiden plaats aan

boord. Ik zou twee dagen later vertrekken, ook met Lufthansa. Dat reisschema werd volgens plan uitgevoerd.

Eind september landde ik veilig in Madrid. Dat wil zeggen: ik had nauwelijks een voet op Spaanse bodem gezet of ik werd gearresteerd en van het vliegveld naar het politiebureau op de Puerte del Sol in Madrid overgebracht. De Spaanse dictator generaal Franco mocht Spanje dan non-belligerent hebben verklaard, helemaal onafhankelijk was hij niet. Hij was mede door de hulp van Hitler aan de macht gekomen en de Generalissimo en de Führer hadden de afspraak gemaakt dat Spanje jonge mannen uit de bezette gebieden tegen zou houden om te voorkomen dat zij zich als soldaten bij de geallieerde troepen zouden voegen.

Zo zat ik, op mijn weg naar de vrijheid, met een man of twintig opgesloten in een cel van ongeveer tien bij tien meter. Er kwam weinig daglicht binnen. Boven in de cel bevonden zich raampjes. Ik zag benen van mensen passeren. We bevonden ons onder straatniveau. Ik werd meteen geconfronteerd met de hiërarchie van het gevangenisleven. Er waren te weinig bedden. Degenen die het laatst waren binnengekomen, moesten op de grond slapen. Dat werd me met handen en voeten duidelijk gemaakt. Het was bedompt, koud en klam. Gelukkig had ik een goede winterjas bij me. Daar sliep ik op. Het menu was weinig gevarieerd: 's ochtends 'soep' met brood en 's avonds 'brood' met soep. Geregeld werd ik voor verhoor uit de cel gehaald. Maar ik sprak geen Spaans en de mensen die mij ondervroegen spraken weinig anders dan Spaans. Mijn vraag om een advocaat werd genegeerd. In de cel kon ik ook met niemand praten. Door het beroerde eten was mijn maag van streek. Fysiek voelde ik me miserabel, maar geestelijk ook. De dagen regen zich aaneen. Het dreigde uitzichtloos te worden.

Maar toen werd een van mijn celgenoten vrijgelaten. Ik zag mijn kans schoon en kon hem een briefje voor de Nederlandse ambassadeur mee te geven. Gespannen wachtte ik af. Eerst gebeurde er een paar dagen niets, maar toen werd ik 's ochtends vroeg plotseling door een cipier uit mijn cel gehaald. Ik zou worden vrijgelaten, zij het op voorwaarde dat ik een protocol zou tekenen dat ik Spanje binnen de kortste keren zou verlaten. Daar hoefde ik niet lang over na te denken.

Ik werd allervriendelijkst ontvangen door de Nederlandse ambassadeur Schuller tot Peursum. Hij vertelde me dat mijn briefje uit de gevangenis hem niet echt had verrast. Mijn vader had tevergeefs op het vliegveld op mijn aankomst gewacht en had zich ongerust bij hem gemeld. De ambassadeur nodigde mij voor een lunch. Ik had honger, maar het eten was te veel en te vet. Het was een te grote aanslag op mijn ingewanden. Dat bleek toen de ambassadeur mij, dierenliefhebber, meenam naar een stierengevecht. Bij dat bloederige tafereel draaide mijn maag zich letterlijk om.

Nog een beetje witjes om de neus meldde de verloren zoon zich bij zijn vader die zijn intrek had genomen in een hotel. Lang bleven we daar niet. In de eerste dagen van oktober 1940 vertrokken we met het vliegtuig van Madrid naar de Portugese hoofdstad Lissabon. Portugal, ook een dictatuur, was evenmin bij de oorlog

betrokken als Spanje. Die neutraliteit bleek al op het vliegveld. Daar landde de Lufthansa uit nazi-Duitsland en dat taxiede naast een toestel van de Nederlandse Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), luchtvaartmaatschappijen van landen die met elkaar in oorlog waren. Door zijn bijzondere status was Lissabon één groot spionagenest, waar geheime agenten van alle mogendheden elkaar beloerden.

Mijn vader en ik scheepten ons in op de eerste de beste boot die van Lissabon naar New York vertrok. De Excalibor was een schip van een Amerikaanse maatschappij, een vrachtboot met passagiersaccommodatie. Een plezierreis werd het niet. De deining van de oceaan maakte mij zeeziek. Ik ben niet bestand tegen heftige bewegingen, niet op zee en niet in de lucht. Daarom zou ik later ook in een bommenwerper vliegen, en niet in een jager waarin je de helft van de tijd ondersteboven vliegt. De hoge golven waren het enige waardoor ik me bedreigd voelde. Onder die golven voeren wel Duitse onderzeeërs, maar Amerika was nog niet in oorlog met Duitsland, dus de Duitse marine liet ons Amerikaanse schip met rust.

Een Nederlander in New York, een onderdaan van een land dat in oorlog was met Duitsland, terwijl Amerika dat nog niet was. Gelukkig had ik een visum, dankzij dat deel van mij familie dat al in Amerika was. Als ik die papieren niet had gehad, zou ik naar Ellis Island zijn gestuurd.

Mijn ouders hadden een flatje op Manhattan in de 85^e straat aan de East Side, tussen Lexington Avenue en Third Avenue. Ik ben niet zo'n stadsmens, maar ik heb me niet verveeld in de korte tijd dat ik in de Big Apple was. New York was ook toen al een stad die nooit sliep. Ik was bevriend met een Nederlandse jongen die ook in New York woonde: Theo van Dam. Zijn ouders hadden in de Kalverstraat, dé winkelstraat van Amsterdam, een chique cadeauwinkel: Reveillon. Theo was een jazzfanaticus en dat ben ik door hem ook een beetje geworden. Samen zijn we menig nachtje op stap geweest in Harlem, het Mekka van de jazz. Je had er overal clubs waar jazzbands speelden. De beroemdste bands traden op in het Appollo Theatre. Daar zijn we ook een paar keer geweest. Zo leerde ik de populaire zwarte muziek van de jaren veertig goed kennen. De teenagers van Harlem gingen in die tijd gekleed in huidkleurige, ruimvallende *zoot suits*. Zij begroetten elkaar met '*what's the deal, McNeal*' en vingerknippend luisterden ze naar Cab Calloway, Count Basie, Louis Jordan en Billie Holiday. En naar Lionel Hampton die in die tijd net zijn eigen orkest had gevormd en daarmee de basis legde voor de zogenaamde *Harlem Jump*, heftig swingende jazz met sterke bluesinvloeden, waaruit in de jaren vijftig de rhythm and blues en rock'n'roll zouden ontstaan.

Maar het was niet alle dagen feest. Overdag bezocht ik een school voor administratie. Zo heb ik geprobeerd steno te leren, maar dat is volledig mislukt. Mijn hoofd stond niet naar kantoorwerk. Ik wilde meehelpen de Duitsers uit Nederland verdrijven. Mijn vlucht uit Nederland had mij niet van dat voornemen afgebracht. En toen heb ik mij 'in een vlaag van verstandsverbijstering', zoals mijn vader zei, aangemeld bij de Nederlandse strijdkrachten. Mijn vader vond dat ik veel

te hard van stapel liep: waarom wachtte ik niet tot het Nederlandse leger mij zou oproepen? Maar als ik had afgewacht zou ik waarschijnlijk voor het Amerikaanse leger zijn opgeroepen, zoals Theo van Dam overkomen was. En dat wilde ik niet, want het Amerikaanse leger stond niet tegenover de Duitsers. Dat dit spoedig wel het geval zou zijn, kon ik toen nog niet weten

Ik meldde mij aan op het Nederlandse consulaat-generaal op Rockefeller Plaza in New York, bij het hoofd van de militaire missie: Sidney van den Bergh. Mijn ouders kenden hem goed, zo goed dat ik naar hem was vernoemd. Ook Sidney van den Bergh kwam uit de wereld van de margarine. Hij was een nazaat van Simon van den Bergh die met Anton Jurgens de basis had gelegd voor Unilever. Sidney van den Bergh zou na de oorlog topman van dat concern worden. Hij bracht het ook nog tot minister van defensie. Maar toen registreerde hij mij als rekrut. Het was echter onwaarschijnlijk dat ik, zo ver van het vaderland, bij de bereden artillerie terecht zou komen. Het maakte me ook niet zoveel uit. Als ik maar naar Europa werd gestuurd om daar te worden ingezet in de strijd tegen de nazi's.

Ik was niet de enige Nederlander die in januari 1941 per trein van New York naar Canada reisde. Een groepje Nederlandse jongens stapte in Toronto over naar Guelph. Daar beschikten de Nederlandse strijdkrachten over een kazerne, de Juliana Barracks, genoemd naar de kroonprinses die in ballingschap in Canada woonde.

Ik kreeg in Guelph een korte basisopleiding voor de infanterie, kort, maar lang genoeg om te ontdekken dat ik geen geboren militair was. Gemotiveerd was ik wel, en dat gold ook voor mijn kameraden. We werden allemaal klaargestoomd om naar Engeland gestuurd te worden, om van daaruit deel te nemen aan de invasie van het bezette Europa. Het ging ons vooral om de bevrijding van Nederland. Daardoor heerste onder ons een sterk gevoel van saamhorigheid.



BIJ DE LUCHTMACHT

Al snel werd mij duidelijk dat er in Engeland slechts drie mogelijkheden waren: op wacht staan bij een van de ministeries van de Nederlandse regering in ballingschap of voor het Londense verblijf van de Nederlandse koningin Wilhelmina, de Moeder des Vaderlands. Je kon ook nog aardappels rooien bij een boer. Het een trok me nog minder dan het andere. Gelukkig bereikte ons, als een *gift sent from heaven*, een oproep uit een onbezet deel van het Koninkrijk der Nederlanden: Nederlandsch Indië. Men zocht daar vrijwilligers voor de luchtmacht, de ML, de afdeling Militaire Luchtvaart van het KNIL, het Koninklijke Nederlands Indische Leger. Met een man of vijftig hebben we ons daarvoor opgegeven. Zo'n dertig jongens werden goedgekeurd. Ik was een van de gelukkigen en mocht aan een vliegopleiding beginnen.

In oorlogstijd wordt anders met militaire discipline omgegaan dan in vreedetijd. In oorlogstijd is iedereen met een uniform een held, ook al zit je achter een schrijfmachine. En of het nu oorlog is of vrede, discipline bij de luchtmacht is iets anders dan discipline bij de landmacht. Ik ben maar kort bij de infanterie geweest, maar ik denk dat de jongens van de luchtmacht een ander zelfbeeld hebben dan de jongens van het landleger. Onder piloten leven andere opvattingen over orde en tucht dan onder landsoldaten. De luchtmacht beschouwt zichzelf als een elitekorps. Daardoor wekken piloten de indruk dat zij zich meer kunnen veroorloven dan andere militairen.

Bij de luchtmacht mag dan een andere discipline gelden, er wordt wel degelijk de hand gehouden aan regels. Maar ik ben één keer duidelijk over de schreef gegaan. Het was in de oorlogsjaren niet eenvoudig om hogerop te komen. Uit Nederland waren meer officieren gevlucht dan soldaten. Daardoor waren de kansen om een hogere rang te bereiken toch al gering. Maar ik kon een militaire carrière al helemaal vergeten.

De nachten moesten uiteraard op de vliegschool worden doorgebracht. Daar werd streng op toegezien. Maar, zoals gezegd, ik hield van uitgaan, liefst tot diep in de nacht. Mijn ongeoorloofde afwezigheid werd nooit opgemerkt. Ik gebruikte daarvoor een oude truc. Oud maar effectief: ik legde een strooien pop in mijn bed. Maar dat heb ik op een avond nagelaten. Bij een *bed check* werd ontdekt dat ik niet in de kazerne sliep. Een ernstig feit. Onder normale omstandigheden zou ik na zo'n vergrijp onmiddellijk uit de opleiding zijn geschopt. Maar de omstandigheden waren abnormaal. Ik had de regels overtreden op een Nederlandse vliegschool in een ver buitenland, midden in oorlogstijd, waarin geen man kon worden gemist. Bovendien hadden ze al een hoop geld in me geïnvesteerd. En het was zaak dat de

verhouding tussen het aantal officieren en gewone soldaten niet nog verder uit balans raakte. Dat heeft me gered. Maar het is ook de reden geweest waarom ik nooit officier ben geworden, wat voor een piloot hoogst ongewoon is. Het was toch een negatieve aantekening op mijn conduite staat.

Nog steeds was Amerika niet in oorlog, al bestond er een goed contact tussen de Britse oorlogspremier Sir Winston Churchill en de Amerikaanse president Franklin Delano Roosevelt wiens voorgeslacht afkomstig was uit het Nederlandse Zeeland. Veel Amerikanen meenden - evenals veel Nederlanders vóór de Duitse inval - dat zij buiten het gewapende conflict konden blijven. Amerika was geen partij in het gewapende conflict. Daarom werden wij in burger op de trein gezet naar New York.

In de haven van New York lag een vrachtschip met passagiersaccommodatie gereed voor vertrek naar Nederlandsch Indië: de Pulau Rubia. Het was een boot van een Nederlandse maatschappij, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), opgericht om de verbindingen tussen de vele eilanden van de Indonesische archipel te onderhouden. We voeren van New York door het Panamakanaal in de richting van Australië. Eenmaal op de Stille Oceaan vormde ons schip, onder Nederlandse vlag en zonder enige bewapening, natuurlijk een vijandelijk doel voor Japanse onderzeeërs. Er reisde een burgerechtpaar mee dat zeer van dat gevaar was doordrongen, een redacteur van de Christian Science Monitor met zijn vrouw. Zij hebben de hele reis in angst en beven doorgebracht. Voor hun hut stonden dag en nacht twee koffertjes klaar. Voor het geval ons schip getorpedeerd zou worden.

De zeereis duurde tweeënveertig dagen. Dat is lang, maar we hoefden ons niet te vervelen. Dat was te danken aan de kapitein die een uitgebreid programma voor ons had opgesteld. Zo moesten wij van hem om de zoveel tijd twee uur in het kraaiennest op de uitkijk zitten. Oplettendheid werd beloond. Veel betekenis had het niet, maar het was goed voor de moraal. Ook fysiek bleven we in conditie. We hadden een jongen Steensma aan boord die gymnastiekleraar was. Hij heeft ons op het dek flink laten sporten.

Zo kwamen we in topconditie aan in Tandjongpriok, de haven van Batavia, nu Djakarta geheten, de hoofdstad van Indonesië op het eiland Java. Maar eerst was er paspoortcontrole. Routine, dacht ik. Ik liet mijn paspoort zien en wilde al doorlopen. Maar ik zag de controleur zeer bedenkelijk kijken. Toen hij er andere functionarissen bijhaalde, begreep ik ineens waarom. In het paspoort waarmee ik uit Nederland was vertrokken, stond een groot stempel met een hakenkruis, het symbool van de vijand. Dat maakte mij verdacht. De Nederlandse autoriteiten in Indonesië waren toch al nerveus. Ze zagen achter elke palmboom een Duitse of Japanse spion. Je kon rustig spreken van paniek in de kolonie waarvan het moederland door de nazi's was bezet.

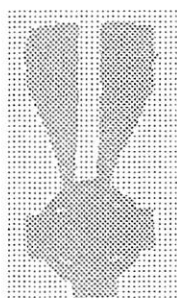
Drie andere jongens werden er bij die controle ook als 'verdachten' uitgehaald, hoewel zij geen hakenkruis in hun paspoort hadden staan. Twee waren, nadat de Duitsers Nederland hadden bezet, met een bootje naar Engeland ontsnapt, zogenaamde Engelandvaarders. Een ander was te voet over de Pyreneeën gevlucht.

Eén ding hadden we gemeen: wij hadden kans gezien uit het bezette Nederland weg te komen. Dat feit alleen al maakte ons verdacht. De autoriteiten begrepen niet hoe wij daarin waren geslaagd. Ze vroegen zich af: ben je ontsnapt of ben je, als geheim agent, door de Duitsers op ons afgestuurd?

We werden linea recta naar een interneringskamp bij Buitenzorg (het huidige Bogor) overgebracht. Daar zaten al andere Nederlanders, burgers met verdachte politieke sympathieën. De sfeer was vrij gemoedelijk. Het kamp was niet te vergelijken met een concentratiekamp, maar je kon er niet uit. We woonden er in barakken en het eten was er in elk geval beter dan in de gevangenis in Madrid. Het ergste was de verveling, het gevoel dat ik mijn tijd aan het verdoen was terwijl ik al lang mijn vliegopleiding had kunnen vervolgen.

Ik was natuurlijk kwaad, ontzettend kwaad zelfs. Mijn vader ook trouwens. Hij had het al idioot gevonden dat ik niet rustig op mijn oproep had gewacht, maar mij zelf had aangemeld. Toen hij in New York hoorde wat mij was overkomen, dacht hij: dat komt er nou van. Hij heeft contact opgenomen met de Nederlandse ambassade in Washington. Die heeft zich wel in verbinding gesteld met Nederlands Indië, maar die interventie leverde niets op. Het koloniale bestuur trok zich weinig aan van een Nederlandse diplomaat.

Ik werd geregeld verhoord, maar mijn verhaal miste blijkbaar overtuigingskracht. Mijn vlucht was moeilijk uit te leggen aan iemand die de situatie in het bezette vaderland niet kende. Ze begrepen niets van de manier waarop mijn vader en ik er in waren geslaagd een uitreisvisum te bemachtigen. En terwijl ik mijn verhaal vertelde, begon ik het zelf ook steeds absurder te vinden: de transactie met het schilderij en de reis naar de nazi-hoofdstad Berlijn om aan de nazi's te ontkomen. Wat moest een buitenstaander dan wel niet van die odyssee vinden? Uit die verhoren werd mij ook duidelijk dat de angst voor een aanval door de Japanse bondgenoot van Hitler-Duitsland steeds groter werd. Nederland en Engeland waren overigens nog niet in oorlog met Japan, evenmin als de Verenigde Staten.



Dat mijn ongelooflijke vluchtverhaal tenslotte wel geloof vond, mag blijken uit het Kruis van Verdienste (zie afbeelding links). Die onderscheiding werd mij op 5 mei 1943 verleend door koningin Wilhelmina, vanuit haar ballingschap in Londen. De oorkonde noemt als reden: *'Het beleidvol voorbereiden en uitvoeren van een plan tot ontsnapping uit bezet Nederland, waarna, na vele moeilijkheden te hebben ondervonden, Nederlandsch-Indische troependeelen werden bereikt.'*

Wij Juliana, bij de gratie Gods,
Koningin der Nederlanden,
Prinses van Oranje-Nassau, enz, enz, enz.

9 December 1949.

No. 25

Op de voordracht van Onze Minister van Overzeese
Gebiedsdelen van 28 November 1949, 6e Afdeling, no. 6;

HEBBERE OORDEELVORMEN EN VERSTAND:

Toe te kennen:

I. enz.

II A. enz.

II D. het "Vliegerkruis" aan:

1. enz.

40. de Militie Sergeant vlieger waarnemer der Militaire
luchtvaart van het Koninklijk Nederlands Indoneesisch
Leger S.R. DE KADT, stamboeknummer 1208/A, wegens:

"Heeft gedurende de oorlog met Japan met moed en
volharding, als lid van een vliegtuigbemanning, in de
periode 1943 - 1945, ten minste zeven en dertig opdrach-
ten, met een totaal van 222 operationele vluchten, onder
zware vijandelijke afweer, met goede resultaten uitge-
voerd en hierbij de vijand aanzienlijke verliezen aan
personeel en materieel toegebracht in het gebied van
122° - 138° Ooster Lengte en 3° - 13° Zuider Breedte."

41. enz.

Onze Minister van Overzeese Gebiedsdelen is belast
met de uitvoering van dit besluit, waarvan afschrift zal
worden verstrekt aan de Kanselier der Nederlandse Orde.

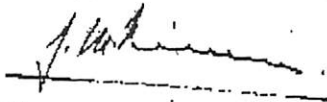
Soestdijk, 9 December 1949.

w.g. JULIANA

De Minister van Overzeese
Gebiedsdelen,

w.g. J.H. van Maarseveen

Voor eensluidend afschrift
voor zoveel het geëxtraheerde betreft,
De Secretaris-Generaal
van het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen



5-12-1949

Door haar krijgshaftige houding in de oorlogsjaren had Wilhelmina zich de eretitel 'Moeder des Vaderlands' verworven. In 1948 trad zij af. Haar dochter Juliana, die de oorlogsjaren in het Canadese Ottawa had doorgebracht, volgde haar op. Een jaar na haar troonsbestijging, op 8 december 1949, kende koningin Juliana mij het

Vliegerskruis toe. Op de oorkonde (zie boven) wordt over de gedecoreerde meege-
deeld: *'Heeft gedurende de oorlog met Japan met moed en volharding, als lid van
een vliegtuigbemanning, in de periode 1943-1945, ten minste zeven en dertig
opdrachten, met een totaal van 322 operationele vliegreun, onder zware vijande-
lijke afweer, met goede resultaten uitgevoerd en hierbij de vijand aanzienlijke
verliezen aan personeel en materieel toegebracht...'*

Ook Juliana's dochter Beatrix, de huidige koningin, zou mij een onderscheiding
verlenen. Drie koninginnen achtten mijn oorlogsinspanningen een decoratie waard.
Maar ik loop nu wel erg op de gebeurtenissen vooruit. In 1941 was ik weliswaar
aan de Duitse bezetter ontsnapt, maar ik bevond mij in gevangenschap. Voor mij als
militair moest de oorlog nog beginnen. Spoedig zou het zo ver zijn.



NA PEARL HARBOR

Op zondagochtend 7 december 1941 om zes uur stegen van zes Japanse vliegdekschepen, die voor anker lagen bij een van de eilandjes van de Koerillen, bommenwerpers, torpedovliegtuigen en razendsnelle Zero-jagers op. Twee uur later volgde de verrassingaanval op Pearl Harbor waarbij de Amerikaanse Pacific Fleet werd weggevaagd. Bij die aanval kwamen 2400 mensen om het leven. Achttien oorlogsschepen en 350 vliegtuigen werden vernietigd. Amerika verklaarde Japan de oorlog en sloot zich bij de geallieerden aan. Korte tijd later verklaarden ook Engeland en Nederland de oorlog aan Japan.

Op die zondag merkte ik meteen dat de angst voor de Japanners nog groter werd. Maar tegelijkertijd verdween de vrees dat er in mij een spion schuil ging. Ik werd, na drie maanden gevangenschap, vrijgelaten en leerde als vrij man Indië kennen. Het was een land dat mij aansprak, het klimaat, de geuren, de kleuren, de mensen. Ook in de tropen van Afrika zou ik mij later *senang* voelen om het in het Maleis uit te drukken.

Eindelijk kon ik mijn vliegopleiding voortzetten, op Kalidjati op het eiland Java, een vliegveld in de bergen bij Bandoeng. In Canada al was mijn liefde voor de vliegerij gewekt. Overigens was dat geen liefde op het eerste gezicht. Veel instructeurs hadden een sadistisch trekje. Bij mijn luchtdoop hadden ze, bij wijze van ontgroening, de gekste stunts uitgehaald, ondersteboven vliegen, heel hard optrekken. Dat was een officieus onderdeel van de selectieprocedure. Toen ik lijkleek en onvast ter been uit dat toestel stapte, wist ik niet zeker of ik wel de juiste keus had gemaakt. Maar al spoedig voelde ik mij in de lucht in mijn element, zij het niet in een wendbare jager maar in een bommenwerper die veel stabielier in de lucht ligt.

De keuze voor de vliegopleiding was mij min of meer opgedrongen. Alles was mij liever dan wachtlopen of aardappels rooien in Engeland. Dus toen ik de kans kreeg om op kosten van Hare Majesteit iets te leren waar ik misschien mijn beroep van zou kunnen maken, leek mij dat wel wat. En toen ik eenmaal - na mijn dramatische luchtdoop - met vliegen had kennism gemaakt, was ik verkocht. Op de vliegschool in Amerika begon ik voor het eerst in mijn leven serieus na te denken over de toekomst. Ik werd als het ware versneld volwassen, door alles wat ik in korte tijd had meegemaakt. Op de vliegschool in Kalidjati raakte ik helemaal overtuigd van een toekomst in de luchtvaart.

Natuurlijk, ik zou liever naar Europa zijn gestuurd dan naar Indië. Maar de geallieerden waren nog lang niet klaar voor de invasie van Europa. Ik zag mijn verblijf in Indië dan ook als een tussenstation. Daar in de tropen zou ik leren

vliegen om vervolgens als piloot mee te helpen aan de bevrijding van Europa. In Indië waande ik mij ver van de vijand. Het niet zo verre Japan was weliswaar, evenals het Italië onder de dictator Benito Mussoloni, een geallieerde van nazi-Duitsland, toch besepte ik niet dat het voor de hand lag dat Japan het Indonesische eilaandenrijk wilde veroveren, zoals ik ook de Duitse invasie van Nederland niet had voorzien.

Eind februari 1942 zetten twee grote Japanse konvooien met troepen- en transportschepen koers naar Java. Een Japanse invasie van het Indonesische hoofdeiland leek onafwendbaar. De Japanse konvooien werden begeleid door een eskader van zes zware kruisers, drie lichte kruisers en 33 torpedobootjagers. Een overmacht tegenover de geallieerde Combined Striking Force, veertien schepen van de Nederlandse, Britse, Amerikaanse en Australische marine. De geallieerde vloot stond onder leiding van de Nederlandse schout-bij-nacht Karel Doorman, gezagvoerder van een Nederlandse kruiser, genoemd naar de zeventiende-eeuwse zeeheld Michiel de Ruyter.

Karel Doorman besepte de geweldige overmacht van de Japanse vloot, maar de geallieerde schepen voeren toch uit. *'Ik heb het volste vertrouwen dat iedere man zich zal realiseren dat wij tot het laatste ogenblik onze plicht moeten doen'*, seinde hij naar de schepen in het eskader. Om zes uur in de avond van 27 februari opende Doorman de aanval na een bericht aan alle schepen: *'All ships - follow me.'* Om middernacht waren bijna alle geallieerde schepen naar de kelder gejaagd, ook de De Ruyter. De Japanners leden geen noemenswaardige verliezen. Ongeveer tweeduizend geallieerde opvarenden vonden de dood in De Slag in de Javazee. Karel Doorman ging met de De Ruyter ten onder in de golven.

Waarschijnlijk is mijn gevangenschap op Java een *blessing in disguise* geweest. Door mijn verblijf in het kamp had ik een achterstand in mijn vliegopleiding opgelopen. Andere jongens waren maanden verder dan ik. Die waren al zo ver dat ze op operationele vluchten konden worden ingezet. Als boordschutter hebben ze geprobeerd de Japanse schepen tegen te houden. Bij die poging zijn veel van hen gesneuveld.

De Slag op de Javazee maakte duidelijk dat Nederland, ook met geallieerde hulp, weinig kon uitrichten tegen de Japanse agressie. De jongens die niet operationeel konden worden ingezet, werden van het vliegveld Kalidjati overgebracht naar de haven en gingen aan boord van een schip van de Royal Packet Navigation Co. (KPM). Zo bevond ook ik mij op de Boissevain, het laatste schip dat uit de haven van Tandjongpriok kon ontkomen. We voeren weg door Straat Soenda, tussen Java en Sumatra door. Het was, gezien de Japanse superioriteit ter zee, geen ongevaarlijke reis, maar behouden bereikte de Boissevain het geallieerde Australië.

Nog tijdens onze zeereis, op 7 Maart 1942, voltrok zich de capitulatie van het voormalig Nederlandsch Indië in de strijd tegen Japan. Die ondertekening vond plaats in Kalidjati, waar ik mijn vliegopleiding had voortgezet. Het laatste Nederlandse bolwerk, de Tjiaterstelling ten noorden van Bandoeng, was na hevige

strijd gevallen. Het overmachtige Japanse leger, gesteund door zijn luchtmacht, had de Nederlandse militairen verdreven uit Soebang-Kalidjati en tenslotte uit de Tjiaterstelling. Honderden lieten hierbij het leven, officieren, kader en manschappen. Graven en massagraven van Nederlandse militairen lagen verspreid over het slagveld, spoedig overwoekerd door tropische plantengroei.

We kwamen aan in Perth in Australië. Daar zijn we op de trein gezet naar Adelaide. De Nederlandse regering was met bondgenoot Australië overeengekomen dat de Royal Netherlands Airforce kon beschikken over een militaire basis bij Adelaide, Parafield. Daar heb ik mij verder bekwaamd in het vliegen. Ik was op Java intussen zo ver gevorderd dat ik al solovluchten mocht maken. Parafield was een Nederlandse enclave in Australië. Alleen de bewaking en het keukenpersoneel bestonden uit Australiërs. En er waren Australische verbindingsofficieren.

Australië is voor een Nederlander het andere eind van de wereld. Vanuit dit werelddeel moest ik mij inzetten om de Japanners uit Indië te verdrijven. Dat was niet de taak waarvoor ik mij bij Sidney van den Bergh had aangemeld. Ik wilde worden ingezet in de strijd tegen de Duitsers. Ik wilde getuige zijn van de bevrijding van Nederland. Het hemd is nu eenmaal nader dan de rok. In het begin was ik dan ook niet zo gelukkig met de situatie waarin ik terecht was gekomen. Indië, hoe lief het land me ook was, zei mij toch te weinig om mij met hart en ziel in te zetten om die kolonie te bevrijden. Maar ik had op filmbeelden gezien hoe Japan onverhoeds Pearl Harbor had aangevallen. Die aanval was voor Amerika reden geweest om zich bij de geallieerden te voegen. Het was mij inmiddels wel duidelijk dat de vijand zich niet alleen in Berlijn bevond, maar ook in Tokio. Die steden vormden de as van het wereldwijde kwaad. Ook aan de andere kant van de wereld zou ik dus, zij het indirect, een bijdrage kunnen leveren aan de bevrijding van Nederland. Toch had ik liever tegenover de Duitse dan tegenover de Japanse vijand gestaan.

Mijn eerste brevet haalde ik overigens niet in Australië maar in Amerika. Ik volgde de *primary training* bij op de militaire basis Fort Leavenworth bij Kansas City, Missouri en de *advanced training* in Jackson, Mississippi. Op de Jackson Army Airbase ontving ik op 7 augustus 1943 het brevet militaire vlieger-waarnemer. In Amerika ook maakte ik een historische vlucht. Ik was dan wel niet de piloot, maar ik heb nog steeds de handtekening van prinses Juliana, als herinnering aan het feit dat wij haar in een Lockheed L-2-44 van New York via Washington naar Miami vlogen. Zij had de Nederlandse troepen in Jackson geïnspecteerd, ter wille van de moraal. Toen ik haar tijdens de vlucht om een handtekening vroeg, zette zij die graag. Maar ik kreeg onmiddellijk op mijn kop van een hofdignitaris: een handtekening vragen aan de kroonprinses was volledig in strijd met het protocol.



Snapshot tijdens verlof in Amerika: Sidney en Marjo de Kadt, wapenbroeder en wapenzuster

In de tijd dat ik in Jackson was gestationeerd, ben ik een paar keer op en neer geweest naar New York. In uniform uiteraard. Zo bezocht ik mijn familie. Ik was een andere jongen geworden, minder onbezonnen, serieuzer. Ik had eindelijk een doel in mijn leven. Hoewel discipline en hiërarchie mij nooit hebben gelegen, geloof ik dat het militaire bestaan wel heeft bijgedragen aan mijn vorming. Die verandering moet mijn vader ook zijn opgevallen. Dat drong toen niet zo tot me door, maar ik zie het aan een foto die tijdens zo'n bezoek is gemaakt. In de meidagen van 1940 had hij mijn motorfiets vernield om mij voor gevaar te behoeden. Hij was kwaad geweest dat ik aanvankelijk weigerde om met hem Nederland te ontvluchten. Nadat ik tenslotte toch met hem mee was gegaan, verklaarde hij me voor gek dat ik me vrijwillig had aangemeld voor het Nederlandse leger. En hij zag zijn gelijk bevestigd toen ik op Java in gevangenschap raakte. Maar op die foto zie je dat mijn vader het ontzettend mooi vond om naast mij, met de wings op mijn uniform, te poseren. Je ziet hem breed lachen, een vader die trots is op zijn zoon.



DE VLIEGENDE KADT

De bezorgdheid van mijn vader had plaatsgemaakt voor trots. Terwijl ik op de motor in Kennemerland toch aanzienlijk minder gevaar liep dan als piloot van een bommenwerper in het Aziatische luchtruim. Alleen beleef je het gevaar in de lucht anders dan het gevaar ter land. Een vlieger vecht een ander soort oorlog dan een frontsoldaat. Ook als militair piloot ben je zo vrij als een vogel, zij het dat je elk moment uit de lucht kunt worden geschoten. Maar je hebt geen tijd om daar over na te denken. Je bent zo geconcentreerd bezig dat de angst geen kans krijgt om toe te slaan.

Roekeloos was ik niet, misschien wel fatalistisch. Je beseft wel dat elke vlucht je laatste vlucht kan zijn, maar die gedachte beheerst je niet. Waarschijnlijk is er sprake van een gezond verdringingsmechanisme, een manier om te overleven. Als je opstijgt met het idee dat de kans niet gering is dat je door Japans afweergeschut of door een jachtvliegtuig wordt neergeschoten, dan neemt de kans dat je heelhuids terugkeert bepaald niet toe.



Wij, de vliegers van het 18^e Squadron van de Netherlands East Indies Air Force (NEI), opereerden vanuit Australië. Mijn meest vooruitgeschoven post in Australië was Batchelor, vlakbij Darwin. Van daaruit zochten wij de vijand op, Japanse schepen op zee en Japanse vliegvelden op het Indonesische eilandrijk. Ik leerde het gevaar

al op mijn eerste vlucht kennen. Mijn toestel werd getroffen door Japans afweergeschut. Er was een groot gat in de staart geslagen. Het scheelde maar een haar of de bedrading was geraakt. Dan zou het toestel onbestuurbaar zijn geweest en zou ik zijn gecrashed. Overleefde je zo'n crash, dan kon je nog niet van geluk spreken. Het is herhaaldelijk gebeurd dat we met acht toestellen vertrokken en dat er maar zeven terugkeerden. Meestal wist je niet wat het lot van de vermiste bemanning was. Van één bemanning van ons squadron kwamen we dat wel te

weten. Het toestel van captain André de la Porte werd neergeschoten, waarna de hele bemanning door de Japanners werd onthoofd. Zelfs als je krijgsgevangen werd gemaakt, was je je leven niet zeker. De Japanners hielden zich niet aan het oorlogsrecht, zetten krijgsgevangen als dwangarbeiders in en die stierven bij duizenden aan honger, ontberingen, uitputting en ziekten. Daar moet je niet aan denken, zeker niet als je zelf nog volop in de strijd bent verwickeld.

Als onze bommenwerpers door jagers werden aangevallen, waren wij niet helemaal onbeschermd. We vlogen in een bepaalde formatie van vier vliegtuigen, in een ruitvorm, één links, één rechts, één iets hoger en één iets lager. Ik vloog in een North American B-25 Mitchell. Dat toestel bestond in twee uitvoeringen, waarvan een met een glazen koepel. Daaronder zat de bommenrichter die ook beschikte over een machinegeweer. Dan was er nog een telegrafist, die tijdens een actie weinig te telegraferen had, dus die bediende twee machinegeweren, één links en één rechts. En dan was er nog een staartschutter. Het ander type B-25 had een koepel die bijna 360 graden kon draaien. Dus we konden wel wat terugdoen als we werden aangevallen. Het was een kwestie van: wie schiet het eerste raak?

Het logo op mijn toestel was niet, zoals bij de meeste andere piloten, een schaars geklede dame, een pin-up, maar een kat, door mijzelf ontworpen. In Australië sliepen wij in tenten, die plaats boden aan vier man. Mijn tent heette *Le Chat Noir*, de zwarte kat. Ik had in die tijd zwart haar. Die kat is nog steeds mijn beeldmerk. Ik teken het logo altijd onderaan mijn brieven. Ook op mijn business card staat mijn handelsmerk. En ik laat dassen maken waarop hetzelfde figuurtje staat geborduurd.

Een kat heeft negen levens, zegt men. Een vliegende kat misschien nog wel meer. Ik ben niet alleen aan het gevaar ontsnapt. Ik heb het gevaar ook niet gezien. Dat is het voordeel van een luchtoorlog: je ziet de vijand alleen van een afstand. Je gooit bommen op een vliegveld, waar wel of geen mensen zitten - dat weet je niet. Je vernietigt vliegtuigen of je maakt landingsbanen kapot, en je ziet wel materiële schade, maar geen menselijke ellende. Gooi je bommen op een schip, dan weet je dat er opvarenden zijn, maar je ziet niet hoeveel doden er bij zo'n bombardement vallen, hoeveel drenkelingen er zijn en of die zich weten te redden. Dat is een groot verschil met een loopgravenoorlog, waarbij je oog in oog met de vijand staat.

Hoewel mijn toestel al bij mijn eerste vlucht meteen werd geraakt, ben ik nadien toch niet echt bang geweest. Dat werd ik pas op mijn laatste vlucht op 3 februari 1945. Onze opdracht was Japanse schepen te bombarderen, een anti-shipping-missie. Ik had 36 operationele vluchten gemaakt en was telkens heelhuids teruggekeerd. Ik was nooit erg bang geweest. Maar juist bij die laatste missie maakte ik me zorgen. Vreemd genoeg beseftte ik toen pas aan welke gevaren ik alle voorgaande keren had blootgestaan.

Doorgaans vlogen wij niet hoog. We beschikten niet over drukcabines. Op grote hoogte hadden we een zuurstofmasker nodig. Maar meestal vlogen we tamelijk laag omdat onze voornaamste taak was het scheepvaartverkeer tussen de Indonesische eilanden onmogelijk te maken. Die verbindingen tussen de eilanden vormden de

achilleshiel van de Japanse bezetter. We moesten de Japanse infrastructuur vernietigen. Ook werden we er wel op uitgestuurd om een vliegveld te bombarderen, bijvoorbeeld op het eiland Timor. Soms kregen we een search-opdracht, waarbij we geschikte doelen, schepen, moesten zoeken. We maakten foto's van objecten, meestal schepen, en we seinden informatie naar de thuisbasis. Op onderzeeërs gooiden we dieptebommen. Het 18^e squadron voerde in de oorlogsjaren ongeveer 1950 vluchten uit, waarbij 85 vijandelijke schepen werden vernietigd met een tonnage van in totaal 54000 ton. Bovendien wisten onze boordschutters verscheidene Japanse jachtvliegtuigen naar beneden te halen. Die jagers vormden natuurlijk ook een gevaar voor ons, al ging er meer gevaar uit van het Japanse luchtafweergeschut. In principe zouden we, als we geraakt werden, met een parachute het vliegtuig kunnen verlaten. Maar als we er - zoals meestal het geval was - op uit werden gestuurd om Japanse schepen aan te vallen, vlogen we op zo'n honderd meter over die schepen en het afweergeschut. En op zo'n geringe hoogte heeft een parachute niet eens de tijd om zich te openen.

Na elke missie gingen we naar een debriefing. De mensen van de inlichtingendiensten noteerden wat we hadden gezien en welke doelen we hadden geraakt. Je bracht foto's mee terug die werden ontwikkeld, afgedrukt en geanalyseerd. Daarna gingen we naar de mess om wat te eten, meestal een nasi goreng-maaltijd, wat te drinken en na te praten. Maar die gesprekken gingen niet over onze angsten. Ik heb nooit over mijn angsten gesproken en andere piloten begonnen met mij ook niet over hun angsten. Daarmee wil ik niet ontkennen dat ik vrees heb gehad. Maar het was geen onderwerp van gesprek. Ik denk dat dit ook wel goed is, al zal een psychiater wel het tegenovergestelde beweren.

Als we jongens uit ons squadron hadden verloren, heerste er natuurlijk geen hallelujah-stemming. Zouden we wel langdurig hebben gepraat over de verliezen, dan zouden we elkaar in de put hebben gepraat. Er was ook geen ritueel waarbij je je verdriet vorm had kunnen geven, geen begrafenis. De jongens die niet terugkwamen waren *missing in action*.

Hoewel we allemaal Nederlanders waren, werd er ook weinig gepraat over de bezetting in Nederland, terwijl we daar familie hadden en vrienden. We zouden trouwens pas na de oorlog horen welke ramp zich in Nederland had voltrokken. Zelfs de Nederlandse regering in ballingschap in Londen kende nauwelijks details over de gewelddadige onderdrukking van het Nederlandse volk, de moorden, de honger en de roofpartijen. Ik had overigens wel schriftelijk contact met Nederland, via het Rode Kruis, maar door de censuur kon er alleen maar oppervlakkige informatie worden uitgewisseld. Er was trouwens geen enkele garantie dat mijn brieven zouden aankomen. Het was alsof je - op goed geluk - een brief in een fles in zee gooide. Ook correspondeerde ik gedurende de gehele oorlog met mijn ouders in New York. Maar de brieven gingen per zeepost en op de oceaan wemelde het van de Japanse en Duitse onderzeeboten. Het duurde lang eer brieven aankwamen, als ze aankwamen. Veel heb ik daarom niet geschreven.

Zo verkeerde ik dus jarenlang in onzekerheid over de toestand in Nederland. Toch kan ik niet zeggen dat ik dag in dag uit aan het tobben was. Ik lag niet elke nacht te piekeren over de vraag hoe het met mijn vriendinnetje in Broek in Waterland zou gaan of welke gevaren mijn tante in Amsterdam liep.

We spraken ook niet zo vaak over de vorderingen aan de Europese fronten, de Slag bij Stalingrad of de landing in Normandië. Wij waren meer bezig met onze eigen oorlog, meer dan met hun oorlog. Het was natuurlijk maar één oorlog, de Tweede Wereldoorlog, maar zo spraken we erover: 'onze' oorlog en 'hun' oorlog. Ik denk dat de jongens in Europa zich ook niet zo druk maakten over de oorlog aan de andere kant van de wereld.

Amerikaanse militairen vochten ook over de hele wereld, zowel in Azië als in Europa, niet voor de bevrijding van hun vaderland - dat is nooit bezet geweest. Tot de elfde september 2001 was Amerika zelf nooit door welke vijand dan ook aangevallen. De Amerikanen vochten toen voor de bevrijding van andermans vaderland en voor de wereldvrede tenslotte. Dat zij hun leven over hadden voor de beëindiging van een conflict dat zich ver buiten hun eigen land afspeelde, getuigt van een hoge moraal. Dat geldt voor de Tweede Wereldoorlog, maar ook voor de oorlog in Irak en in ex-Joegoslavië. De Amerikaanse militaire opleidingen moeten vooral goed zijn op het punt van de mentale vorming.

Militairen, te land, ter zee en in de lucht kunnen alleen maar succes boeken als zij over voldoende motivatie beschikken. Mijn oorspronkelijke beweegreden was: de Duitse vijand verslaan. Maar na mijn vlucht uit Nederland naar de Verenigde Staten werd ik ingezet in de strijd tegen de Japanners. Dat waren de bondgenoten van de Duitsers. En evenals de Duitsers waren zij imperialisten. Zelf zeiden de Japanners overigens dat zij helemaal geen imperialistische bedoelingen hadden. Zij wilden, beweerden ze, Aziatische landen bevrijden van het juk van de koloniale mogendheden, zoals het Koninkrijk der Nederlanden. Sommige nationalist in de kolonie Nederlandsch Indië zagen ook bevrijders in de Japanners. Of zij maakten handig gebruik van de Japanse bezetting. Zo riep Soekarno, de eerste president van de Republiek Indonesië, de onafhankelijkheid uit onder auspiciën van de Japanners.

De wreedheden van de Japanners laten zich niet vergelijken met de bruutheden van de Duitsers, laat staan met de holocaust. Ik memoreerde al dat de Japanners zich weinig gelegen lieten liggen aan het oorlogsrecht, zoals bleek uit hun behandeling van krijgsgevangenen. Ook tegenover burgers gedroegen de Japanners zich misdadig. Zo werden Nederlandse burgers in Nederlandsch Indië opgesloten in concentratiekampen. Maar er was een verschil met de Duitse kampen: de omstandigheden in de Japanse kampen waren ten hemel schreiend, maar het waren geen vernietigingskampen.

In totaal ben ik - met 37 vluchten - 236,4 uur operationeel actief geweest. Dat is uitzonderlijk lang. Zou ik als piloot in Engeland zijn gestationeerd, dan zou ik dat aantal vluchten, en zeker dat aantal uren, nooit hebben gehaald. In Engeland kregen

de piloten een rustperiode na een zeker aantal vluchten. In Australië speelde het aantal vluchten of vliegreuren geen enkele rol. Daar kreeg je na zes maanden rust.



PILOOT VAN DE KOLONEL

Na mijn laatste oorlogsvlucht kwam ik terecht op het Nederlandse hoofdkwartier in Melbourne, bij kolonel Fiedeldij. Hij beschikte over een Lockheed en ik zou zijn piloot worden. Hij wist dat ik - ook al was ik dan oorlogsvlieger - niet de rang van officier had. Maar hij wist tevens dat dit te wijten was aan het feit dat mijn gedrag tijdens mijn opleiding niet zeer voorbeeldig was geweest. Na een eerste gesprek zei hij: *'Je bent aangenomen, als je mij maar nooit aan mijn kop zeurt om promotie.'*

Piloot van de kolonel, een mooie baan voor een vlieger die oorlogsmoe is. Ik had een fantastische kist en een monteur die ervoor zorgde dat die machine altijd vliegklaar was. Aanvankelijk meldde ik mij elke dag keurig bij de kolonel, maar vaak had hij mij die dag niet nodig. Later belde ik vanuit het flatje dat ik had gehuurd of er nog wat te vliegen viel. Melbourne was een aardige stad, maar vergeleken met Sydney een beetje provinciaal.

Vijf mei is in Nederland een nationale feestdag: Bevrijdingsdag. Op die datum ondertekende de Duitse bezetter in Nederland de capitulatie. *'Landgenoten. Gij zijt verlost'*, sprak koningin Wilhelmina die dag voor de radio. *'Drinkt de beker der vreugde ten volle, maar vergeet het lijden dat daarin vermengd is niet.'* Bij mijn vlucht uit Nederland had ik mij voorgesteld dat ik eens, als lid van de geallieerde strijdkrachten, die eerste, historische Bevrijdingsdag zou meemaken. Ik had willen vechten tegen de Duitsers en ik had er ook bij willen zijn als ze de aftocht bliezen. Graag had ik in een jeep door bevrijd Nederland gereden. In plaats daarvan vocht ik tegen de Japanners en bevond ik mij *Down Under* toen nazi-Duitsland ineens stortte. Het moment suprême is aan mij voorbijgegaan. Als in Nederland Bevrijdingsdag wordt gevierd, heb ik geen herinneringen aan die dag. Wel ga ik jaarlijks, op 4 mei, naar de Dodenherdenking in Overveen, op de begraafplaats bij de Zeeweg.

Toen Nederland de bevrijding vierde moesten wij, de geallieerden in Azië, nog maanden doorvechten. Duitsland mocht dan wel verslagen zijn, het Japanse leger wilde van geen overgave weten. Totdat op 6 augustus 1945 op de Japanse stad Hiroshima een kleine bom met een onvoorstelbaar verwoestende kracht werd afgeworpen: de atoombom. Pas op 15 augustus maakte de Japanse keizer voor de radio de onvoorwaardelijke capitulatie bekend van het land van de Rijzende Zon. Dat nieuws bereikte mij in Australië, een land dat nooit bezet is geweest, dus ook daar was geen sprake van een bevrijdingsdag. Op een gegeven moment was het afgelopen. Het was een soort anticlimax.

In 1946 werd ik ontslagen uit militaire dienst. Ik werd teruggestuurd naar Amerika, want de jongens die zich daar hadden aangemeld, moesten ook daar worden gedemobiliseerd. Met een man of twaalf scheepten we ons in op de Amerikaanse

aircraft carrier, de USS Attu. We sliepen in stapelbedden in een vliegtuighangar. In San Francisco gingen we van boord. Van daar gingen we naar New York, waar we ons op het Nederlandse consulaat hebben afgemeld. Sidney van den Bergh, bij wie ik me had aangemeld, was daar intussen niet meer werkzaam. Die was inmiddels druk doende met de industriële wederopbouw van Nederland. Ik was een vijfentwintigjarige veteraan, ver van huis. Het kost veteranen vaak grote moeite om hun weg te vinden in een wereld zonder oorlog. Bij mij was het niet de oorlog die ik miste, maar het vliegen. Er waren veteranen die na de Tweede Wereldoorlog Hell's Angel werden. Sommige Vietnam-veteranen werden gek. Bij mij verliep de overgang van de militaire naar de burgermaatschappij minder dramatisch. Maar ook ik kon aanvankelijk mijn draai niet vinden. Het ontbrak mij aan een helder beeld van de toekomst. Enerzijds wilde ik terug naar Nederland, het land dat ik mee had willen bevrijden, anderzijds had ik mijn hart verpand aan Amerika.

Kort nadat de jongens van ons squadron waren afgezwaaid, liet de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) weten ons graag als piloten in dienst te willen nemen. De KLM was indertijd nog een staatsonderneming en wij waren opgeleid op kosten van de staat, dus het enige wat de maatschappij behoefde te doen was ons een aanvullende opleiding geven voor de typen toestellen waarmee toen werd gevlogen. Het leek een prachtig aanbod. Tijdens de oorlog had ik gedroomd van een bestaan als lijnvlieger. Maar Nederland was door de Duitse bezetting sterk verarmd geraakt. De KLM nam buitenlandse piloten in dienst die in dollars of Engelse ponden werden uitbetaald, Engelsen Australiërs en Amerikanen. Op die conditie - betaling in dollars - wilde ik ook graag voor de KLM vliegen. Tenslotte woonden mijn ouders in Amerika, ikzelf intussen ook en in Amerika had ik niets aan Hollandse guldens. Die waren daar nauwelijks iets waard. Maar omdat ik Nederlander was moest ik genoeg nemen met een salaris in guldens. Dat was voor mij geen optie.

Jammer, een bestaan in de burgerluchtvaart kon ik voorlopig wel vergeten. Aanvankelijk woonde ik bij mijn ouders in, maar na korte tijd huurde ik een eigen flatje op Manhattan. Ik bezon mij op mijn toekomst. In de tussentijd vloog ik snel naar Nederland op en neer om te kijken hoe met mijn vriendinnetje ging. Ik had haar vijf jaar niet meer gezien. Het kan verkeren, zeker in de liefde. We waren in en door de oorlogsjaren beide veranderd. De vriendschap was er nog wel, maar van liefde was geen sprake meer, zo bleek bij ons weerzien. Enige tijd later trouwde ze met een vriend van mij.

Als vrij man keerde ik terug in New York. Ik had niets omhanden. Ik was vijf jaar weggeweest en had geen enkele beroepservaring, kende geen enkel ambacht, behalve het krijgsbedrijf in de lucht. Ik was de burgermaatschappij ontwend, ik had in een kamp gezeten, had op schepen gevaren, had in tenten geslapen en er was op mij geschoten terwijl ik bommen liet vallen. Ik mag dan een fatalistische instelling hebben, dat betekende niet dat ik precies wist wat ik wilde. De toekomst was ongewis. Ik wist het niet, al had ik wel passies, werken met dieren, vliegen.

Mijn vader was een ondernemend man. Hij had niet het karakter om duimendraaiend de afloop van de oorlog af te wachten. Pionier als hij was, had hij kort na zijn aankomst in Amerika, samen met een van mijn ooms, een fabriek opgericht. Daarmee had hij ook een bijdrage geleverd aan de Amerikaanse oorlogsinspanningen. De onderneming verwerkte plaatstaal, iets waaraan de oorlogsindustrie grote behoefte had. Het bedrijf diende een strategisch belang: de Briam Manufacturing Corporation.

Mijn vader en mijn oom stelden het op prijs als ik bij hun het vak zou leren. Of dat nou aansloot bij mijn wensen deed er niet zoveel toe; het was voorlopig mijn enige mogelijkheid. Dus reed ik dagelijks de brug over naar de fabriek in Brooklyn, een wijk waar ook toen al veel immigranten woonden, Puertoricanen en andere Hispanics. Ook in het personeelsbestand van de fabriek kwam het multiculturele karakter van de wijk tot uitdrukking.

De bedoeling was dat ik zou leren hoe een bedrijf functioneert, hoe zo'n organisatie geleid moest worden. Het was als het ware een managementcursus. Ik was echter geen student, maar een werknemer. En werknemer mocht ik niet worden als ik geen lid was van de machtige vakbond van sheetmetal workers. Het was een zogenaamde *closed shop*. Ik heb mij dus braaf als lid van de bond aangemeld. Maar het lidmaatschap, waartoe ik eerst werd verplicht, werd mij kort daarop verboden. Het bondsbestuur kwam namelijk al vrij snel tot de ontdekking dat ik geparenteerd was aan de directie. Die relatie vond de vakbond niet verenigbaar met het lidmaatschap. Drie jaar lang voerde ik de meest uiteenlopende taken uit. Ik gaf leiding aan de productie, ik hield me bezig met de inkoop en ik had de supervisie over het transport. Het was een waardevolle ervaring, maar ik voelde me niet thuis in de industriële wereld. Ik ben meer een natuur- dan een fabrieksmens. Bovendien: de oorlogsindustrie verkeerde in een malaise en de overschakeling op nieuwe producten verliep moeizaam. Tenslotte is de fabriek ook gesloten, maar voor die tijd, in 1949, had ik al gehoor gegeven aan de oproep: *Go west young man!*

Al als militair had ik Californië leren kennen. In mijn dienstitijd was ik een paar maal door die staat gereisd en ik vond het echt *The Golden State*, al was het maar om het klimaat. Eerst streek ik neer in Los Angeles. Daar woonde een vriend van mij, Henk Zwart. Hij zat bij mij op de vliegopleiding, maar hij moest die opleiding staken en werd als meteoroloog bij ons squadron ingedeeld. Maar Los Angeles is een gigantisch dorp, een stad zonder hart. San Francisco is een type stad dat Europeanen meer aanspreekt. Het is een heuvelachtige versie van Amsterdam. In de buurt van San Francisco ben ik in een restaurant gaan werken. Een baan voor het leven was het niet, ook al heb ik de horeca altijd een interessante bedrijfstak gevonden. Maar in die korte periode nam ik wel een belangrijke beslissing: ik zou gaan studeren, liefst voor dierenarts.



VRIENDSCHAP VOOR HET LEVEN

De Universiteit van Californië, Davis, niet ver van Sacramento, heeft een voor Amerikaanse begrippen kleine, intieme campus, temidden van veel groen. Er waren in mijn tijd zo'n tweeduizend studenten. Ik was een jonge veteraan, maar een oude student. Ik liep al tegen de dertig. De meeste studenten waren veel jonger dan ik. Ook daarom besloot ik niet op de campus te gaan wonen. Ik woonde op kamers bij een conciërge van de campus, op loopafstand van de universiteit. Ik had me aangemeld voor de veterinaire studie. Daartoe werden jaarlijks 52 studenten toegelaten. Ik werd uitgeloot.

Ik schreef me vervolgens in voor de *pre-veterinary school*. Die opleiding was een voorbereiding op de studie aan de echte veeartsenschool. Ik dacht dat ik zo meer kans zou hebben om toegelaten te worden. Maar ook bij mijn tweede poging slaagde ik er niet in een plaats te bemachtigen bij diergeneeskunde. Geen gezagvoerder, geen veearts, maar een optimist ziet altijd kansen. Ik wilde hoe dan ook met dieren werken, liefst in het boerenbedrijf. Daarom besloot ik de tweejarige studie *animal husbandry* te volgen, een opleiding voor de veeteelt die ik met succes heb afgesloten..

Reynout Roland Holst was wel tot de veeartsenschool toegelaten. Hij was al tweedejaars toen ik in Davis aankwam. Ik hoorde al snel dat daar een landgenoot van mij studeerde, ene Roland Holst. Dat is een naam die elke Nederlander kent. Roland Holst is de naam van een oude Amsterdamse patriciërsfamilie. Maar bekend is deze familie vooral om de kunstenaars van die naam.

Richard Roland Holst was beeldend kunstenaar, een dandy, maar ook sociaal geëngageerd. Hij maakte niet alleen vrij werk, maar bijvoorbeeld ook affiches voor de arbeidersbeweging. Zijn vrouw Henriëtte Roland Holst-van der Schalk (1869-1952) was dichteres. Haar ideologische ontwikkeling komt overeen met die van mijn familielid Jacques de Kadt, die als communist begon en als sociaal-democraat eindigde. Ook Henriëtte Roland Holst was aanvankelijk communiste. Marxiste is ze haar hele leven gebleven. Zo vertaalde ze het socialistische strijdlied De Internationale in het Nederlands. Maar na herhaalde bezoeken aan Moskou, raakte zij teleurgesteld in het communisme. Ze werd christen-socialiste.

Adriaan 'Jany' Roland Holst (1888-1976) stond bekend als een briljant causeur en tot op hoge leeftijd als een charmeur. Maar bovenal was hij een groot dichter. Hij woonde aan de Noordzee, die hij zo vaak heeft bezongen, in het Huis met de Pilaren in Bergen aan Zee. Hij was het middelpunt van een grote kring van kunstenaars. De Prins der Dichters wordt hij genoemd. En de dichtende prins was dan ook een graag geziene gast in de koninklijke paleizen. Toen ik aankwam in Davis, had Adriaan

Roland Holst zojuist een gedicht van twaalf coupletten voltooid, een ode aan koningin Wilhelmina ter gelegenheid van haar vijftigjarige regeringsjubileum.

Gezien die luisterrijke naam was ik nieuwsgierig naar de Roland Holst die in Davis studeerde. Reynout Roland Holst bleek net als ik een oudere student. Ook hij had een achterstand opgelopen door de oorlog, die hij als onderduiker in Nederland had doorgebracht om te voorkomen dat hij als dwangarbeider naar Duitsland zou worden gestuurd. Reynout was al getrouwd, met een Amerikaans vrouw met Nederlandse roots. Zij heette Welmoet Bok. De van oorsprong Nederlandse familie Bok had al sporen nagelaten in de Amerikaanse geschiedenis. De hoofdredacteur van de Ladies' Home Journal was een Bok. Edward Bok emigreerde op zevenjarige leeftijd uit Nederland naar Amerika en maakte een droomcarrière in de journalistiek. In 1920 won hij de Pulitzerprijs voor zijn autobiografie *The Americanization of Edward Bok*. De Americanization van Welmoet Bok, onderwijzeres in Davis, was volledig. Maar spoedig leerde ze Nederlands, door naar de gesprekken te luisteren die Reynout en ik voerden. En we hebben wat afgepraat, Reynout en ik.

Vriendschap is nauwelijks te analyseren. Vriendschap is zeldzaam, voor mij tenminste. Hoeveel kennissen ik ook heb, veel vrienden heb ik niet. Maar Reynout werd een vriend, en bleef dat, zijn leven lang. Dat bleek al bij onze eerste kennismaking. Waar heb je het over bij zo'n ontmoeting? Ik vertelde iets over mijn geschiedenis, mijn vlucht uit Nederland en mijn oorlogservaringen. Hij vertelde me iets over zijn achtergrond. De dichter Jany Roland Holst was zijn oom, een broer van zijn vader Marius 'Eep' Roland Holst. En zijn moeder heette Annie de Meester, dochter van de schrijver en journalist Johan de Meester en zuster van de toneelspeler en regisseur Johan de Meester. Annie de Meester was - hoe kan het anders? - ook artistiek. Zij was beeldend kunstenares. Later zou ze zich in Californië vestigen, waar haar beide zoons woonden. Ze heeft ongelooflijk mooie tekeningen en schilderijen nagelaten.

Bij zo'n uitwisseling van wederwaardigheden kan het blijven. Maar Reynout en ik zijn een leven lang met elkaar in gesprek gebleven. Terwijl wij twee antipoden waren. Men zegt dat ik vrij extrovert ben, bij het brutale af, en ik zal dat niet ontkennen. Reynout was juist een zeer introverte man. Terwijl ik een sportman was, liep hij niet over van sportiviteit. Later had hij, zoals elke zichzelf respecterende man in Californië, een eigen zwembad en hij trok daar wel baantjes in, maar alleen omdat het gezond was.

Welmoet en Reynout woonden in Davis in een piepklein huisje. Het waren allebei lange mensen. Bovendien nam de eettafel nog flink wat ruimte in beslag in de kleine woonkamer. Welmoet nam dikwijls corrigeerwerk mee naar huis. Dat werk verrichtten we dan op de grond. Zij en ik. Reynout speelde niet voor schoolmeester, want die moest studeren. Ik ook wel, maar zijn studie bracht toch aanzienlijk meer huiswerk met zich mee dan de mijne.

Reynout is geboren in Sloterdijk, een dorp dat inmiddels is opgeslokt door Amsterdam, in een huis dat er al lang niet meer staat. Er is daar een nieuwe wijk verrezen. Welmoet en Reynout hadden elkaar kort na de Duitse bezetting in Nederland leren kennen, toen zij een bezoek bracht aan het land van haar voorouders. Reynouts vader had met een ander familielid een assurantiekantoor in Amsterdam. Maar Reynout zag al even weinig in assurantiën als ik in sigaren en andere tabaksproducten. En door de liefde is hij haar achterna gereisd naar Amerika. Hij had al in Nederland gestudeerd, totdat de Duitsers de universiteiten sloten.

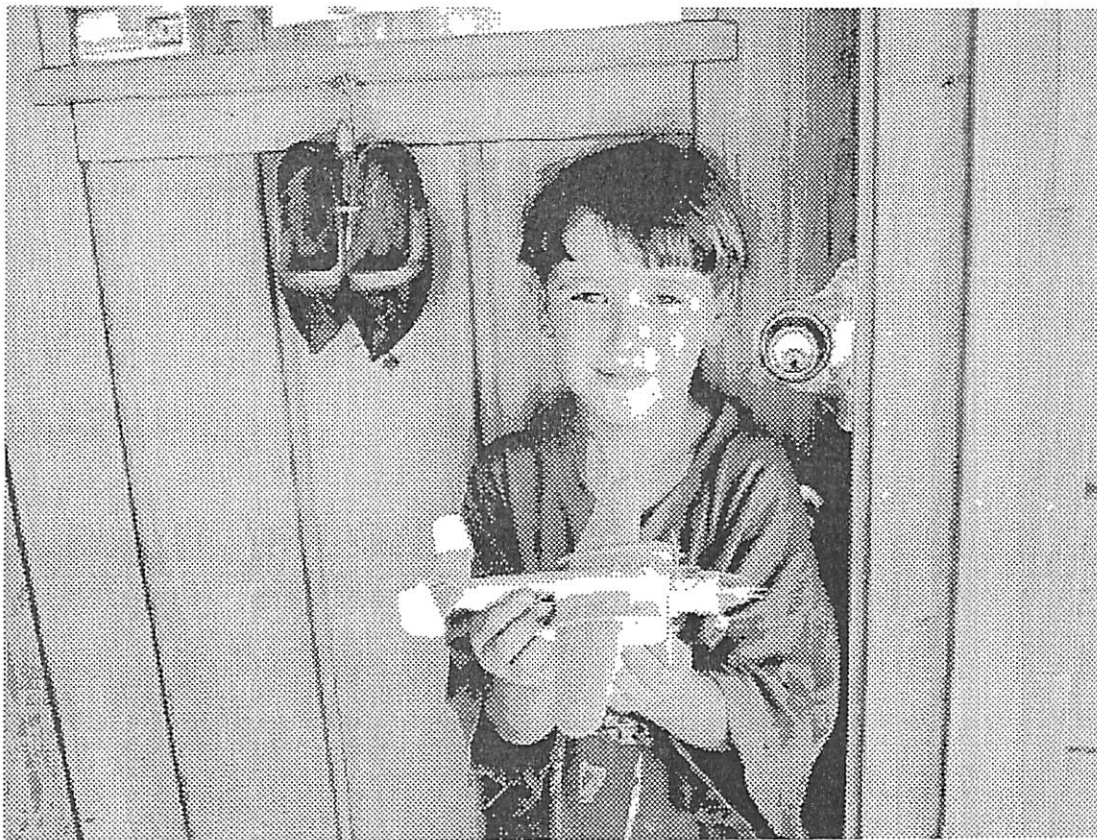
Reynout was een echte familyman. Hij was een zorgzame vader van vier dochters. Als echtgenoot was hij al even zorgzaam. Dat bleek op ontroerende wijze toen zijn vrouw, in de laatste jaren van haar leven ziek werd. Enkele jaren na zijn afstuderen voerde Reynout een eigen praktijk in Del Mar, Californië. Die praktijk bevond zich een kwartier rijden van zijn huis in Rancho Santa Fe. Maar in die laatste jaren reed hij elke dag tussen de middag naar huis om met zijn vrouw de lunch te gebruiken en haar gezelschap te houden. En 's avonds kookte hij voor haar.

Als je echt bevriend met iemand bent, maakt afstand niet uit. Dan kun je elkaar na een jaar ontmoeten en dan zet je het gesprek voort alsof je elkaar de dag tevoren nog hebt gezien. Hij woonde in Californië, ik reisde later vanuit Nederland de hele wereld over. Ik woonde ook nog enkele jaren in Frankrijk. Toch bleef het contact bestaan. Ik ben geen brievenschrijver en telefoneren is ook niet mijn hobby. Maar sinds ik uit Amerika ben weggegaan, ben ik bijna elk jaar bij Reynout en Welmoet op bezoek gegaan. Dan vloog ik van New York rechtstreeks naar San Diego en vandaar was ik binnen een uur in Rancho Santa Fe. Ik heb heel prettige herinneringen aan die plek.

Reynout heeft zich in Amerika goed kunnen aanpassen, een treffend voorbeeld van *americanization*. Maar hij behield een Europese, Nederlandse touch. Zijn Nederlands bleef goed, al sloop er wel eens een Amerikanisme in, maar hij sprak geen Nederlands met een Amerikaans accent, zoals sommige snobs doen. Reynout en Welmoet zijn ook herhaaldelijk in Nederland op bezoek geweest. Ik ben bij drie van de vier huwelijken van de dochter (een van hen, Welmoet, is mijn petekind) te gast geweest. Dat waren heel bijzondere huwelijksvoltrekkingen. Het Californische klimaat liet toe dat de dominee die huwelijken in de tuin inzegende.

Reynout Roland Holst had geen mannelijke nakomelingen. Maar de naam Roland Holst is voor Amerika niet verloren gegaan. Op een van de huwelijken in die tuin in Rancho Santa Fe was de bruid Ariel Roland Holst. De bruidegom heette David Wells. Reynout en hij konden het erg goed met elkaar vinden. En Ariel vond het jammer dat de naam Roland Holst in Amerika zou verdwijnen. Reynouts broer Ritsaert, die ook in Californië woonde, had namelijk geen kinderen. Toen heeft David aan zijn schoonvader gevraagd of hij er bezwaar tegen zou hebben als hij de naam Roland Holst zou gaan voeren. Bezwaar? Reynout vond het prachtig. Dus sindsdien noemt zijn schoonzoon zich David W. (van Wells) Roland-Holst. Met een

streepje, want veel Amerikanen denken dat Roland een voornaam is. Professor David W. Roland-Holst is als hoogleraar economie verbonden aan het Department of Economics, Mills College, Berkeley, Ca. Hij is ook twee jaar gestationeerd geweest bij de OESO in Parijs. Als hij lezingen geeft voor een internationaal publiek komen er na afloop altijd Nederlanders op hem af die in het Nederlands een gesprek met hem willen aanknopen. Gelukkig spreekt hij wel wat Nederlands omdat hij ook heeft gestudeerd aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam.



Haniel Roland-Holst, petekind van Sidney de Kadt... vandaar dat vliegtuig... en Hollandse klompen

Het gezin Roland-Holst met een streepje telt drie kinderen, onder wie een tweeling, een jongen en een meisje. De eerstgeborene heet Haniel, Haniel Roland-Holst. Ik mocht zijn peetvader zijn. En dat maakt mij trots. Het is in het bijzonder voor deze lezer dat ik besloten heb om deze memoires te laten optekenen, ter nagedachtenis aan zijn grootouders, mijn beste vrienden Reynout en Welmoet Roland Holst.



WERELDBURGER

Gezagvoerder van een verkeersvliegtuig was ik niet geworden, ook geen veearts, maar mijn studie bood toch uitzicht op werk waarin ik met dieren te maken zou krijgen. Maar tijdens mijn studie groeide bij mij een nieuwe interesse. Door toeval werd ik hoofdredacteur van de Californian Aggie, het universiteitsblad. Ik was de eerste buitenlander in die functie. Ik raakte gefascineerd door de wereld van de journalistiek, de publiciteit, public relations en advertising. Ik dacht aan een combinatie van communicatie en dieren.

Na mijn studie solliciteerde ik bij het tijdschrift The Western Lifestock Journal. De hoofdredacteur had zijn kantoor op een passende locatie, de veemarkt van Los Angeles. Mij overkwam iets wat veel sollicitanten zullen herkennen: ik had een goed gesprek, 'maar', zei de hoofdredacteur, 'ik heb net vorige week iemand aangenomen voor een functie die jou op het lijf geschreven was'. Vervolgens vertelde hij me, dat hij diezelfde middag nog een afspraak had met de regionale verkoopmanager van Lederle Laboratories, diergeneesmiddelen, de farmaceutische afdeling van American Cyanamid. Of ik die man wilde ontmoeten? Nou, je moet nooit nee zeggen. Je verrijkt in elk geval je netwerk. Ik ben toen een broodje gaan eten met de man die kort daarop mijn baas werd.

Ik kwam terecht in Fresno in het warme midden van Californië, aan highway 99. Ik huurde er een leuk appartementje in The Village. Ik kreeg de verantwoordelijkheid voor de verkoop in tien county's. Daar moest ik contacten onderhouden met veeartsen die onze producten verkochten en met de boeren en hun verenigingen. Ik werd naar een cursus gestuurd en ons product was natuurlijk het beste dat er bestond. De beste antibiotica? Die verkochten wij. Het Pfyzer-concern had een concurrerend product, maar onze antibiotica waren superieur. Ik bezocht vooral graag de bijeenkomsten van de 4-H's Clubs, erg enthousiaste verenigingen van boerenzonen en -dochters die elkaar in een hecht verband helpen om betere boeren te worden. Ze hielden onderlinge wedstrijden, verkiezingen van de mooiste koe, het mooiste schaap, het mooiste varken. Op hun clubbijeenkomsten hield ik voordrachten om onze producten aan te prijzen en monsters uit te delen.

Zo kwam ik bij toeval in de verkoop terecht. Dat ik mijn hele verdere carrière zou verkopen, wist ik toen nog niet. Maar ik ontdekte wel al snel dat ik aanleg had. Je kunt het verkoopvak wel leren, met vallen en opstaan, maar zonder verkooptalent valt er niet veel te leren. De belangrijkste eigenschap van een goede verkoper is optimisme. Het is niet leuk om het te horen, maar je moet niet depressief worden als mensen zeggen: nee, dank u, vandaag niet. Een verkoper moet zijn tegenslagen negeren en zijn zegeningen tellen.

Al toen ik aan de universiteit van Californië studeerde rijpte bij mij het plan om in Amerika te blijven. Ik overwoog dus *The Americanization of Sidney R. de Kadt*. Wilde dat lukken dan moest ik Amerikaans staatsburger worden. Daar kwam bij: ik moest in Amerika belasting betalen en ik vind: *no taxation without representation*. Dus ondanks mijn respect voor de Nederlandse koningin: behalve de plicht om belasting te betalen wilde ik ook het recht om met mijn stem invloed uit te oefenen op de hoogte van de belasting.

Na een verblijf van vijf jaar in de Verenigde Staten kon je Amerikaans burger worden, zij het dat je je gedurende die tijd wel goed moest gedragen. Maar ik was inmiddels zo volwassen dat mij dat gelukt is. In de Amerikaanse regelingen voor immigratie speelde de Walther McCarron Act een belangrijke rol. Daarin werd onder meer bepaald dat een tot Amerikaan genaturaliseerde buitenlander niet voor langere duur naar het land van zijn geboorte terug mocht. Vóór de oorlog namelijk waren er nogal wat mafiosi die zich vijf jaar lang gedeisd hielden in Amerika en als Amerikaans staatsburger teruggingen naar Italië om daar hun criminele activiteiten voort te zetten. Dat was natuurlijk niet bevorderlijk voor de communicatie tussen Italië en Amerika.

Toen mijn vader midden jaren vijftig overleed kwam er een onvoorzien einde aan mijn dienstverband met Lederle Laboratories, en na enige tijd ook aan mijn Amerikaanse staatsburgerschap. Mijn vader had nog steeds zakelijke belangen in Nederland. Mijn moeder was erfgenaam, maar zij was niet in staat om de zaken in Nederland af te handelen. Mijn zusters waren getrouwd, een met een Amerikaanse advocaat die onder geen beding naar Nederland wilde. De andere met een effectenbankier die kantoor hield in New York en zich ook niet vrij kon maken voor een langer verblijf in Nederland. Ik kon mij dus als vrijgezel niet aan mijn verplichtingen onttrekken. Ik werd nolens volens pater familias.

Ik ging geregeld naar Nederland om de zaken waar te nemen, zo vaak en zo lang dat ik daarmee de bepalingen van de Walther McCarron Act overtrad. Op een zeker moment werd ik op het Amerikaanse consulaat in Amsterdam geroepen en toen moest ik ter plekke mijn Amerikaanse paspoort inleveren. Ik heb toen een klein jaar door Europa gereisd met een zogenaamde Nansen-pas, een paspoort voor displaced persons, statenlozen en vluchtelingen. Die pas is genoemd naar de Noorse ontdekkingsreiziger en Nobelprijswinnaar Fridtjof Nansen, die voor de Volkenbond had gewerkt en de eerste ambassadeur voor de vluchtelingen was. Ik was geen Amerikaan meer, en geen Nederlander. Ik was een statenloze geworden. De Nansenpas was niet veel meer dan een identiteitsbewijs. Wilde ik met dat document vanuit Nederland naar een ander Europees land reizen, dan moest ik een visum aanvragen. Gelukkig kreeg ik al gauw de Nederlandse nationaliteit terug, en het Nederlandse paspoort. Ik had mijn Nederlandse nationaliteit dan wel opgegeven, maar ik was een geboren Nederlander en ik had Hare Majesteit als militair gediend.

Toen de Duitsers Nederland binnenvielen, voelde ik me in de eerste plaats Nederlander. Later, toen ik ben gaan reizen, bleek ik me overal thuis te kunnen

voelen. Ik zou op veel plekken op de wereld kunnen wonen. Maar er zijn plekken op de wereld die een bijzondere plaats in mijn leven innemen, omdat zich daar belangrijke hoofdstukken van mijn persoonlijke geschiedenis hebben afgespeeld. Zo heb ik een bijzondere affiniteit met Amerika. Ik zou er kunnen wonen, ook in Frankrijk trouwens. Ik voel me een wereldburger, als zoiets bestaat. Voor mij is dat wereldburgerschap overigens geen reden om af te geven op Nederland. Dat kom je nog wel eens tegen: expats die op de Hollandse club in den vreemde onder het genot van Hollandse jenever en bier en haring moppen op Nederland.

Ik heb de Amerikaanse maatschappij op een andere manier leren kennen dan een toerist. Ik heb er gestudeerd, gewerkt en vriendschappen gesloten. Amerika is een jonge samenleving. De Amerikanen worden vaak als kinderlijk beschouwd en dat kinderlijke heb ik ook wel een beetje in mij. Misschien dat ik daardoor ook succes had in Afrika. Afrikanen kunnen ontzettend veel plezier beleven aan dingen die de meeste Europeanen kinderlijk vinden, maar dat zijn dan toevallig net de dingen waarmee ik me ook kan amuseren. Daarom heb ik mij altijd heel prettig gevoeld tussen Afrikanen. Amerikanen hebben, zij het op een andere manier dan Afrikanen, ook iets kinderlijks, of misschien kan je beter zeggen: iets jeugdigs. Die jeugdigheid verklaart de dynamiek van de Amerikaanse samenleving. Amerikanen zijn erg open, makkelijk in de omgang, zeer benaderbaar. Het is juist daarom dat veel Europeanen Amerikanen ook als oppervlakkig beschouwen. De vriendschappen die ik met Amerikanen heb gesloten waren inderdaad anders van aard dan mijn vriendschappen met Nederlanders, wel goed, maar minder hecht. Toch heb ik mijn innigste vriendschap in Amerika gesloten, met Reynout en Welmoet Roland Holst, maar die waren dan ook beide van Nederlandse komaf.

Nederlanders voelen zich in het buitenland snel op hun gemak. Zij integreren snel in een andere maatschappij. De Nederlander Reynout Roland Holst werd een echte Amerikaan. Hoe Nederlands ik ook ben, ik voel me ook nog steeds een beetje Amerikaan. Voordat ik hier in Heemstede neerstreek, woonde ik in Vogelenzang, op het platteland, waar geen kabel was. Ik heb daar dan ook meteen een schotelantenne aangeschaft waarmee ik CNN kon ontvangen. Nog steeds volg ik het Amerikaanse nieuws intensiever dan de gemiddelde Nederlander, ook al omdat mijn beste vrienden in de Verenigde Staten wonen.

Door het lot zijn wij Nederlanders geboren in een klein land aan de zee. Daardoor hebben wij een aangeboren aanpassingsvermogen. Wij zijn een volk van zeevaarders en kooplui, sterk op het buitenland gericht. Daardoor vind je ook overal sporen van Nederlandse aanwezigheid, zeker in New York, voor je het weet sta je op Wall Street of op de Stuyvesantstraat, of in Harlem, Brooklyn, the Bronx, the Bowery, allemaal Nederlandse namen. New York heette tenslotte ooit Nieuw Amsterdam.

Nadat ik ontslag had genomen bij Lederle Laboratories, heb ik mij niet meteen in Nederland gevestigd. Ik ben in New York gaan wonen en om in mijn inkomen te voorzien ben ik gaan vliegen als purser bij TWA, op een Lockheed Constellation. Ik

werd aangenomen omdat ik wat van vliegen wist, en omdat ik talen sprak, want ik werd ingezet op Europese bestemmingen: Lissabon, Frankfort, Parijs. Ik vond het leuk werk. De horeca spreekt mij aan en een purser is eigenlijk een soort vliegende ober. De vluchten van Amerika naar Europa duurden toen, met die propellervliegtuigen, veel langer dan nu, wel zeventien uur. En je kreeg navenant rusttijd. Op die manier had ik de tijd om geregeld van Frankfort naar Amsterdam te vliegen om daar te kijken hoe de zaken die mijn vader had nagelaten er voor stonden. New York bleef mijn thuisbasis. Daar woonde ook mijn moeder. Ze had er veel vrienden en ze hield van winkelen, dus dan is New York *the place to be*.

Een jaar lang heb ik gependeld tussen New York en - via Frankfort - Amsterdam. Zo kon ik een oog in het zeil houden bij de tabaksgroothandel en de automatenhandel. En ik vloog, weliswaar niet in de cockpit, maar toch. Als ik even een vrij moment had ging ik op de bok bij de piloten zitten. En als ik moe was dan deed ik een hazenslaapje in de eerste klas. Daarin stonden vier bedden die zo duur waren dat ze vaak niet waren verkocht.



SHOTGUN WEDDING

Op den duur was het toch niet vol te houden, én vliegen én - *remote control* - twee zaken drijven. Er deden zich in het bedrijf problemen voor die het noodzakelijk maakten dat ik - al was het maar tijdelijk - van New York naar Amsterdam zou verhuizen. Ik nam ontslag bij TWA en vertrok naar Amsterdam. Na enige tijd vond ik huisvesting bij een meneer Louwaart, die in de Waalstraat een café had. Hij woonde in Ouderkerk aan de Amstel, schuin tegenover een molen. Het was in de omgeving waar Rembrandt schetsen had gemaakt van het landschap. Ik woonde op twee kamers op de eerste etage van een huisje aan de voet van de dijk, waarachter de rivier de Amstel stroomde. In Amsterdam had ik een kantoor op de zaak op Singel 100, een gracht in het hartje van de stad. Ik had een aardige secretaresse, die - het kan geen toeval zijn - bevriend was met een dierenarts. Ik had toen een labrador en zij liet de hond tussen de middag uit.

Eén ding wist ik zeker: dit werk zou ik geen tientallen jaren blijven doen. Als niet-roker had ik geen enkele affiniteit met de tabaksproducten en sigarettenautomaten die wij verhandelden. Ik ging *contre coeur* naar de zaak. Het deed me een beetje denken aan een enquête die Shell in Amsterdam onder zijn medewerkers hield. De directie wilde weten met welk vervoer men naar zijn werk ging. De vraag luidde: 'Hoe begeeft gij u dagelijks naar uw werk?' Een van de werknemers beantwoordde die vraag zo: 'Ongeschoren en met de pest in mijn lijf.' Midden jaren zestig deed zich een moment voor waarop een keuze moest worden gemaakt. We moesten óf sterk groeien óf we moesten de zaak verkopen. Groei zou forse investeringen vergen. En de banken stonden niet in de rij om geld te lenen aan de NV MEVA en de NV Automaco. We zouden dus de bankrekening van de belangrijkste aandeelhouder, mijn moeder, moeten aanspreken. Dat heb ik haar afgeraden. Vervolgens was de verkoop snel een feit. Nadat ik me tegenover een vertegenwoordiger had laten ontvallen dat de zaak te koop was, meldde zich spoedig een koper. Die verkoop, in 1966, was echt een opluchting voor me.

Mijn vrouw Mils komt pas op deze pagina ter sprake. In deze memoires volg ik namelijk zoveel mogelijk de chronologie. En ik ben laat getrouwd na een turbulent leven. Het zal duidelijk zijn dat ik mijn directeurschap van Automaco en Meva niet als het hoogtepunt van mijn carrière beschouw. Maar zou ik niet, noodgedwongen, kantoor hebben gehouden aan een Amsterdamse gracht, dan zou ik Mils nooit hebben ontmoet. Ik was namelijk in functie toen ik haar, in 1957, voor het eerst zag. De bedrijfsleider van Meva zou een jubileum vieren. Voor die gelegenheid zocht ik een cadeau in Hoying, een fraaie winkel in de Kalverstraat. En wie hielp mij bij het uitzoeken van het geschenk? Mils (Amelia Maria) van der Heyden.

Wat voor een cadeau het geworden is, kan ik mij niet herinneren. Mils daarentegen verdween niet uit mijn geheugen. Maar ze droeg een gladde ring, dus ik dacht - en vreesde - dat ze getrouwd was. Even later sprak ik - gelukkig toeval - iemand die haar kende. En zo onopvallend mogelijk bracht ik het gesprek op haar burgerlijke staat. En wat bleek? Ze was niet getrouwd. Toen heb ik het gewaagd haar mee uit eten te vragen. Het is niet bij dat ene etentje gebleven.



Mils van der Heyden en Sidney de Kadt op hun 'shotgun wedding' op 22 november 1963

We zijn gaan samenwonen in Bentveld, in een huis met een stal naast het huis. Op een goede dag kreeg Mils een brief van haar broer Chris van der Heyden. Terwijl ze die brief las schoot ze in de lach. Toen ik vroeg waarom, las ze een passage voor waarin Chris vertelde dat moeder zich bezorgd afvroeg of het na vier jaar samenwonen langzamerhand geen tijd werd om eens te trouwen. Toen zei ik: zullen we het dan maar doen? *How romantic can you get?* En zo is Chris er in geslaagd mijn zwager te worden.

Zoals iedereen weet wat hij deed en waar hij was op het moment van de aanslagen op 11 november 2001 op de Twin Towers in New York en het Pentagon in Washington, zo weet iedereen die het heeft meegemaakt, nog precies wat hij deed en waar hij was toen de Amerikaanse president John F. Kennedy in Dallas, Texas werd vermoord. Mils en ik trouwden toen ik 43 was, op 22 november 1963 in het gemeentehuis van Heemstede. Het diner vond plaats bij Tante Kee aan de Kaag, een restaurantje dat alleen met een pontje bereikbaar was, gelegen in een zeer Hollands polderlandschap. Aan tafel werden grapjes gemaakt over ons huwelijk: was dat niet een *shotgun wedding*? We zaten aan het dessert toen we hoorden dat Kennedy was vermoord.

Liefde is nog moeilijker te analyseren dan vriendschap. Wat brengt twee mensen voor het leven bij elkaar? Wie zoekt naar verklaringen is bijna genoodzaakt zich poëtisch uit te drukken. En ik ben geen dichter. Ik ben een verkoper. En dat is zij ook. Na verloop van tijd ging Mils als verkooptrainer werken voor het cosmeticabedrijf Max Factor. En dat heeft de omzetcijfers van dat bedrijf geen kwaad gedaan. Ook die commerciële achtergrond schept een band. Zij begreep mijn werk, begreep de specifieke problemen van een verkoper. Daardoor kon ze mij steunen. Ik sprak met haar over zakelijk acties. En ze kon mij goede adviezen geven. Door haar vrouwelijke intuïtie is ze mijn complementaire factor.

Ik houd van ruimte, letterlijk en figuurlijk. Ik houd van het oneindige luchtruim, het element van de piloot. En ik houd van de eindeloze ruimte die het Amerikaanse land biedt. Wel, Mils bood mij ruimte in mijn leven. Laat ik daarvan een voorbeeld geven: een jaar na mijn huwelijk werd ik middenin de nacht opgebeld door Donald Parser, een goede vriend van mij. Ik had hem leren kennen tijdens mijn vliegopleiding in Jackson, Mississippi. Na de oorlog had hij zich in Amerika gevestigd. Toen hij mij zo ontijdig opbelde was hij het tijdverschil vergeten. Misschien speelde ook een rol dat hij nogal opgewonden was bij de gedachte aan zijn plan voor een vlucht van Amsterdam naar Australië, waarbij hij de oude KLM-route wilde volgen. Zijn tweede man was uitgevallen en hij vroeg me of ik diens plaats wilde innemen. Ook middenin de nacht wist ik meteen dat ik dat wel wilde, maar ik zei hem dat ik intussen een getrouwd man was en dat ik een beslissing als deze niet zonder overleg kon nemen. Maar ik hoefde nauwelijks te overleggen. Mils vond het meteen goed. Ze kende mijn passie voor de luchtvaart inmiddels wel en liet mij de ruimte om die passie te beleven.



LEVE DE LUCHTVAART!

Nadat ik mij uit de wereld van de tabak had teruggetrokken, kreeg ik de kans om mijn comeback te maken in de luchtvaart. Op een bijeenkomst stelde iemand mij voor aan Bob Schreiner, een Nederlandse luchtvaartpionier die kort na de Tweede Wereldoorlog de chartermaatschappij Schreiner Airways had opgericht. Natuurlijk was de luchtvaart onderwerp van gesprek en toen hij mijn ervaringen hoorde, vroeg hij: *'Wil jij niet bij mij komen werken?'* Daar hoefde ik niet lang over na te denken.

Binnen de kortste keren zat ik als hoofd van de verkoopafdeling van Schreiner Airways in een barak op Schiphol. Onze voornaamste concurrent was Martin Air, de chartermaatschappij van Martin Schröder. Eens waren Bob Schreiner en Martin Schröder vrienden en compagnons, inmiddels waren zij gezworen vijanden. In de luchtvaart geldt echter de ongeschreven regel dat je, concurrenten of niet, elkaar in geval van nood bijstaat. Maar Schröder liet zich aan die regel niet veel gelegen liggen. Dat bleek toen een kist van ons met pech in een ver buitenland aan de grond stond. De passagiers waren gestrand en moesten worden opgehaald. Ik belde Martin Air voor hulp. Zonder resultaat. Ik belde de vrouw van Schröder, maar haar man was er niet, zei ze. Toen ben ik 's avonds naar zijn huis in Amstelveen gereden. Volgens goed Nederlands gebruik waren de gordijnen open. Terwijl ik op de voordeur afliep zag ik iemand die van de bank afsprong en achter de bank ging liggen. Dat kan niemand anders dan Schröder zijn geweest, maar zijn vrouw zei glashard tegen mij dat hij niet thuis was. Het zou tussen de voormalige compagnons nooit meer goed komen. Ik begon te begrijpen waarom: Schreiner was veel meer gentleman dan Schröder.

Dankzij Bob Schreiner heb ik twee mooie jaren beleefd bij Schreiner Airways. Bijna al mijn ervaringen kwamen in mijn functie van pas. Omdat ik zelf had gevlogen, als piloot maar ook als purser, was ik als verkoper geschikter dan iemand die alleen maar sigaretten of bier had verkocht. Sigaretten had ik trouwens verkocht, maar ook sheetmetal en diergeneesmiddelen. Ook mijn ervaring als hoofdredacteur van de Californian Aggie kwam van pas. Ik stond namelijk ook de media te woord. De luchtvaart trekt veel publiciteit, maar is ook - denk aan vliegtuigongelukken - gevoeliger voor publiciteit dan andere bedrijfstakken.

In 1968 nam ik ontslag bij Schreiner Airways. Ik zag elders nieuwe mogelijkheden. Ik ging van een luchtvaartmaatschappij naar een vliegtuigbouwer: de Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker NV. Fokker was een bijzondere organisatie. Nederlanders beschouwden Fokker als nationaal bezit. Wie er werkte werd al snel bevangen door het Fokker-gevoel. Die emotie heeft alles te maken met de

bijzondere geschiedenis van het bedrijf, in 1919 opgericht door Anthony Fokker (1890-1939).

Anthony Fokker was als zoon van een Nederlandse koffieplanter in Nederlandsch Indië geboren, maar hij bracht zijn jeugd door in Haarlem, de stad waar ook ik naar de middelbare school ging. We hadden nog meer gemeen. Ook de jonge Fokker beschouwde school als een sterke inperking van zijn vrijheid. De enige diploma's die hij zou halen waren een rijbewijs en een vliegbrevet. Toch werd hij een van 's werelds belangrijkste luchtvaartpioniers. Hij bouwde zijn eerste vliegtuig, de Spin, in 1910. Daarin vloog hij op de verjaardag van koningin Wilhelmina op 31 augustus 1911 rondjes boven Haarlem, toegejuicht door zijn stadgenoten. Hij begon in Duitsland een vliegtuigfabriek. De Eerste Wereldoorlog zorgde voor de definitieve doorbraak. Tijdens deze oorlog bouwde Fokker vierduizend vliegtuigen, voor Duitsland. Het neutrale Nederland gaf voor zijn leger de voorkeur aan Franse vliegtuigen. Ook de geallieerden hadden geen interesse voor Fokker, hoewel hun piloten overtuigd waren van de kwaliteiten van de Fokkervliegtuigen. De gevreesde Duitse baron Rittmeister Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen, *The Red Baron*, haalde met zijn Fokker vele geallieerde vliegtuigen neer. Totdat hijzelf - gerespecteerd door vriend en vijand - werd neergehaald en door de geallieerden met militaire eer werd begraven.

Na de oorlog richtte Anthony Fokker op 21 juli 1919 in Amsterdam de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek op. Fokker verwierf nu ook wereldfaam als bouwer van passagierstoestellen. Na de vestiging van fabrieken in de Verenigde Staten was Fokker aan het einde van de jaren twintig de grootste vliegtuigproducent in de wereld. Mede dankzij de eenvoudige constructiemethode. Maar de wet van de remmende voorsprong gold ook hier. Dat bleek in 1933 toen het Amerikaanse Douglas een modern gestroomlijnd vliegtuig, met intrekbaar landingsgestel en geheel uit metaal vervaardigd, op de markt bracht. De DC 2 en later de DC 3 verdrongen Fokker uit de markt. Douglas werd zelfs huisleverancier van de Nederlandse KLM.

De KLM was overtuigd geraakt van de superioriteit van het Amerikaanse toestel tijdens de 'Melbourne Race'. In 1934 vierde de Australische staat Melbourne zijn honderdjarig bestaan met een luchtrace van Londen naar Melbourne. Onder de twintig deelnemers was de Amerikaanse Douglas DC-2, de Uiver, van de KLM. De oprichter van de KLM, Albert Plesman, wilde bewijzen dat Nederland in staat was om de langste luchtverbinding ter wereld met de regelmaat van de klok te vliegen. Gezagvoerder Dirk Parmentier nam het op tegen racevliegtuigen. En hij slaagde. De Uiver werd tweede in de snelheidsrace en eerste in de handicapklasse. Parmentier en zijn mannen waren als enigen in staat een gewone lijndienst uit te voeren, met passagiers en post, mede dankzij de inzet van het KLM-personeel langs de route. De KLM-passagiers kwamen fris op de plaats van bestemming aan, ondanks een noodlanding in Albury. Zij hadden geen maaltijd gemist. De concurrentie was de uitputting nabij. Het was deze lange en langdurige luchtreis, langs diezelfde route,

die ik in 1964 met mijn vriend Donald Parser zou maken, de reis waarvoor mijn vrouw Mils mij de ruimte bood.

Bij de bevrijding in 1945 bleek de Fokker-fabriek door de Duitsers nagenoeg leeggeroofd. Maar in 1951 werd op Schiphol een nieuwe fabriek geopend: de Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker NV. Militaire vliegtuigen werden omgebouwd voor passagiersvervoer en er werden zweefvliegtuigen en lesvliegtuigen gebouwd. De tijdens de oorlog gebouwde Dakota's van Douglas waren in de jaren vijftig aan vervanging toe. Fokker ontwikkelde daarvoor de F.27 Friendship. Het toestel werd een wereldwijde bestseller. De Friendship werd opgevolgd door de F.28 Fellowship, de eerste Fokker met straalmotoren. Fokker was ook actief bij de productie van straaljagers. In de periode 1962-1965 werden Starfighters geproduceerd en later de F-16.

Ik kwam dus niet bij zomaar een bedrijf terecht, ik ging deel uitmaken van de Nederlandse luchtvaartgeschiedenis. Dat was een belangrijke reden voor mijn sollicitatie bij Wim Glerum, het hoofd van de pr-afdeling van Fokker. Als hoofdredacteur van de Californian Aggie had ik het vak van de public relations en advertising leren kennen. Bij Schreiner Airways behoorde public relations al tot mijn werkgebied. Die expertise zou ik graag voor Fokker gebruiken, niet op de nationale markt voor charterreizen, maar in de internationale markt voor vliegtuigen, waarin politiek en diplomatie zo'n grote rol spelen. Glerum was een goede kennis van mij. Helaas, op zijn afdeling was geen vacature. Maar, zei hij, je moet solliciteren bij de verkoopafdeling, daar hebben ze commercieel talent nodig. Alweer bleek mijn pilotenverleden een pre. Ik werd meteen aangenomen. Er zaten ook ingenieurs op de verkoopafdeling, maar die hadden nooit een stuurknuppel in handen gehad. Ze konden wel mooi stressproeven uitvoeren op vleugeldelen en ze wisten precies wat ik niet wist, namelijk hoe je zo'n vliegtuig in en uit elkaar kon halen. Maar ik wist hoe zo'n vliegtuig zich gedroeg, wat je er mee kon doen en dat is wat de klant ook interesseert.

Ook mijn schoolperiode in Zwitserland en mijn stage bij de Parijse effectenbank bleken van doorslaggevend belang. Ik had goed Frans leren spreken. Mijn eerste functie bij Fokker was regional sales manager voor Afrika - waar in veel landen Frans wordt gesproken - Frankrijk en het voor de helft francofone België.

Bij mijn eerste transactie trad ik op als adjudant van Daan Krook, later vice-president van Fokker. Krook was bij mijn binnenkomst al in onderhandeling met de CEP, Centre Exploitation Postale. In de volksmond werd die maatschappij '*les Hiboux*' genoemd, Frans voor uilen. De CEP voerde zijn postvluchten namelijk 's nachts uit. Krook heeft toen een contract afgesloten voor een dozijn vliegtuigen, de F-27 in de vrachttuivoering. Ik liep in zijn kielzog mee. Hij kon zo'n belangrijke transactie, al bijna afgerond, natuurlijk niet aan mij overdragen.

Met Daan Krook is langzaamaan een goede vriendschap ontstaan. Het verkopen van vliegtuigen is een spannende en langdurige aangelegenheid. Je moet teleurstellingen kunnen verwerken, geduldig zijn en stressbestendig. En als je samen op reis bent

om een bijdrage te leveren aan de continuïteit van de nationale trots Fokker, dan moet je elkaar kunnen verdragen. Er zijn op zo'n reis eigenlijk maar twee mogelijkheden. Of je keert als gezworen vijanden terug, of je wordt vrienden voor het leven.

Daan en ik konden goed met elkaar door één deur. Vorm je als verkopers zo'n vriendschappelijk duo, dan nemen de kansen op succes natuurlijk toe. De vriendschap wordt op de proef gesteld. Zoals in Kinshasa, de hoofdstad van Congo. Daar hebben wij zes weken lang samen moeten doorbrengen op een hotelkamer. Daarvoor moet je goed met elkaar kunnen opschieten. We aasden op een contract met Air Congo voor tien vliegtuigen, de F-27 in de passagiersuitvoering. Air Congo was een staatsmaatschappij. Wij moesten er lobbyen, verkooppraatjes houden. De mensen die de doorslag konden geven waren de minister van transport en de man die het moest betalen, de minister van financiën. Die mannen waren niet zo toegankelijk. Het was al heel moeilijk om een afspraak te maken. Diplomatieke massage wil in zo'n geval nog wel eens helpen. Diplomatieke ondersteuning was niet alleen een commercieel maar ook een staatsbelang; Fokker ontving steun van de staat. Nu had Nederland een ambassadeur in Congo. En die deed op zijn manier ook wel zijn best. Maar zeker in mijn beginjaren bij Fokker associeerde een Nederlandse ambassadeur zich niet graag met de commercie. Ik verwacht van een ambassadeur die van mijn belastinggeld wordt betaald, dat hij zich inspant voor de belangen van de nationale industrie, ontvangsten organiseert, ontmoetingen regelt. Nu gebeurt dat ook. Maar toen heersten er nog ouderwetse ambtsopvattingen in het Nederlandse corps diplomatique.

De hele Nederlandse maatschappij was nog tamelijk ouderwets, vooroorlogs in zekere zin. De omgangsvormen waren ook veel vormelijker dan nu. Zo ondertekende ik mijn brieven altijd met mijn voornaam erbij: Sidney de Kadt. Daartegen maakte mijn baas bij Fokker, Dick Zwitser, bezwaar. In Nederland gold het gebruik van je voornaam als te populair. Terwijl het in Amerika heel gewoon is. Bovendien is het juist in het internationale circuit, als je iets wil verkopen, van belang om persoonlijke banden aan te knopen. Wat je ook verkopen wilt, het eerste wat je moet verkopen is: jezelf. De mensen moeten je aardig vinden, betrouwbaar. En ze vertrouwen je alleen als ze het gevoel hebben dat ze je kennen.

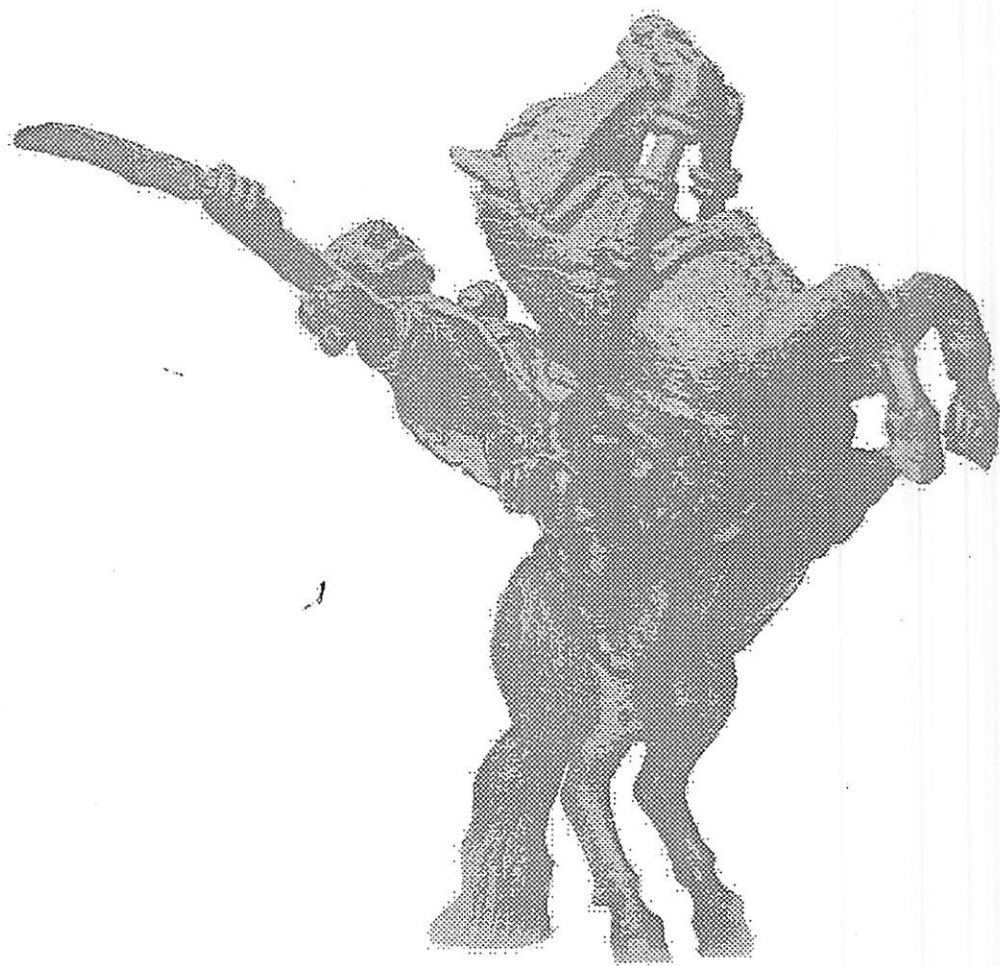
De verkoop van vliegtuigen is een heel ingewikkeld proces. De tegenpartij behoudt zich het recht voor om ruggespraak te houden. Dat deed ik dus ook. Kom je op een punt waarbij geld de doorslag geeft - dat is niet altijd het geval, want er zijn andere manieren om mensen tevreden te stellen - dan wordt er veel getelefoneerd. Het leuke van zo'n verkoop is dat jij degene bent die al het loopwerk doet, je legt contacten, je probeert mensen voor je te winnen. Je legt de techniek aan technici uit, aan anderen leg je de economie uit. Je haalt ze een keer naar Nederland toe als je wat verder gevorderd bent. Je neemt ze mee naar plekken waar ze met hun vrouwen niet naar toe mogen. Volgens een plan de campagne, maar ook improviserend, werk je naar een climax toe. Al kan het natuurlijk ook uitlopen op een anticlimax, als je concurrent je een slag voor is.

Het is zaak om de bewegingen van je concurrenten nauwkeurig in de gaten te houden. Wat zijn hun sterke en wat zijn hun zwakke punten? En waar zijn ze actief? Eens signaleerde ik in een Afrikaanse hotellobby de vertegenwoordiger van een belangrijke concurrent. Ik zag hem, hij mij niet, en ik liet me niet zien ook. Zo liet ik hem in de waan dat hij ter plekke de enige aanbieder was. Dat moet hij ook hebben gedacht. Daardoor heeft hij blijkbaar zijn hand overspeeld, want ik kon de order noteren.

Bij verkopen moet je dus oplettend en behoedzaam zijn, behoedzaam ook in je contacten. Want een minister wordt niet graag in een hotelbar gesignaleerd met een vliegtuigverkoper. Als ik gezagsdragers sprak, speelden die ontmoetingen zich dan ook meestal in overheidskantoren af. Soms op de gekste tijden. Een Afrikaanse minister van transport bestelde me in het holst van de nacht bij hem thuis. Daarmee benadrukt zo'n man dat jij afhankelijk bent van hem en niet andersom. Het was ook een manier om een Europeaan zijn plaats te wijzen. Een zeker ressentiment uit het koloniale tijdperk speelde een rol. Toen ik die nacht stipt op tijd arriveerde, liet hij mij ook nog eens een uur wachten alvorens hij mij ontving. Word je dan kwaad, dan ben je niet geschikt voor de baan van vliegtuigverkoper.

Er zijn allerlei manieren om een mogelijke koper gunstig te stemmen. Kleine geschenken onderhouden de vriendschap, zegt het spreekwoord, maar een minister van financiën neemt geen genoegen met een gouden Rolex-horloge. Dan voelt hij zich alleen maar geschoffeerd. Je kunt het eleganter aanpakken. Een studiebeurs voor de zoon van een belangrijke functionaris kan wel helpen. Maar zoiets kun je als verkoper niet zelf aanbieden. Daar heb je dan iemand anders voor nodig, iemand die geen direct belang heeft bij een eventuele transactie. Je moet er, zeker in Afrika, voor zorgen dat je niet je gezicht verliest. In de Afrikaanse cultuur speelt leeftijd een heel andere rol dan in Europa of Amerika. Leeftijd, ervaring, wordt in Afrika veel hoger aangeslagen dan kennis. Men heeft er eerbied voor grijze haren. Die had ik toen nog niet - ik was nog steeds Le Chat Noir - maar die heb ik in Afrika wel gekregen.

Ik ging achttien keer per jaar naar Afrika. Tussendoor meldde ik mij op het hoofdkantoor. Soms met resultaat, meestal zonder. Je bent met meer dan één deal bezig. Je hebt meer ijzers in het vuur liggen. Je moet een heleboel ballen tegelijk in de lucht houden. Een vliegtuigverkoper is niet alleen verkoper, hij moet ook diplomaat zijn. Het kan lang duren voor je een deal hebt. Soms jaren. Als al je inspanningen niet tot een transactie leiden, is dat heel frustrerend. Het is een aanslag op je gevoel van eigenwaarde, vooral ook ten opzichte van je werkgever. Soms kom je een tijd lang telkens van een verre reis terug zonder ook maar één order. Maar een verkoper moet zulke tegenslagen kunnen incasseren. In laatste instantie word je afgerekend op je resultaat. Aan de andere kant weet de thuisbasis heel goed of en in hoeverre je je best hebt gedaan. Levert dat geen resultaat op, dan zal je salaris niet worden verhoogd. Kom je wel met een order thuis, dan merk je dat aan het eind van het jaar wel. Commissie kreeg ik niet. Die stimulans had ik ook niet nodig. Ik had voldoende vertrouwen in mijn capaciteiten.



Ook in Afrika is het paard 'man's best friend'. In Senegal kocht ik deze bronzen sculptuur van de legendarische Afrikaanse held Lat Dior. In 1862 werd hij koning van Kayor. Hij werd door de Fransen verdreven, maar kwam in 1870 weer aan de macht. Lat Dior verzette zich gewapenderhand tegen de bouw van de spoorweg tussen Dakar en Saint Louis en rebelleerde tegen de aantasting van zijn soevereiniteit. Tegenwoordig wordt hij beschouwd als een nationale held en als de belichaming van de traditionele Wolof-waarden.

Als verkoper doe je er goed aan ook een mislukte verkoopactie als een investering voor de toekomst te zien. Laat mij van één zo'n mislukking vertellen. Ik was in onderhandeling met Air Afrique, dat zijn hoofdkantoor in Ivoorkust had. Die maatschappij dreigde een beslissing te nemen voor de YS 11, een Japans toestel. Dat was inferieur aan wat Fokker en ook de Engelsen, die met een tweemotorig toestel in de markt waren, te bieden hadden. Maar de verbindingsofficier tussen de Japanners en Air Afrique had blijkbaar betere relaties. Mijn belangrijkste relatie in Ivoorkust was Hare Majesteits ambassadeur Ad van der Maade. Ik kwam vaak bij hem en zijn alleraardigste Oostenrijkse vrouw over de vloer. Ik werd nogal eens op etentjes uitgenodigd en op feestjes, waar ik nuttige contacten kon leggen. Ik deed een beroep op Ad van der Maade om het Japanse gevaar te bezweren. Toen heeft hij

het gepresteerd om zich telefonisch rechtstreeks in verbinding te stellen met het staatshoofd van Ivoorkust, Houphouët-Boigny, ook al hield deze eerste president van het land vakantie in Zwitserland. Van der Made legde hem de situatie - mijn probleem - voor en heeft het staatshoofd laten weten dat Nederland een keuze voor Fokker zeer op prijs zou stellen. Nu was Air Afrique een maatschappij waarin ongeveer tien Franstalige Afrikaanse landen een aandeel hadden, dus de directie was wel belangrijk, maar de staatshoofden hadden een doorslaggevende stem. En ook al hadden wij de goodwill van een van die staatshoofden, de meerderheid besliste voor een order aan Japan. Een mislukte actie dus, maar ik zal de guts van onze ambassadeur nooit vergeten. De moraal van dit verhaal is dat je je als verkoper nooit moet blind staren op een mislukte actie.

Ik heb hier een onderscheiding hangen: l'Ordre National de la Côte d'Ivoire. Dat bewijst dat mijn netwerkactiviteiten in Ivoorkust op den duur wel degelijk resultaat hadden. Ik heb uiteindelijk in Ivoorkust wel degelijk vliegtuigen kunnen verkopen, niet aan het internationale Air Afrique maar aan de nationale luchtvaartmaatschappij Air Ivoire. Dat succes was niet alleen te danken aan de lokale contacten waarover ik inmiddels beschikte, maar ook aan de samenwerking die ik met de Nederlandse overheid had gezocht. Air Ivoir koos na lang onderhandelen voor Fokker omdat de Nederlandse regering voor twintig Ivorianen de opleiding voor grondtechnici bekostigde. Eerst werden die Franstaligen naar Engeland gestuurd voor een stoomcursus Engels en vervolgens kregen zij een opleiding op de Fokkerschool in Nederland. Dat gaf de doorslag. Je moet niet alleen op het idee komen, je moet ook voorzichtig, op een diplomatieke wijze aftasten of zo'n aanbod in goede aarde zal vallen. Dat bleek het geval. De opleiding werd ervaren als een vorm van ontwikkelingssamenwerking. Als waardering voor mijn rol heeft Ivoorkust mij toen die onderscheiding gegeven.

De vliegtuigmarkt is een wereldmarkt. En met het vorderen van de technologie vergt de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen steeds hogere investeringen. Op de wereldmarkt is slechts plaats voor een paar grote spelers. De vliegtuigindustrie werd gedomineerd door de Amerikaanse maatschappijen Boeing, Douglas en Lockheed. De Europese luchtvaartindustrie besloot daarom zijn krachten te bundelen om de Amerikaanse concurrentie het hoofd te bieden. Een aantal landen, Frankrijk, Duitsland, Engeland, Spanje en aanvankelijk ook Nederland, met Fokker, ging een politieke en economische samenwerking aan. Die samenwerking kreeg gestalte in het Airbus-project. Het was een zeer kostbaar project, alleen mogelijk door internationale Europese samenwerking. Slechts zo kon voldoende financiële slagkracht worden ontwikkeld. Door die bundeling van Europese krachten waanden men zich ook verzekerd van een thuismarkt. De luchtvaartmaatschappijen waren toen nog allemaal staatsondernemingen en het lag voor de hand dat ze het te ontwikkelen toestel zouden kopen. Ook Fokker nam aan het project deel.

In 1976 viel mij de eer te beurt dat ik door Fokker aan Airbus werd uitgeleend. Fokker betaalde mij, ik bleef ook in het Fokker-pensioenfonds, maar ik werd gedetacheerd bij Airbus Industrie, gevestigd in Toulouse in Frankrijk. Daar, bij het

vliegveld van Toulouse, werd het Europese toestel geassembleerd uit onderdelen die in de deelnemende landen werden geproduceerd, in Nederland door Fokker. Ik werd er verantwoordelijk voor de verkoop en marketing in Afrika, waar de A300 en de A310, de Europese wide-body, moest worden afgezet.

Mils en ik vonden een leuk huis in het schilderachtige dorpje Le Castéra, een half uur rijden van mijn werk. We woonden er temidden van de boeren in een landschap zoals de Nederlandse kunstenaar Vincent van Gogh vaak geschilderd heeft. Het was een heuvelachtig gebied met grote velden vol gele bloemen, koolzaad. Er werd ook veel knoflook geteeld. We keken uit op een kerkje. Het dorpje telde 242 inwoners onder wie een Nederlandse pastoor met een Franse naam, Louis, met wie ik, hoewel ik niet kerkelijk ben, veel plezier heb beleefd.

In 1980 ging ik met spijt weg bij Airbus Industrie. Er was sprake van *incompatibilité d'humeur*, onverenigbaarheid van karakter, tussen mij en mijn hoogste baas, meneer Bernard Lathière. Wat mij opbrak was dat Fransen nogal ambtelijk, zeg maar bureaucratisch, kunnen zijn. Dat werkt ontzettend vertragend op het tempo van de besluitvorming. Meneer Lathière stoorde zich met name aan mijn humor. Ik op mijn beurt stoorde mij aan zijn gebrek aan humor. Ontslaan kon hij me niet, want ik was niet in dienst van Airbus maar van Fokker. Maar Lathière heeft Fokker wel dringend verzocht, mij naar Nederland terug te roepen. Ik heb nog even met een advocaat overlegd, maar uiteindelijk heb ik van een procedure afgezien. Juridische verwickelingen dragen namelijk zelden bij tot de levensvreugde. En Fokker stelde mij een plezierige standplaats in het vooruitzicht: Washington, D.C.

Het kostte Fokker in de tussentijd steeds meer moeite zich in de internationale concurrentiestrijd staande te houden. Het bedrijf stond onder leiding van Frans Swarttouw, een voormalige havenbaron uit Rotterdam, die zich placht uit te drukken in de taal van een bootwerker. Gelukkig had ik niet dagelijks met hem te maken, want ik kon even slecht met hem opschieten als met Lathière. Fokkers strijd om het bestaan werd door de media en de Nederlanders op de voet gevolgd. Swarttouw besloot de productie van de F.27 en de F.28 te stoppen. Na verloop van tijd trok Fokker zich terug uit het Airbus-project en vervolgens kwam er ook een einde aan een samenwerkingsproject met McDonnell-Douglas. Het was het begin van het einde. Maar de doodsstrijd heeft lang geduurd. De droevige bedrijfsgeschiedenis is te uitgebreid om in deze memoires weer te geven. Op 15 maart 1996 werd het faillissement bekend gemaakt. Veel werknemers hoorden het met tranen in de ogen aan. De media brachten het nieuws als een nationale ramp. Ik was toen al jaren met pensioen.

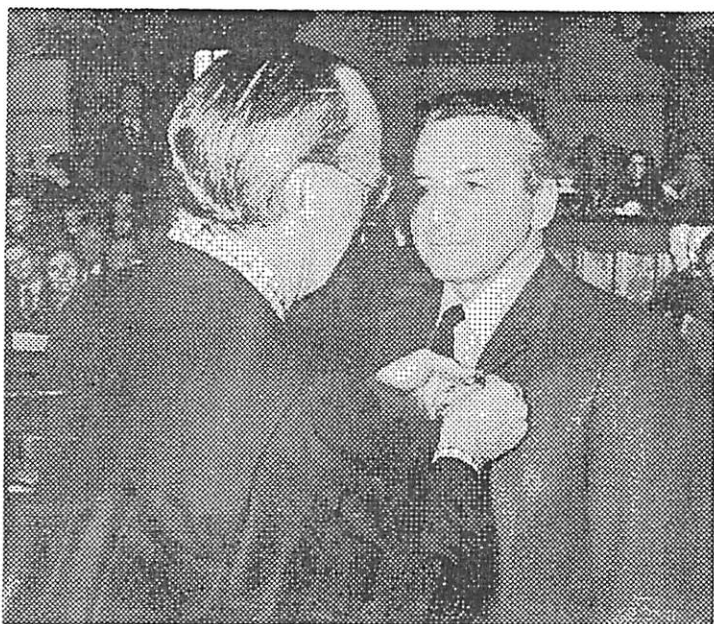
Toen ik na mijn Franse avontuur in 1980 voor Fokker naar Washington D.C. ging, was er nog volop reden voor optimisme. Fokker fabriceerde zeer geavanceerde toestellen, zoals de Fokker-50. Je zou bijna kunnen spreken van een futuristische machine. Het toestel verbruikte dertig procent minder brandstof en was geluidsarm. Het uiteindelijke faillissement van Fokker kan niet worden toegeschreven aan de

kwaliteit van de vliegtuigen. De oorzaak moet worden gezocht in een wereldwijde economische malaise, in de lage dollarkoers en in trage betalingen. Zou Fokker langer de tijd hebben gehad, financiering hebben gevonden voor een aantal jaren, dan zou het bedrijf nu nog de markt voor kleinere passagierstoestellen hebben kunnen bedienen. Overigens was ook Fokker-president Swarttouw deel van het probleem. Het faillissement is in belangrijke mate te wijten aan zijn arrogante, solistische optreden. Het ontbrak hem aan diplomatieke gaven, reden waarom hij geen fusie wist te bewerkstelligen. Een logische overlevingsstrategie was een samengaan met Airbus, maar daar kwam het niet van. De opstelling van Swarttouw en Lathière was identiek; beiden wilden de baas worden. Het persoonlijke belang ging boven het bedrijfsbelang.

Als director corporate relations van Fokker Aircraft U.S.A. Inc. was ik in Washington verantwoordelijk voor de relaties met de industrie, de regering, de klanten en de media. Ik was in het bijzonder belast met de behartiging van de publiciteit in de Verenigde Staten van Amerika. Ik zei het al: de luchtvaart ondervindt veel publicitaire belangstelling. Die aandacht is waarschijnlijk het gevolg van de glamour waarmee de luchtvaart wordt geassocieerd. Hoewel het vliegtuig het veiligste vervoermiddel is, hebben veel mensen vliegangst. Daarom krijgt het risico van vliegen onevenredig veel aandacht.

Fokker was een media-genieke onderneming, al was het maar om de lange en rijke historie. De naam Fokker was ook in Amerika alom bekend. Dat was een voordeel. En een nadeel. Dikwijls werd ik in Amerika aangesproken op de rol van Anthony Fokker in de Eerste Wereldoorlog. De Rode Baron had met zijn Fokker de geallieerden, Amerika en zijn bondgenoten, grote schade toegebracht. Gelukkig heb ik de Amerikaanse pers gelegenheid gekregen om uit te leggen dat Nederland in de Eerste Wereldoorlog neutraal was en niet aan een van zijn onderdanen kon verbieden om in Duitsland vliegtuigen te bouwen. En ik kon verwijzen naar het oprichtingsjaar van Fokker: 1919, een jaar na afloop van de Eerste Wereldoorlog. Ook op lezingen, zoals voor de *Industrial College of the Armed Forces - United States of America*, heb ik die historische achtergrond belicht. Bovendien verkocht ik in Amerika geen militaire vliegtuigen - die bouwde Fokker toen al niet meer - maar civiele vliegtuigen. Ik stond pal voor Fokker, vereenzelvigde mij sterk met het bedrijf. Er heerste binnen die organisatie een voorbeeldige *corporate spirit*. En ik geloofde in de kwaliteit van de producten die ik aan de man moest brengen, sterker nog, daar was ik van overtuigd. En alleen dan kan een verkoper anderen overtuigen. Ik maakte dan ook ongegeneerd reclame voor Fokker. Op het nummerbord van mijn auto stond fier de naam van de company die ik vertegenwoordigde: FOKKER. Die naam heeft in Nederland geen, maar in de Engelstalige wereld wel een dubbelzinnige klank. Reden waarom mijn vrouw liever niet rondreed in die auto, want er waren nogal eens automobilisten met reacties die van een *dirty mind* getuigden.

In 1983 kwam, er noodgedwongen - simpelweg omdat ik de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt - een einde aan mijn Fokker-jaren. We verhuisden naar



Nederland, waar inmiddels een nieuwe koningin regeerde: Beatrix. Haar vader, prins Bernard, is een vlieger in hart en nieren. Ook hij behaalde tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn militaire vliegbrevet. Tijdens de oorlogsjaren nam hij actief deel aan de geallieerde strijd tegen het nazi-regime. In mei 1945 gaf de Duitse bezetter van Nederland zich aan de Prins der Nederlanden, de bevelhebber van de Nederlandse Strijdkrachten over.

In 1984 speldde prins Bernard (zie links op bovenstaande foto) mij de versierselen op die behoren bij het Verzetshedenkingskruis. Het was even eervol als ontroerend dat juist hij, de Vliegende Prins de Vliegende Kadet onderscheidde. Op het Verzetshedenkingskruis wordt *'het verzet tegen de bezetters van het Koninkrijk der Nederlanden tijdens de Tweede Wereldoorlog'* tot uitdrukking gebracht. Ik bevond mij tijdens die oorlog dan wel aan het andere eind van de wereld. Maar tot het Nederlandse koninkrijk behoorde Indië, en het luchtruim boven dat eilandenrijk dat ik zoveel uren heb doorkruist.

Mils en ik wonen nog steeds in Nederland, niet ver van de zee, in 'Dennenheuvel', Heemstede. Zo keerde ik na veel omzwervingen, langs Berlijn, Madrid, Lissabon, Amerika, Canada, Indonesië en Australië terug naar mijn geboorteplaats. Gelukkig ligt dat maar een half uur rijden van Schiphol. En dat ligt - leve de luchtvaart! - niet zo heel veel uren van Californië, de staat die mij letterlijk en figuurlijk een warm gevoel bezorgt, de staat ook waaraan ik zoveel goede herinneringen bewaar.

Mijn herinneringen zijn hierbij vastgelegd. Herinneringen, wat zijn dat eigenlijk? Ik herinnerde mij dat ik in de chaotische meidagen van 1940, kort na de Duitse aanval op Nederland, naar Broek in Waterland was gegaan. Misschien herinnert de lezer van deze memoires zich nog dat ik daarbij de theekoepel heb genoemd, daterend uit de Gouden Eeuw. Ik vertelde daarbij ook - zij het niet uit eigen herinnering - dat Napoleon en zijn gemalin Maria Louisa van Oostenrijk een bezoek aan die koepel hadden gebracht. Sindsdien spreekt men in Broek en Waterland over de Napoleonskoepel. Het keizerlijk paar at er op 15 oktober 1811 roomsoezen. De

Franse keizer vond het blijkbaar een onvergetelijk bezoek, want met een diamant schreef hij in een vensterruit:

*'L'homme est un Ange de Dieu,
Qui se souvient des Cieux!'*

('De mens is een Engel Gods, die zich de Hemelen herinnert!')

Die spreuk staat nog steeds in het glas. Maar ook is tot op de dag van vandaag te lezen wat Napoleons gastheer, burgemeester Klaas Koker, in het vensterglas schreef. En met die regel wil ik deze herinneringen beëindigen:

*'Aangename herinneringen zijn ons Paradijs,
waaruit niemand ons kan verdrijven'*



Onderscheidingen Sidney R. de Kadt

Verzetshedenkingskruis *1984*

Vliegerskruis *1949*

Kruis van Verdienste *1943*

Ereteken Orde en Vrede *1949*

Oorlogsherinneringskruis *1949*

**Officier de l'Ordre de la
République de Côte d'Ivoire** *1975*