

**Dagboeken
van Jeugdreizen**

van

P.A.J. Coelewij

gedurende

1949 – 1955

in

**België, Frankrijk, Spanje,
Italië en Marokko.**

door

P.A.J.Coelewij(geboren in 1931)

Uitgave 2018

Foto op kaft: P.A.J.Coelewij in 1950

**Dagboeken van Jeugdritten van P.A.J. Coelewijn
gedurende 1949 – 1955
in
België, Frankrijk, Spanje, Italië en Marokko
door P.A.J.Coelewijn(geb.1931)**

<u>Inhoud</u>	<u>pagina</u>
Verantwoording	5
Inleiding	7
Reisbeschrijvingen	18
1949 Fietstocht naar Parijs	18
1950 Pelgrimsreis naar Rome	36
1951 Pelgrimsreis naar Lourdes	64
1953 Reis naar Spanje	84
1954 Reis naar Marokko	103
1955 Reis naar West-Pyreneeën	170
Nabeschouwing	182

Verantwoording

Dit boek bevat de min of meer letterlijke tekst van mijn dagboeken van reizen die ik in mijn jeugd in de jaren 1949 tot 1955 in Zuiidwest-Europa en Marokko gemaakt heb. De lotgevallen uit de dagboeken zijn eerder in grote lijnen beschreven in het door mij uitgegeven boek “Van oorlogskind tot geoloog (Bol.com USBN9789402113990), maar de reden om de dagboek teksten in min of meer letterlijke vorm hier samen te brengen, was om mijzelf een soort reisgids te verschaffen om dezelfde reizen, bijna 70 jaar later, opnieuw uit te voeren.

Een tweede beweegreden dit boek samen te stellen is een tijdsbeeld te geven van de reisomstandigheden in de periode kort na de Tweede Wereldoorlog en een impressie te geven van de landen die ik bij mijn reizen in die tijd bezocht. Vooral Spanje en Marokko zijn in die bijna 70 jaar sterk veranderd.

Inleiding

Al heel vroeg in mijn leven ontstond de behoefte om te reizen. Dat heb ik dan ook mijn gehele leven gedaan. Eerst door Nederland, later door Zuidwest Europa en daarna door de hele wereld. Was dat verlangen ontstaan door het lezen van de missie kalenders die door mijn ouders jaarlijks gekocht werden, met foto's van exotische mensen uit allerlei werelddelen, of waren het de boeken van mijn grootvader Coelewijn, die eind 1800 tot begin 1900 geabonneerd was op het natuurhistorische tijdschrift "De Natuur", waarvan de jaargangen ingebonden waren in prachtige banden met goud op snee. Zodra ik kon lezen verslond ik die boeken, vooral de beschrijvingen van verre reizen naar landen als Jemen of het Yellowstone Park in Amerika, naast beschrijvingen van de bouw van de Eiffeltoren en het maken van dynamiet. Ook dit laatste zou mij van pas komen gedurende de oorlog 40-45 bij het fabriceren van bommen. Die boeken heb ik nog steeds bewaard en af en toe blader ik er in.

Behalve de belangstelling voor nieuwe dingen en voor vreemde landen, heb ik ook de hobby's als een liefde voor oude huizen en voor fotografie, gemeen met mijn grootvader Coelewijn. Ik kan het niet van hem geleerd hebben want ik heb hem nooit gekend, en ben daarom geneigd te denken dat mijn vroeg ontwaakte reislust en de andere hobby's te verklaren zijn door een aangeboren nieuwsgierigheid die mijn grootvader ook had en waardoor ik later geologie ben gaan studeren.

Elders in mijn familie heb ik die eigenschap niet aangetroffen, noch bij mijn ouders noch bij mijn broers of andere familieleden.

A.N.D.g. Piet Coelewij: Ginds achter de horizon.....

Al jaren loop ik te zoeken,

Al jaren vindt ik 't niet.

Al jaren loop ik te vloecken,

Al jaren baet 't me niet.

Al jaren ben ich aan 't vragen.

Al jaren smact ich de zen,

Dat hy mij m'n vrage verhoort:

„Wat is ginds achter de horizon?”

1949 uit dicté van P.A.J.Coelewij(geb.1931) in klas 5 van het gymnasium

Van huis uit reisden we niet veel. In mijn jeugd was reizen niet mogelijk wegens de oorlog en in de jaren daarvoor heerste er een economische crisis waardoor er geen geld voor reizen was. Niet reizen was ook geheel normaal want als gezin of zelfs als individu ging men niet op vakantie. Men had er ook geen behoefte aan. Een enkele keer logeerden wij bij een tante in Heemstede of in Apeldoorn, maar daar bleef het bij.

Kort na de oorlog, gedurende mijn gymnasiumjaren, toen ik lid was geworden van de padvinderij, begon het reizen met kamperen in Limburg en Brabant. Daarnaast maakte ik met mijn vriendjes van school, fietstochten door verschillende delen van Nederland. Ik had een kaart van Nederland aan de muur hangen en al mijn reizen tekende ik aan met rood potlood. Na enige jaren was de kaart behoorlijk beschreven en had ik de meeste provincies van Nederland, vooral de oostelijke en zuidelijke provincies, wel een of meerdere keren bezocht.

Mijn eerste grote buitenlandse reis maakte ik net voordat ik naar de vijfde klas van het gymnasium ging. Dat was in juli 1949 per fiets naar Parijs. Ik was toen net 18 jaar geworden. Ik had een oude fiets op de kop getikt die vroeger door een slagerij voor het vervoer van vlees was gebruikt en nu afgeschreven was. Andere fietsen waren er haast niet want de Duitsers hadden gedurende de oorlog regelmatig razzia's gehouden en alle fietsen die ze op straat zagen rijden, geconfisqueerd. Ik heb zo'n razzia ook wel eens meegemaakt. Dat was op de Laan van Meerdervoort in Den Haag. Alle langskomende fietsers moesten afstappen, hun fiets afgeven en daarna lopend verder gaan.

Mijn moeder had nog wel een fiets op het eind van de oorlog maar deze was niet erg bruikbaar meer want er zaten geen wielen meer aan. Deze waren bezweken bij een zoektocht naar levensmiddelen in het Westland. Zij reed op de velgen want de banden waren versleten en er waren geen nieuwe banden te koop. Het gevolg hiervan was dat de spaken losraakten en de wielen in elkaar zakten voordat ze de rand van de stad bereikt had. Teleurgesteld was ze lopend naar huis teruggekeerd.

Voor de fietstocht naar Parijs had ik een klasgenoot mee gevraagd. Wij besloten de heenweg via Limburg, de Ardennen en Luxemburg door Noord-Frankrijk te doen. Voor de terugweg naar huis kozen we de route linea recta over Antwerpen en Rotterdam naar Den Haag.

Een jaar later werd deze reis gevolgd door een reis naar Rome. Dat was in de paasvakantie van 1950, in het zogenaamde Heilige Jaar voor de Katholieke Kerk. Ik zat in de vijfde klas van het gymnasium en het leek me een goed idee om in verband met het Heilig Jaar, als pelgrim naar Rome te reizen. Het gymnasium waarop ik zat werd in die tijd bestuurd door paters Jezuïten en zij vonden het een goed idee om naar Rome te gaan en gaven me introductie brieven mee om de reis te vergemakkelijken. Mijn vrome instelling in die tijd ten opzichte van het geloof was misschien een factor in mijn besluit naar Rome te reizen, maar achteraf gezien, was het avontuur de belangrijkste factor om de reis te maken. Ik wilde de reis naar Rome liftend maken, omdat er nog geen goede reisorganisaties waren die, zoals heden ten dage, zo'n reis relatief goedkoop aanboden en bovendien had ik er het geld niet voor en kwam het ook niet in m'n hoofd op om aan mijn ouders te vragen een dergelijke reis te

financieren. Behalve de kosten, was het in die tijd ook technisch niet eenvoudig zo een reis te maken. Snelwegen waren er nog niet en ook doorgaande wegen waren schaars en een betrouwbare bewegwijzering bestond nog nauwelijks. Ik had natuurlijk geen auto want ik was toen nog geen 19 jaar en per trein reizen was, behalve de kosten, in die tijd vrijwel onmogelijk met al die grenzen in Europa en het veelvuldig overstappen van trein naar trein, die bovendien bomvol zaten wegens gebrek aan spooarmaterieel door de oorlog. Een plaats in de trein reserveren was toen nog niet mogelijk.

Liften leek voor mij de beste mogelijkheid om de reis te maken. De tijd was daar ook gunstig voor want door de schade die toegebracht was in de oorlog aan autowegen en spoorwegen en het gebrek aan rijdend materieel, was er in Europa een cultuur ontstaan om te liften. Liften was het aanhouden van auto's om te proberen gratis mee te rijden tot een volgende stop en vandaar de volgende auto aan te houden en zo verder.

Er was toen veel militair verkeer op de weg en je hoefde je duim maar op te steken en je had een lift. Niet alleen de militairen gaven gemakkelijk een lift maar vrijwel iedere andere automobilist deed mee met dit systeem. Door een lifter mee te nemen had de automobilist het gevoel een daad van burgerzin te verrichten. Dat gevoel was vooral ontstaan gedurende de oorlog. Dat gevoel voor burgerzin sprak vooral wanneer de lifter een militair of padvinder was of een ander uniform aan had, zoals van verpleegster. Bovendien kon je een lifter vertrouwen; berovingen kwamen in die tijd niet voor.

Om succesvol te liften was er echter wel een speciale techniek noodzakelijk. Goed liften was meer dan langs de



1950 P.A.J.Coelewij liftend in Frankrijk

weg gaan staan en je duim opsteken en wachten tot de automobilist stopte. Naast het op tijd opsteken van je duim bestond de juiste techniek uit het indringend aankijken van de bestuurder en alvast een stap in de rijrichting te doen, alsof je al met de bestuurder afgesproken had dat hij zou stoppen en je alvast vooruit liep naar de plek waar de auto tot stilstand zou komen. De chauffeur die, om welke reden dan ook, dan

nog doorreed voelde zich beschaamd en stak zijn hand op als excuus voor het doorrijden.

Omdat er geen snelwegen waren in die tijd reed men betrekkelijk langzaam en kon men gemakkelijk voor een lifter op de weg stoppen. Stilstaan op de weg was geen probleem.

Over het algemeen deden de automobilisten hun best lifters, welwillend te zijn. Als het maar even kon brachten ze ons voor een volgende lift naar een goede opstapplaats of gaven ze ons geld voor de tram om bijvoorbeeld van de ene kant van de stad naar de andere kant te komen voor een nieuwe lift.

Mijn ervaring was ook dat we vaak in vrachtwagens reden. Die chauffeurs hadden toch niks te doen en met een lifter hadden ze wat aanspraak. Rijden met de vrachtwagen was wel erg saai aangezien ze, ook voor de maatstaven van die tijd, erg langzaam reden vooral als het helling opwaarts ging. Dan kon je vaak rustig naast de vrachtwagen lopen.

Lopen doe je toch veel als je lift want de plaats waar je afgezet wordt is lang niet altijd een goede plaats voor een nieuwe lift. Je stapt vaak af vóór een kruispunt maar lift bij voorkeur voorbij het kruispunt. Of, bij aankomst in een stad, wordt je vaak aan de rand van de stad of in het centrum afgezet, maar zal je een nieuwe lift aan de andere kant van de stad moeten zoeken. Dat betreft meestal een flinke wandeling, vooral bij een grote stad.

Bij onze reizen in het buitenland maakten we niet alleen kennis met veel buitenlandse personen maar ook met allerlei buitenlandse gerechten die we ons overigens goed lieten smaken. Die werden ons vaak gratis door de bestuurders of de echtgenoten aangeboden. Zo herinner ik me dat ik in Zwitserland, gedurende een lange lift met een Amerikaanse

auto van het merk Studiebeker, van Basel over de Gotthardpas naar Chiasso reed en van de bestuurder een banaan gepresenteerd kreeg. Het was 1950 en het was de eerste banaan die ik sinds het begin van de oorlog, 10 jaar geleden, geproefd had. Van een andere bestuurder die ons meenam naar Italië, kregen we in een chique restaurant als lunch lasagne aangeboden. Dat was in 1951 en dit gerecht had ik nog nooit eerder geproefd.

De grootste dagelijkse zorg bij al mijn reizen, was de vraag waar vind ik een droge slaappleats. Iedere dag kwam die vraag weer terug en omdat het niet altijd gemakkelijk was een overnachtingsplaats te vinden moest je je al vroeg in de middag hierop voorbereiden.

We probeerden meestal te overnachten bij boerderijen of kloosters of minder vaak in parochiekerken waar we vaak gastvrij werden ontvangen, vooral in 1950 bij de pelgrimstocht naar Rome. Als het tegen de avond liep en wij uit onze laatste auto gestapt waren vroegen wij aan de eerste de beste voorbijganger waar een klooster of kerk was en daar gingen wij dan heen. Als het een nonnenklooster bleek te zijn was het helemaal perfect. Vaak kregen we dan een uitgebreide maaltijd en een goed bed. Bij boerderijen was het vaak de tweede of derde boerderij waar we aanklopten waar we succes hadden. Lukte dat niet dan slopen we stiekem de hooisluur in of zochten we verder weg van de boerderij in een schuur of loods, onderdak. Vooral in Frankrijk stonden zeer grote loodsen verder weg van de boerderijen waar we stiekem naar binnen slopen om de nacht door te brengen. In plaatsen waar dit allemaal niet lukte of gebieden waar het moeilijker ging, dat was onder andere in de buurt van de centra van de grote steden, daar werden we vaak

doorgestuurd naar tehuizen voor onbehuisden. Daar kregen we meestal een boterham en een bed met matras en deken toegewezen. De ijzeren bedden stonden in rijen in een grote zaal op een afstand van nog geen meter van elkaar. Het was meestal stampvol met zwervers en de atmosfeer stond blauw van de sigarettenrook. Ik herinner me een keer in Toulouse, dat ik een oude onvervalste clochard als buurman had, die, toen iedereen in bed lag, allerlei grappen begon te vertellen waarom iedereen lachte. Ik kon het niet goed verstaan en grinnikte maar wat mee. Het nadeel van dit soort overnachtingsplaatsen was dat er allerlei insecten zaten zoals luizen en vlooiën. Dat kon soms echt een probleem zijn. Ik herinner mij een keer dat, toen het donker geworden was en ik in zo'n ijzeren bed lag, een leger vlooiën oprukte vanaf het voeteinde van het bed naar boven, mij bijtend waar ze konden, zich niets aantrekkend van mijn gekrab. Ik had geen lakens en lag direct op het groezelige matras onder de maffe deken. Er was voor mij geen ontsnapping mogelijk. Ik moet die nacht vreselijk geleden hebben en ben, zodra het licht werd, meteen opgestaan. Na twee droge boterhammen bij de deur gekregen te hebben ben ik krabbend verder gegaan.

In streken waar geen menselijke bebouwing was of waar je nergens werd toegelaten was het natuurlijk altijd mogelijk om buiten te slapen. Buiten slapen heeft een avontuurlijk element en spreekt de oermens in ons aan maar als het moet is het minder leuk, vooral omdat het altijd koud en vochtig is met een kans op regen. Vooral 's morgens bij het opstaan, wanneer je uit je warme slaapzak in de kille buitenlucht komt, is het onprettig.

Andere overnachtingen die eveneens weinig comfortabel waren en vooral daardoor in mijn herinnering gebleven zijn,

waren onder andere in Milaan recht tegenover de domkerk. Bij geen klooster of kerk konden we terecht en om toch een slaapplek te hebben stapten we 's avonds laat omstreeks de sluitingstijd, een kroeg binnen met het verzoek of we daar op de grond mochten slapen. Dat mocht en na gewacht te hebben tot de laatste klant vertrokken was hebben we onze vermoeide ledematen op de harde planken vloer achter de tapkast uitgestrekt. Daar hadden we geen last van het licht van de straat en konden we prima slapen.

Een andere keer dat het nachtverblijf minder riant was, was in een dorpje in midden Italië. Daar kregen we toestemming om in een schoolgebouw te slapen. Het meubilair bestond uit houten 2-persoons bankjes van kinderformaat met daaraan vast een lessenaar. Aangezien de vloer nogal stoffig was slieden we op de bankjes, maar door de lessenaars hadden we niet veel beenruimte. Bovendien hielden de bankjes naar achteren waardoor we er steeds van af geleiden en waren ze te kort zodat we onze benen niet konden strekken. Die nacht is er niet veel van slapen terecht gekomen.

Een laatste voorbeeld van een matig nachtverblijf was in Verona. We konden nergens een klooster vinden en het werd al laat. De enige mogelijkheid die we zagen was het stadspark waar we liggend op een marmeren stadsbank de nacht doorbrachten. Zonder dekens op een harde marmeren bank slapen, valt toch wel tegen.

Voor mijn latere reizen had ik een motorfiets die ik gekocht had van het geld dat ik verdiend had in mijn diensttijd van eind 1951 tot begin 1953. Ik was officier geworden en had een relatief goed inkomen, dit in tegenstelling tot de soldaten die maar een gulden per dag ontvingen.

Na mijn militaire diensttijd ging ik in oktober 1953 geologie studeren. Bij deze studierichting was het noodzakelijk veel te reizen omdat er veel geologische excursies gemaakt moesten worden naar Frankrijk Engeland en Duitsland en in de vakanties in die landen veldwerk verricht moest worden voor de verschillende tentamens die je moest halen. Vanaf mijn kandidaatsexamen in 1955 betekende dat constant hele zomers doorbrengen in het buitenland, in mijn geval vooral in verschillende delen van Noord Spanje.

Na mijn studietijd ging ik werken bij Shell. Dat betekende uitzending naar verschillende landen beginnende met België en kort daarna naar ,wat toen nog Brits Borneo heette. Daarna naar Cambodja, Australië, Frankrijk en vele andere landen, waardoor ik uiteindelijk het grootste deel van de wereld bezocht heb. Sommige van de reizen die ik beroepsmatig voor Shell gedaan heb, heb ik beschreven in verschillende hoeken, die deels onder eigen beheer en deels door een uitgeverij Brave New Books via Bol.com uitgegeven zijn. Nu, na mijn pensionering, reizen mijn vrouw Nel en ik nog steeds regelmatig naar allerlei landen in de wereld, nog niet zo lang geleden nog maar Vietnam, Indonesië Zuid-Amerika, Cambodja, Armenië, Georgië, Dubai en andere gebieden. Ik ben nu bijna 87 jaar en hoop dat nog vele jaren te kunnen doen.

Reisbeschrijvingen

Hieronder volgen de reisbeschrijvingen opgetekend in de dagboeken van de reizen die ik in mijn jonge jaren van 1949-1955 gemaakt heb.

Reisverslag van een fietstocht naar Parijs van 13 tot 29 juli 1949.

In 1949, kort voordat ik naar de vijfde klas van het gymnasium zou gaan, kreeg ik een idee om in de zomervakantie naar Parijs te gaan . Ik besloot dat per fiets te doen. Niet dat er veel andere mogelijkheden waren, zoals per auto, want die had ik nog niet, of per trein, dat was mij te duur. Liften zou wel een mogelijkheid geweest zijn, maar hoe dan ook, ik koos de fiets. Ik had een oude slagersfiets waar oorspronkelijk een zware bagagedrager boven het voorwiel had gezeten, zoals je tegenwoordig de jongeren ziet rondfietsen in Amsterdam. Mijn fiets, had een extra versterkt voorwiel en vooras om zware gewichten te kunnen dragen en had brede banden waardoor hij erg zwaar reed. Er zaten geen versnellingen op of handremmen, maar een terugtraprem. Eigenlijk was het niet het meest ideale voertuig om lange afstanden te maken maar ik had niks anders en goede fietsen waren in die tijd schaars en duur, want de meeste fietsen waren in de oorlog geconfisqueerd door de Duitsers en na oorlog moest de fietsindustrie nog op gang komen.

Om helemaal alleen te gaan leek me toch wel riskant en ik polste daarom mijn klasgenoten om te zien of iemand zin had mee te gaan. Na enige moeite gaf een jongen van een andere klas, Gerard Hoppenbouwer, aan dat hij wel zin had om mee te gaan. Zijn vader had een schildersbedrijf en zorgde voor het geld wat hij nodig had om de reis te betalen. Ikzelf kreeg van mijn ouders ook een bepaald bedrag mee, ik denk dat het f 5 per dag was, voor eten en andere zaken die we misschien tegen zouden komen. Om droog te kunnen overnachten hadden we een tent kunnen lenen die, ofschoon zonder dubbel dak en niet geheel waterdicht, toch voldoende bruikbaar was voor de reis. We zouden toch proberen bij boerderijen in het stro te slapen.

Om de reis zo interessant mogelijk te maken besloten we niet linea recta naar Parijs te gaan maar via Maastricht en de Ardennen en dan door Noord-Frankrijk via Reims naar Parijs. De terugreis zouden we direct naar Den Haag nemen via Mons en Brussel. We hadden in het reisschema bepaalde plaatsen opgenomen waar postkantoren waren waarheen onze ouders brieven konden sturen die wij dan op de afdeling “poste restante” hoopten op te halen.

We hadden geen idee hoe lang de tocht zou duren, maar we hadden de tijd want we hadden toch vakantie en de kosten per dag waren miniem.

Op woensdag 13 juli 1949 gingen we op weg. Ik was net 18 jaar geworden. Een zogenaamde plunjezak, waarin onze spullen, hadden we vastgebonden op onze bagagedrager. Fietstassen had je niet en plunjezakken waren voor weinig geld te koop omdat ze ook door militairen gebruikt werden om om hun persoonlijke spullen te vervoeren. We namen ook