

**Corona**  
**Verhalen voor de**  
**lock-down,**

**Deel 1.**

Door P.A.J.Coelewij.

Gedurende de corona-lockdown heb ik om de verveling te verdrijven aan mijn kinderen avontuurlijke verhalen uit mijn leven verteld. Ik ben geoloog en nu 90 jaar oud en heb de gehele wereld bereisd. De avonturen zijn waar gebeurd en door mijzelf beleefd.

## Inhoud

1. Benzinetank in landmijnengebied.1943
2. Bijna fatale vliegtocht boven Borneo
3. Evacuatie naar het platteland, 1944
4. Begin van mijn studie aan de Universiteit
5. WC in Takeo Cambodja
6. De werkelijke reden waarom de Dinosauriërs uitstierven
7. Afbraak Heliotroopstraat. Tankgracht
8. Timmerman's bomen planten plan
9. Asturië grottentocht
10. Y-chromosoom Coelewijn
11. Meterkast in padvindershuisje
12. Eigendom en de ethische kant van diefstal
13. Getuige van moord in Wester-Blokker
14. Schilderkunst
15. Veldboek Gallicië
16. Srepokrivier Cambodja
17. Corrie en Ben in 1944
18. Bajonetgevecht in 1951
19. Kenya longhouse aan Baramrivier Borneo
20. Landmijn
21. Oorsprong van de familienaam Coelewijn
22. Vervolg Asturië grottentocht
23. De kudde
24. Snoepjes
25. Treinen
26. Liftend naar de Gotthartpas
27. De schedel

Bron: Enige eerder verschenen boeken van de auteur waaruit de corona verhalen afkomstig zijn.



## **1. Benzinetank in landmijnengebied. 1943.**

Op een alledaagse zonnige dag in 1943 ontsnapten broer Jan en ik aan de dood.

Overvliegende Engelse vliegtuigen hadden een lege reserve benzinetank afgeworpen die terecht gekomen was in het Sperrgebiet, dat is de kuststrook waar wij vóór onze evacuatie uit dat gebied, gewoond hadden. Daar mocht niemand komen en waren landmijnen gelegd. Voor bekenden was het waar vroeger het zogenaamde meisjeslyceum gelegen was aan het Stokroosveld achter de Laan van Meerdervoort in Den Haag.

Heel in de verte konden we het glanzende aluminium voorwerp zien liggen. Mogelijk zouden we er een bootje van kunnen maken om later, na de oorlog, mee te gaan varen. Niemand van onze vriendjes durfde het voorwerp te halen en het Sperrgebiet zover in te gaan. Maar de verleiding het op te halen was voor ons te groot en na enig aarzelen trokken broer Jan en ik de stoute schoenen aan en klommen we over het hek van het mijnenveld. “Achtung minen gefahr” stond op het bord aan het hek.

Het eerste stuk ging zonder problemen. Dat deel kenden we omdat we daar vaker geweest waren. Daar waren de mijndoppen bloot gewaaid en was er weinig risico. Bovendien waren de meeste mijnen zogenaamde anti-tank mijnen die niet ontploften als je erop ging staan. Dat hadden andere jongens al eerder uitgeprobeerd.

Voorzichtig stapten we voort, bij iedere stap de grond nauwkeurig bekijkend.

Na een minuut of vijf, kwamen we bij de restanten van een oude asfaltweg die we over moesten steken. De weg was voor een groot deel begroeid geraakt en er zaten grote gaten in. Zo jong als we waren be-

grepen we wel dat we niet in de gaten moesten stappen of in de begroeiing, maar op het nog harde asfalt.

Voetje voor voetje stapten we over de weg.

Niets gebeurde.

Bij het bereiken van de overkant van de weg liep broer Jan ongeveer een meter van mij vandaan en net bij de eerste stap vanaf de weg naar de berm zag ik een mijndopje van nog geen twee centimeter diameter net boven de grond uitsteken, precies op de plaats waar Jan zijn voet ging neerzetten.

Ik moet een schreeuw gegeven hebben want Jan, die de mijn nog niet gezien had, zette in een reflex zijn voet iets opzij op slechts enige millimeters naast het dopje en gelukkig net niet erop.

Hij bleef stokstijf staan wetend dat hij op een haar na aan de dood ontsnapt was en dat hij nu op veilige grond stond.

Langzaam als uit een soort trance ontwakend stapte hij achteruit, terug de weg op.

Bijkomend van de schrik beseften we dat het volgende stuk mijnenveld naar de vliegtuigtank te gevaarlijk was om blindelings te doorkruisen en voorzichtig gingen we terug de blinkende tank in de verte node achterlatend.

Het is lang geleden, maar het voorval ligt diep in mijn geheugen gegrift, maar merkaardig is dat broer Jan er zeker van is dat ik degene was die bijna op de mijn trapte en niet hij.

## **2. Bijna fatale vliegtocht boven Borneo.**

In 1959 waren wij, vrouw en kinderen, naar Brits Borneo (nu Maleisië) uitgezonden naar het olieveld Seria in het sultanaat Brunei. Ik had al geruime tijd in het oerwoud rondgezworven en was net terug in het olieveld bij vrouw en kinderen, toen mij gevraagd werd enige belangrijke gasten te entertainen met een vliegtocht over Borneo. Het

leek een tussendoor akkefietje waarbij het niet in je hoofd op zou komen dat er zich zulke ernstige complicaties zouden voordoen die ons bijna het leven kostte.

Wat was namelijk het geval. De vliegtocht was niet veel meer dan een uitje voor de belangrijke gasten, de directeur van het Londense Natuurhistorisch Museum, en nog een paar hoge bonzen, ongeveer zes man in totaal.

Wij hadden een stel eigen vliegtuigen die gebruikt werden om materiaal en personeel naar het olieveld te transporteren. Aangezien de directeur van het museum als een belangrijke gast beschouwd werd, wilde de chef van de vliegafdeling zelf vliegen in plaats van een van zijn piloten die anders altijd vlogen. De chef was pas kort in Seria en had geen vliegervaring in Borneo. Ik was gevraagd mee te gaan omdat ik de enige persoon in het olieveld was die het binnenland en de jungle goed kende en uitleg kon geven wat er beneden te zien was. Mij werd ook gevraagd de reis uit te stippelen en het vliegplan te maken voor de piloot. Ik koos die gebieden waar ikzelf gewerkt had en waar ik verschillende typische geologische en landschappelijke verschijnselen wist te liggen, die voor mijn bezoekers wel interessant zouden kunnen zijn. De geologische verschijnselen zouden tegelijk kunnen dienen als oriëntatiepunten voor de vlucht. Voor de piloot tekende ik het vliegplan op een stuk papier met daarop de koersen die we zouden gaan vliegen en de afstanden van ieder deel van de trip. De enige kaart die we van het gebied hadden en die ik voor de koersbepaling en afstanden gebruikte, was gemaakt op basis van luchtfoto's, maar was nog niet gecheckt door driehoeksmetingen op de grond. De kaart was daarom niet erg nauwkeurig. De richtingen die ik derhalve aangaf en de afstanden waren daarom schattingen, eerder dan nauwkeurige bepalingen. Daarom had ik die oriëntatiepunten nodig.

We vertrokken van Seria vliegveld. Ik zat naast de piloot om met de telecom uitleg aan mijn gasten te geven.

Het begin ging goed. We vlogen eerst over de kustmoerassen en daarna over de grote synclinalen als de Belaitsyncline in het laagland, totdat het eerste oriëntatiepunt, de Niahkalksteen, in zicht kwam. De Niahkalksteen was een opvallende rots aan de benedenloop van de Niahrivier waarin archeologische resten gevonden waren. Ik had eerder gewerkt aan de bovenloop van de rivier. De grotten werden later over de gehele wereld bekend wegens de enorme zwermen vleermuizen die daar dagelijks uitvliegen.

Ik maakte de piloot erop attent dat hij, als hij boven de kalksteen aangekomen zou zijn, de volgende koers in moest slaan die ik op het routeplan aangegeven had. Het vliegtuig was nogal lawaaiig en wij hadden beiden een koptelefoon op om met elkaar te communiceren. Hij mompelde wat, waaruit ik begreep dat hij mij verstaan had, maar toen we boven de kalksteen aangekomen waren, veranderde hij niet van koers maar beef gewoon in dezelfde koers door vliegen. Ik zei hem nogmaals dat hij van koers moest veranderen maar hij weigerde met de mededeling dat hij uitsluitend volgens het vliegplan vloog en met mij niets te maken had. Ik vertelde hem daarop dat het vliegplan door mij gemaakt was en dat hij, gezien de cartografische omstandigheden in Borneo, geen plaatsbepaling tot op de kilometer nauwkeurig kon verwachten. Hij had daar geen boodschap aan en bleef in dezelfde richting doorvliegen.

Mijn opwindning begon te stijgen. Ik voorzag grote problemen omdat zonder oriëntatiepunten het in Borneo onmogelijk zou zijn, de weg naar Seria terug te vinden. Het was onder ons een diepgroen monotoon boerenkoolveld van bomen, dat zich tot aan de verre horizon uitstreekte en waar geen enkel oriëntatiepunt meer te zien was. Hoe kom ik hier uit, flitste het door mijn hoofd.



Toen de piloot vond dat hij de opgegeven afstand had afgelegd, sloeg hij de nieuwe koers in die ik op de kaart aangegeven had. De richting was nu wel goed maar niet onze positie. Dit kon ons alleen maar verder in de ellende helpen.

Hoe gaat dat aflopen dacht ik.

Ik wist dat het oriëntatiepunt voor de volgende koerswijziging minder markant was en dat we het door de grote afwijking in onze positie waarschijnlijk zouden missen en mogelijk zelfs boven Indonesië terecht zouden komen. Daar hadden Nederland net een politiek conflict mee en bovendien waren daar evenmin landingsplaatsen binnen bereik.

Wat ik vreesde kwam uit. Het oriëntatiepunt kwam niet in zicht en de piloot wijzigde zijn vliegrichting pas, toen ook dit gedeelte van het vliegplan afgelegd was. Intussen wist hij, noch ik, waar we zaten.

Ik begon te koken van woede, maar dat hielp niets en tot overmaat van ramp begon na enige tijd ook nog de hemel dicht te trekken en kwamen we in een dichte bewolking terecht. Ik was inmiddels razend en schreeuwde de piloot toe dat als hij het zo goed wist, hij zelf maar moest zorgen dat we thuiskwamen. Ook had ik Milroy, mijn directe baas die ook meegegaan was, op de hoogte gebracht van de benarde positie waarin we zaten. De benzinevoorraad die wij hadden, was voldoende voor onze geplande tocht, maar reikte niet om andere vliegvelden te bereiken. Ergens anders landen of een noodlanding maken was onmogelijk in het tropische oerwoud. Het begon er somber uit te zien.

Milroy ging overleggen met de piloot, die toegaf dat hij niet wist waar we zaten. Milroy legde uit dat ik beneden gewerkt had en het terrein kende, en de enige was die ons nog thuis kon brengen. De piloot vroeg mij daarop de navigatie over te nemen om te trachten de weg terug naar huis te vinden. De spanning bij de passagiers was inmiddels te snijden en van een geanimeerde conversatie was geen sprake meer.