

Archiefvormers en erflaters (8):

W.P.C. van der Horst, NZASM-beambte op reis

Elf uren vliegen, plus misschien een paar uren Schiphol: dat is tegenwoordig de afstand tussen Nederland en Zuid-Afrika. Eeuwenlang waren er zo'n honderd dagen varen nodig om de Tafelbaai te bereiken. De stoomvaart verminderde de reistijd aanzienlijk: eind negentiende eeuw vergde de reis nog hooguit twintig dagen. De werkelijkheid was echter wel wat anders dan even via de loopplank aan boord van een oceaanstomer stappen voor een mooie cruise. De NZASM-beambte W.P.C. van der Horst vertelde jaren later, in een lezing van omstreeks 1930, over zijn reis in 1897.

Nachtelijke avonturen op zee

Van der Horst nam te Vlissingen een boot van de Duitse Oost-Afrika Linie. Het schip haalde in Vlissingen alleen passagiers op en bleef op de rede (dus: buitengaats) liggen om zo spoedig mogelijk door te kunnen varen. De passagiers werden met een klein bootje overgebracht. *De passagiers stonden dus op den uitkijk (op de kade) doch op den bepaalden tijd verscheen geen boot*, vertelde hij. Daarom zochten ze 's avonds laat hun hotel maar weer op. *Midden in den nacht een helsch spektakel in het hotel. De boot was er en of men zich maar dadelijk wilde kleeden en op weg gaan, omdat de boot niet lang wil wachten.* De agent van de stoomvaartmaatschappij in eigen persoon bracht de passagiers langs de kortste weg over de sluisen naar het kleine schuitje dat hen naar de stoomboot zou varen. *Hondenweer was het. Wind, harde wind vergezeld van koude regenvlagen. Het stormde zoo'n*

beetje. 't Was November en al aardig koud. In pikdonkere nacht ging men op weg. Voorop de agent met nog iemand bij zich met een lantaarn. Door de stad en de buitenwijken ging alles goed, totdat de sluisen bereikt werden. Hier werd de lantaarn ontstoken. Als kippetjes achter elkaar over de smalle, oneindig lang toeschijnende bruggetjes der sluisdeurtjes. Telkens vermaningen om op te passen, niet tussen de openingen der sluisdeuren te stappen. Angstig geroep van achteraan komende dames, gilletjes en vermaningen – van alles door elkaar hoorde je. Van onder het klotsende water, rondom pikdonkerte; harde windvlagen, sinistere stemming van allen.

Eindelijk daar was de haven bereikt. Maar 't werd er niet beter op. Nog harder woei de wind, nog vaster werden de kleeren van 't lijf getrokken. Donkere omtrekken van gemeerd liggende stoomschepen teekenden zich af; met hier en daar een glimmend lichtje. De kleinste van al die



Sleepboot en vrachtschip bij de ingang van de haven van Durban, rond 1900 / Fotocollectie: Zuid-Afrikahuis



bootjes zou hen overbrengen. *Moeten we daar mee naar de boot? vraagt een der dames. Ja, Dame, antwoordt beleefd de agent. Iemand mopperde, maar dat hielp niet. Instappen! Intussen begon het licht te worden. In de verte voer de grote boot heen en weer; vanwege het ruwe weer mocht of kon hij niet ankeren. Witgekuifde golven, telkens grooter, komen aangerold. In het kajuitje achter is geen plaats voor allen. Enkelen zitten daarom in elkaar gedoken tegen de voorplecht, waartegen een plank gezet is om ze eenigszins voor de wind te beschutten. Het zou echter weinig baten. Meer en meer rolt en stampert en slingert het bootje. Golven sloegen over de kleine schuit, de opvarenden raakten doorweekt. Het leed leek haast geleden, de boot werd bereikt, maar wind en water maakten het langs zij komen en overstappen te gevaarlijk, beide schepen voeren naar rustiger water, en pas 's ochtends om een uur of tien konden de passagiers overstappen.*

Dineren op een zandbank

Over zijn verdere reis vertelde Van der Horst niet. Kennelijk is hij niet in Kaapstad uitgestapt, maar in Durban (de boot ging via de kust van Oost-Afrika terug). Hij vertelde tenminste hoe de boot op de zandbank voor de ingang van de haven van Durban aan de grond liep. Het vloedwater was kennelijk niet hoog genoeg. *Twee, drie booten werden voor de stoomboot gespannen, aan elken kant nog een en dan volle kracht vooruit, terwijl ook de grote boot zelf zijn machines met volle kracht liet werken. Er kwam geen handbreed schot in. Achter werd een sleepboot vastgemaakt, die de achterstevan dan naar links dan naar rechts begon te trekken. Plotseling schiet een der booten bruisend vooruit, er was een tros gebroken. De passagiers die met hun koffers en valiezen op het dek stonden te kijken, gingen naar beneden, want de etensbel was gegaan. Ieder aan tafel, druk pratend. Opeens een eigenaardig schommelende beweging, allen kijken vragend op. De steward: ziezoo, we zijn eraf, morgen het speeletje opnieuw. Snel klaar eten, de trap af, de kade op.*

Niet in alle havens aan de oostkust van Afrika ging het zo, leerde Van der Horst. Soms bleef de boot op zee en moesten de passagiers via een zwabberende trap afdalen in een havenbootje dat hen richting strand bracht, en de laatste meters moesten ze door het water waden (of op de rug van een stevige drager). Het meest spectaculair was het volgens Van der Horst om opgesloten in een mand door de scheepslier langs een lijn over het water gehesen te worden, schommelend, scherend over of soms zelfs een beetje door het water getrokken.

'Rapportganger van generaal Joubert'

Van der Horst werd na aankomst in Transvaal door de NZASM naar Waterval-Boven gezonden, een belangrijk knooppunt in de Oosterlijn. Hier woonde een aantal Hollandse families, bijna allemaal spoorwegpersoneel. Met hen vierde hij in augustus 1898 de 'Kroningsfeesten' ter gelegenheid van de inhuldiging van koningin Wilhelmina. Zuinig bewaarde hij een foto waarop hij als heraut de opening van de festiviteiten aankondigde. Evenals foto's van het grote spoorwegongeluk bij Hectorspruit, eind 1898, en natuurlijk ook van de oorlog, die het jaar erop begon. We weten helaas bijna niets van de bewegingen



Ravage nadat een ZASM-trein eind 1898 bij Hectorspruit in een ravijn is gestort / Fotocollectie: Zuid-Afrikahuis

van Van der Horst in die tijd. Kennelijk heeft hij zich aangemeld als vrijwilliger. Veertig jaar later schreef hij tenminste een boekje *Hakken omlaag!*, 'met beknopte aanwijzingen voor den beginnenden ruiter', gebaseerd op zijn eigen ervaringen als 'rapportganger van generaal Joubert'. Hij bewaarde ook een foto van het station van Gorbea (Oost-Transvaal, op de grens met Mozambiek), met daarop geschreven: 'onze tijdelijke villa'. Hij bezat ook een foto van de slag bij Spionkop (14 januari 1900) – zelf beleefd of zomaar een herinnering? Kennelijk is hij in 1900 naar huis gegaan, blijkens later vertelde verhalen via de oostkust van Afrika.

Thuis in Batavia

Van der Horst keerde na de oorlog niet naar Zuid-Afrika terug. Op 15 november 1904 stapte hij aan boord van de Gedé, die hem met zijn vrouw Gerda C. van Doorn (geboren 7 juli 1880 in Zutphen) en hun dochtertje naar Batavia bracht. Afgezien van enkele verlofperiodes bleven zij daar tot 1926. Hij werd er na enige tijd administrateur van de Batavia Electric Tram Maatschappij. Hij en zijn vrouw voelden zich thuis in de koloniale samenleving. In 1907 was hij bestuurslid van de Indische Bond, omstreeks 1910 van de Toneel-, Opera- en Operette-Vereniging. Zijn vrouw was jarenlang werkzaam op de redactie van de *Java Bode*, werd in 1916 oprichtster en redactrice van een geïllustreerd weekblad *Het leven in Nederlandsch-Indië*. Naam kreeg zij vooral als schrijfster over het Indische leven: *Tineke, Een verhaal uit het Indische leven* uit 1920 werd door minstens een tiental verdere titels gevolgd.

In 1926 repatrieerde het gezin Van der Horst (een tweede dochter was in 1906 in Batavia geboren) en vestigde zich in Rotterdam, later in Leersum. In 1932 haalde Van der Horst de kranten met een uitvinding op het terrein van de radiotelefonie (waardoor gelijktijdig meerdere gesprekken overgebracht konden worden); in Batavia was hij al pionier op dat terrein geweest. Gerda C. van der Horst-van Doorn overleed op 13 december 1958 te Leersum, W.P.C. van der Horst het jaar erop.

Bronnen: Zuid-Afrikahuis, Collectie 169 W.P.C. van der Horst; Fotocollectie 169; krantenberichten, via Delpher.