



EERSTE JAARGANG, NUMMER: 4, JUNI-2019

- In dit nummer onder andere: .....
- \* Boekpresentatie met de allereerste inbreng van het Lloyd-Atelier.
  - \* KRL-Erfgoedcentrum schenkt groot deel van haar collectie.
  - \* De ondergang van het ss Blitar op 5 april 1943.
  - \* Het schip van de maand: 'het ms Sibajak'.
  - \* Inzendingen nieuwe rubriek: 'Flessenpost'.
  - \* De mini - Grand Old Lady is bijna gereed!
  - \* Vertraging bij opbouw Lloyd-Atelier.



**COLOFON:**

'LLOYD - ATELIER' - NETERSEL

Eindredactie: Ed van Lierde  
Tekstcorrectie:  
Josje van Lierde-OlivierUitgever:  
Ed van Lierde - Netersel  
Telefoon: 0497 - 840999  
E-mail: Lloydexpo19@gmail.com**KATA PENGANTAR**

Hoewel nog door een paar zure appels heen gebeten moet worden, komt de ontwikkeling van het Lloyd-Atelier Langzaam, maar zeker in een rustig vaarwater. Na behoorlijk wat negativiteit is nu eindelijk ook een positieve ontwikkeling met perspectieven rond de Lloyd-collectie gaande, daarover leest u meer in de e-mail-wisselingen in de rubriek: 'Flessenpost' die niet alleen aangeven dat lezers zeer betrokken zijn, maar ook een goed beeld geven van de zaken zoals die zich nu aan het ontwikkelen zijn. Ik hoop van ganser harte dat de inhoud van 'Flessenpost' die nu nog noodgedwongen over de moeizame transitie gaat, spoedig plaatsmaakt voor zaken, waar het in feite echt om gaat, namelijk de voortgezette pogingen vanuit Netersel onze Rotterdamse Lloyd uit de vergetelheid te houden.

Ik ben ervan overtuigd dat, zoals voorheen, prachtige zaken op ons pad kunnen en zullen komen, zonder daarbij mijn gezondheid te kort te gaan doen, zal ik op elke ontwikkeling die de moeite waard lijkt, willen inspringen, thuis heb ik iemand die mij helpt de rem te gebruiken als dat nodig zou zijn.

Doorgaan met het positieve waar we al mee bezig waren, levert zo af en toe haar highlights, noem het beloningen op. Zo'n beloning is het gereedkomen van de Sibajak, zoals eerder aangegeven, een hoogstandje van onze Limburgse Arnoul Lormans en een topstuk dat zeker veel aandacht zal trekken, niet in de laatste plaats omdat er gelukkig nog veel oud-Sibajakopvarenden op onze aardbodem rondlopen die t.z.t. van harte welkom zijn in 'ons Netersel'!

Ed van Lierde

**VERTRAGING BIJ OPBOUW LLOYD-ATELIER**

**Op 18 april j.l. onderging ik een operatie die door complicaties wat extra problemen opleverde. Het werk aan het Atelier stond daardoor een paar maand stil.**

Gelukkig zakte oud Lloyd-Handlanger/Olieman Ton van Haastregt op 7 mei naar het Brabantse af om mij o.a. te helpen bij het opknappen van de expositieruimten. Hij bracht, de door hem en Aad Kortleven (oud Lloyd-Kabelgast) gelaste ijzeren kruizen ter diefstalbescherming van de Atelierramen, mee naar Netersel. Tijdens een dakklus legde ik nog enkele dakpannen op hun plek terug, plots zakte ik door een losliggende plaat en kwam, opgevangen door diezelfde plaat, een verdieping lager, met mijn rug/arm/been op fietszadels en -sturen

terecht. Een Engelbewaarder moet aanwezig zijn geweest want er waren geen uitwendige bloedingen en geen botbreuken. In het ziekenhuis werd geconstateerd dat het geen gevolgen voor mijn recente operatie heeft gehad en dat ik het verder met fikse bloeduistortingen mocht doen.

Ook scheepsmodelbouwer, Arnoul Lormans komt in de loop van juni naar Netersel. Naast het afleveren van de Sibajak gaat ook hij mij helpen met opknapwerkzaamheden van de ruimte waar onze Grand Old Lady zal komen te staan. Met de zeer gewaardeerde hulp van vrienden laten we ons niet klein krijgen, acute problemen zijn daardoor oplosbaar geworden en de vertragingen ..... die blijven hopelijk beperkt!





Het idee voor het boek: **Vergeeten Vergeten Verhalen** is ontstaan bij de presentatie van het boek: **Vergeeten Verhalen** van Johan van der Hoeven van Museum Rotterdam 40-45Nu (het voormalige Oorlogsverzetsmuseum). Kees Vrijdag, secretaris van de Stichting Herdenking 15 augustus 1945 gaf het motief voor dit idee als volgt weer: "In **Vergeeten Verhalen** staan honderd oorlogsverhalen aan de hand van voorwerpen uit het museum. Bij het doorbladeren van dat boek, zag ik dat er geen verhalen over de oorlog in Indië waren opgenomen. Wij vonden dat Indië niet mag ontbreken, dus we hebben een addendum (een aanvulling op dat boek) gemaakt ..... met vijftien **Vergeeten Vergeten Verhalen**."



### Ongelooflijk verhaal

Een van de verhalen werd en wordt bij de boekbespreking door mij persoonlijk ingebracht en betreft de ondergang van het ss Slamet (1941) met daarin het indrukwekkende verhaal van een van de weinige overlevers van die oorlogsramp, Johannes Trijsburg, hofmeester/restaurateur van de Rotterdamsche Lloyd ....., hij overleefde de alles vernietigende bombardementen van respectievelijk het ss Slamet en HMS Wryneck, hij werd in een Engels cachot te Alexandrië (Egypte) gegooid en enkele maanden nadat hij zich bij het Rotterdamsche Lloyd kantoor te Tandjong Priok had gemeld, viel Japan Nederlands Indië binnen en werd Marinus Trijsburg direct opgepakt en in een Jappenkamp te Bandoeng (Java) gezet.



### Herdenking: 15 augustus

Het boek: **Vergeeten Vergeten Verhalen** komt op 15 augustus uit. Het eerste exemplaar zal worden uitgereikt bij de herdenking van het einde van de oorlog in Nederlands-Indië aan de Boompjes in Rotterdam. Daar staat sinds 2016 een klein Indië-monument. Christie Haalboom, eveneens van de Stichting Herdenking 15 augustus 1945, heeft haar uiterste best moeten doen om de vijftien verhalen 'boven water' te krijgen, via via kwam ze bij mij terecht en zoals u zich kunt voorstellen was een passend Lloyd-verhaal gemakkelijk te vinden. Christie Haalboom over het boek: "Het wordt een boek, klein van stuk, maar met een indrukwekkende inhoud, verhalen die heel dichtbij liggen van kinderen die destijds het kamp hebben meegemaakt, tot grote gebeurtenissen van schepen die gebombardeerd zijn met honderden doden tot gevolg."

### Presentatie van het boek

Zaterdag 22 juni om 15.00 uur in Museum 40-45Nu, aan de Coolhaven te Rotterdam.

De kleinzoon van Restaurateur Trijsburg, Rinus Trijsburg (en echtgenote) zullen de boekpresentatie bijwonen. RTV-Rijnmond zal wederom acte de présance geven.



Deze 'Flessenpost' is bedoeld om de lezer, indien gewenst, de mogelijkheid te geven zich meer te betrekken bij het 'wel en wee' van het Lloyd-Atelier. In deze rubriek is plaats ingeruimd voor meningen, vragen, overwegingen, ideeën, etc. Vanwege de beperkte ruimte zal de redactie bij meer uitgebreide reacties kunnen overgaan tot het inkorten daarvan, zonder aan de essentie van de inhoud te komen.



#### 4.1 E-mail van Ton van Haastregt, oud Lloyd-Handlanger/Olieman - 1 mei 2019

Bedankt voor alweer 'n nieuwe uitgave van jouw nieuwe magazine, tot de laatste letter gelezen, mooi dat Giro-kompas ik zal het wel zien binnenkort. Wat is dat al mooi het model van de <MS. SIBAJAK.> Ik weet nog dat jij die bouwtekening in die printshop te Heerenveen naar de juiste lengte van 161 cm liet printen, knap hoe die man dat flikte en als ik dan nu dit resultaat al zie, ZO MOOI. Dat wordt 'n geweldig eindresultaat, we gaan het zien als de tijd daar is!



#### 4.2 E-mail van Mr. Soedjai Kartasasmita, voorzitter van de Vereniging van Indonesische Plantage Ondernemers, tevens voorzitter van het Indonesisch Plantage Museum te Medan - 4 mei 2019

Ik was echt ontroerend toen ik je brief las. Ik vind wel dat het nieuwe bestuur geen appreciatie toont voor wat wij samen gedaan hebben. Ondanks dit alles kan ik jullie verzekeren dat Josje en Jij allebei in Indonesia nog lang herinnerd zullen blijven. Jouw e-mail was voor mij echt een inspiratie. Ik weet nu al hoe ik dan met de autoriteiten moet gaan praten over de problemen, die wij in het Bogor project hebben. Het bestuur heeft nog geen contact met mij opgenomen, misschien omdat zij nog niet weten wat zij moeten doen. Het museum in Medan kreeg al een paar keer bezoek van hoge autoriteiten uit Jakarta. Onze directeur Ibu Sri Hartini vertelde hun dat het museum het resultaat is van de nauwe samenwerking die wij hadden met de K.R.L Museum Foundation.



#### 4.3 E-mail van Ton van Haastregt, oud Lloyd-Handlanger/Olieman - 27 mei 2019

Waarom bouwt het KRL-Erfgoedcentrum de collectie af, het is voor een Erfgoedcentrum toch belangrijk om erfgoed te laten zien of begrijp ik iets niet? Hoe groot is de collectie die afgebouwd gaat worden? Zijn er straks nog wel Lloydspullen te zien of gaat dat allemaal ophouden? Als dat zo is, kan ik met mijn bolle verstand er niet bij dat er de afgelopen jaren zo hard aan het KRL-Erfgoed is gewerkt, overigens mijn waardering nog daarvoor!

#### Antwoord e-mail van Ed van Lierde

Het bestuur van het KRL-Erfgoedcentrum gaat, wat de locatie betreft, haar stichtingsactiviteiten beperken tot het Lloydkwartier/Rotterdams havengebied. Inderdaad bouwt zij ook haar Lloyd-collectie af, een deel wordt voor eigen gebruik aangewend, terwijl een aanzienlijk deel wordt toegevoegd aan de 'Ed van Lierde-collectie'. In het volgende nummer van het Lloyd-Atelier laten wij u een of meerdere foto's zien van de verhuizing van de museumcollectie naar Netersel.

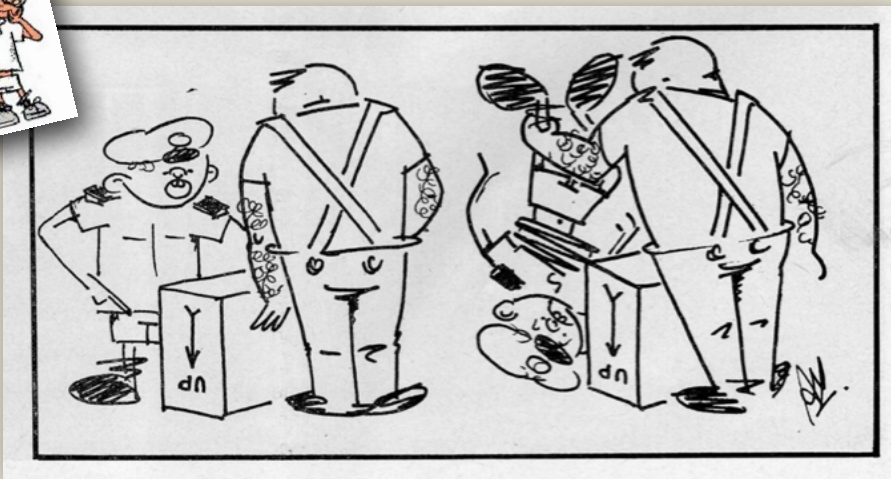
Omdat de 'ontmanteling' door het nieuwe museumbestuur inderdaad consequenties heeft, heb ik besloten de Wereldoorlog 2-expositie in Netersel uit te breiden met ook algemene Lloydzaken. Dat kan prima omdat ik in Netersel een vier keer grotere ruimte ter beschikking heb dan in Oudehorne. Omdat ik binnenkort, door genoemde ontwikkelingen, de gehele 'Ed van Lierde-collectie' weer ter beschikking heb, zal ik aan musea en andere relevante instanties de gelegenheid tot bruikleen blijven geven. Dat kan ik blijven doen omdat die instellingen bij bruikleen de Lloydspullen zelf in Netersel komen ophalen, verzekeren en na afloop weer terugbezorgen. Zo zal dan het harde werk, dertien jaar lang, niet voor niets zijn geweest! Tot slot en voor alle duidelijkheid: Het organiseren van *eigen* exposities op andere locaties dan Netersel zelf, zal helaas niet meer tot de mogelijkheden behoren.



**Wij roepen u hierbij graag op korte bijdragen in de vorm van vragen, opmerkingen etc. te deponeren op het e-mailadres: [Lloydexpo19@gmail.com](mailto:Lloydexpo19@gmail.com) waarna ik deze bijdragen plus antwoorden (indien niet te uitgebreid) zoveel mogelijk in het daaropvolgende magazine zal proberen te plaatsen. Wilt u in uw e-mail dan wel aangeven dat de tekst voor de rubriek Flessenpost bestemd is?**



#### DE STUURMANSLEERLING IN BEELD



Tekening: A.C. van de Veen

## Het ss BLITAR



Vlak na de Tweede Wereldoorlog verscheen in het personeelsblad van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd; "ONS NIEUWS" een serie artikelen met de naam: " De tol welke onze maatschappij aan de oorlog ter zee betaalde". Door in het 'Lloyd-Atelier magazine' aandacht te besteden aan een van die artikelen willen wij de slachtoffers eren. Voor hun en onze vrijheid hebben zij de hoogst mogelijke prijs moeten betalen. De tekst en bijbehorende foto's zal de redactie telkens integraal plaatsen en zo mogelijk aanvullen met andere relevante afbeeldingen.

### De tol welke de Maatschappij aan de oorlog ter zee betaalde

Verslag van de ondergang van het s.s. „Blitar” op de Atlantische Oceaan op 5 April 1943

XI

De BLITAR was aangewezen om op 29 Maart 1943 in convooi van New York te vertrekken met bestemming een Britse haven. Bij vertrek was het schip bemand met 44 Europeanen, onder wie 8 Britse kanonnières, 11 Javanen en 25 Chinezen.

Op 4 April, des avonds, werden zonder waarschuwing en zonder voorafgaand alarm door het escorte, twee schepen uit het convooi getorpedeerd. De volgende morgen werd op de BLITAR op ongeveer 1½ mijl aan bakboord een onderzeeër gesignaleerd. Zowel op de BLITAR als op de duikboot werd het vuur geopend. De onderzeeër schoot drie granaten af, welke alle misten. Op de BLITAR werden acht granaten afgevuurd; de laatste sloeg zeer dicht bij de onderzeeboot in, die daarop snel dook en verdween. De machine van de BLITAR werd nu tot het uiterste vermogen aangezet en een zigzag-koers werd gevaren om aan een eventuele achtervolging en torpedo-

aanval te ontkomen. 's Avonds laat viel het schip echter toch als slachtoffer van een duikboot.

Een torpedo trof het schip midscheeps en veroorzaakte zulke beschadigingen, dat het niet te behouden was. Van de reddingsboten bleken drie onbeschadigd. In deze boten verlieten de opvarenden het schip. Nadat de laatste boot vrij van het schip was gekomen, werd een tweede torpedo en 10 minuten later een derde op het schip afgevuurd, dat daarna binnen enkele minuten zonk.

De boot, waarin ook de gezagvoerder zich bevond, werd door een uit de duisternis opdoemende onderzeeër gepraaid; gelast werd, dat de gezagvoerder of de eerste officier aan boord van de duikboot zou komen. De schipbreukelingen trachtten zich met een uitvlucht uit deze situatie te redden. Toen kwam het bevel langs zij van de duikboot te komen en de bedreiging, dat op de reddingsboot zou worden geschoten indien niet binnen tien minuten aan het bevel was voldaan. Aangezien het door de hoge zee voor de inzittenden levensgevaarlijk was, indien de boot dicht bij de onderzeeër zou komen, nam de gezagvoerder van de BLITAR het besluit naar de onderzeeboot te zwemmen,



*Het ss Blitar met neutraliteitstekst op de romp - 1939*

welk besluit hij ook volvoerde. Na verloop van korte tijd werd van de onderzeeër geroepen, dat de kapitein weer terugkwam. Inderdaad zag men ook het rode lichtje van het zwemvest van de kapitein en hoorde men hem roepen, maar door de hoge zeeën, het slechte weer en de duisternis slaagden de inzittenden der reddingsboot er niet in hem te vinden. Na lang zoeken en nadat het rode lichtje verdwenen was en het roepen had opgehouden, moest worden aangenomen dat de kapitein verdronken was.

Bij de ramp zijn alle scheepspapieren verloren gegaan en gegevens omtrent de juiste positie van het schip zijn dus niet beschikbaar. Naar schatting bevond de BLITAR zich op 44° N.B. en 47° W.L.

Bij het aanbreken van de dag werden geen drenkelingen of schepen meer gezien. De inzittenden van een der boten, ten getale van 16, zijn tenslotte na drie dagen zwalken door een torpedoboot gered en later in Reykjavik op IJsland aan wal gebracht; die van de beide andere boten, ten getale van 38, zijn na vijf dagen door een marinevaartuig aan boord genomen en later in St. John's, Newfoundland, geland. Van de inzittenden der beide laatste boten hebben vier, een Chinees en drie Javaanse schepelingen, de redding niet beleefd; zij overleden in de boot in de loop van de eerste nacht en werden aan de zee toevertrouwd.

Deze ramp kostte aan 26 opvarenden het leven, onder wie de gezagvoerder W. E. Knip, de marconist F. J. van Nimwegen, de matroos o g-kanonnière J. van der Est, de matroos/kanonnière F. de Jonge en de vijfde machinist J. van 't Hoff; verder vijf Javaanse schepelingen en zestien Chinese stokers. Zonder te kort te doen aan de moed en de houding van de andere opvarenden, moet toch het zeer moedige en opofferende optreden van de gezagvoerder gememoreerd worden. De Buitengewone Raad voor de Scheepvaart heeft in zijn uitspraak in zake de ramp de moedige houding van de gezagvoerder vermeld, terwijl hem in 1948 postuum het Kruis van Verdienste is verleend.

Door welke oorzaken de andere omgekomenen het leven verloren, is niet komen vast te staan.

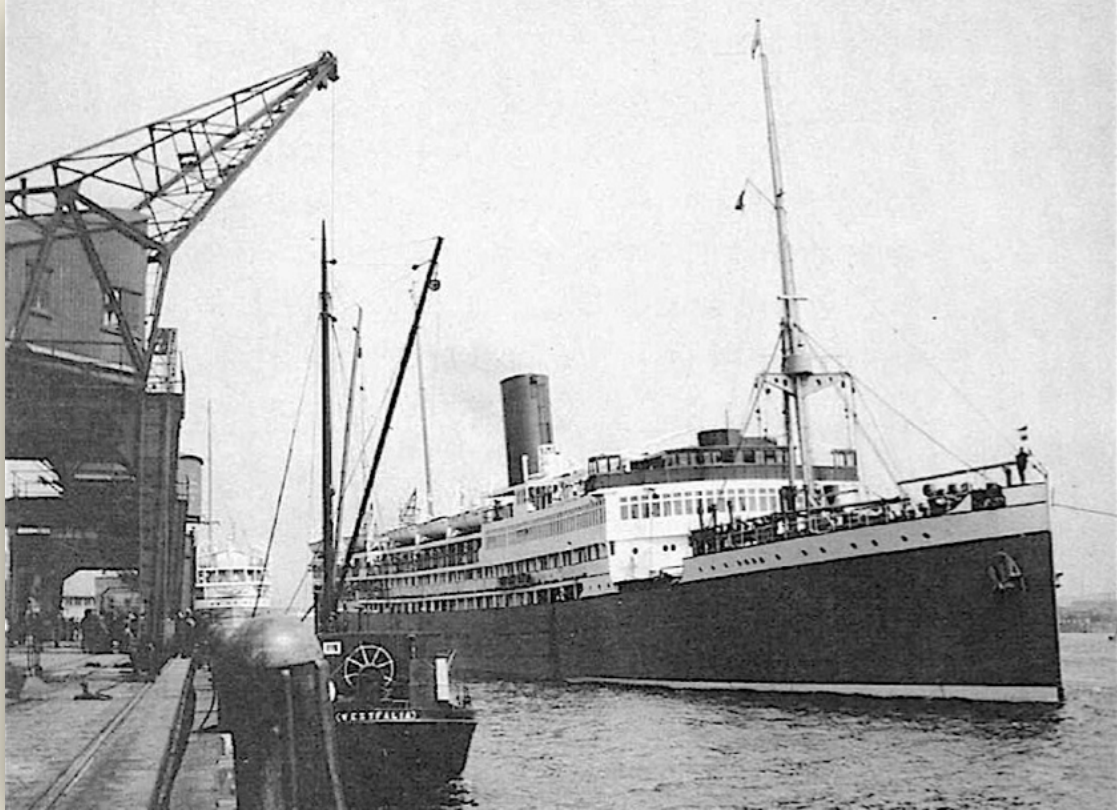


*Op de foto links ziet u een aantal overlevenden van het ss Blitar op bezoek bij Prinses Juliana met het Petekind van de koopvaardij, Prinses Margriet op schoot. Ottawa, Canada - juni 1943*

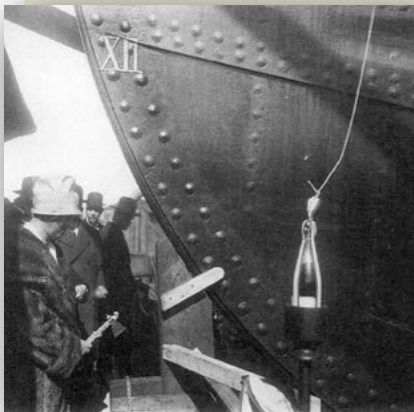


**Karakteristiek**

Op 2 april 1927 (1 april werd niet aangedurfd!) werd onze Sibajak door mevrouw T. Mees-Bouvin (echtgenote van een van de RL-commissarissen) bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen gedoopt en vervolgens tewatergelaten. Daarbij gaf zij deze "Grand Old Lady" de naam van een vulkaan op Sumatra mee, namelijk van de "Gunung Sibajak". Het ms Sibajak was een gelukkig schip, zij werd uiteraard ook ingezet op de vaart naar Nederlands Indië en behoorde tot een van de weinige passagiersschepen die de Tweede Wereldoorlog overleefde. In deze oorlog kon ze uit handen van de Duitse bezetter blijven en werd, in beheer van het Britse P&O, als troepentransportschip ingezet. Na de oorlog vervoerde de Sibajak slachtoffers van de Japanse kampen naar huis en bracht zij Nederlandse militairen naar Indië om aldaar voor orde en vrede te zorgen (politioele acties). In 1951/'52 werd het ms Sibajak tot emigrantenschip omgebouwd. Vele Nederlanders werden door haar naar een nieuwe toekomst in de Verenigde Staten, Canada, Nieuw-Zeeland, Australië en Zuid Afrika gebracht. In 1959 vertrok zij voor haar laatste reis naar Hongkong alwaar zij onder de slopershamer viel. Voor veel passagiers en bemanningsleden leeft de Sibajak nog sterk in de herinnering voort!

**Technische gegevens**

Roepleetters: PSBQ en PHMD. Type: Passagier-/Mailschip. Bouwjaren: 1926 t/m 1928. Lengte over alles.: 161,5 meter, Breedte: 19,5 meter, Holte: 11,6 meter, Diepgang: 8,5 meter. Bruto tonnage: 12.040 reg. ton, Netto tonnage: 7.087 reg. ton. Waterverplaatsing: 18.150 ton. Deadweight: 8.289 ton. Twee Schelde-Sulzer dieselmotoren met elk 8 cilindres van 76 cm doorsnede met een slaglengte van 134 cm, totaal 10.000 apk. Drie Schelde-Sulzer hulpmotoren met elk 5 cilindres van 38 cm doorsnede met een slaglengte van 66 cm. Twee mangaanbronzen schroeven zorgden voor een dienstsnelheid van 17,5mijl/uur, Aantal bemanningsleden: 254 pers. Aantal passagiers: maximaal 497 pers. (na verbouwing: 956 pers.). Totale laadruimte: 8.496 m<sup>3</sup>.



*De doop door  
mevr. T. Mees-Bouvin - 1927*



*Een unieke kleurenfoto, de Sibajak krijgt in een  
storm buiswater over haar bak - 1953*



*Het ms Sibajak vaart onder de Harbour bridge  
van Sydney door - 1959*

Arnoul Lormans kon niet wachten totdat hij zijn scheepsmodel van de Grand Old Lady Sibajak helemaal af had. Vanwege het naderende afscheid en zijn hechte band met zijn schepping vroeg hij een professionele fotograaf de Sibajak al voor de eeuwigheid vast te leggen. Het prachtige scheepsmodel wordt nog op een basisplank bevestigd, de laatste klusjes worden door Arnoul nog afgewerkt, als laatste worden door mij de diverse 'vlaggen op schaal' bevestigd en de koers van Roermond naar Netersel is al in kaart gezet. In Netersel proberen we de atelierruimte waarin zij komt te staan al gerenoveerd te hebben. Als enkele maanden daarna het gehele Atelier gereed is, zullen we dat direct in dit magazine vermelden, want dan kan het Ateleier open voor bezoek op afspraak.



*Bijna gereed ..... en nu toch al een meesterlijke foto van dit meesterwerk!*



**EEN KLEINE BIJDRAGE ? ..... JA GRAAG!**

Met enige schroom, absoluut optio neel en daarom geheel vrijblijvend, wil ik u hierbij aangeven dat elk bedrag(je) als bijdrage in de kosten die ik voor de opbouw en het runnen van het Lloyd-Atelier privé draag, uiteraard méér dan welkom zal zijn. Indien u dit niet een aanmatigend maar juist een goed idee vindt, graag het bedrag storten op bankrekeningnummer: NL 51 RABO 0140982817 ten name van Ed van Lierde met s.v.p de toevoeging: "Bijdrage in opbouwkosten Lloyd-Atelier".



**Grondlegger Willem Ruys J.D. Zn. met zijn vlag en eerste zeilschip, het barkschip: 'Cornelis Wernard Eduard' - 1839**

