



Nieuwsbrief no. 14

*Moment van bijpraten tijdens covid-19 periode,
voor gepensioneerden Oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Harry en Arie

KRL

17-6-2020

Geachte leden,

Na een lange periode van stilte weer eens even een moment om wat bij te praten in deze mailing.

Het Coronamonster verstoort knap ons normale leven en zeker het sociale gedeelte, en hoe lang zal dit nog gaan duren. Wij hopen dat jullie allemaal verschoont zijn gebleven van dit wanstaltige beest, ook zijn we bang dat onze najaar bijeenkomst niet zal doorgaan zolang de 1,5 m maatregel en het aantal personen samen niet meer dan 30 mag zijn, van kracht blijft. Bovendien behoren we wat leeftijd betreft allemaal tot de risicogroep. We hebben dan ook besloten de hopelijk versoepelende maatregelen af te wachten en dan eens een peiling te houden onder de leden of er nog interesse bestaat om een samenkomst te organiseren. Het aantal positievelingen zal dan de toekomst wat betreft de samenkomsten bepalen en daaraan gekoppeld ook de locatie waar we die gaan houden. We willen graag tenminste Kumpulan-Bronbeek behouden al was het alleen al om de voortreffelijke rijsttafel, en het motorenmuseum in Papendrecht SHVP is ook een wens. Daar hebben sinds onze laatste bijeenkomst in 2017 verschillende interessante veranderingen plaats gevonden.

Van Theo Holierhoek ontvingen we een aardig stukje over de Waterman en haar gelijken de Grote Beer en Zuiderkruis. Ik (Arie) mocht in 1962 op de Waterman een reis als 5^e wtk naar Nieuw Guinea maken met militairen en nog een reisje naar New York met studenten, voordat ik naar de Doelwijk werd verbannen, hieronder volgt het....,

Wat ook aardig is om te bekijken hoe men tegenwoordig een machinekamer van een schip voor vertrek gereed wordt gemaakt, dat zijn praktisch dezelfde proces handelingen die wij vroeger handmatig uitvoerden, alleen met het verschil dat het nu geautomatiseerd is en de bediening via computer schermen. Klik op onderstaande link.



<https://www.youtube.com/watch?v=LQT7ivEjodI>

Dit filmpje kwamen we tegen op YouTube waar ik nog al eens zit te kijken tegenwoordig in mijn quarantaine hok. Via WhatsApp hebben Harry en ik dan regelmatig beeldcontact voor redactieoverleg.

Nog een nieuwtje is dat het Lloyd-Atelier van Ed van Lierde, bij voldoende deelname (dit om de prijs aantrekkelijk te maken), van plan is weer vlaggen van de KRL te bestellen. Bij interesse even contact opnemen via lloydexpo19@gmail.com of even bellen met 0497-840999. Je kan je daar ook opgeven voor de gratis digitale Lloyd-Atelier nieuwsbrief die maandelijks uit komt en als de virus het weer toe laat is het mogelijk om een afspraak te maken om de tentoonstelling in Netersel te bezoeken , echt de moeite waard.

Groet en Stay Healthy,

Arie en Harry

Zuiderkruis, Waterman en de Grote Beer.

De drie regeringsschepen



ss *Zuiderkruis* in Port Said', met de *Zuiderkruis* voor het historische gebouw van de Suezkanaalmaatschappij, met 820 evacués uit Indonesië op weg naar Amsterdam in januari 1958.

Door Wim Grund

De fraaie plaat hierboven toont het ss *Zuiderkruis* in januari 1958 in Port Said, met de laatste repatrianten uit Indonesië aan boord. De recente productie van dit schilderij door Fred Boom liet ineens een flits koopvaardij historie door mijn gedachten schieten. Een toch nog niet geheel vervlogen geschiedenis.

De *Zuiderkruis*, *Waterman* en *Groote Beer* waren begin 1947 in Amerika aangekocht – primair voor het troepentransport van en naar wat wij toen kenden als Nederlands-Indië in haar laatste dagen: de Bersiaperiode, de politionele acties, Generaal Spoor. Secundair waren de schepen bedoeld om een naoorlogse stroom emigranten naar Canada, Zuid-Afrika, Nieuw-Zeeland en Australië te brengen. Het waren 17-mijls Victory schepen, waarvan er in 1944-1945 in opdracht van de US Maritime Commission 97 direct ingericht werden als troepenschip voor 1.650 man. Ze waren uitgerust met tientallen glijvloten en andere reddingsmiddelen, waarbij alle accommodaties,

eetzaal, ziekenboeg, kombuizen, wasserij enzovoorts onderdeks waren ingericht. Voortkomend uit Operation Magic Carpet maakten deze 'Vic-troopers' in de tweede helft van 1945 diverse reizen naar Japan en Noordwest-Europa, om Amerikaanse soldaten op te halen voor hun thuisreis naar de United States. In de loop van 1946 werden ze met vele tientallen zusterschepen opgelegd in Amerikaanse havens, in afwachting van een nieuwe oorlog.

Begin 1947 werden met toestemming van de Merchant Ship Sales Act de *Cranston Victory*, *La Grande Victory* en *Costa Rica Victory* overgenomen door de Nederlandse regering, tegen de somma van één miljoen Amerikaanse dollars elk. De eerste twee schepen, omgedoopt tot respectievelijk *Zuiderkruis* en *Waterman*, werden door bemanningen van de Rotterdamsche Lloyd opgehaald in New York en San Francisco. Het derde schip, de *Groote Beer*, werd door een bemanning van de Stoomvaart Mij Nederland opgehaald, eveneens in San Francisco.

Zuiderkruis, eerste troepenreis

Na aankomst te Rotterdam op 2 april 1947 werd de *Zuiderkruis* bij Wilton Fijenoord gedokt, waar de troepenaccommodatie en bijbehorende faciliteiten geïnspecteerd werden door de legerleiding en de kapitein.

Laatstgenoemde opperde zijn twijfels. Op 12 juni vertrok het schip voor de eerste troepenreis vanaf de Lloyd-kade met 1.500 man naar Batavia. Volgens zeggen voer het schip nog met de zwarte RL-schoorsteen.

Het regende klachten over deze reis, zowel heen als terug. Boze militairen die vierhoog in Standeas moesten slapen, terwijl op de Indische Oceaan de westmoesson heerste (een heftig slingerend schip tot gevolg) en op de Rode Zee de centrale luchtkoelinstallatie (airco) slecht werkte of lang niet opgewassen was tegen de temperaturen. Ook de centrale drinkwater(koel)installatie deed het telkens niet, terwijl die bij de officieren het wel deed. Er was strenge scheiding tussen officieren en manschappen, zij aten gebak van ons rantsoen en wij niet. Hollandse toestanden dus. Maar er was wel elke dag (een flesje) koude limonade en het eten was goed. Half augustus keerde het schip terug in Rotterdam en de legerleiding excuseerde zich.

De *Zuiderkruis* ging terug naar Wilton Fijenoord en werd grondig herzien: stalen dekken kregen een bitumen laag en werden rondom van zonnetenten voorzien, de centrale koelluchtventilatie werd verbeterd, er werd een cabaret- annex bioscoopzaal ingericht met podium en piano (ook voor kerkdiensten), de centrale luidsprekerapparatuur werd verbeterd zodat er dagelijks muziek gedraaid kon worden, er kwam een verbeterde ziekenboeg enzovoorts. Met 1.427 militairen aan boord ging de *Zuiderkruis* halverwege december 1947 weer naar zee, lichtgrijs geschilderd met een gele schoorsteen met rood-wit-blauwe band. Voor de komende drie jaar lag de route tussen Rotterdam en de diverse Javahavens.

Waterman, eerste emigrantenreis

Op 11 mei 1947 liep de *Waterman* binnen in de Maasstad. Na een inspectie door de Ned. Landverhuizers Stichting vertrok het schip op 17

juni met 1.000 emigranten van de Lloydkade naar Canada. Het waren 400 (in hoofdzaak) tuinders en veehouders uit de noordelijke provinciën, met hun gezinnen. In de volksmond werden deze reizen de boerentransporten' genoemd. Daarnaast waren er zo'n 80 oorlogsbruidjes aan boord, dit geheel in de geest van 'Trees heeft een Canadees'. Over dit transport geen klachten. Gescheiden in mannen en vrouwen/kinderen afdelingen hadden de mensen de ruimte, en het weer was gunstig. Op 26 juni werd het schip feestelijk ontvangen door de Nederlandse ambassadeur, dr. J.H. van Royen, en diens vrouw, aan pier 19 in Montreal.

Veel boeren vroegen zich verwonderd af waar ze de koeien konden laten grazen, want ze zagen in de verte alleen maar bergen. Hen wachtte allen een lange treinreis naar hun diverse bestemmingen. Het werd hard werken in Canada, als boerenknecht dan, en ondertussen het gezin uitbreiden. Een eigen bedrijf zat er voorlopig niet in.

Terug in Rotterdam begon de *Waterman* half juli aan een serie kinderreizen onder auspiciën van de World Friendship Association. Een uitwisseling van kinderen tussen Nederland, Engeland, Noorwegen en Denemarken, die bij gezinnen werden ondergebracht om aan te sterken. Half augustus ging het schip naar Werf Gusto in Schiedam om dezelfde behandeling te ondergaan als haar zusterschip *Zuiderkruis*. Men had geleerd. Pas op 14 januari 1948 ging de herboren *Waterman* voor haar eerste troepenreis naar de Oost.



Het ss *Waterman* vaart in 1949 de Nieuwe Waterweg op, volledig bezet met troepen.



Volop belangstelling voor de *Grootte Beer* die met bijna 1.300 militairen binnenloopt in de grote sluis te IJmuiden, 8 juni 1949.

De boerentransporten uit Rotterdam waren inmiddels door het vracht- en troepenschip *Tabinta* van de Maatschappij Nederland overgenomen. De regeringsschepen waren nu hard nodig, want de charters van onder andere de KPM-passagiers/troepenschepen liepen af. Die gingen na herinrichting weer commercieel varen voor de nieuwe Royal Interocean Lines.

Grootte Beer, het hospitaalschip

De *Grootte Beer* was op 20 februari opgeleverd aan gezagvoerder K.W. Hemmes. Het vertrok 10 maart uit San Francisco, passeerde 18 maart het Panamakanaal, was 21 maart voor bunkers in Curaçao en lag op 2 april 1947 om 24:00 uur afgemeerd aan de Javakade in Amsterdam. De *Grootte Beer* was bestemd om te worden ingericht als troepen/hospitaalschip, met 100 ziekenhuisbedden en een medische staf van 40 man. Ze ging dan ook meteen naar NDSM. Volledig onderdeks ingericht nam dit hospitaal een aanzienlijk stuk ruimte in beslag, met een operatie- en röntgenzaal, tandheelkunde praktijk, laboratorium, apotheek en verbandkamer. Lering getrokken uit de ervaringen met de *Zuiderkruis*, werd ook de *Grootte Beer* drastisch onder handen genomen. De *Grootte Beer* vertrok 12 november 1947 voor haar eerste troepentransport naar de Oost.

Leven aan boord

Naast een medische staf waren er altijd twee geestelijken, welzijns mensen van de NIWIN en artiesten en muzikanten voor het entertainment aan boord. Het leven aan boord van



Generaal Spoor was, al dan niet samen met zijn vrouw, bijna altijd present om afscheid te nemen van de militairen als een troepenschip naar Holland vertrok.

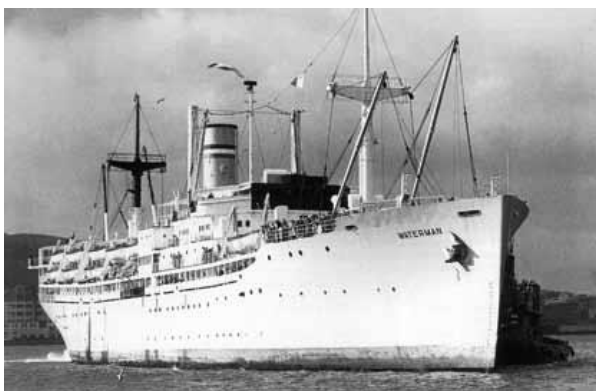
de drie regeringsschepen was in die zin plezierig en goed geregeld, de verslagen van de erbarmelijke eerste reis met de *Zuiderkruis* werpen hier wel een behoorlijke schaduw over. Bij vertrek uit Tandjong Priok begeleidde de Koninklijke Militaire Kapel het afduwen van de schepen met marsmuziek en het Wilhelmus. Daarbij was Generaal Spoor eigenlijk altijd aanwezig, al dan niet met z'n vrouw, totdat hij in mei 1949 op raadselachtige wijze om het leven kwam. Bij aankomst in de thuishaven ontbrak nooit de minister van Oorlog, de militaire staf of Prins Bernhard aan de kade, en de Militaire Kapel evenmin.

Iemand die uitgebreid heeft geschreven over het varen met deze troepenschepen was Mr. Dr.

H. A. G. J. P. Hanswijck de Jonge, in zijn boek 'Vijf Jaar Troepen Varen, 1946-1950' (1981). In zijn functie van Commandierend Officier Troepen (COT) was hij de hoogste in rang van de militaire staf en kende hij alle drie de schepen, naast nog vele anderen. Zijn uitgebreide verslagen zijn een plezier om te lezen en zo in gedachten mee te varen.

De grote uittocht

Na de soevereiniteitsoverdracht in december 1949 volgde in 1950 en 1951 de grote uittocht. Naast de Nederlandse troepenschepen werden veel Engelse troepen/emigrantenschepen gecharterd om militairen en vooral ook Nederlandse onderdanen en gezinnen die niet meer welkom waren in het Indonesië van president Soekarno naar Nederland te evacueren. Bekend waren ook de Amerikaanse troepenschepen (de 'Generals'), die vele duizenden militairen terugbrachten. Deze schepen bij elkaar werden bekende silhouetten in de havens van Rotterdam en Amsterdam. Er werden plannen gesmeed om de drie regeringsschepen opnieuw grondig te verbouwen, ditmaal tot volwaardige emigrantenschepen met grote hutten voor gezinnen en kleine slaapzalen. De *Groote Beer* ging al in februari 1950 naar NDSM, waar over het achterdek en de ruimen een volledig sloependek werd gebouwd met extra hut accommodatie. Het schip maakte in dat jaar enkele emigrantenreizen naar Australië met retourvacués uit Indonesië.



De *Waterman* in Kaapstad. Zuid-Afrika was een reguliere bestemming voor de regeringsschepen.

In oktober 1950 vervoerde de *Zuiderkruis* in het kader van de Verenigde Naties twee

detachementen Nederlandse militairen (630 man ex-Oorlogsvrijwilligers uit Indië) naar Poesan in Korea, waar ze door hun Amerikaanse vrienden werden verwelkomd.

Zo voeren de regeringsschepen af en aan naar Nederland, maar verplaatsen ook interinsulair duizenden civiele passagiers, onder andere gezinnen die zich in Nieuw-Guinea vestigden.

Verbouwingen bij NDSM

In februari 1951 ging de *Zuiderkruis* onder het mes bij NDSM voor een ingrijpende verbouwing. Vanuit het bestaande midscheeps dekhuis werden dekken naar voor en naar achter doorgetrokken en aan de voorzijde deels opgebouwd. De commandobrug werd naar voren verplaatst, de reddingsvloten maakten plaats voor zestien sloepen in quadrantdavits. Het schip werd volgens SOLAS-voorschriften met brandvrije schotten ingedeeld, het ventilatiesysteem werd ingrijpend vernieuwd en in het hele schip werd een sprinklerinstallatie aangelegd. De voortstuwing bleef origineel, met Westinghouse-stoomturbines, de twee andere schepen hadden General Electric-stoomturbines van 8.500 apk op enkele schroef. De twee 300 kW turbogeneratoren werden aangevuld met een 200 kW-nood dieselgenerator, waarvoor een extra ruimte onder in ruim III werd gecreëerd. Hier stonden nog enkele additionele hulpwerktuigen, onder andere de sprinklerpomp en noodbrandbluspompen.

Het schip werd ingericht voor 800 passagiers, die in grote gezinshutten en twee slaapzalen met 55 bedden ondergebracht konden worden. Via twee trappenhuisen kon men zich bewegen tussen eetsalons, hutten, rooksalons en dergelijke. De heer J.J. Oyevaar, directeur van het Directoraat-Generaal voor de Scheepvaart, betitelde bij oplevering de inrichting als 'gezellig en netjes'. Er werden eenvoudige fotobrochures (in zwart-wit) uitgegeven zodat potentiële landverhuizers zich een indruk konden vormen van waar ze terecht zouden komen. Op 25 juli 1951 voer de *Zuiderkruis* onder gezag van kapitein A.P. de Wild, voormalig kapitein van de *Groote Beer*, vanuit Rotterdam naar Canada, waarmee het schip onder management was gekomen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Voor 25 augustus stond de afvaart vanuit Amsterdam gepland, voor de

reis naar Nieuw-Zeeland via het Panamakanaal. De retourreis zou met evacués vanuit Indonesië zijn. Bij oplevering van de *Zuiderkruis* lag inmiddels ook de *Waterman* aan de NDSM-werf. De *Waterman* bleef onder management van de Rotterdamsche Lloyd, en ging niet naar de Holland Amerika Lijn, zoals elders nogal eens is te lezen. De *Waterman* stond inmiddels gepland om op 2 november 1951 via het Panamakanaal naar Nieuw-Zeeland te vertrekken. In diezelfde maand kwam de *Groote Beer* aan de werf bij de NDSM. Hetzelfde recept, hoewel het schip anderhalf jaar eerder al gedeeltelijk was verbouwd met het sloependek en extra accommodatie over de luikhoofden IV en V. De *Groote Beer* kwam nu wél onder management van de Holland Amerika Lijn, die het schip ook ging bemannen.

Emigranten, studenten, evacués, soldaten

Pas halverwege juni 1952 begon de *Groote Beer* aan haar eerste reis als emigranten- annex toeristschip, vanaf de Wilhelminakade te Rotterdam naar Halifax en terug uit New York met studenten voor Europa. Studentenreizen via de American Field Service en het Nederlands Bureau voor Buitenlandse Studentenbetrekkingen (NBBS) waren een Holland Amerika Lijn-aangelegenheid. Aanvankelijk voeren beide andere schepen in hoofdzaak op de Nieuw-Zeeland - en Australiëdienst, met retour het inschepen van evacués in Tandjong Priok.



Annonces waren aan de orde van de dag in de landelijke pers.

In maart 1953 maakte de *Waterman* een reis naar Suriname en Korea met Nederlandse en Belgische VN-soldaten.

Er werd ook naar Zuid-Afrika gevaren: Walvisbaai en Kaapstad, en daarna soms weer door naar Australië. De vaart op Canada was intensief: naar Halifax, Quebec of Montreal, waarbij de toeristenschepen *Rijndam* en *Maasdam* ook werden ingezet. Het studentenaanbod was een groeiende markt, zo kwamen ook de *Zuiderkruis* en *Waterman* nogal eens op de populaire Halifax-New York-route; de schepen lagen altijd aan de HALpier in Hoboken. In 1959 liep het emigrantenvervoer af. In december werd de *Zuiderkruis* voorlopig als eerste van de drie opgelegd in Amsterdam. Toch meldde het Directoraat-Generaal voor de Scheepvaart zich alweer snel. De nasleep van de politieke geschillen met Indonesië duurde voort, er werden nog meer mensen het land uitgezet, en aan deze 'spijtoptanten' moest passage geboden worden.



Gezelligheid aan boord van de *Zuiderkruis*. Met zo'n 100 man personeel en 800 passagiers zat je nooit alleen!

In januari 1961 werd een oplossing gevonden voor de drie schepen. De drie rederijen wilden nog niet van ze af en in samenwerking met het Directoraat werd de NV Scheepvaartmaatschappij Trans-Oceaan opgericht, waarvan de Holland Amerika Lijn de initiator was. Nogmaals werd bij de NDSM de accommodatie herzien voor studenten en toeristen. Er kwam een extra salon op het sportdek, een zwembad, en grote hutten werden gesplitst. Er werd een fraaie brochure in kleur gedrukt. De *Waterman* ging voor deze verbouwing naar De Schelde in Vlissingen. Nog in 1962 diende het kortstondige Nieuw-Guineaconflict zich aan. Met alle drie de schepen werd wederom de Krijgsmacht op transport gesteld via Curaçao en het Panamakanaal.

Einde van het illustere trio

De invloed van de luchtvaart liet zich inmiddels goed voelen. Eind 1962 viel het doek definitief voor de *Zuiderkruis*. Het schip werd aan de Koninklijke Marine verkocht en deed tot in 1969 in Den Helder dienst als logementschip. De *Waterman* en *Groote Beer* hadden nog wat werk van de Holland Amerika Lijn. Bekend is dat ze in mei 1963 in elkaars kielzog en vol met Feyenoordsupporters de Nieuwe Waterweg afvoeren op weg naar Lissabon. Heen was de reis leuker dan terug: Feyenoord had verloren van Benfica! Beide schepen werden eind september 1963 aan de Griekse reder John S. Latsis verkocht.

Ze verkeerden feitelijk in puike conditie. *Waterman* werd omgedoopt tot *Margarita* en *Groote Beer* werd *Marianna IV*. Scheepsmagnaat Latsis had daarnaast een tweetal oude P&O-passagiersschepen gekocht en een Amerikaans schip van de US President Lines. Latsis wierp zich op het pelgrim vervoer naar Mekka, zijn markt lag in Indonesië, Filippijnen en Noord-Afrika. De *Marianna IV* werd in het voorjaar van 1965 en 1966 nog terug gecharterd door de Holland Amerika Lijn voor NBBS-reizen tussen Rotterdam, Halifax en New York onder de naam *Groote Beer*. Pas net terug geleverd aan Latsis kwam het schip in september 1966 bij het uitvaren van Southampton in aanvaring met een hopperzuiger. Ze kwam beschadigd terug in Piraeus en werd opgelegd. In 1970 lagen alle vijf de pelgrimvaarders van Latsis op de sloop. Ook voor de *Zuiderkruis* wachtte nu de slopershamer, helaas. Eind 1959 had de Gemeente Amsterdam nog een oogje op het schip laten vallen als een dependance van het VU Ziekenhuis voor Amsterdam-Noord. Bij de oud-opvarenden liet het schip gezellige herinneringen achter, het was leuk varen, met veel emigranten en studenten, en met veel hofmeesteressen. Het was een van de leukste en meest informele schepen om op te varen. Je zat nooit alleen!

Er is op internet veel terug te vinden over het illustere trio. Brochures met dekplannen, veel foto's, veel reisverslagen. Google is your friend, Frank Lovell is your man:

<https://ssmaritime.com/SS-Costa-Rica-Victory-Frank-Lovell.htm>

Bronnen:

- Delpher krantenknipsels 1947-1962
- Publicaties van Schip & Werf 1951, Sawyer & Mitchell (1974), H.A.G.J.P. Hanswijck de Jonge (1981), A. Lagendijk (1991), C. Oliemans (1993), Arne Zuidhoek (1993), G.J. de Boer (2005), Hallo Vereniging De Lijn (2017)
- VOMO-blad september 2005: Vreemde troepenschepen in Amsterdam en Rotterdam, de 'Pasteur' e.a. blz. 6 e.v. Wim Grund
- VOMO-blad december 2005: Vreemde troepenschepen in Amsterdam en Rotterdam, de 'Generals' e.a. blz. 9 e.v. Wim Grund



Zuiderkruis



Waterman



Grote Beer