



VIERDE JAARGANG - NUMMER: 37 - MAART 2022

- In dit nummer onder andere:
- * Lloydverleden zichtbaar in Stadsarchief - Rotterdam.
 - * Het schip van de maand, het ss SINDORO - 1900.
 - * Repatriëring 'hot item' bij het Lloyd-Atelier.
 - * Foto-upgrade van de maand.
 - * Alle projecten op een rijtje.
 - * Museum Medan breidt uit.

REPATRIËRING DOOR ROTTERDAMSCH E LLOYD



1945



1968

COLOFON

'LLOYD - MAIL'
Redactie: Ed van Lierde
Tekstcorrectie:
Josje van Lierde-Olivier

Uitgever:
Ed van Lierde - Netersel
Telefoon: 0497 - 840999
E-mail: Lloydexpo19@gmail.com

© Copyright Ed van Lierde - 2022

Het schenden van auteursrecht is strafbaar volgens Artikel 31 van de Auteurswet.



KATA PENGANTAR

Het zal u zeker niet ontgaan zijn dat de traumaverwerking van ons koloniaal verleden nu (eindelijke) op gang lijkt te komen. Verwerkingsprocessen plegen met boosheid, tranen, horten en stoten gepaard te gaan en de verwerking van ons koloniaal verleden is daarbij helaas geen uitzondering.

Het is een tegenvaller te noemen dat onze maatschappij, uitgerekend in deze periode, ook nog met een stevige identiteitscrisis moet zien te dealen. En dat allemaal in een sfeer waarin voor elk probleem 16 miljoen oplossers zijn. Een bevolking die elkaar via (A)social Media de tent uitvecht is verre van ideaal om een gevoelig verleden te verwerken.

De (Koninklijke) Rotterdamsche Lloyd heeft in dat gevoelige verleden met personenvervoer naar en met name van Nederlands Indië, een significante rol gespeeld en dat zien we terug bij het Lloyd-Atelier in telefonische gesprekken over dat onderwerp door, met name, Indische- en Molukse Nederlanders heel fijn dat men ons kennelijk weet te vinden!!

In dit nummer van LLOYD-MAIL heb ik de voorpagina voor dit onderwerp gereserveerd en op pagina's 7, 8 en 9 verder uitgewerkt. Het is bijzonder te noemen dat dit verhaal gevolgd kan worden door een kort bericht over het Medan-project, waarbij onderschreven wordt dat de Nederlandse overheid significant aan onze Indonesië-projecten heeft deelgenomen.

Ed van Lierde



ONS COMITÉ VAN AANBEVELING

De leden van het Comité van Aanbeveling verbinden hun eigen, goede naam aan het Lloyd-Atelier. Hiermee willen zij de belangrijkheid van het onderwerp (de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en al haar voorgangers in relatie tot de vaart op Nederlands Indië) onderstrepen. Zij geven hiermee tevens aan dat de poging van het Lloyd-Atelier het genoemde onderwerp uit de vergetelheid te houden, bij haar in goede handen lijkt. Momenteel bestaat het Comité uit de volgende leden (alfabetische volgorde):



Mr. Hein van Ameijden
Algemeen directeur Damen-Schelde
Naval Shipbuilding te Vlissingen.



Gerard Cox
Acteur, zanger, scenarioschrijver,
cabaretier, columnist te Rotterdam.



Wieteke van Dort
Actrice, zangeres, cabaretiëre te
Den Haag.

1. Modjokerto-motorreddingsloep



Een impressie van de precieze locatie van de Modjokerto-sloep bij de loodsingang aan de Westzijde op een foto van Harry van der Brugh - februari 2022.

Harry van der Brugh en Arie de Waardt hebben de nieuwbouwoords van Historyland te Hellevoetsluis op de gevoelige plaat vastgelegd, het resultaat zie u hier links. We zijn vooral blij dat de Modjokerto-motorreddingsloep nu eindelijk tegen weer en wind wordt beschermd en niet verder aftakelt.



Momenteel proberen we contact met de directeur te krijgen en hebben wij hem andermaal aangegeven dat onze Modjokerto-Commissie mee wil denken en doen als het om het exposeren en onderhouden van de sloep gaat. In het kader van een eventuele permanente expositie en onderhoud aan de motor hebben wij ook onze diensten aangeboden. Uiteraard moet de directie dat zelf ook willen en tot dat moment wachten wij geduldig af en focussen we ons op andere prachtige projecten.

2. Glas-in-loodraam ss Samarang

In verband met het prachtige gebrandschilderde glas-in-loodraam van het ss Samarang zijn twee dingen die zeer het vermelden waard zijn, namelijk de donaties die voor de restauratie binnenkomen (zie 'Korte Berichten') en het feit dat ik inmiddels de restauratieopdracht aan een van de benaderde restaurateurs heb gegund. Gezien de opdrachten die ze in het verleden heeft uitgevoerd bij KRO-studio te Hilversum, gemeenten, klooster, museum, kasteel en kerk en gezien haar achterban van specialisten waarmee ze werkt en niet te vergeten haar soms emotionele betrokkenheid bij ons project, maakte de keuze voor mij niet echt moeilijk. We hebben het over Anja van Aalen uit het naburige Diessen, glaskunstenaar en net zoals ik, atelierhouder!

In juni aanstaande gaat Anja haar vaardigheden op 'onze Samarang' botvieren en hoopt daarmee in augustus gereed te zijn. In het vorige LLOYD-MAIL-nummer noemde ik u een geschat restauratiebedrag van € 1.150,- dit bedrag is de som van de restauratiekosten en de omlijsting/LED-lichtbak waarvoor ik nog aparte stappen moet nemen. Overigens is de foto hier-rechts een Photoshop-brouwsel van mij, niet te verwarren met nepnieuws. Ik kom zeker nog met een 'echte' restauratiefoto! Mocht u geïnteresseerd raken in het werk van Anja van Aalen? klik dan op link: <https://www.glasatelier-anja.nl/over-anja/>



3. LLOYD-ATELIER helemaal gereed!

Met het gereedkomen van het 'Koninklijke' deel van de expositie is de renovatie van het expositiegebouw te Netersel en de inrichting van de diverse kamers tot een goed einde gekomen. Samenvattend staan daar nu voor u te bezichtigen: de **Bibliotheek** de kamer met de '**vooroorlogse Lloyd**', de **hemelkamer** met vervolg '**vooroorlogse Lloyd**' plus **Tweede Wereldoorlog** en als laatste: de '**Royal Suite**' met uitsluitend **Koninklijke** Rotterdamsche Lloyd erfgoed. Mede dankzij het aflopend coronagevaar zijn enkele Lloydmannen/vrouwen en andere geïnteresseerden u reeds voor geweest en gezien hun reactie mag ik tevreden zijn en ben dat dan ook met plezier. Een vergelijking met Oudehorne (Friesland) is op z'n plaats: Daar waar Oudehorne in feite een 'veredelde' opslagplaats was (immers, exposities hadden wij toen elders) is Netersel een echte expositielocatie geworden. Vier expositiedelen maken het nog geen museum, maar wel een plek waar het erfgoed van een roemruchte scheepvaartmaatschappij hoog wordt gehouden, sterker nog, wordt gekoesterd. Er is veel te zien en achter elk onderwerp zit een verhaal dat zo uitgebreid is als men wil hebben. Lente en zomer komen er aan, de expositie agenda ligt gereed. Ook de jaarlijkse Slammat-herdenking komt weer in het verschiet. Trots dat deze herdenking in de twee coronajaren gewoon door is gegaan.

Zeker goed als we ons realiseren dat er door overlijden een Slammat-dochter minder is! (Hetty Kroon-De Boo) Wij zullen haar 27 april aanstaande erg missen!



Op 1 januari dit jaar is een groot aantal archieven openbaar gemaakt en zijn dus voor iedereen in te zien. Van de archieven met een openbaarheidsbeperking van 75 jaar komen nu de stukken uit 1946 vrij. Daaronder zijn veel documenten waarin de naweën van de oorlog nog merkbaar zijn, bijvoorbeeld als het gaat om de bestraffing van mensen die de bezetter hadden geholpen. Wat de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd betreft, is het oudste gemeentearchief, namelijk het Stadsarchief Rotterdam de grootste archiefbeheerder. Als u een Lloyd-verleden/interesse heeft, is het alleszins de moeite waard om eens in die archieven te duiken!

Archief Rotterdamsche Lloyd

Beeldbank Affiches, films, foto's, geluidsfragmenten, prentbriefkaarten, waarvan ongeveer 67% vrij down loadbaar is.

1. Archief van de N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd: Personeelsarchief 1920-1998.
2. Archief scheepsjournalen 1880-1969.
3. Archief N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd - correspondentie 1929-1976.
4. Archieven N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en firma Willem Ruys & Zonen 1843-1970.
5. Archief N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd als deelnemer in de Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij (VNS) 1920-1970.
6. Adresboeken.
7. Bibliotheek waaronde vele Lloydboeken door en over de Rotterdamsche Lloyd, jaarverslagen, personeelsorgaan, tijdschriften-passagiers, publicaties, krantenartikelen.
8. Archief van D.T. Ruijs (Ruys & Co) en van J.D. Ruijs (Ruys & Co te Antwerpen) (1826) en 1859-1913.

Tweede Wereldoorlog

Van heel andere orde zijn de stukken in inventarisnummer 129 in het archief van de Rotterdamsche Lloyd (454-09): registers van personeelsleden die tijdens de Japanse bezetting van Nederlands-Indië zijn omgekomen of geïnterneerd zijn geweest. In deze registers staan de namen van de medewerkers genoteerd met een korte omschrijving van hun lotgevallen, vaak op basis van correspondentie van het Rode Kruis. Die lotgevallen waren heel divers: sommigen kwamen om toen hun schip werd getorpedeerd, anderen als gevolg van de ontberingen tijdens de dwangarbeid bij de Pakanbaroe-spoorlijn, weer anderen overleefden de oorlog in een interneringskamp en werden na de bevrijding gerepatriëerd.

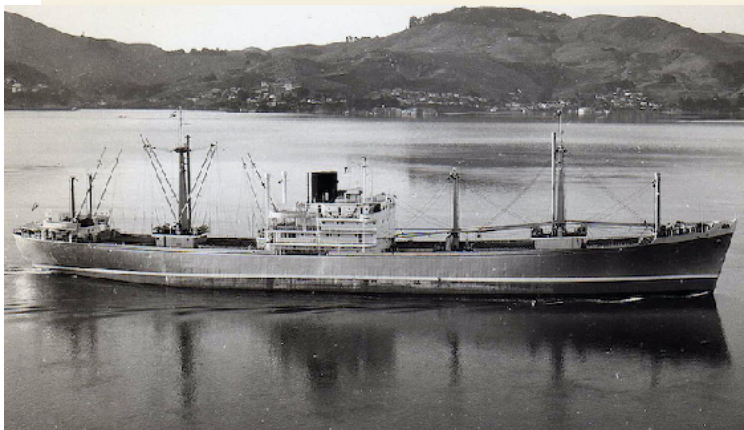
Volgens de Nederlandse Archiefwet moeten de archieven van de overheid uiterlijk 20 jaar na ontstaan worden overgebracht naar een archiefbewaarplaats. Vanaf dat moment zijn ze voor iedereen in te zien, tenzij het overbrengende overheidsorgaan besluit de openbaarheid nog een tijdje te beperken. De reden is meestal bescherming van de 'persoonlijke levenssfeer' van de mensen die in de documenten worden vermeld. Bij de stukken over de naoorlogse zuiveringen en de oorlogsslachtoffers van de Lloyd is dat het geval. Daarop is dan ook een openbaarheidsbeperking van 75 jaar van toepassing. Behalve de stukken uit 1946 werden op 1 januari 2022 enkele honderden inventarisnummers met documenten uit latere jaren openbaar. Daaronder zijn stukken afkomstig van het Bureau van de Gemeentesecretaris en een aantal voormalige deelgemeenten uit 2001. Verder vervalt de openbaarheidsbeperking op delen van diverse particuliere archieven uit Rotterdam en omgeving.

Informatie over Stadsarchief?

Met name de gegevens die op de Rotterdamsche Lloyd personeelskaarten staan, zouden met enig geluk voor antwoorden kunnen zorgen. Een deel van het archief (maar lang niet alles) is overigens in de Tweede Wereldoorlog verloren gegaan. U kunt zelf archiefwerk verrichten of een zoekopdracht geven. Voor gegevens van Rotterdamsche Lloyd-bemanningsleden en/of walpersoneel kunnen **alleen** familieleden terecht, alleen zij krijgen deze info!

Gegevens: Website: www.stadsarchief.rotterdam.nl - Tel: 010-2675555 - Adres: Hofdijk 651, 3032 CG Rotterdam.

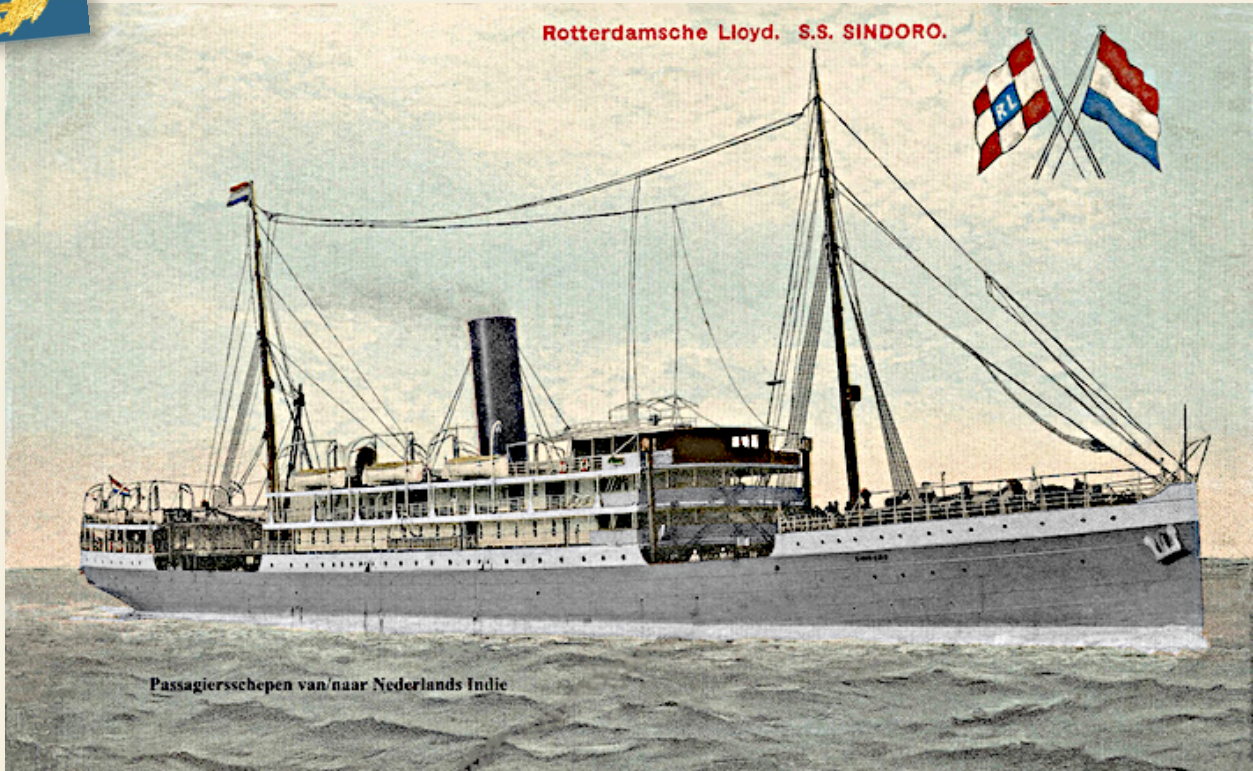
FOTO-UPGRADE VAN DE MAAND



In het jaar des Heren -1963 een prachtige 'Wono' in een prachtig land, namelijk het ms Wonosobo bij aankomst te Dunedin - New Zealand. Ongetwijfeld roept dit plaatje bij menig lezer zoete herinneringen op 'mooier kunnen we het echt niet maken!'

Karakteristiek

Het passagiersschip ss Sindoro werd, een eeuw geleden, op 2 februari 1900 bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen (bouwnummer: 90) tewatergelaten. Ook zij werd voornamelijk op de vaart op Nederlands Indië ingezet. Tijdens de Eerste Wereldoorlog deed zij dienst als hospitaalschip. In 1922 werd de Sindoro aan een Portugese reder verkocht en is zij uiteindelijk in 1932 in Japan gesloopt.

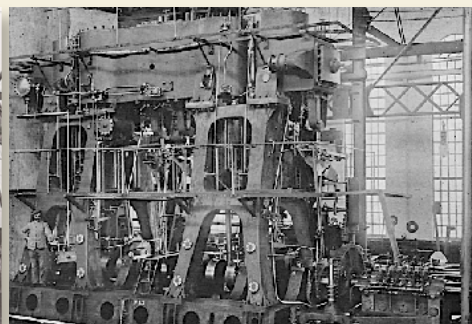


Technische gegevens

Passagiers-/vrachtschip met accommodatie voor 80 eerste klasse-passagiers en 38 tweede klasse-passagiers en ongeveer 74 bemanningsleden. Type full scantling met drie dekken. Roepletters: PSFR. Lengte over alles: 129,32 meter, breedte: 15,17 meter, holte: 8,75meter. Bruto tonnage: 5.471 register ton, netto tonnage: 3.396 reg.ton., deadweight: 5.000 ton. Machine: Twee Quadruple expansie stoommachines, 2 x 4 cilinders, 4.000 Ipk die de Sindoro, met twee scheepsschroeven, een dienst-snelheid van 14 mijl/uur gaven.



ss Sindoro - In aanbouw bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen - 1900



Quadruple expansie stoommachine in de Machinefabriek van 'De Schelde' - 1900



De Sindoro als Hospitaalschip ligt hier, tijdens de Eerste Wereldoorlog op zee, afgemeerd langs zij het enorme ss Britannic van de White Star Line - 1916



Het ss Sindoro vertrekt vanaf de Lloydkade - 1922

Donaties

Zoals u weet zet het Lloyd-Atelier regelmatig nieuwe projecten op, soms komt zo'n project, zoals het Samarang-glas-in-lood-project, bij toeval op ons pad. Donatie-oproepen voor deze projecten probeer ik te doseren om vooral niet te overvragen. Wat mooi is het dan om te mogen vaststellen dat een aantal lezers, zonder een oproep tot doneren, **toch** een bedrag voor de restauratie van het glas-in-loodraam heeft overgemaakt!



Zo hebben wij van de volgende personen een, zeer gewaardeerde bijdrage mogen ontvangen: Aad Kortleven, oud Lloyd-Matros/Kabelgast - Jaap Rustige, Zoon van Kapitein Willem Rustige († 14 oktober 1964) - Twee oud Lloyd-WTK's uit het 'hoge Noorden' die anoniem willen blijven en Hans Roggeveen, gepensioneerde scheepsbouwkundige. Tot slot heeft Jan Tanja, oud Lloyd-WTK een algemene donatie voor het Lloyd-Atelier gedaan.

Alle donateurs hartelijk dank voor jullie onmisbare steun!!



Wie is geïnteresseerd in ongeveer 40 jaargangen (gratis) van het maandblad 'De Blauwe Wimpel' ?

Henk Philipse, een internaat-maatje van me van de Hogere Zeevaart-school te Vlissingen (periode: 1962/1964) heeft dit mooie aanbod voor de snelle reageerder. Graag doorgeven via: lloydexpo19@gmail.com Uiteraard wie het eerst komt, die het eerst maalt!



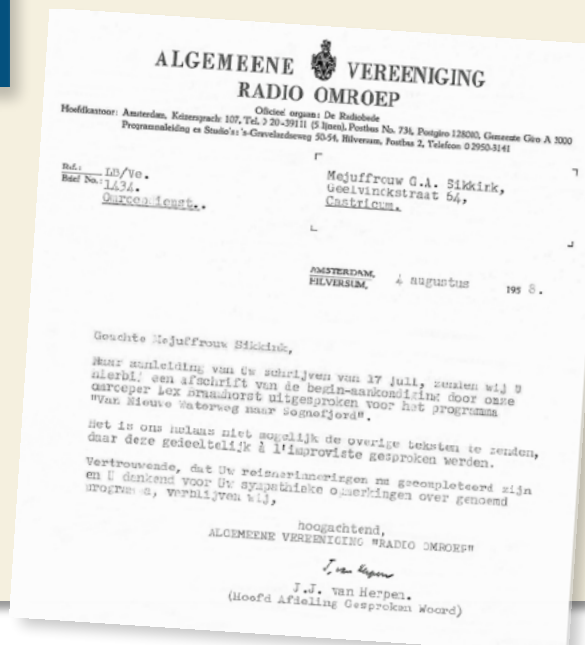
DE WILLEM RUYNS IN HET SOGNE FJORD - 1957

De Indonesische vrijheidsstrijd, noopte de Lloyd structureel naar andere bestemmingen uit te gaan kijken. Zo werden onze schepen na de Tweede Wereldoorlog ingezet voor het vervoer van militairen (politioele acties), repatriëringsreizen (in vijf golven) en vele emigratiereizen (Canada, Nieuw Zeeland en Australië). Ook werden diverse kortere reizen uitgevoerd, je zou kunnen zeggen: 'Cruises, avant la lettre!' Frequent terugkerende bestemmingen waren Schotland, Middellandse Zee en niet te vergeten de Noorse Fjorden. Overigens voerde de Rotterdamsche Lloyd vóór de oorlog ook reizen uit naar Noorwegen en Spitsbergen.

Van zeemannsvrouw Gerda Sikkink kreeg ik, interessante informatie over een van die reizen met het ms Willem Ruys waarvan het AVRO-programma: 'Het gesproken woord' uit 1958 een radioprogramma heeft gemaakt. Ik stel me zo voor dat Gerda op die bewuste Sogne-fjord-reis naar Noorwegen 'kenniskreeg' aan een Lloyd-Stuurman, haar latere echtgenoot, wijlen, Dries Warmerdam (zie foto links-onder).



Lithografie Johan van Kregten - 1933



Het zal u niet zijn ontgaan dat vanaf het afgelopen jaar de aandacht voor de Nederlands-Indonesische koloniale periode sterk is toegenomen. Momenteel volgen bij het Lloyd-Atelier de informatieverzoeken elkaar in een hoog tempo op. Als dat telefonisch gebeurt, worden dat gesprekken van zomaar een uur of zelfs langer. Niet vreemd, als men kijkt naar de rol die de (Koninklijke) Rotterdamsche Lloyd daarbij heeft gespeeld Omdat die periode erg gevoelig ligt en Nederland eindelijk in het zo noodzakelijke verwerkingsproces zit, lijkt het me wenselijk om dit artikel te baseren op zoveel mogelijk feitelijkheden. Ik kom er niet onder uit soms ook persoonlijke kanttekeningen te plaatsen, maar die zijn uiteraard voor mijn eigen rekening

Excuses

In 2020 bood onze Koning zijn excuses aan voor de geweldsontsporingen van Nederlandse zijde tijdens de Indonesische onafhankelijkheidsstrijd tussen 1945 en 1949. Naar aanleiding van de resultaten van een Nederlands onderzoek heeft onze Premier onlangs 'diepe excuses' aangeboden aan het volk van Indonesië. Duidelijk is dat Nederland die donkere periode probeert te verwerken en daar kun je inderdaad effectief mee beginnen door 'sorry' te zeggen. Als een land excuses aanbiedt zonder van het betrokken, andere land te verlangen dat zij over hun negatief aandeel ook excuses aanbieden, ben je pas echt met je eigen (nationale) verwerkingsproces bezig. Dat is mooi, maar heeft ook zijn keerzijde!

Inschattingsfouten

Historisch gezien, zat de basisfout uiteraard in de expansiedrift van een klein landje dat, met name vanwege financieel gewin, een hele archipel kolonialiseerde. Door de bril van die tijd gezien, eerder regel dan uitzondering en door een hedendaagse bril: 'Not done!' Wat er verder gebeurde was een tsunami aan inschattingsfouten, waarschijnlijk veroorzaakt door de angst de kolonie te verliezen en de overtuiging dat het Indonesische volk nog niet aan zelfbeschikking toe was. Het voeren van een Indonesische bevrijdingsoorlog, 'Politionele acties' noemen, was zo'n opmerkelijke inschattingsfout. Lloyd-opvarenden hadden toen regelmatig discussies met uitgezonden soldaten die door onze schepen werden vervoerd. Daar bleek dat, met name de jongere soldaten, zich minder goed realiseerden wat ze daar gingen doen, het avontuur opzoeken was dikwijls een drijfveer! Bij de paranoïde invasie van Oekraïne doet zich exact hetzelfde voor; veel (jonge) Russische soldaten begrijpen niet wat ze in Oekraïne aan het doen zijn?!. Weet u nog dat Poetin had aangegeven dat het om een 'vredesmissie' ging?



Bersiap, de keerzijde

Tegenover de Nederlandse geweldsontsporing staat de 'Bersiap', de periode van terreur die Indonesische jongeren uitoefenden in het gezagsvacuüm na de Japanse capitulatie in 1945. Rovend, plunderend, en moordend trokken zij over Java en vielen ze op grote schaal mensen aan die verdacht werden van samenwerking met het Nederlandse koloniale bestuur, zoals Indische Nederlanders, andere Europeanen, Chinezen, Molukkers en andere Indonesiërs.

Met elk onderzoek naar deze 'gevoelige' periode dat niet haar licht laat schijnen over geweldsontsporingen aan beide zijden en deze

waar mogelijk ook in causaal verband brengt, wordt een belangrijke kans gemist! Opmerkelijk in dit verband is bijvoorbeeld de discussie over het wel of niet in de ban doen van het woord '**Bersiap**' tijdens de lopende tentoonstelling van het Rijksmuseum: '**Revolusi! Indonesië onafhankelijk**'. Als historici of andere deskundigen, om welke redenen dan ook, niet het complete verhaal vertellen of niet in staat zijn ook door de bril van die tijd te kijken, zullen ze niet het doel bereiken wat ze voor ogen hebben, namelijk een sfeer creëren waarbij het verwerken een positief duwtje in de rug krijgt!

Niemand gebaat bij dubieuze politieke correctheid!

Zoals u weet, heb ik, als bestuursvoorzitter van het Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum, twee prachtige Indonesië-projecten in Batavia en Medan geïnitieerd. Bij de fijne samenwerking met mijn Indonesische partners bleek dat in Indonesië meer nuance is dan in Nederland. Overigens is duidelijk dat wij nu pas toe zijn aan het verwerken van ons Indië-trauma toe zijn en bij dat verwerken niet wars zijn van een, typisch Nederlands, calvinistisch 'politiek correcte' houding.

De rol die de (Koninklijke) Rotterdamsche Lloyd in die tijd speelde

De zware slagen van de Tweede Wereldoorlog heeft de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, weliswaar met de hulp van de Nederlandse overheid, opmerkelijk goed weten op te vangen. Echter, de tweede zware slag was in aantocht toen Indonesië, na haar bevrijdingsoorlog met Nederland, eind 1957 een politiek en economisch offensief tegen Nederland en de Nederlandse belangen ontketende.



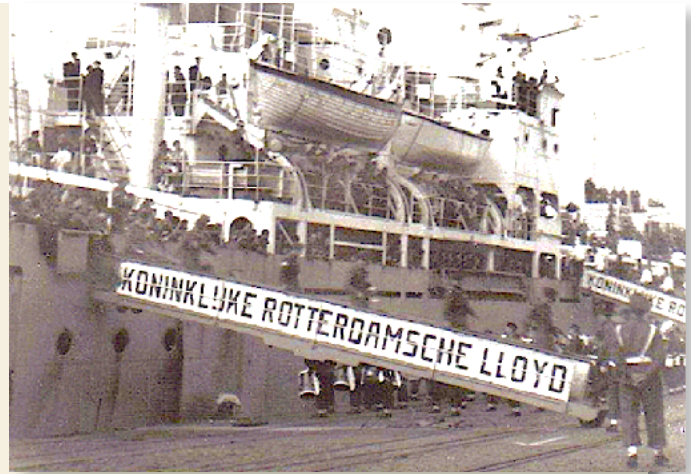
Het spreekt vanzelf dat een zo emotioneel en rationeel op Indonesië afgestemd bedrijf als de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd zwaar door de Indonesische maatregelen zou worden getroffen. Deze onvermijdelijke en rampzalige ontwikkeling zorgde ervoor dat de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd haar roots in Indië kwijt raakte. De kennis en ervaring die de diverse leden van de familie Ruys in honderdtwintig jaar hadden opgebouwd, konden op het historische Indië-traject overboord worden gezet. Het ladingaanbod kwam al spoedig scherp onder de invloed van de Indonesische politiek, zodat een dramatische inkrimping van de diensten tussen Europa en Indonesië onvermijdelijk werd. Het passagiersvervoer naar Indonesië kwam op de uitreizen vrijwel onmiddellijk stil te liggen

Repatriëring

Tussen 1945 en 1968 (in vijf golven) zijn ongeveer 300.000 Nederlanders, Nederlanders geboren in Indië (Totoks), Indisch-/Molukse Nederlanders (Indo's) en Indonesiërs naar Nederland gerepatriëerd. Een groot deel van deze mensen was nooit eerder in Nederland geweest. De Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en haar thuislocatie 'de Lloydkade' te Rotterdam hebben bij die repatriëring een hoofdrol gespeeld, tegenwoordig voor de Molukkers zelfs een soort bedevaartsoord, de plek waaruit zij een totaal nieuw leven in Nederland moesten gaan opbouwen. Onderstreept wordt dat zij hun moederland gedwongen moesten verlaten, waarbij beloften van de Nederlandse overheid **niet** werden waargemaakt!

ms Kota Inten

De 'Kota Inten' van de N.V. Rotterdamsche Lloyd ging in 1942 varen voor de 'U.S. War Shipping Administration', die het schip speciaal voor troepentransport liet verbouwen. In 1946 werd het overgedragen aan de Nederlandse regering, die het schip gedurende de 'politieele acties' voor het vervoeren van haar militairen naar Nederlands-Indië ging gebruiken (zie foto rechtsboven). De 'Kota Inten' had de capaciteit van ruim 1750 militairen. Een bijzondere gebeurtenis was de eerste aankomst aan de Lloydkade op woensdag 21 maart 1951 van 900 Molukkers met de Kota Inten. Deze aankomst markeert het begin van de Molukse gemeenschap in Nederland, aan de Lloydkade zouden nog vele aankomsten volgen (op de foto hier rechts ziet u de Molukse families aan dek en op de luikhoofden aan boord van de Kota Inten).



Kota Inten - Troepentransport - 1949



Kota Inten - Molukse Nederlanders aan dek en op luikhoofden - 1951

Langzaam maar zeker viel de basis dus onder de Lloydpassagierdienst weg, hetgeen o.a. betekende dat het ms Willem Ruys in mei 1958 uit de dienst tussen Nederland en Indonesië werd teruggetrokken. De Grand Old Lady maakte vervolgens een drietal cruises en vervulde daarna twee extra afvaarten in de 'Europa Canada Linie'. In datzelfde jaar werd de Willem Ruys grondig verbouwd en geschikt gemaakt voor een "rond-de-wereld" dienst. In april 1960 vaardigde Indonesië voor schepen onder Nederlandse vlag een totaalverbod uit tot het vervoer van passagiers en lading van en naar Indonesië. Toen het ms Kertosono (2) op 6 augustus 1960 van Tandjong Priok naar Nederland vertrok, kwam een definitief einde aan de diensten die de 'Lloyd' gedurende een lange reeks van jaren tussen Indonesië en verschillende delen van de wereld had onderhouden.

= Perpisahan dengan Indonesia membuat lloyd kami sangat sedih! =

Mijmeringen over die bewogen tijd door een oud Lloyd-bemanningslid

Een oud Lloyd-WTK die graag anoniem wil blijven

Let wel, mijn eerste reis begon op 13 aug. 1949 op het ms Indrapoera na de grootscheepse verbouwing (1948-1949 bij K.M.S.) met 100 passagiers naar Indonesië. Ik denk voornamelijk verlofgangers die nog de illusie hadden dat het koloniaal bewind nog te redden was met 'politieele' acties. Wat er zich in Nederland op dat punt precies afspeelde ontging mij als 19 jarige denk ik een beetje, ik was meer bezig met m'n eigen ontwikkeling en werk, op zo'n eerste reis heb je heel wat te verwerken. Contact met passagiers was op dat niveau absoluut niet aan de orde en ik herinner mij ook geen collegiale discussies over politiek en de nieuwsgaring via de Sparks was ook spaarzaam. Bij aankomst in september 1949 in Djakarta, dat we toen nog Batavia noemden, leek het gezag redelijk onder controle van het Nederlandse leger en vervoer van Tandjong Priok naar de stad ging onder gewapend militair toezicht en voelde wel wat gespannen. Onveiligheid in de stad was in mijn beleving nog niet merkbaar. Ook op Oost Java in Soerabaja nagenoeg dezelfde ervaring. Terug in Nederland op 16 november 1949 en op 29 december werd de soevereiniteitsoverdracht getekend.

Daarna op 3 januari 1950 Java-New York lijn met ss Sarangan inclusief Perzische Golf, ver van wat zich in de Gordel van Smaragd afspeelde. Veel later heb ik mij gerealiseerd dat ikzelf ternauwernood de dans ontsprongen ben. Nog maar net aan

ROTTERDAMSCH LLOYD

BATAVIA

de studie voor Scheepswerktuigkundige (september 1947) werd ik op 21 november 18 jaar en dus militair dienstplichtig. Als student vroeg ik uitstel aan, dat heeft voortgeduurd tot november 1956, waarna de opkomstplicht verviel. Ware dat niet zo geweest dan was uitzending naar Indonesië in 1948 een reële optie geweest. Ik moet er niet aan denken! In 1952 heb ik nog kort op het ms Willem Ruys gevaren reis 25 v.v. en reis 26 tot Colombo want moest wegens een dodelijk steekincident op ss Drente overstappen. De Willem Ruys-passagiers waren volgens mij mensen uit allerlei geledingen, overheid, bedrijfsleven, missie en zending die in Indonesië nog gedoopt werden en met verlof of aan het werk gingen. Als 5e WTK had ik daar geen contact mee, dat gold vanaf de rang van 2e WTK en dan nog alleen bij de diners e.d. In het najaar van 1954 en voorjaar van 1955 heb ik op het ms Sibajak twee emigrantenreizen naar Australië gemaakt met meer dan 1000 passagiers. Op de terugreis repatrieerden wij bijna 900 passagiers (hele- en halve Nederlanders) uit Indonesië naar Nederland, zij voelden zich min of meer door Soekarno het land uitgejaagd.

Momenteel veel informatieaanvragen bij Lloyd-Atelier

De ruime aandacht die in de media en musea aan ons koloniaal verleden wordt besteed, zorgt ook bij het Lloyd-Atelier voor veel reacties uit met name de Indo/Molukse hoek. Dat de **Bersiap** daarbij een significante rol speelt, maar ook de dubieuze overheidsintenties bij de diverse Lloyd-repatriëringsvaarten met o.a. de Kota Inten, Sibajak, Willem Ruys, Waterman, etc., moge duidelijk zijn.

Als men bij telefonische informatieaanvragen ervaart, dat wij op z'n minst ook, een luisterend en begripvol oor proberen te bieden, is de getoonde dankbaarheid voor dat soort gesprekken groot te noemen!



MUSEUM MEDAN BREIDT UIT

Het museum waar wij in 2018 het prachtige Medan-project mochten uitvoeren, is onlangs uitgebreid door ook op de eerste verdieping een expositie-deel te openen. Tot nu toe was alleen sprake van de begane grond en op de foto hieronder-links ziet u dat het er allemaal nog prachtig bijstaat. Links op die foto de Lloydkade en Lloydschepen te Belawan en in het midden de Djongos. Vóór zijn borst nauwelijks zichtbaar, het scheepsmodel van de Willem Ruys. Op de foto hieronder-rechts ziet u de



nieuwe expositieruimte op de eerste verdieping. Wat was dit een mooi project, dat notabene significant door de Nederlandse overheid werd gesteund! En wat fijn dat juist in deze tijd, waarin wij in Nederland ons koloniaal verleden proberen te verwerken, een Indonesisch/Nederlandse 'viering' van het gezamenlijk erfgoed gewoon mogelijk blijkt te zijn!



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

