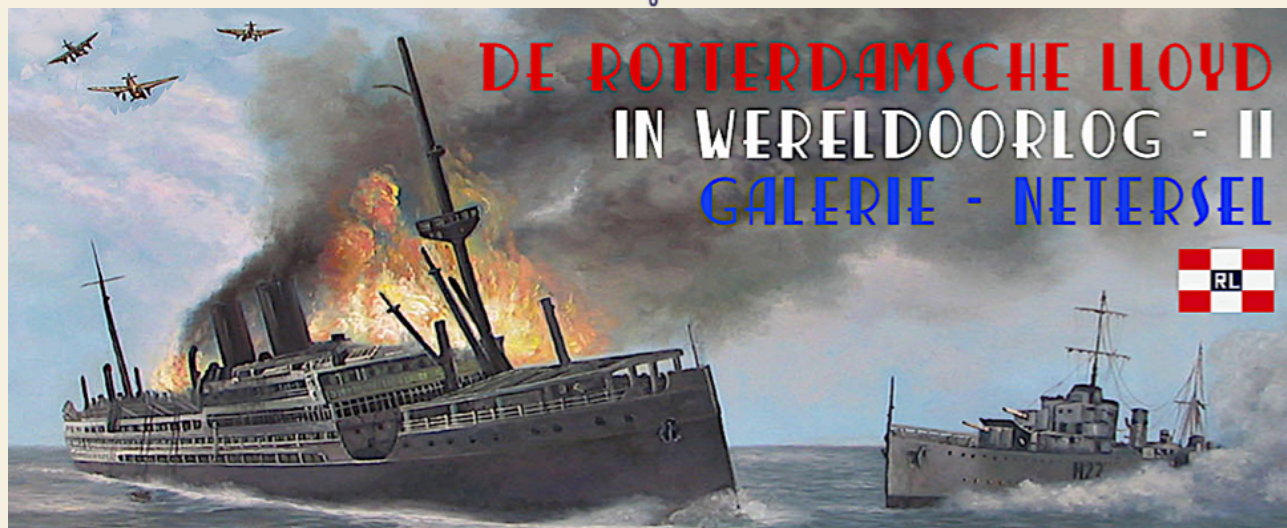
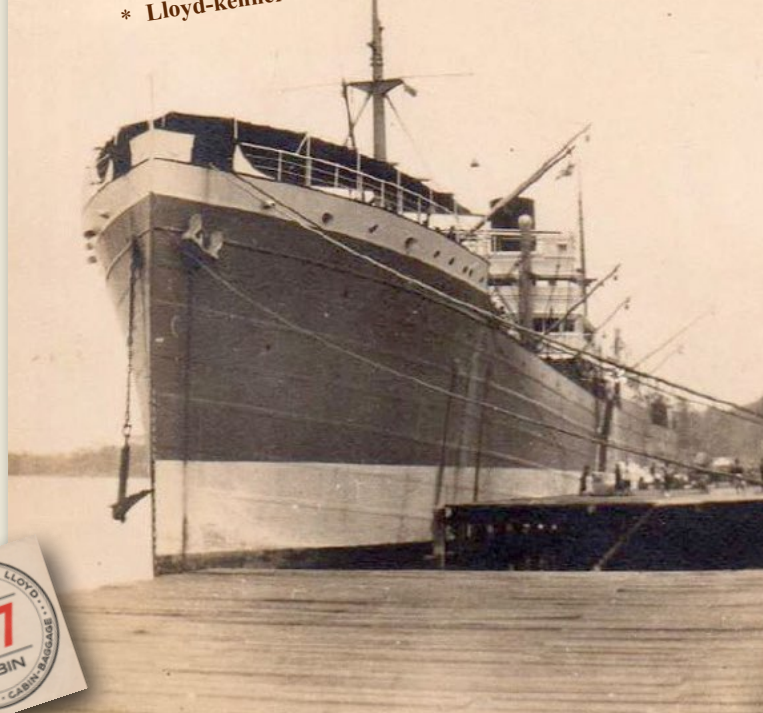




EERSTE JAARGANG, NUMMER - 1, FEBRUARI 2019

In dit nummer onder andere: .....

- \* Waarom een Lloyd-galerie in Netersel?
- \* De linken naar Willem Ruys en Fons van der Heijden.
- \* Wat is daar straks allemaal te zien?
- \* Voor wie wordt dit digitale magazine geschreven?
- \* De ondergang van het ss Garoet op 19 juni 1944.
- \* De 'making of' van het Sibajak-scheepsmodel.
- \* Lloyd-kenner en schrijver, Frans Luidinga overleden.



*Het ss Garoet in betere tijden, afgemeerd aan de jetty te Sabang-Sumatra - 1934*

Dit gratis 'digitale magazine' legt het accent op de Rotterdamse Lloyd in oorlogstijd en is bestemd voor personen die geïnteresseerd zijn in het erfgoed van de scheepvaartmaatschappij Koninklijke Rotterdamse Lloyd en al haar roemruchte voorgangers.

## COLOFON:

“LLOYD-GALERIE te NETERSEL:

Eindredactie: Ed van Lierde  
Tekstcorrectie:  
Josje van Lierde-Olivier

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



## KATA PENGANTAR

Het is even wennen, al die veranderingen zoals een expositieverhuizing (vlissingen), gecombineerd met een fikse particuliere verhuizing, tegelijkertijd het bestuursstokje van het Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum overgeven en tussendoor ook nog een drukke Indonesiëreis maken. Het was eigenlijk allemaal iets te veel van het goede en in het Brabantse proberen wij de opgelopen oververmoeidheid weer weg te werken.

U weet het: 'Het bloed kruipt waar het niet gaan kan!'. Hetgeen in mijn geval betekent dat ik geen afscheid van onze Lloyd kan/wil/ga nemen, maar op mijn woonperceel te Netersel een Lloyd-galerie (geen museum) ga opzetten. Het accent van deze galerie ligt op de Rotterdamsche Lloyd in de Tweede Wereld-oorlog. Dat neemt overigens niet weg dat er ook niet-oorlogszaken over de Lloyd te bewonderen zijn, daarover geef ik in deze eerste en volgende digitale nieuwsbrieven meer informatie.

Deze informatiebrief sturen wij gratis door naar alle geïnteresseerden in de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en al haar voorgangers. Het is wellicht een idee om de uitgavefrequentie van de brief te laten afhangen van de hoeveelheid onderwerpen die meldenswaardig zijn.

Vanaf mei aanstaande hopen wij gereed te zijn met het opknappen en inrichten van de beschikbare galerieruimten en zoals in Oudehorne te doen gebruikelijk, hoop ik ook hier in Netersel veel oud-collega's, oud passagiers en andere scheepvaartsupporters te mogen ontvangen ..... de koffie staat dan weer klaar!

Ed van Lierde



## WAAROM EEN LLOYD-GALERIE TE NETERSEL?

De oorlogsdocumentaire die ik in 2015 heb geproduceerd en geregiseerd, wordt door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet (Petekind van de Nederlandse koopvaardij) als volgt ingeleid:

(begin citaat):

"Veel mensen zijn zich niet bewust van de vitale rol die de koopvaardij heeft gespeeld bij de ondersteuning van zeestrijdkrachten, gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Zonder koopvaardij schepen zou de oorlog wel eens veel langer geduurd kunnen hebben. Zij speelden een cruciale rol, eerst door Londen te bevoorraden, zodat Engeland het hoofd boven water kon houden en later door het transporteren van troepen, zoals het ss Slamet op haar laatste, fatale reis. De schepen waren nauwelijks bewapend en dat maakte hun bemanningen erg kwetsbaar.

Het is onmogelijk hun belangrijke rol bij de bevrijding van ons land te overdrijven. Het ss Slamet, HMS Diamond en HMS Wryneck betaalden de hoogste prijs voor onze vrijheid. Hun passagiers en bemanningsleden leven voort in onze herinnering" (einde citaat).



Message from Her Royal Highness  
Princess Margriet of The Netherlands  
Grandchild of the Dutch Monarch King  
Petekind van de  
Nederlandse koopvaardij

*Veel mensen zijn zich niet bewust van de  
vitale rol die de koopvaardij heeft  
gespeeld bij de ondersteuning van  
zeestrijdkrachten, gedurende de Tweede  
Wereldoorlog.*

*Zonder koopvaardij schepen zou de  
oorlog wel eens veel langer geduurd  
kunnen hebben. Zij speelden een*



In mei 1940 was, een week na de Duitse inval en kort/hevig verzet, de rol van al onze krijgsmachtonderdelen, helaas uitgespeeld. De enige strijd die vanaf dat moment nog kon worden geleverd, was via het Verzet en de Nederlandse koopvaardij. Na de oorlog was voor het Verzet terecht een grote aandacht, dat was voor de Nederlandse Koopvaardij geheel anders. Op grote afstand vond een strijd plaats die in films of boeken nauwelijks aandacht kreeg. Zo kon het gebeuren dat de grootste ramp in de Nederlandse koopvaardijgeschiedenis (de ramp met het passagiersschip de 'Slamat' van de Rotterdamsche Lloyd) tien jaar geleden nog een volstrekt onbekend gegeven was. De uitspraak van petekind van de koopvaardij, 'Prinses Margriet' is onze motivator om de, mede doorslaggevende rol, die onze Koopvaardij heeft gespeeld uit de vergetelheid te halen.

### Accent dus op de Rotterdamsche Lloyd in de Tweede Wereldoorlog

Het Slamamomument (zie foto rechts) geeft in feite het hoofdthema van onze nieuwe galerie aan, namelijk 'De Rotterdamsche Lloyd in de Tweede Wereldoorlog'.

Maar er is straks uiteraard veel meer over de Tweede Wereldoorlog te bezichtigen en ook andere 'ongelukkige' Lloyd-schepen komen daarbij aan bod.



### DE LINK NAAR EEN PLAATSELIJK VERZETSTRIJDER



**Franciscus Alphonsus (Fons) van der Heijden**, geboren te Netersel op 29 januari 1896 en aldaar overleden op 20 september 1944 was een actief verzetsman die gedurende de Tweede Wereldoorlog, op zijn boerderij te Netersel, vele onderduikers onderdak verleende. Daarnaast was hij een actieve schakel in de zogeheten 'Pilotenlijn', een route voor neergeschoten geallieerde piloten, Engelandvaarders, krijgsgevangenen etc., die via België, Frankrijk en Spanje probeerden Engeland te bereiken. Hij verzorgde vervalste stamkaarten waarmee het voor onderduikers in de regio mogelijk werd om aan voedsel-distributiebonnen te komen. Om gevangenen in 'Kamp Haaren' (nabij Tilburg) en Kamp Vught (nabij Den Bosch) van voedsel te voorzien, werden de laatste jaren van de oorlog op zijn boerderij per week 150 broden gebakken. Via een bevriend ondernemer werden die het kamp binnen gesmokkeld. Fons van der Heijden was ook lid van de Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers en deed mee aan wapendroppings. Omdat hij als landbouwer in bezit was van paarden en wagens werden de wapens door hem getransporteerd van de droppingszones naar de eindbestemming. In de ochtend van 20 september

1944, enkele dagen nadat Eindhoven door de Engelsen en Amerikanen was bevrijd, werd hij door Duitse soldaten gefusilleerd. Dit nadat door diezelfde soldaten tijdens een huiszoeking een Amerikaans pilotenuniform werd gevonden. De zwaargewonde piloot die op de boerderij werd verpleegd werd echter niet gevonden.

In de nieuwe galerie aan de Fons van der Heijdenstraat wil ik een subtiele link gaan leggen tussen deze plaatselijke verzetsman en ons hoofdthema, namelijk 'de Rotterdamsche Lloyd in oorlogstijd'.

### DE FUSILLADEPLAATS VAN ONZE DIRECTEUR 'WILLEM RUYB.ZN.' TE GOIRLE



Op zaterdag 15 augustus 1942 werd Rotterdamsche Lloyd directeur Willem Ruys B.zn, samen met vier andere hooggeplaatste gijzelaars, in de Goirlese bossen (vlakbij Netersel) door de Duitsers gefusilleerd. In het onderzoek naar de omstandigheden rond een aanslag maakten de Duitsers gebruik van de NSB-er Anton de Waal. Als represaille namen de Duitsers vijf vooraanstaande Nederlanders als gijzelaars gevangen, t.w.: Willem Ruys, Robert Baelde, Chris Bennekens, Otto van Limburg Stirum en Alexander Baron Schimmel-penninck van der Oye.

#### Wat vooraf ging

Van december 1940 tot mei 1941 werd de heer Ruys door de bezetter gevangen gezet wegens verzet om het verenigingsgebouw 'De Maas' en boten van de Vereniging aan de Duitsers af te staan. Van 11 oktober 1941 tot 5 januari 1942 wederom gevangen gezet in verband met contacten met een Engelse Agent.

#### Gefusilleerd

Op 7 augustus 1942 pleegde de verzetsgroep 'Nederlandse Volksmilitie' (NVM), een communistische verzetsgroep voornamelijk actief in en rond Rotterdam, een (mislukte) aanslag op een trein met Duitse verlofgangers. De aanslag vond plaats tussen de stations Delftse Spoor en Beurs en een deel van de explosieven ontplofte voortijdig. Er waren geen doden te betreuren maar de Duitse Generaal Christiansen eiste desondanks dat onmiddellijk twintig Brabantse gijzelaars zouden worden gefusilleerd.





Reichskommissar Seyss-Inquart besloot een kleiner aantal gijzelaars te laten fusilleren, waaronder onze Mijnheer Ruys, hij stierf op bijna 48-jarige leeftijd.

### Afscheidsbrief

De afscheidsbrief van Mijnheer Ruys zoals deze in 1942 door mevrouw E.E. Ruys-Van Houten naar het RL-personeel werd verstuurd, hebben wij in onze collectie. Op de middenplaat van het Lloyd-monument te Rotterdam is een deel van de tekst te lezen.

### Willem Ruys B. zn. (25 augustus 1894 / 15 augustus 1942):

1917 - Nederlands Indië ..... 1919 - Firmant van de Rederij Willem Ruys ..... 1940 - Directeur Rotterdamsche Lloyd .

*De Willem Ruys, o.a vernoemd naar onze heldhaftige directeur, meert voor de eerste keer aan de Lloydkade af - 1947*

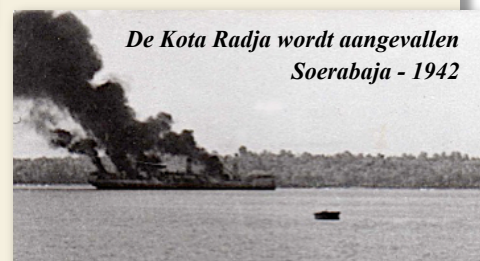
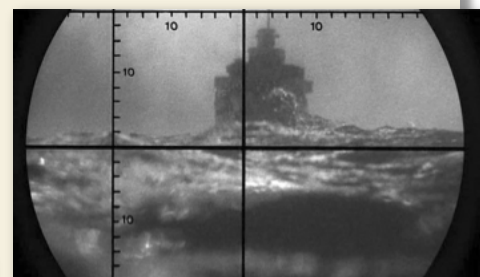


### VELE SLACHTOFFERS EN VERLOREN LLOYDSCHEPEN .....

Tijdens de Tweede Wereldoorlog verloor de Rotterdamsche Lloyd eenentwintig schepen van haar totale vloot van eenendertig schepen, waaronder drie grote passagiersschepen, de Slammat, Baloeran en Dempo. Hoewel elke oorlog een aansluitende reeks van grotere en kleinere rampen was, waren de rampen met de Slammat (983 doden) en de Modjokerto (alle overlevenden werden door de Jappen onthoofd!) het meest indringend.



**Van de eigenlijke Rotterdamsche Lloyd vloot gingen verloren: De Kertosono, Buitenzorg, Tapanoei, Slammat, Siteobondo, Kota Nopan, Kota Pinang, Kota Radja, Bengalen, Modjokerto, Siantar, Soekamboemi, Djambi, Blitar, Kota Tjandi, Baloeran, Dempo, Garoet en Palembang.**



*De Kota Radja wordt aangevallen  
Soerabaja - 1942*

### VANAF AANSTAANDE MEI EEN AFSPRAAK MAKEN?



Weliswaar 'low profile' beveel ik geïnteresseerden van harte een bezoek-afpraak in het voorjaar (vanaf mei), de zomer of herfst aan. U wordt dan persoonlijk door mij rondgeleid en u kunt op het perceel ook het Slammat-monument bezichtigen. Wij vragen geen entree en een kopje koffie staat voor u klaar. Het enige dat wij aan u vragen, is of u een klein bloemetje voor de oorlogsslachtoffers wilt meebrengen. Zeker niet verplicht, maar de familieleden van de slachtoffers en wij zouden zo'n geste zeer waarderen!

### Geïnteresseerd?

Voordat de galerie haar poorten kan openen, moet nog veel werk worden verricht. Als u geïnteresseerd bent kunt u al een agenda-afpraak maken voor de periode vanaf 1 mei aanstaande.



## Het ss GAROET

Vlak na de Tweede Wereldoorlog verscheen in het personeelsblad van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd; "ONS NIEUWS" een serie artikelen met de titel: "De tol welke onze maatschappij aan de oorlog ter zee betaalde". Door in elk volgend nummer van het LLOYD-KOMPAS in deze rubriek aandacht te besteden aan een van die artikelen willen wij de slachtoffers eren die voor hun en onze vrijheid de hoogst mogelijke prijs hebben moeten betalen. De tekst en bijbehorende foto's zullen wij telkens integraal plaatsen en zo mogelijk aanvullen met relevante afbeeldingen.

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

Verslag van de ondergang van het s.s. „Garoet” in de Indische Oceaan op 19 Juni 1944

#### XIII

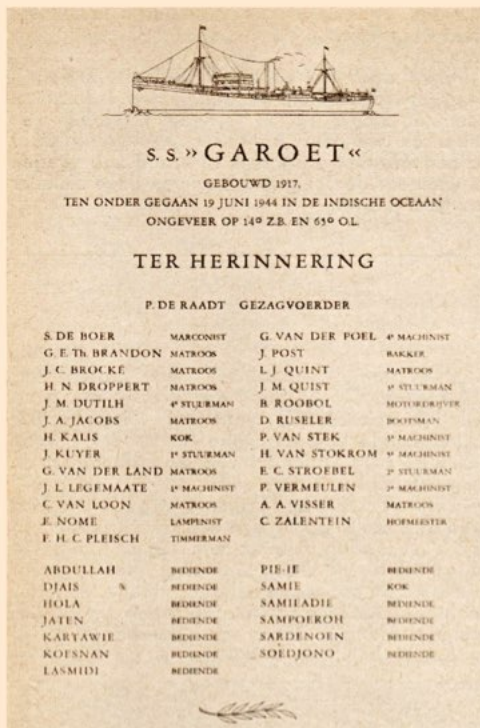
Ruim een jaar na de ramp van de KOTA TJANDI, waarvan de bijzonderheden in een vorige aflevering van „Ons Nieuws” werden weergegeven, bleven de resterende schepen van de Maatschappij varen, voordat er weer een het slachtoffer van de duikbootoorlog werd. Ditmaal was het de GAROET.

Het schip was op 11 Juni 1944 van Mormugao, de haven van de Portugese kolonie Goa in India, vertrokken met bestemming Zuid-Afrika. Op 19 Juni, des avonds om even over elf scheepstijd, werd het schip zonder voorafgaande waarschuwing en zonder dat de uitkijk of enig ander lid van de bemanning de aanwezigheid van een onderzeeër in de nabijheid van het schip had opgemerkt, getroffen door twee torpedo's, welke met een tussenruimte van 2 à 3 seconden moeten zijn afgeschoten. De marconist, die de dienst in de radio-hut waarnam en die tot de geredden behoort, verklaarde later, dat hij onmiddellijk trachtte de radiò-zend-installatie in werking te stellen maar daarin niet slaagde omdat blijkbaar het water al de machine-

kamer was binnengedrongen en de elektrische stroom voor het toestel daardoor wegviel. Ook de nood-installatie was blijkbaar door de ontploffingen vernield, want ook deze werkte niet meer. De chef-marconist, die met de derde marconist zeer spoedig in de radio-hut aanwezig was, heeft ook getracht de toestellen in werking te stellen, maar slaagde daarin evenmin. Het is daardoor niet mogelijk geweest de buitenwereld van het gebeurde op de hoogte te stellen.

Het schip, dat, volgens de verklaringen van de geredden, aan bakboord in of even achter de midscheeps was getroffen, maakte zeer snel water en zonk over de achtersteven voordat de sloepen konden worden te water gelaten. Vermoedelijk zijn nog wel boten geland. Maar konden deze niet tijdig gevierd worden. De geredden, drie Nederlanders, één Australiër en zes Lascaren, hebben hun leven te danken aan de omstandigheid dat zij door het reeds over dek spoelende water buiten boord geraakten. De overige leden van de equipage zijn of gedood door de stukken, die na de ontploffingen rondvlogen, of verdronken toen de reddingssloepen door het snel zinkende schip mee in de diepte werden getrokken.

Bij de ramp zijn alle scheepspapieren verloren gegaan en juiste gegevens omtrent de positie van het schip zijn dus niet beschikbaar. Naar schatting bevond het schip zich toen op 14° Z.B. en 65° O.L.



Kapitein P. de Raadt



2e Machinist P. Vermeulen



3e Officier J.M. Quist



Vijf van de geredde Lascaarse schepelingen, die zich op een rondrijvend vlot in veiligheid wisten te stellen, bereikten het eiland Mauritius. De vijf andere overlevenden hebben elf dagen op een ander vlot rondgedreven en zijn daarna door een passerend schip opgepikt en in Durban, Zuid-Afrika, aan land gebracht.

De onderzeeër heeft kort na het zinken van de GAROET de overlevenden nog gepraaid, maar pogingen tot redding van de bemanning werden niet gedaan. De nationaliteit van het oorlogsschip kon niet worden vastgesteld; vermoed wordt dat het een Duitse onderzeeër was.

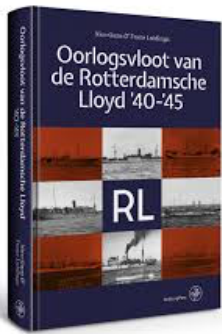
Ondanks nasporingen is niets meer van de overige leden der bemanning gehoord. Behalve de drie Nederlanders, de Australiër en de zes Lascaren heeft dus geen der bijna honderd koppen tellende bemanning de ramp overleefd.

Een herinneringsplaquette met de namen van de omgekomenen is aangebracht in het nieuwe m.s. GAROET, dat na de oorlog voor de Kon. Rotterdamse Lloyd werd gebouwd en dat in Mei 1948 in dienst werd gesteld.



4e Officier J. Dutilh





Tijdens de jaarlijks terugkerende Slamatherdenking op 27 april 2018 heeft de zoon van de Slammat-Gezagvoerder, tevens mede-auteur van dit boek, Frans Luidinga, het eerste exemplaar aan mij, als oprichter van het Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum, uitgereikt (zie foto rechts). Slammat-dochter, Grada de Reus, kreeg eveneens de eer een exemplaar te ontvangen.



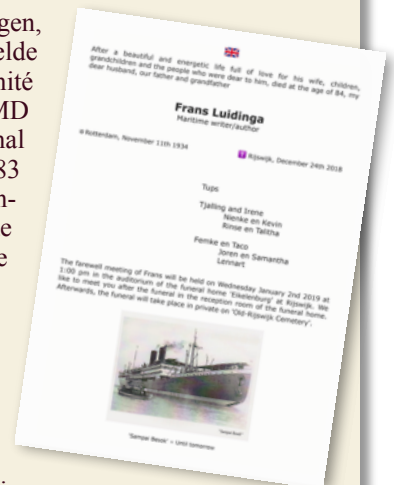
Het boek verhaalt over de bijdrage die de schepen en hun bemanningen van de Rotterdamsche Lloyd leverden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Veel van het persoonlijke leven van de zeelieden in die oorlogsjaren is onderbelicht gebleven. Het speelde zich ver van huis en haard af. Het thuisfront verkeerde al die jaren in grote onzekerheid over het lot van hun geliefden. Het enige contact was af en toe een Rode Kruis telegram waarmee een teken van leven werd gegeven. Dit boek richt, aan de hand van uniek archiefmateriaal, de schijnwerper op de rol

van de mail- en vrachtschepen van de Rotterdamsche Lloyd en van het vlootpersoneel dat op alle wereldzeeën onder de meest moeilijke omstandigheden dienstdeed. De schepen brachten soldaten, oorlogsmaterieel, voedsel en grondstoffen naar de oorlogsgebieden. Vooral in het begin van de oorlog genoten zij een minimum aan bescherming. De zeelieden die aanvankelijk nog op vrijwillige basis waren aangemonsterd, kwamen later onder de verplichtingen van het "Vaarplichtbesluit-1942" te vallen!! Zie het onderstaande websiteadres als u in dit oorlogsmanuscript geïnteresseerd bent: [www.walburgpers.nl/winkel/geschiedenis/oorlogsvloot/](http://www.walburgpers.nl/winkel/geschiedenis/oorlogsvloot/)

### FRANS LUIDINGA, ZOON VAN SLAMAT-KAPITEIN TJALLING LUIDINGA, OVERLEDEN!



Tot mijn grote droefenis is mijn vriend en partner in Slammat-herdenkingen, **Frans Luidinga** op Kerstavond 2018 overleden. Bij het KRL-Museum speelde Frans een significante rol en hij was ons zeer gewaardeerd lid van het Comité van Aanbeveling, Ere-aangemonsterde, voorzitter van de Commissie-BMD (Bescherming Museum Doelstelling), onze museumvrijwilliger en bovenal trotse zoon van Slammat-Kapitein Tjalling Luidinga (een van de 983 slachtoffers van de Slammatramp - 27 april 1941). Frans was auteur van prachtige Lloydboeken en heeft daarmee een opvallende bijdrage geleverd aan de vervulling van de wens: "Het uit de vergetelheid houden van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en al haar voorgangers".



Frans en ik hadden vanaf 2007, in het kader van de Slammat-herdenkingen en later ook, in het kader van het Koninklijke Rotterdamsche Lloyd-erfgoed en natuurlijk van Nederlands Indië een speciale band opgebouwd. Deze band is 'als donderslag bij heldere hemel', ruw afgebroken en wat overblijft, zijn zoete herinneringen aan soms zeer emotionele gebeurtenissen. Het was een grote eer als oprichter van het Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum in

2007, samen met Frans, de eerste Slammat-herdenking (Oudehorne-foto links) te organiseren en in 2010 George Dexter in Birmingham UK te bezoeken (de laatste overlevende van de Slammatramp). Een jaar later, tijdens de 'Grote Slamatherdenking' in 2011, mochten wij George een hoofdrol laten spelen. In 2014 gingen Frans en ik wederom naar Birmingham, ditmaal met een trieste missie, namelijk: George Dexter begraven!

In 2012 nam ik Frans mee naar een andere 'highlight' ..... een méér dan overweldigende tocht met de moderne Britse destroyer HMS Diamond. Op uitnodiging van Commander Captain Ian Clarke vlogen wij naar Kreta en voeren naar het wrak van de ongelukkige HMS Diamond (1941), aldaar vond bij zonsopgang en windstille een zeer indrukwekkende ceremonie plaats ..... vlak boven de plek waar de vader van Frans, Rotterdamsche Lloyd-Kapitein, Tjalling Luidinga zijn leven heeft moeten laten!

**Te veel om op te noemen, te veel om te kunnen missen!**







Bij grote verrassing had ik in oktober 2012, na een tip van een oud Lloydman, een teakhouten, overnaadse motorreddingssloep van de (oude) Rotterdamsche Lloyd gevonden, aangeschaft en naar Rotterdam laten vervoeren. Hiermee kwam de oude reddingssloep, na meer dan 70 jaar, weer in haar Rotterdamse thuishaven terug.

### Restauratie

Het leerwerkbedrijf van de Historische Werf 'Rotterdams Welvaren' in het Rotterdamse Lloydkwartier (later, de inmiddels failliete 'De Delft'), heeft de sloep daarna fantastisch gerestaureerd. Dit alles was door fondsen/sponsors financieel mogelijk gemaakt en werd, tot ieders voldoening, in september 2015 voltooid.

### Modjokerto herdenking - 2015

Na voltooiing van de restauratie is vervolgens een herdenking georganiseerd en hebben mijn echtgenote, Josje en ik vooraf een speurtocht naar familieleden van de Modjokerto-slachtoffers uitgevoerd. Hoewel niet alle families zijn gevonden, is de zoektocht toch succesvol afgesloten!

### Modjokerto herdenking

In november-2015 hebben de opgespoorde familieleden van de Modjokerto-slachtoffers de reddingssloep zelf onthuld. Wieteke van Dort gaf een Indische toon aan deze indrukwekkende herdenking.



*De leden van het Comité van Aanbeveling, Wieteke van Dort en Gerard Cox waren mede getuigen.*

### THE MAKING OF THE SIBAJAK .....

In het najaar van 2017 gaf ik aan onze modelbouwer Arnoul Lormans de opdracht voor de bouw van een scheepsmodel van het ms Sibajak, vol verwachting werd, met een glas champagne, de kiel gelegd. Het model zal in schaal 1:100 worden gebouwd. We weten dat de werkelijke Sibajak 161 meter lang was, en dus wordt het scheepsmodel 1.61 meter lang, breedte: 19 cm en grootste hoogte: 64 cm. De romp is opgebouwd uit zes dikke lagen MDF. De onderdelen die worden gebruikt zijn van verschillende materialen gemaakt: hout, kunststof, koper, ijzer en worden enerzijds op schaal ingekocht, terwijl andere onderdelen door Arnoul zelf worden geconstrueerd. Het model is bestemd voor de Netersel-expositie en zal, 'ijs en weder dienende' vlak vóór de opening worden opgeleverd. De 'echte' Sibajak was een roemrucht passagiersschip dat, als een van de weinige passagiersschepen, de oorlog overleefde. Zij werd in 1958 te Hongkong gesloopt.

Bij een vitrinebouwer is inmiddels het twee-meter-lange-onderkomen van de Sibajak in productie. Hieronder ziet u drie foto's uit het bouwproces.



*De kiellegging in september 2017*



*Negen maanden later - juni 2018*



*Pure schoonheid! - eind januari 2019*



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

