



- In dit nummer onder andere:
- * Eerste 'Rotterdamsche Lloyd Eremedaille' voor Ben Hof's!
 - * Voorbereiding 'Eremedaille-missie' - Nieuw Zeeland
 - * Het schip van de maand, het ms Sibajak - 1927.
 - * Kapitein Voorrips een bijzondere vaarcarrière.
 - * Een dubbele foto-upgrade van de maand.
 - * Zeelieden en bijgeloof.



Zeelieden en bijgeloof, zie pagina-7

COLOFON

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

Uitgever:
Koninklijke Rotterdamsche Lloyd
Heritage (Lloyd-Atelier) - Netersel
Telefoon: 0497 - 840999
E-mail: Lloydexpo19@gmail.com
KVK nr: 90099052
Bank nr: NL82 TRIO 0320660095

© Copyright Ed van Lierde - 2022

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



KATA PENGANTAR

Nog twee maanden zal het water door de Maas moeten stromen, voordat het zover is dat de allereerste 'Tweede Wereldoorlog Ere-medaille' van onze nieuwe stichting zal worden uitgereikt. Dat dit in Nieuw Zeeland gaat plaatsvinden weet u al uit vorige Lloyd-mails. Zoals u weet, is het motief om een eigen Eremedaille te creëren volledig gebaseerd op de mankementen van het huidige, officiële systeem van onze overheid. Het gevolg hiervan is dat Lloyd-beman-ningsleden van buitenlandse nationaliteit in die medaille-toekenning jarenlang zijn genegeerd. Het opvullen van 'vervelende' gaten in dat systeem is dus ons adagium geworden!

Klagen over iets is gemakkelijk, daaraan vervolgens ook iets doen is wat moeilijker. Ik ben daarom trots dat ik een mechanisme op gang heb kunnen en mogen zetten dat redelijk geruisloos aan dat probleem iets doet. Dat 'geruisloze' zou zeker veranderen als ik de media bij dit onderwerp zou betrekken. Om te voorkomen dat dit onze eerste medaille-toekenning in Nieuw Zeeland om welke reden dan ook zou belasten, laat ik de gang naar de media uiteraard achterwege.

Een geheel ander onderwerp waaraan ik in deze Lloyd-mail aandacht heb besteed, is het bijgeloof van zeelieden. Niet alleen bijgeloof rond de doop van een schip, maar ook maatregelen die moesten worden getroffen vóór elke reis, maar ook tijdens de zeereis zelf. Men kan stellen dat bijgeloof het Nederlandse zeemanschap tot legendarische hoogten liet stijgen. Jammer dat dit hedentendage niet meer het geval is, waarschijnlijk omdat we ongelovig zijn geworden!?

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

Oud 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.



"ERE wie ERE toekomt!", dit Nederlandse gezegde was op 31 oktober 2023 geheel van toepassing op de toekenning en uitreiking van de allereerste 'ROTTERDAMSCH EREMEDAILLE'. Degene die onze opperste waardering en dankbaarheid had opgewekt was BEN HOF, een geboren Rotterdammer met havenbloed in zijn aderen. De bijbehorende Eremedaillie-ceremonie werd, geheel in de juiste Rotterdamse Lloyd-sfeer, in een Indonesisch restaurant vlakbij Eindhoven gehouden.

Deze Lloyd-Atelier Eremedaillie is in het leven geroepen omdat er een directe behoefte voor een Tweede Wereldoorlog onderscheiding was ontstaan. Daarnaast zou een onderscheiding voor 'bijzondere verdiensten' een geweldige aanvulling zijn. De bijzondere verdiensten van Ben Hof, geboren te Rotterdam op 29 juni 1946, betreffen financiële steun voor de stichting KRL-Museum en het intensieve vervoer, bij nacht en ontij en om niet, van soms uitgebreide hoeveelheden Lloyd-erfgoed. Ook voor de (opvolgende) stichting Lloyd-Atelier stond Ben Hof voor elke vervoersklus gereed. Het bestuur van de Stichting Koninklijke Rotterdamse Lloyd Heritage (Lloyd-Atelier) heeft het, vanwege bovenstaande verdiensten, zeer wel behaagd de heer Ben Hof per 31 oktober 2023 de allereerste 'Rotterdamse Lloyd Eremedaillie' toe te kennen én uit te reiken **waarvan acte!**



Het opspelden van de Eremedaillie door Ed van Lierde - 31 oktober 2023, 19.00 uur.



Rechts: Ben kwam als 10-jarig jochie al in aanraking met de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, hij is het jongetje dat schuin omhoog kijkt! 1956

Kapitein H. v. d. Heuvel van de Merwettloyd is in Rotterdam en dal betekende feest voor de Jong Pendrechtsschool aan de Herkingenstraat. Want de kapitein kwam, met zijn vrouw, en Rotterdamse correspondentie-riendjes en -vriendinnetjes opzoeken. Hij kwam vanmorgen niet met lege handen en hij werd op de Jong Pendrechtsschool al evenmin met lege handen ontvangen. Heine van Nimmoppen en Elke Bos boden de kapitein en zijn vrouw het boek „Kunsten der zee“ en een doos bondons aan. De prijsuitreikers in een wedstrijd, die de kapitein al eerder had uitgeschreven, werden beloond met prijzen en verder waren er voor ruim 150 leerlingen Limburgse passieren.

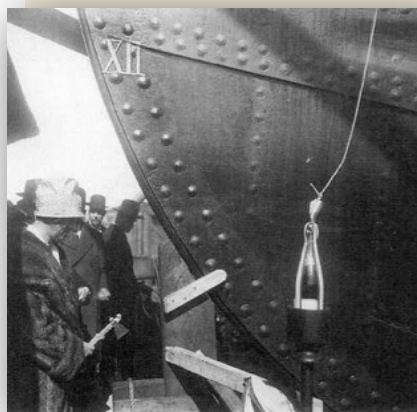


Karakteristiek

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 overleefden. 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 (politieacties). 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**

Roepletters: 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 m3.



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

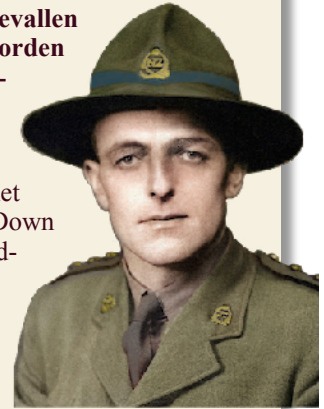


*Een unieke kleurenfoto, de Sibajak krijgt in een
storm buiswater over haar bak - 1953*



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

In achttien jaar tijd heb ik vele projecten het levenslicht laten zien. In verreweg de meeste gevallen diende deze projecten zich zelf aan en op zich is dat niet voldoende. De draad moet dan direct worden opgepakt en dan is het uiteraard afwachten of dat tot succes leidt of niet. Onze 'Eremedaille-missie' is zo'n voorbeeld waarbij vastbeslotenheid en uithoudingsvermogen een grote rol spelen.



Na drie jaar worstelen is het geweldig om te kunnen stellen dat wij, onafhankelijk van autoriteiten, nog twee maandjes te gaan hebben tot het moment dat ik, samen met echtgenote Josje, het vliegtuig naar Christchurch, Nieuw Zeeland mag pakken! Daar 'Down Under' zal het Lloyd-Atelier de bijzonder grote eer hebben haar, postume 'Tweede Wereldoorlog Eremedaille' bij de betrokken familie te gaan bezorgen. Een zeer emotionele trip die ons brengt naar kinderen en overige familieleden van onze, helaas beiden aan kanker overleden, vrienden, Mary & Bill Saxton. Het is Mary's vader, de Slammat-Chirurg Lennox Douglas, die via zijn 'Next of Kin' postuum zal worden geëerd. Hoe het ook zij deze Eremedaille zal met hart en ziel worden gegeven en aan de reacties van de familie te zien, ook met hart en ziel worden ontvangen. Omdat het hier om de **eerste** 'Tweede Wereldoorlog Eremedaille' gaat, kan worden gesteld dat Lennox Douglas er uiteindelijk voor heeft gezorgd dat het Lloyd-Atelier haar medaille-missie in een eigen project moest gaan onderbrengen. Voor alle duidelijkheid het gaat hier over het opvullen van een leemte die is ontstaan bij het toekennen van Oorlogsmedailles, waardoor **Buitenlandse** bemanningsleden op Lloyd-schepen, tot nu toe, **niet** voor een Nederlandse toekenning in aanmerking kwamen/komen.



HMS Diamond

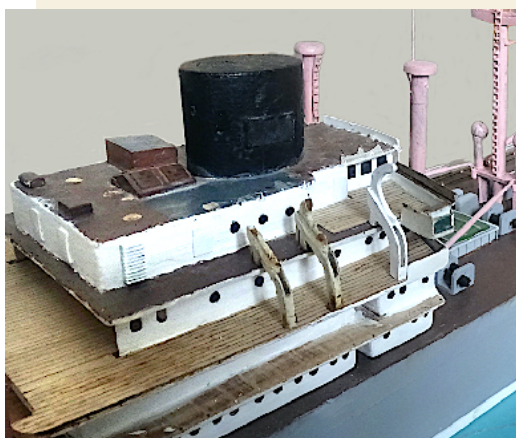
Op de foto hiernaast ziet u het indrukwekkende moment in juli 2012 toen we bij zonsopgang en windstille Middellandse Zee met de toen splinternieuwe Britse destroyer HMS Diamond boven het wrak van de oude HMS Diamond lagen. Wij realiseerden ons dat we ons boven het graf van vele bemanningsleden en soldaten bevonden, waar-onder die van Slammat-Kapitein Tjalling Luidinga en Slammat-Chirurg **Lennox Douglas**. Van rechts naar links ziet u: HMS Diamond Commander **Ian Clarke**, de Griekse Vice-Admiraal **Constantinos Mazarakis**, **Frans Luidinga** zoon van de Kapitein, **Kate Saxton** kleindochter van de Slammat-Chirurg en ondergetekende, een ceremonie die ik, qua impact, mijn hele leven niet meer zal vergeten!



De, in 2012, splinternieuw Britse destroyer HMS Diamond, het schip waarmee wij van Kreta naar de wrakken van het ss Slammat, HMS Diamond en HMS Wryneck voeren, om daar een méér dan indrukwekkende ceremonie te beleven!

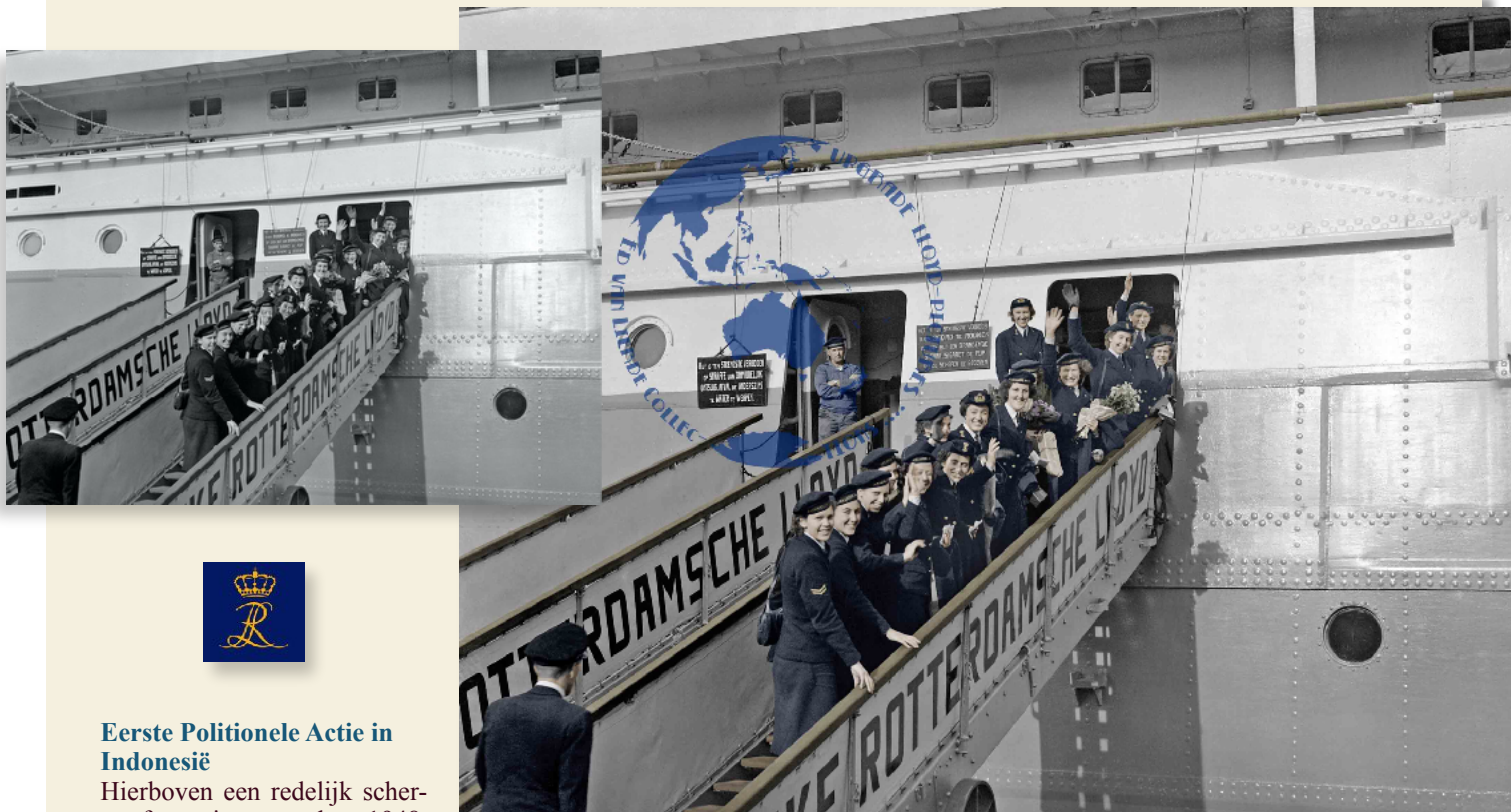


RENOVATIE DAVITS ss ZEELAND



Door Meester-scheepsmodelbouwer: Hans Roggeveen

Toen ik het scheepsmodel van Ed in handen kreeg, gaf hij er, zeer genereus, een hoeveelheid losse onderdelen bij, waaronder een set 2 x 4 davits met de woorden: "Hier heb je nog wat losse spullen, zie maar wat je er mee kunt, het kan er nooit slechter uit gaan zien dan nu!". Deze davits (of wat er nog van over was, waren in dusdanig slechte staat dat er niets anders op zat dan ze alle acht(!) opnieuw te gaan maken. Het resultaat voor davit nr. 1 is thans net achter de SB-brugvleugel te zien (zie foto-links). De originele, gebroken exemplaren staan er achter, om het verschil te laten zien. Nog aardig om te vertellen is dat elke davit uit 4 aparte delen is opgebouwd, nog afgezien van de omloopschijven voor de sloeplo-pers, (diameter schat ik op 1.5 mm.) maar daar moet nog ernstig over worden na-gedacht **wordt vervolgd.**



Eerste Politionele Actie in Indonesië

Hierboven een redelijk scherpe foto uit september 1948, waarbij Marva's ter ondersteuning van de Nederlandse toepen per ms Willem Ruys naar Tandjong Priok werden vervoerd. De heftige geschiedenis kennen we en niet direct van kwaad bewust deed de Koninklijke Rotterdamse Lloyd wat, op het gebied van personenvervoer, door de Nederlandse overheid van haar werd verwacht. Bekend zijn de discussies die zo nu en dan aan boord tussen militairen en bemanningsleden ontstonden. Voor velen van ons voelde het als onbegrijpelijk wat er in ons mooie Nederlands-Indië aan het gebeuren was



Repatriëring

Politionele acties veranderden in een onafhankelijkheidsoorlog die uiteindelijk met veel pijn werd beslecht. Veel mensen uit het verre Nederlands-Indië moesten of wilden terug naar Nederland, 'Repatriëren' noemden we dat. Ook hierin speelde de Koninklijke Rotterdamse Lloyd een significante rol, getuige de indrukwekkende foto rechts waarbij we Gezagvoerder J. Roos aan de Lloydkade tussen repatriërende moeders en hun kinderen ziet zitten. Kinderen direct uit de tropen in de januari-1953-koude van ons land, hoe zouden deze kinderen (nu zo rond de 75 jaar oud!) zich toen gevoeld hebben? De moeite waard om ze een 'upgrade-kleurtje' te geven!



Vrijdag de dertiende, niet onder een ladder doorlopen, een overstekende zwarte kat, even afkloppen... Allemaal vormen van bijgeloof, die we nog regelmatig tegenkomen. Maar wist u dat bijgeloof ook een grote rol speelde in het vroegere leven van een stoere zeeman? Zo moest een zeeman bijvoorbeeld eerst met zijn rechter voet aan boord stappen voor hij naar zee vertrok, waren vrouwen en katten aan boord taboe onder het motto: "Vrouw aan boord, rust verstoord!" en "Katten op je schip, dan loop je op de volgende klip!"

De doop van het schip

Het bijgeloof begint al vóór het schip voor de eerste keer uitvaart. Zo mag de naam van een schip vooral niet eindigen op een 'A'. Ik vraag me af of ze daar onze schepen ss Batavia, ss Soerabaja, ss Djocja, ms Indrapoera, ss Jacatra, ms Japara, ms Kota Radja, ss Patria, ss Soerakarta, ss Tambora, ss Toba, ss Samarinda en ss Salatiga ooit iets van hebben gemerkt? Er moet bij de bouw ook een munt onder de mastvoet worden geplaatst. Een vrouw dient de doop met een fles champagne uit te voeren. Uiteraard is het belangrijk dat de champagnefles bij de eerste worp al kapot slaat en roept het veranderen van een scheepsnaam allerhande ellende over het schip af! Wordt aan deze voorwaarden niet voldaan, dan wordt onheil over het schip afgeroepen!

Ongeluk voor vertrek voorkomen

Ook vóór een zeeman naar zee vertrekt, ligt het ongeluk op de loer en kan er van alles misgaan. Zo mag hij bijvoorbeeld geen rode kool eten op de dag van vertrek. Brengt vertrekken op vrijdag ongeluk en op zondag zelfs storm. Door naar de grond te kijken, ontwijkt hij mensen die hem een behouden vaart willen wensen. Hoort hij bij het aan boord gaan de roep van een koekoek, dan is hij alsnog verzekerd van goed geluk bij vertrek. Eenmaal bij het schip zet hij als eerste zijn rechtervoet aan boord en gooit hij snel nog een paar munten over boord voor een goede reis. Daarna kan hij eindelijk met een gerust hart uitvaren. Wil men al deze ellende écht voorkomen, dan kan men beter niet uitvaren!



Wat niet gewenst is aan boord?

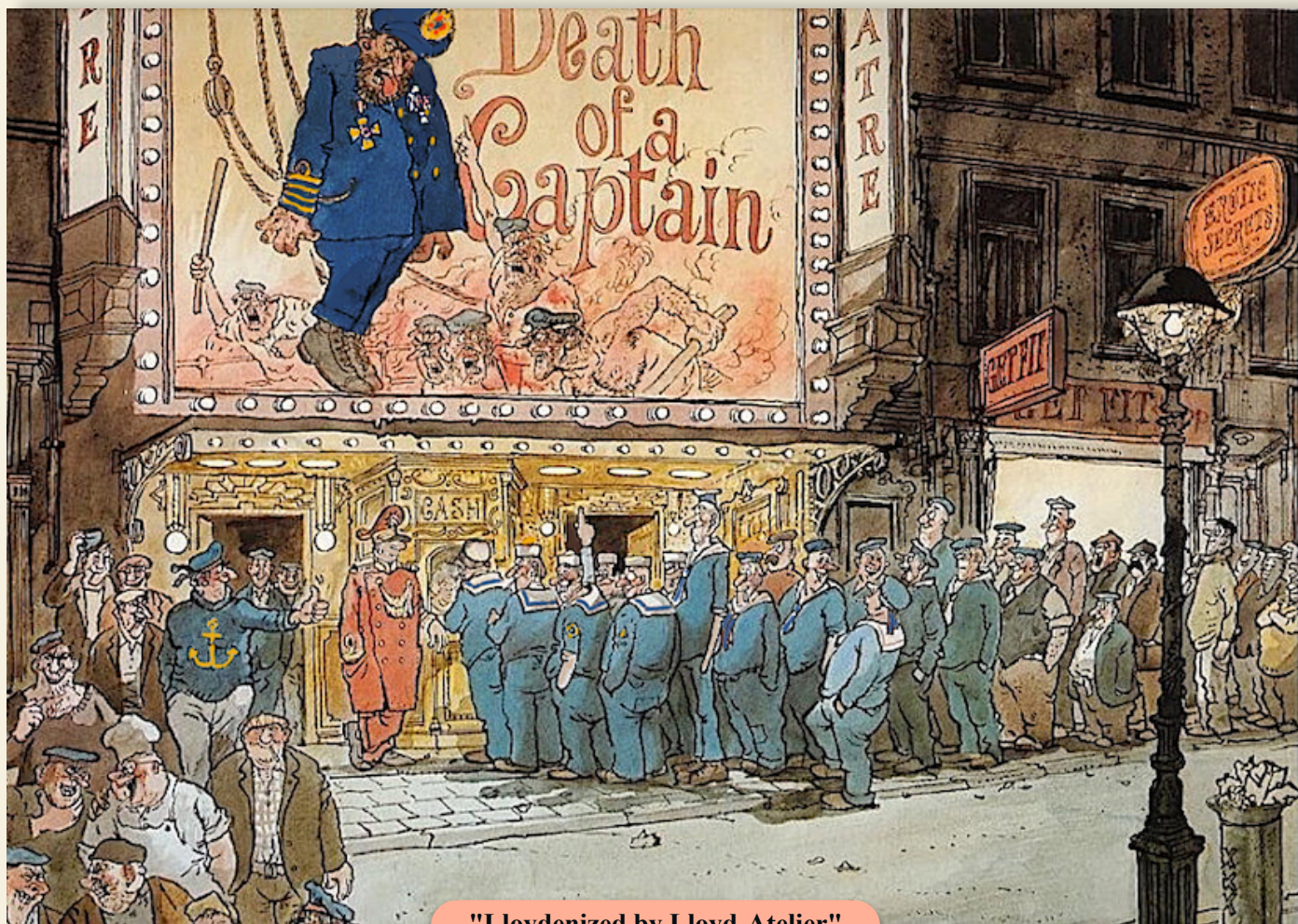
Bananen, kippen, burgers, geestelijken, advocaten en vrouwen waren niet welkom aan boord. Ze brachten onmiskenbaar ongeluk. Een uitzondering: een vrouw mocht wel aan boord, mits de vrouw naakt was, dat kalmeerde potentiële stormen in de kiem. Vandaar dat je ook wel halfnaakte boegbeelden op een schip tegenkomt.

Wat aan boord wél is gewenst?

Iedereen aan boord had een bijnaam om de duivel op het verkeerde been te zetten en een bezem werd in de mast gehangen, deze stond dan garant voor een gunstige wind.



CARTOON VAN JAN SANDERS "Death of a Captain!"

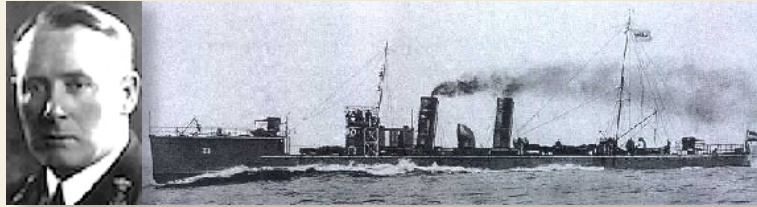


"Lloydized by Lloyd-Atelier"



Rotterdamsche Lloyd - Periode

Gerardus Cornelis Voorrips was in september 1895 geboren te Hillegersberg en koos, na zijn opleiding Hogere Zeevaartschool, het ruime sop bij de N.V. Rotterdamsche Lloyd. Als te doen gebruikelijk, beginnend als Stuurmansleerling maar, door het wegvallen van veel collega-Stuurlieden, werd hij na de Tweede Wereldoorlog al snel bevorderd tot Lloyd-gezagvoerder. Dat moet in 1946 zijn geweest, want in dat jaar mocht hij voor het eerst de Koninklijke Marine Reserve vlag gaan voeren. In 1952 is hij bij de Lloyd, op 57-jarige leeftijd met pensioen gegaan. Hier rechts ziet u een door ons geupgrade foto van 1e Stuurman Voorrips met zijn echtgenote, naar schatting, direct na de bevrijding in 1945 genomen.



Koninklijke Marine - Periode

Ook bij de Koninklijke Marine Reserve 'zoeft' Gerard Voorrips door de diverse officiersrangen en wordt in 1933 bevorderd tot Luitenant Ter Zee 1e klasse. Op 5 januari 1940, dus direct voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, is Gerard nog Commandant van de torpedoboot Hr. Ms. Z3 geweest. Dit snelle 'marine-jacht' was 62 meter lang, had 2 stuks AEG Vulkan stoomturbines met een vermogen van 5.500 PK waarmee een maximum snelheid van 27 knopen werd bereikt.



Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM)

Op zijn pensioengerechtigde leeftijd van 57 jaar was Gerard absoluut niet van plan achter de geraniums te gaan zitten en zette bij de KPM zijn vaarcarière voort, daar maakte hij nog vele reizen als Gezagvoerder op het kleine motorschip ms Kampar (zie foto rechts). Na een enerverend leven, overleed Gerard Voorrips in 1980 te Rijswijk.



Donaties

De afgelopen maand hebben wij weer een maandelijkse-donatie mogen ontvangen van Joke Hofman-Rijntjes, echtgenote van Lloyd-WTK Gerrit Hofman en Syvert Ganzinga, oud Lloyd-Stuurman en Aad Kortleven, oud Lloyd-Kabelgast.



De drie bovengenoemde donateurs, hartelijk dank voor uw zeer gewaardeerde steun!!



De 100e uitgave is een feit !

Het begon in 2007 met het 'Lloyd-Kompas' als kwartaalblad, maar het ging pas echt snel toen het kwartaalblad een maandblad werd en de bekende naam: 'Lloyd-Mail' meekreeg. Met trots meld ik u dat u nu in mijn 100e uitgave zit te lezen. 100 exemplaren, dat betekent in de praktijk méér dan 800 pagina's Lloydfergoed op naar de 1.000 pagina's zou ik roepen!!

GRATIS ELKE MAAND LLOYD-MAIL ONTVANGEN ?

Valt dit prachtige e-magazine nog niet maandelijks in uw digitale brievenbus? dan durven wij te stellen dat u echt iets moois mist. Daar valt iets aan te doen, namelijk gewoon een e-mailtje sturen naar: Lloydexpo19@gmail.com



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

