

Koninklijke Nederlandsche Lloyd

In 1899 werd een scheepvaartonderneming opgericht, de Zuid-Amerika Lijn (ZAL, kortweg 'de Zuid'). De opzet was om levende have vanaf havens aan de oostkust van Zuid-Amerika, vooral Argentinië, naar Engeland te vervoeren. Op de heenweg nam men Hollands fokvee mee. Door gebrek aan kapitaal bleef dat kleinschalig aanmodderen en tot overmaat van ramp verbood Engeland na een aantal jaren de invoer van levend vee wegens mond-en-klauwzeer in Argentinië. Ter compensatie schakelde men over op het vervoer van landverhuizers, meestal

Ernst Heldring (1871-1954), zoon van Balthasar Heldring, president der NHM en kleinzoon van Ottho Heldring, predikant en voorman van het Reveille. 1922-1931 Voorzitter Kamer van Koophandel Amsterdam en - na zijn pensionering - 1939-1948 president RvB NHM, 1938-1946 lid Eerste Kamer. Werd vanwege zijn invloed op het Amsterdamse stadsbestuur de onderkoning van Amsterdam genoemd.



Oost-Europese boeren en werklozen. De Duitse rederij Hamburg-Amerika Lijn aasde op overname. Het kwam al zover dat de Amsterdamsche Bank in hun opdracht aandelen ZAL begon op te kopen. Voor het zover was, 'redde' de KNSM de ZAL met kapitaal van de Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM, waar president Balthasar Heldring de scepter zwaaide, de vader van een der KNSM-directeuren Ernst Heldring. De laatste stelde alles in het werk om de Duitse concurrentie buiten de deur te houden en gunde ze zelfs zo'n kleine rederij als de ZAL niet. Heldring ging op zoek naar iemand met kennis van de vaart op Zuid-Amerika en kwam bij Jan Wilmink (1865-1924) uit. Die was agent van de HAL geweest in New York en kende het klappen van de zweep, was charmant en

- ▲ De aanlegplaats van ZAL en KHL tot 1915, de Gelria in het Spoorwegbassin
- ◀ De hoofdrolspelers: Ernst Heldring (1871-1954) en Jan Wilmink (1865-1924)



De vrachtschepen waarmee de Zuid-Amerika Lijn voer:

- ◀ **Amstelland**, 07-1900, 5404 BRT, 119x15,5x7,7 meter
Russell & Co. Ltd, Port Glasgow, Groot Britannië
najaar 1906 door ADM ingericht voor vervoer van ±1400 emigr.
- ▶ **Zaanland**, 10-1900, 4160 BRT, 119x15,5x7,7 meter
Russell & Co. Ltd, Port Glasgow, Groot Britannië
najaar 1906 door ADM ingericht voor vervoer van ±1400 emigr.
- ▼ **Rijnland**, 12-1900, 4244 BRT, 119x15,5x7,7 meter
Russell & Co. Ltd, Port Glasgow, Groot Britannië
najaar 1906 door ADM ingericht voor vervoer van ±1400 emigr.
de beschildering stamt uit WOI om de neutraliteit aan te geven



- ◀ **Maasland**, 08-1901, 4272 BRT, 116x15x8 meter
D. & W. Henderson & Co. Ltd, Glasgow, Groot Britannië
Daarnaast voer de ZAL vanaf 1905 met twee gecharterde schepen, de Delfland en de Eemland (eigendom NHM)



goed van de tongriem gesneden. Hij werd directeur van de onderneming, Ernst Heldring commissaris.

Onder Wilminks leiding maakte de ZAL een doorstart om in 1907 van naam te veranderen. In dat jaar werd de Hollandsche Lloyd opgericht, met vanaf december 1907 reeds het predicaat Koninklijke (KHL). De NHM liet in Schotland schepen bouwen met passagiersaccommodatie. Direct werden - naast de vrachtvaart - 14-daagse passagiersvaarten op Brazilië en Argentinië opgezet. Drie nieuwe schepen kwamen in de vaart: de **Hollandia**, **Frisia** en **Zeelandia**.

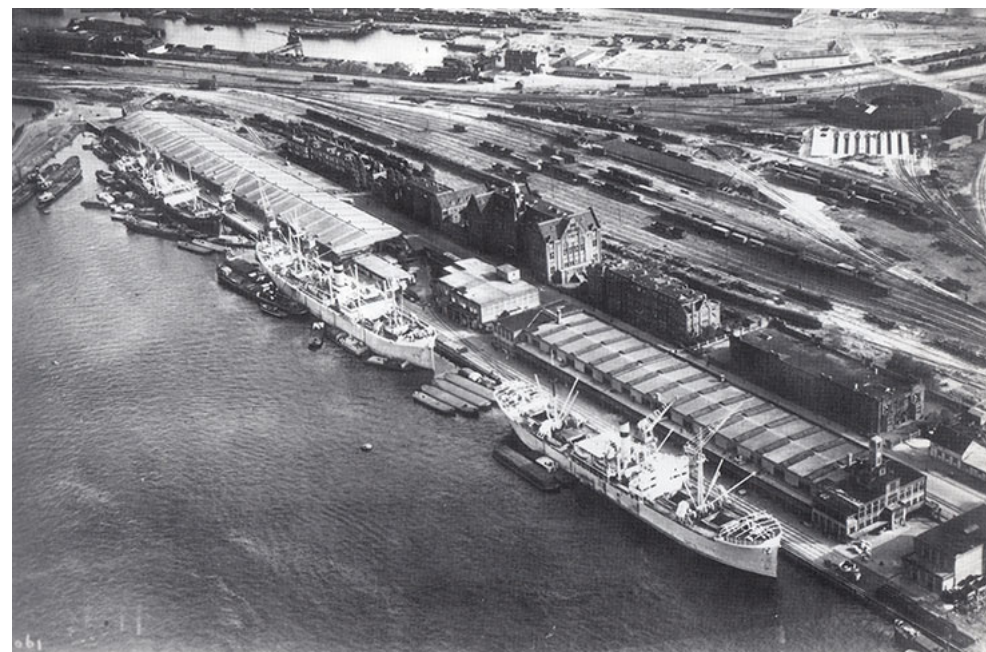
Na enkele jaren al was de KHL een begrip voor reizen naar Zuid-

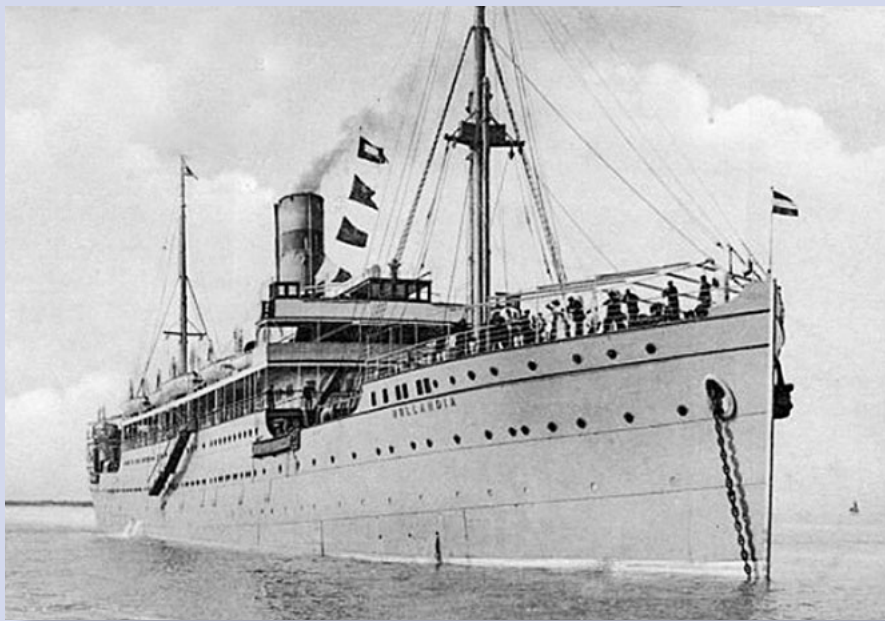
- ▲ *Het oude hoofdkantoor aan het Spoorwegbassin*
- ▶ *De Oostelijke Handelskade met nieuwe loodsen en hoofdkantoor (re. onder)*

Amerika en werd gezocht naar uitbreiding. Het oude kantoor van de ZAL aan het Spoorwegbassin (vandaag heet dit Sporenburg) stak Wilmink de ogen uit. Dat kon echt niet! Hij kreeg



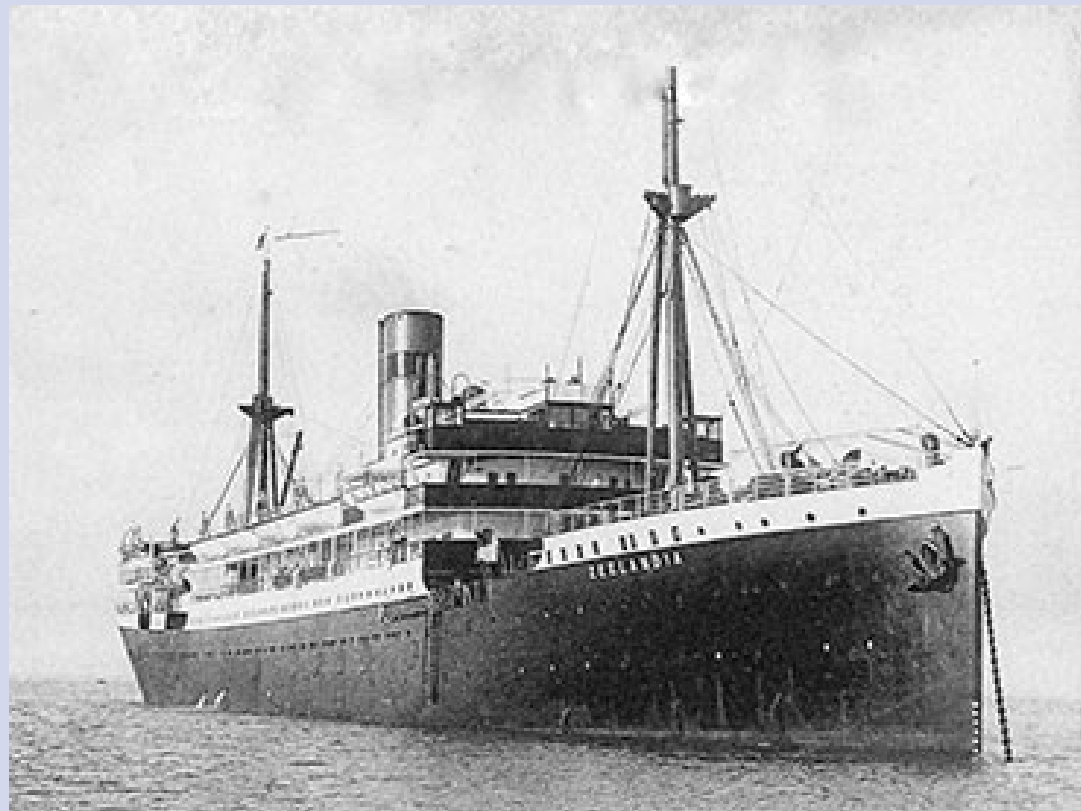
in 1915 aan de Oostelijke Handelskade de beschikking over 600 meter kade met twee oude loodsen. Wilmink liet die afbreken en vervangen door een stalen loods Argentinië en een betonnen loods Brazilië. Tegen de loods Argentinië kwam in 1922 een nieuw kantoorgebouw, dat overigens in de 70-er jaren is afgebroken. Maar de loodsen zelf staan er vandaag nog. Brazilië is nu een winkelcentrum.



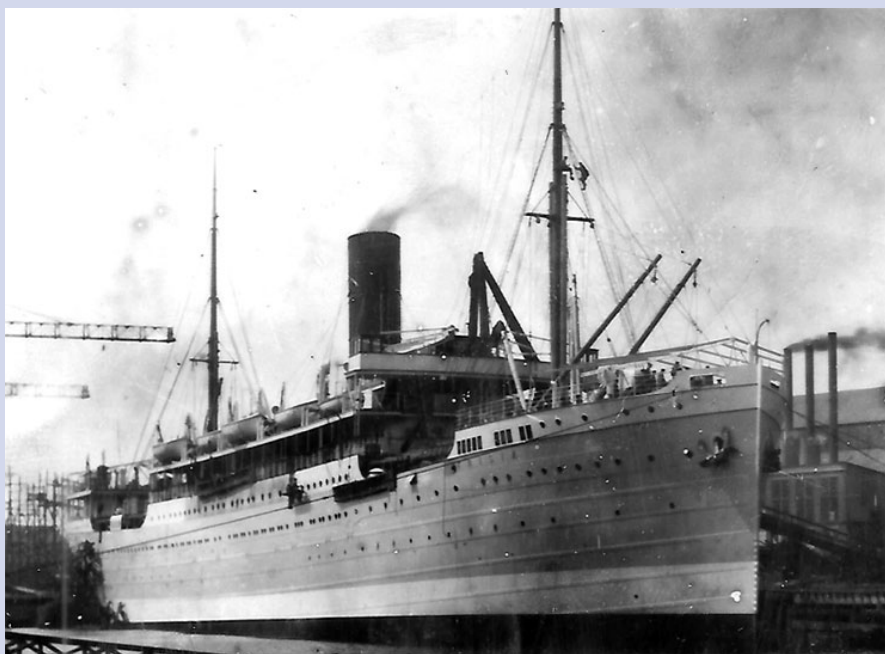


De eerste passagiers/vrachtschepen die de KHL liet bouwen:

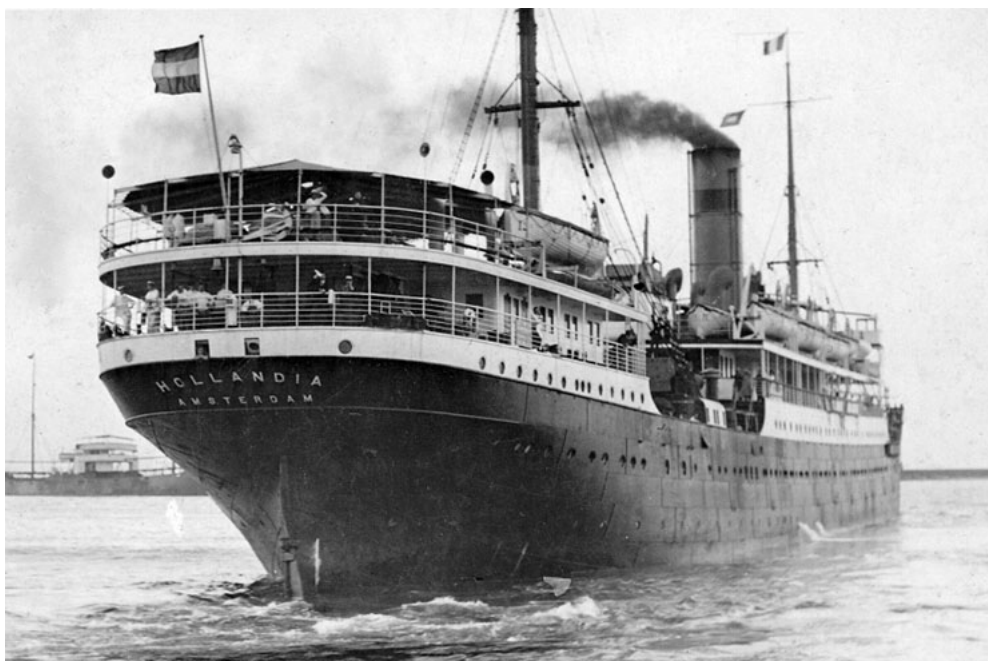
- ◀ **Hollandia**, 1909, 7291 BRT, 128,5x16,5x10,5 meter, 1478 pass.
Alexander Stephen & Sons Ltd., Glasgow, Groot Britannië



- ▶ **Frisia**, 1909, 7442 BRT, 128x17x10,4 meter, 1476 passagiers
Kon. Maatschappij De Schelde, Vlissingen, Nederland



- ▲ **Zeelandia**, 1910, 7795 BRT, 134x16,5x10,4 meter, 1064 passagiers
Alexander Stephen & Sons Ltd., Glasgow, Groot Britannië



In ambitie deden Heldring en Wilmink niet voor elkaar onder. Beiden zetten in op passagiersvervoer per schip op grote schaal, in die dagen een nieuwigheid. Reizigers waren aangewezen op vrachtschepen met een bescheiden passagiersaccommodatie, soms minder dan 10 personen. Wilmink wenste schepen met plaats voor enkele hon-

Jan Wilmink (1865-1924), geboren in Zwolle als zoon van een schoenmaker. Wilskrachtig, innemend en kon praten als Brugman. Nam iedereen voor zich in en maakte al vroeg carrière bij de Holland-Amerikalijn (HAL) als agent in New York. Werd door 't Duitse HAPAG (Hamburg) weggekocht om in Genua directeur van een dochtermaatschappij te worden, de Stoomvaart Mij. Italia. Daar kreeg hij te maken met het verschepen van landverhuizers, waarmee hij de ideale kandidaat voor Ernst Heldring werd.

derden passagiers in bovendekse hutten. In de buik van zo'n schip kon men naar keuze vracht of landverhuizers vervoeren. In maart 1909 leverde de werf Alexander Stephen & Sons Ltd. in Glasgow de **Hollandia** af (foto pag.5 en links). Die had 1e klasse-hutten voor 82 passagiers en 116 in de 2e klasse. Een 3e klasse ontbrak op dit 128 meter lange 2-deks schip. Tussendeks, de term voor onderkomens voor grote groepen landverhuizers, was plaats voor 1280 personen. Het spreekt voor zich dat die niet naar eigen goeddunken over het schip konden wandelen; er werd gelucht in groepen en dat moesten

- ◀ *De bovendekse passagiersaccommodatie van de Hollandia*
- ▼ *Opvang en inschrijving van landverhuizers aan de kade Spoorwegbassin, rond 1910, direct vanuit de trein naar het terrein van de KHL; de loods met spoorrails voor de deur had de ZAL in 1900 overgenomen van de HIJSM*



ze in onderling overleg regelen. Ook het voedsel dat passagiers kregen was aangepast aan de klasse. Tussendek-passagiers ontbeten met havermoutpap, de bovendekse met meerdere soorten brood, fruit en dranken naar keuze. In de loop der jaren werd het verschil steeds groter, totdat passagiersschepen drijvende luxe-hotels waren geworden.

Het vervoeren van landverhuizers was geen sinecure. Het ontvangende land moest bij voorbaat toestemming geven dat ze aan land mochten komen, mits ze ziek bleken te zijn en dat kon zo maar gebeuren. Na lange tochten door Europa waren ze vermoeid en in slechte conditie. Bovendien heerste in Oost-Europa trachoma, een bacteriële oogziekte die tot blindheid leidde en nog niet bestreden kon worden en waarvoor ze in Zuid-Amerika panisch waren. Door onhygiënische gewoonten stak het ene familielid het andere aan. Als dit bij aankomst in het gastland ontdekt werd, kon het hele schip



met alle opvarenden naar Nederland terug. Zaak voor de KHL om dit uitgebreid te controleren vóór vertrek. De landverhuizers verbleven en sliepen in louche logementen in de stad en later in barakken op de kade. De gemeente Amsterdam maakte met de KHL duidelijke afspraken dat de emigranten niet door de stad zouden zwerven en zowel Heldring als Wilmink toonden zich bereidwillig daaraan mee te werken. In ruil daarvoor ontstond een uitstekende samenwerking met het stadsbestuur waaruit welwillende medewerking voortkwam, ook financiële. De emigranten werden per spoorwagon direct naar de kade getransporteerd en daar opgevangen en gecontroleerd. Wilmink richtte een quarantaineruimte in waar artsen de emigranten nakeken en eventueel behandelden. Dit zou door de KHL tot in de finesses uitgewerkt worden in een landverhuizerssho-

- ▲ *Emigranten die in de 3e klasse op de Gelria reisden, zitten hier op 't zonnedek*
- ◀ *Joodse landverhuizers op de vlucht voor antisemitisme en pogroms krijgen aan boord koshere maaltijden en gelegenheid voor eigen godsdiensten*



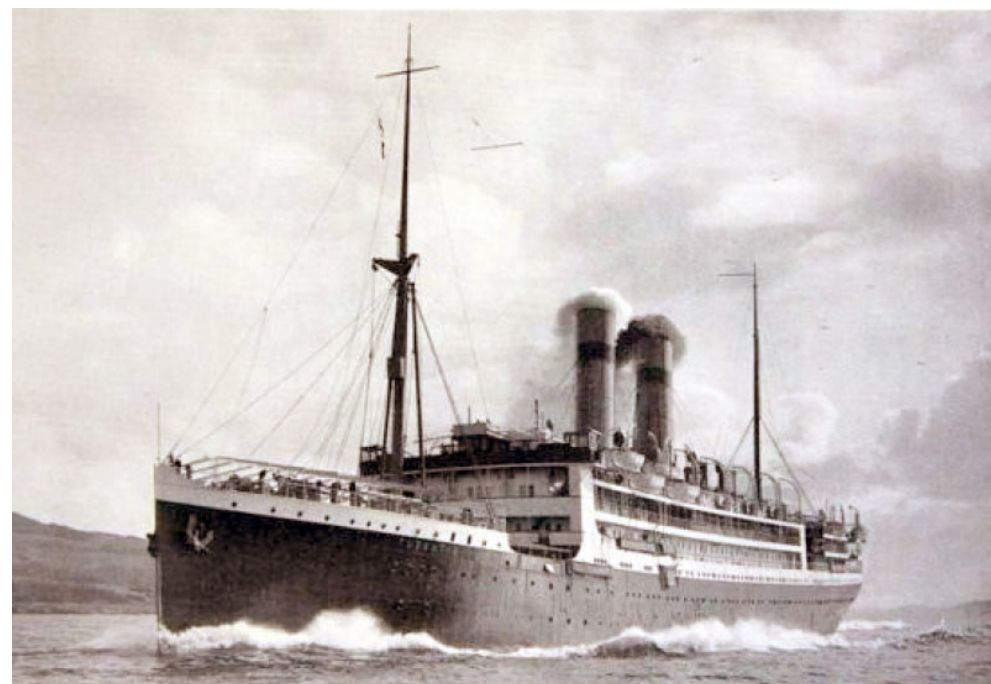
tel op de kade. Maar daarover later.

Er was heel wat te verbeteren aan de emigrantenstroom. Tot de grote depressie in 1928 werden vanuit Europese havens ruim 10 miljoen Europeanen naar Zuid-Amerika vervoerd. Soms onder zulke slechte omstandigheden dat onderweg velen de dood vonden. Dat was in Nederland beter geregeld! Door de (iets) betere begeleiding en verzorging in Nederland kozen landverhuizers die iets meer te besteden hadden voor Nederlandse havens. De KHL had daardoor in het contingent emigranten het betere segment dat in betere conditie verkeerde met minder zieken.

In juli 1909 kwam een tweede schip in de vaart, de *Frisia*, gebouwd door de Nederlandse werf De Schelde in Vlissingen. Het

- ▲ Spoorwegbassin in oostelijke richting gezien (1914), met aan de kade de *Gelria* (met 2 schoorstenen) en ervoor liggend de *Gooiland* (1 schoorsteen)
- De vorstelijke 3-deks *Tubantia*, zusterschip van de *Gelria*

was in grote lijnen vergelijkbaar met de *Hollandia*, in afmetingen en in capaciteit. De werf in Glasgow had een derde nieuw schip op stapel staan dat in 1910 geleverd werd: de *Zeelandia*. Het was ogenschijnlijk net zo groot als beide voorgaande schepen, maar met minder passagiersaccommodatie. Wilmink kocht als uitbreiding van de vrachtvloot ook bestaande schepen op. In 1912 bijvoorbeeld de *Gooiland*, het in 1904 in Glasgow gebouwde vrachtschip King Robert. Eveneens in 1912 kocht de KHL de *Cara* (1905) en doopte dit *Kennemerland*. Van beide schepen zijn alleen vrachtvaarten bekend en geen ombouw tot emigrantenschip. In 1913 kwam wel een nieuw passagiersschip in de vaart, het voorlopige vlaggeschip van de KHL, de *Gelria* met in de 1e klasse 235, de 2e 224 en 3e klasse 135 passagiers. Door deze grotere aantallen goed-betalende passa-

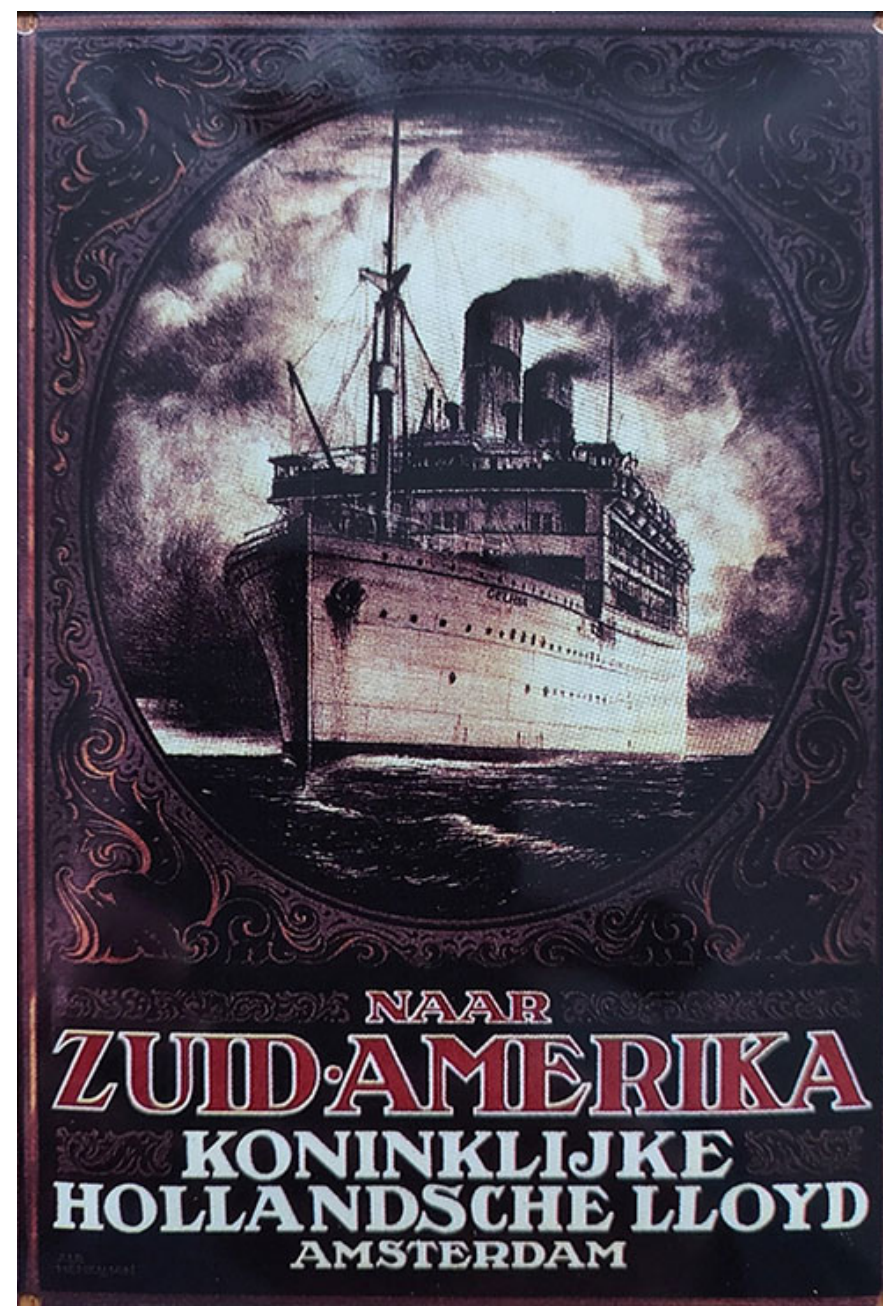


giers was er nog ‘maar’ voor 702 tussendeckers plaats. Enkele maanden later kwam het zusterschip van de Gelria, de *Tubantia* naar Amsterdam. Dit schip was nauwelijks groter dan de Gelria maar vervoerde toch meer passagiers, vooral tussendecks. Door deze aankopen kon het emigrantenvervoer op de oudste 4 schepen gestaakt worden.

Willink dreef intussen zijn commissarissen tot wanhoop. De aankoop van zoveel schepen, de meeste nieuw, hielden geen tred met de winstcijfers. Hij liet de aandeelhouders wachten op dividend en leende steeds opnieuw miljoenen. In 1907 kreeg hij van het Rijk f3 miljoen voorschot dat over 15 jaar terugbetaald moest worden. Daarnaast vijf jaar lang een subsidie van f300.000 en daarna vijf jaar f200.000. In 1908 meteen een obligatielening van f5,5 miljoen er achteraan en in 1911 nog een van f6,5 miljoen. Die laatste voor de bouw van de Gelria en de Tubantia. In 1912 kon eindelijk 5% dividend uitgekeerd worden en in 1913 zelfs 6%.

Maar Willink was nog lang niet klaar met het aanschaffen. Hij opperde dat de Oost-Europese migranten meer dan 1000 km over land moesten reizen, wat heel veel energie vergde en gevaar opleverde. Hij wist in Rusland de rederij Rurik te koop en overrede zijn commissarissen tot aankoop. De vraagprijs was veel te hoog maar Willink stond er op. Voorjaar 1914 kwam de deal rond maar voordat er gevaren werd brak de Eerste Wereldoorlog uit. De Russische marine confisqueerde werf en vloot en de miljoenen verdampten.

Namen van passagiersschepen waren verlatijnste Nederlandse provincienamen of namen van landstreken: Hollandia (1909), Frisia (1909), Zeelandia (1910), Gelria (1913), Tubantia (1914), Brabantia (1920), Limburgia (1920) en Orania (1922). De namen van vrachtschepen eindigden op -land: Amstelland, Rijnland, Zaanland (1900), Maasland (1901), Drechterland, Gaasterland (1903), Gooiland (1904), Delfland, Eemland, Salland (1905), Montferland (1921), Kennemerland (1912) en Gaasterland (1913). De KHL gebruikte namen van schepen die verloren gingen, gesloopt of verkocht werden steeds opnieuw.



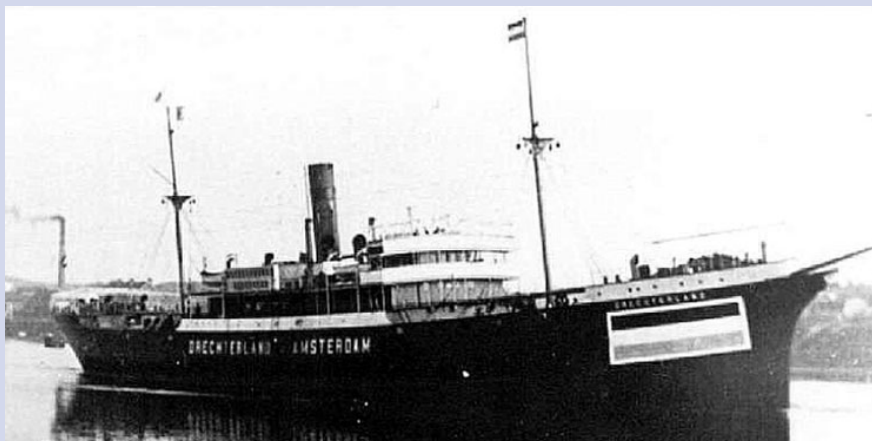


Op 28 juli 1914 brak de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland wist neutraal te blijven en werd geacht zich op internationale wateren vrijelijk te kunnen bewegen, mits er geen contra-bande werd vervoerd. Daarop zagen zowel Engeland - heerser op het wateroppervlak - en Duitsland - idem onder water met hun duikboten - op toe door aanhoudingen en controles. De definitie van begrip contra-bande was gebrekkig en verschoof ook tijdens de oorlog. Al meteen waren er problemen met beschietingen en torpederingen. De commissarissen van de KHL die namens de NHM zitting hadden, meenden dat de spiksplinternieuwe schepen *Gelria* en *Tubantia* opgelegd dienden te worden, wilde men niet het risico lopen dat ze

▲ *Na een moeizame start in 1910 werd de Duitse U-boot gedurende de Eerste Wereldoorlog een geducht wapen waar de geallieerden pas aan het einde van de oorlog een antwoord op ontwikkelden*

tot zinken werden gebracht. Wilmink was mordicus tegen! Dit was zijn kans om de Duitse concurrentie voorgoed uit te schakelen en hij zette zijn zin door. In 1917 werd het toch penibel; de geallieerden vaardigden steeds nieuwe regels uit. Nadat de VS zich in de strijd mengde ging die over tot in beslagname van schepen om hun verliezen aan tonnage op te vangen. Dat gold ook voor neutrale landen die Amerikaanse havens aandeden. Terwijl de HAL door deze maatregelen maar één schip verloor kostte het de KHL vijf: *Zeelandia*, *Gooiland*, *Rijnland*, *Drechterland* en *Zaanland*, waarvan het laatste ook niet terugkwam na de oorlog. Niet dat de maatschappijen daarvoor hard geraakt werden. De overheid stond niet alleen garant voor de waarde van een schip als het niet of beschadigd terugkeerde, er werd ook op basis van voor-oorlogse cijfers gecompenseerd voor het verlies aan verdiensten als er met die schepen niet gevaren kon worden. Een zeer riante regeling! Bovendien betaalden de geallieerden huur voor deze schepen. Duitsland toonde zich ook coulant. Voor een ten onrechte tot zinken gebrachte *Eemland* gaven zij een in Ned. Indië opgelegd schip ter compensatie. Dat voer verder onder dezelfde naam als het gezonken schip. Minder fortuinlijk voor de KHL was het torpederen van de *Tubantia* in 1916. Daarvoor is voor zover bekend geen compensatie betaald. Ondanks deze strop wist de KHL de oorlogsjaren toch met winst af te sluiten. Voor Wilmink dus geen reden om zich in te houden met plannenmaken.

Duitsland had als laatste grote natie de vloot uitgebreid met duikboten, maar gedurende de oorlog werd dit op zee hun belangrijkste wapen. Tot en met 1917, het begin van de onbeperkte duikbooroorlog, hadden zij 2 miljoen BRT van de geallieerde koopvaardijvloot tot zinken gebracht, ongeveer 10% van het totaal. Veel meer mocht niet verloren gaan, wilden de geallieerden hun troepen kunnen bevoorraden.



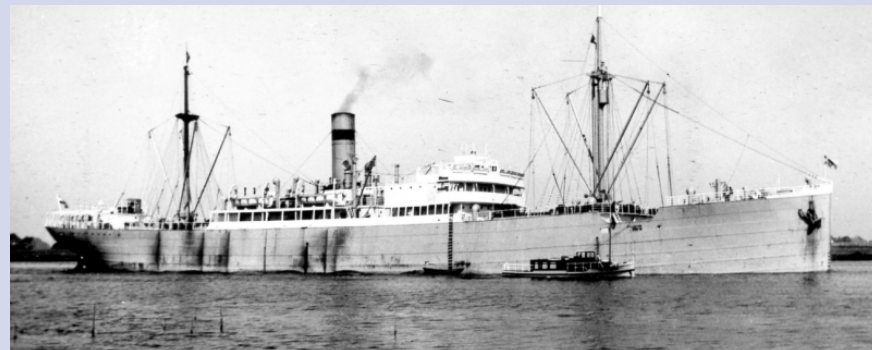
Gebouwd / In eigendom
KHL - Afgevoerd

◀ **Drechteland**

1903 / 1915-1933

▶ **Eemland (NHM)**

1903 / 1908-1915



◀ **Gaasterland**

1903 / 1916-1917

▶ **Delfland (NHM)**

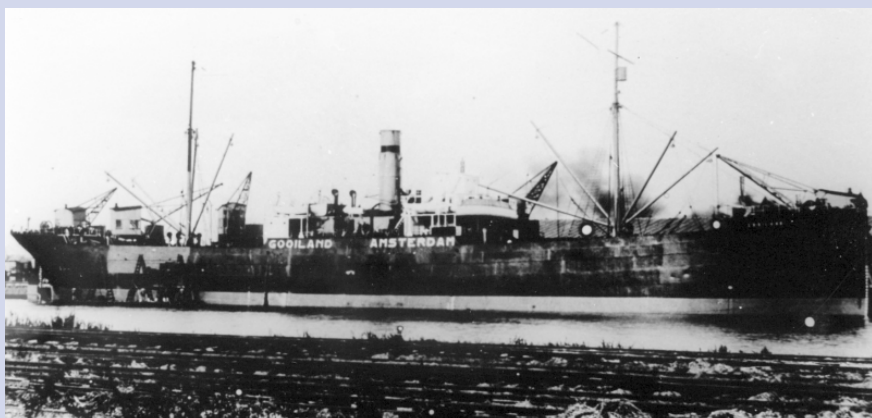
1905 / 1908-1933



▶ **Salland (1)**

1905 / 1912-1917

SALLAND (1)
geen foto bekend



◀ **Gooiland**

1904 / 1912-1923

▶ **Kennemerland**

1905 / 1912-1933



Verhuizing naar de Oostelijke Handelskade

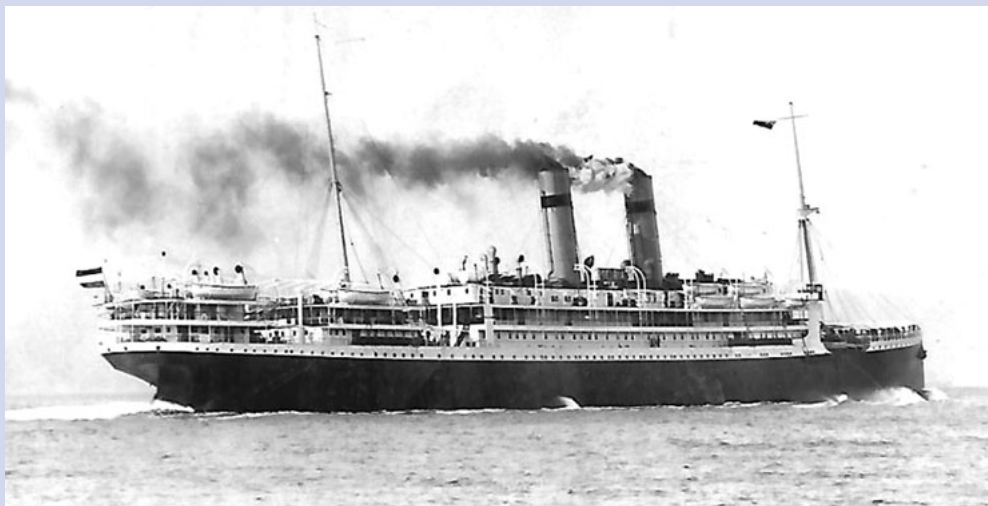
De aanlegplaats in het Spoorwegbassin was onhoudbaar, omdat de schepen groter werden maar daarmee ook dieper staken. Bovendien was het voor klasse-passagiers een uithoek in het Oostelijk Havengebied, met slechte verbindingen naar het stadscentrum. Met het stadsbestuur werd een nieuwe plaats overeengekomen aan de Oostelijke Handelskade, dicht tegen de verbindingsdam aan. De stad beloofde de plek door regelmatig baggeren op diepte te houden. Op het bedoelde stuk stonden al twee oude loodsen die Wilmink liet afbreken en vervangen door nieuwe; de loods Argentinië in staal uitgevoerd en Brazilië in beton, met verdieping. Bovendien kwam hier een passagekantoor dat in 1923 nog een andere rol zou gaan spelen, waarover later.

De Handelskade verdeelde de beschikbare grond in tweeën; aan het



water uiteraard het scheepvaartgebeuren met aan de andere kant van de weg kantoren van diensten en woningen voor personeelsleden. Die strook grensde aan het rangeerterrein van het spoor met de mogelijkheid daar opnieuw treinen met landverhuizers op te vangen. Het was ook hier waar Wilmink een verblijf, een soort hotel wilde bouwen waar landverhuizers onderzocht konden worden op ziekten en ongedierte. Alleen zo bleef de binnenstad gevrijwaard van zwervende landverhuizers en die op hun beurt van louche figuren die ze hun reisgeld afhandig wilden maken. De stad was het hardgrondig met deze visie eens en ondersteunde de KHL waar maar nodig..., ook met subsidies!

- ▲ *De Handelskade, gezien naar het oosten met links loods Brazilië en rechts personeelswoningen*
- ◀ *De voor de KHL gereserveerde Handelskade in een later stadium, met de loodsen Brazilië en Argentinië, het passagekantoor en aan de andere kant van de weg het Lloyd Hotel en andere diensten en personeelswoningen*



- ▼ **Tubantia** 1914, 13911 BRT, 170x20x10,7 meter, 1e kl. 252, 2e kl. 236, 3e kl. 135, tussendecks 854, totaal 1477 passagiers.



- ◀ **Gelria** 1913, 13868 BRT, 170x20x10,7 meter, 1e kl. 235, 2e kl. 224, 3e kl. 135, tussendecks 702, totaal 1296 passagiers.
Bouw: Alexander Stephen & Sons Ltd., Glasgow, GrBr.
Zusterschip van de Tubantia van dezelfde bouwer (zie links).

- ▼ **Gaasterland** 1903/1916, oud vrachtschip Beekbergen gekocht, 3917 BRT, in 1917 door Duitse U-boot aangehouden en tot zinken gebracht, ondanks vrijgeleide. Na protesten Nederlandse regering kreeg de KHL een vervangend schip toegewezen dat



- ▼ opnieuw **Gaasterland** ging heten, de in 1913 gebouwde Castell Pelesch, 3464 BRT, 116x15,5x6,5 meter, gebouwd door Neptun Schiffswerft & Maschinenfabrik, Rostock, Duitsland





Lloyd Hotel (1917-1920)

In 1917 gaf Wilmink architect Evert Breman opdracht een migrantenhotel te ontwerpen dat aan de oostkant van de Oostelijke Handelskade moest komen. Aan die zijde lag namelijk een woud aan rangeersporen zodat ook nu weer de emigranten per spoor van CS direct naar het hotel gebracht konden worden. Wilmink wilde zich in de strijd om de landverhuizer, als hij niet de laagste tarieven kon bieden, onderscheiden door een excellente service in een weldadige omgeving. Opnieuw mopperden de commissarissen over deze nieuwe uitspatting van de directeur. Het beste en fraaiste was weer niet genoeg. Glas-in-loodramen en beeldhouwwerk vonden ze niet te rijmen met de omgeving en omstandigheden waar de emigranten

uit voortkwamen. Wilmink had de frequentie van afvaarten naar Zuid-Amerika opgeschroefd zodat de passagiers maar enkele dagen in het hotel zouden verblijven. Ze betaalden daar *f*5 per dag voor, alles inbegrepen. De landverhuizers die hier binnenstapten zouden overdonderd zijn door de luxe, die een voorbode diende te zijn van het walhalla dat hen na de reis wachtte. Op de begane grond waren hoge eetzaal met lange gedekte tafels en plaats voor 300 personen tegelijk. Een aparte eetzaal was er voor Joodse vluchtelingen die hier kosjere maaltijden konden verwachten en 52 plaatsen telde. De hele ruimte was weelderig versierd met planten. Op de eerste etage waren slaapzalen voor vrouwen en 28 gezinskamers voor gezinnen met veel kinderen. Op deze verdieping waren aanvankelijk ook de dokterskamers waar alle passagiers gecontroleerd werden op besmettelijke ziekten. Ook was hier een kleine ziekenboeg. Op de bovenste verdieping waren slaapzalen voor mannen. In de kelders ten slotte was gelegenheid om familiewasjes te doen. In het hotel was plaats voor zo'n 900 personen. Het geneeskundige gebeuren werd later verplaatst naar een apart gebouw naast het hotel, dat in Lloyd-terminen het 'Ontsmettingsgebouw' genoemd werd (zie pag.21).





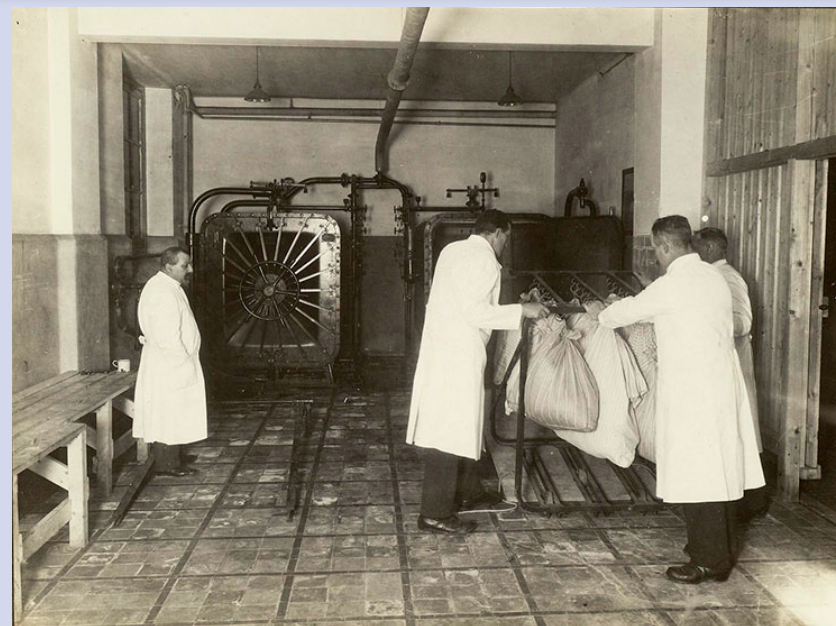
Vorige pagina:

Links: Lloyd Hotel in de tijd van de KHL Foto: Jan van Dijk / SAA

Rechts: Medische inspectie van landverhuizers in het Lloyd Hotel

Deze pagina:

- ▼ Aankomst van trein met landverhuizers op de Handelskade
- ◀ Voor de ingang van het hotel
- ▼ Slaapzaal mannen op de bovenste verdieping / ONH.nl
- ▶ Ontsmettingsoven in de kelder (later in Ontsmettingsgebouw) van het Lloyd Hotel waar de kleding van landverhuizers gereinigd werd / ONH.nl

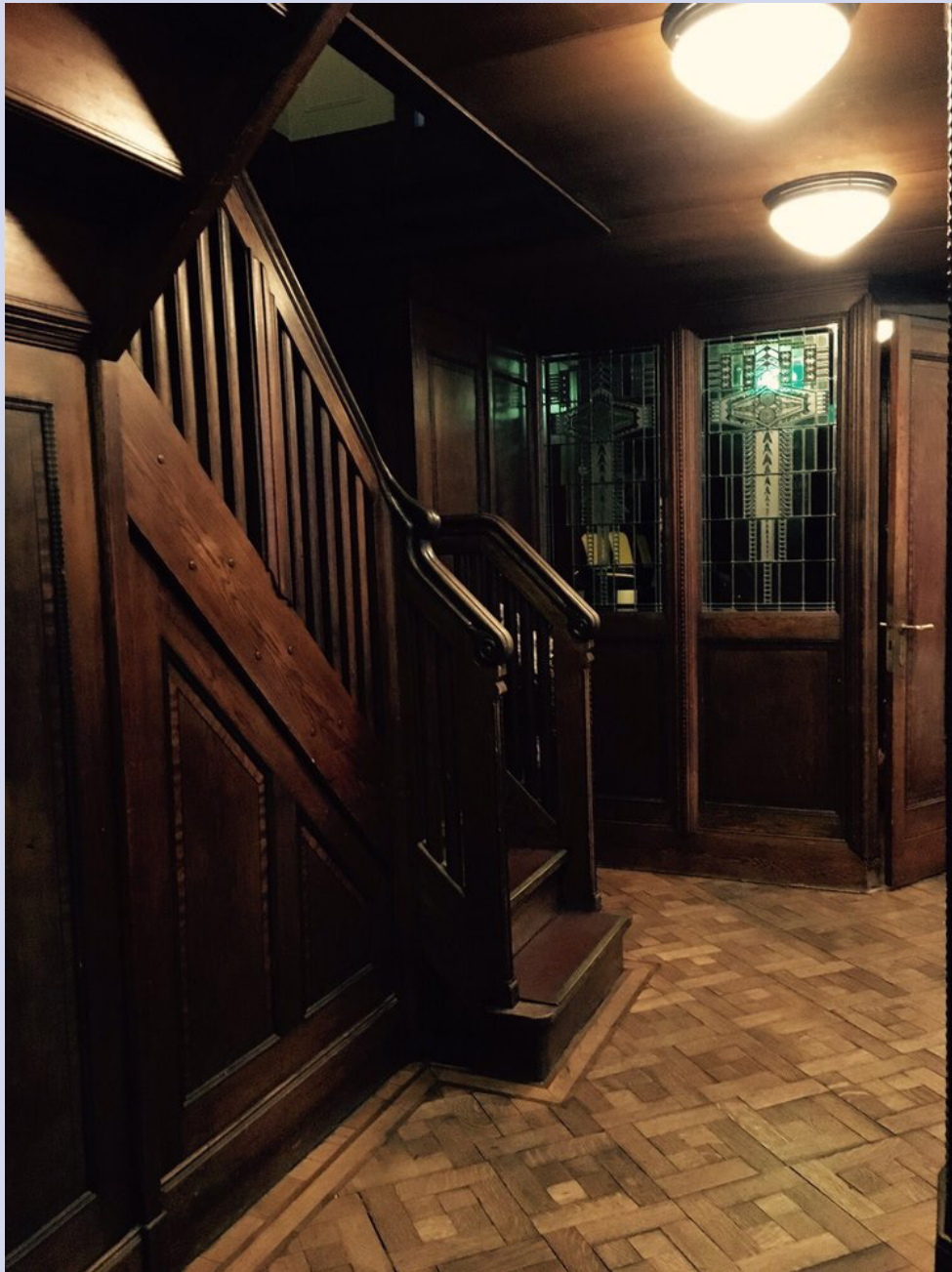




Hoofdkantoor Prins Hendrikkade (1917-1921)

Tja..., dat kantoorgebouw op de Handelskade, dat was toch nauwelijks een reclame voor de KHL. De maatschappij huurde het huis op de Prins Hendrikkade 130 waar Michiel de Ruyter ooit had gewoond. Maar dat was voor een florierend bedrijf, dat de KHL inmiddels was geworden, véél te klein. Er moest iets groters komen, maar om kantoorruimte te huren in het Scheepvaarthuis was Jan Wilmink toch te min. Hij bleef al die jaren de vreemde eend in de bijt, hij ging zijn eigen gang, liet schepen bij voorkeur in Groot-Brittannië of Ierland bouwen en dacht er dus ook niet over om tussen zijn collega's in het Scheepvaarthuis te trekken. Hij had iets in het centrum, direct voor het Centraal Station op het oog: Prins Hendrikkade, hoek Martelaarsgracht. Daar lag weliswaar een steeg in de weg maar het moest wel gek lopen wilde hij die niet kunnen kopen van de stad. Tot afgrijzen van katholiek Amsterdam, de Ramskooi was onderdeel van de Stille Omgang, kreeg hij dat ook nog voor elkaar. Opnieuw werd Evert Breman gevraagd het ontwerp te maken en opnieuw werd er niet gespaard op de inrichting en decoratie. Het gebouw werd helemaal van natuursteen opgetrokken. De bouwkosten bedroegen f4,5 miljoen. De commissarissen van de KHL hadden dit keer een nog grotere storm van kritiek te verduren, dit was toch 'gekenwerk'! De beurskoers leed er zelfs onder.

Medio 1922 konden de eerste afdelingen naar de nieuwbouw verhuizen maar voordat dit allemaal rond was, trok de Raad van Bestuur de stekker uit het project en zag van het gebruik van het gebouw af, met de uitdrukkelijke wens het af te stoten. In november 1923 verdween de KHL volledig uit het beoogde hoofdkantoor. Het was toen dat het passagekantoor op de Handelskade als hoofdkantoor in gebruik genomen werd.



Hoofdkan-
toor KHL
op de Prins
Hendrikkade
33

►
Passagebu-
reau voor
klassepassa-
giers

◄
De edelste
materialen
werden toe-
gepast, zoals
tropische
houtsoorten;
binnen en
buiten geen
baksteen te
bekennen,
alleen natuur-
steen

►
Ticketbalie
met perzische
tapijten op
de marmeren
vloer





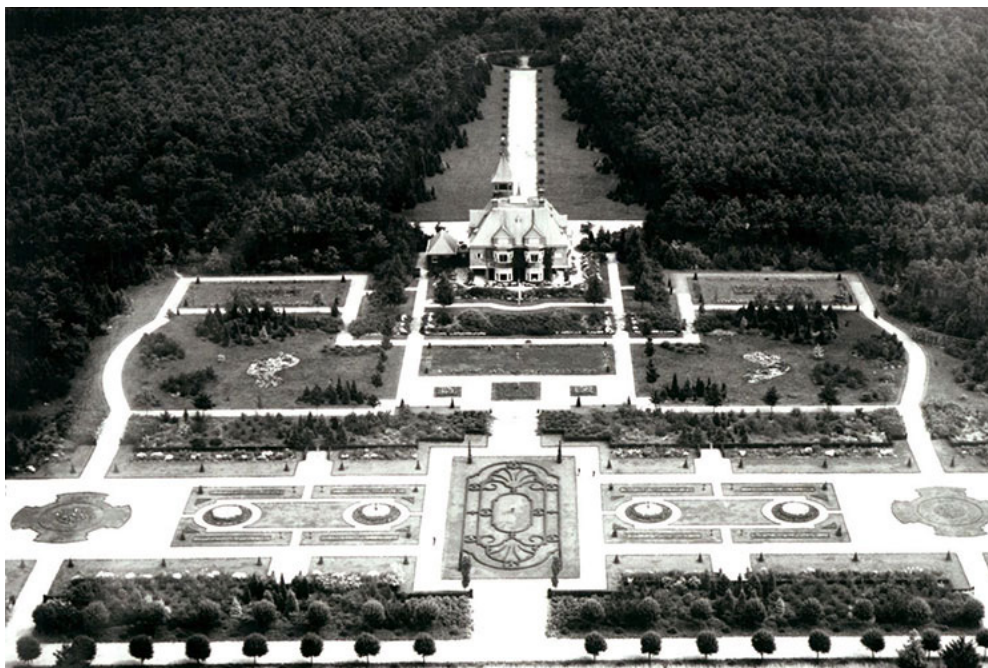
Na het mislukte avontuur met het luxe hoofdkantoor in de binnenstad nam het kantoorpersoneel het walkantoor aan de Handelskade in gebruik. Wel werd de ingangspartij herzien waarvoor Hildo Krop uitgenodigd werd het beeldhouwwerk te leveren. Linksboven ligt de Gelria voor de wal en verzamelen zich nieuwe passagiers.

Ook de KHL bediende zich van agenten in de plaatsen waar de schepen tussenstops maakten, zoals rechtsboven in Oporto, waar zich ook landverhuizers aanmeldden voor verscheping naar Zuid-Amerika.

Jan Wilmink intussen beschouwde de ingreep van de kredietverstrekkenende NHM als een persoonlijke nederlaag, die gevolgen zou hebben.

Ruiterberg

Midden in de Eerste Wereldoorlog besloot Jan Wilmink dat hij gepast diende te wonen in een behoorlijke villa. Op de Utrechtse Heuvelrug, midden in de Kaapse bossen, gaf hij in 1916 opdracht een passende villa te bouwen. Het landgoed ligt nabij de gemeente Maarn. Ten oosten van de Maarsbergseweg werd begonnen met de aanleg van een buitenplaats: De Ruiterberg. Opdrachtgever Wilmink vroeg voor de gebouwen de Utrechtse architect J.C.Wentinck, terwijl voor de tuinaanleg de tuinarchitect P.H.Wattez werd aangehouden. In twee jaar tijd creëerde Wattez een omvangrijke geometrische tuin, met het nog te bouwen landhuis van Wentinck als middelpunt. Deze hoogmoed zou voor eigen rekening van Wilmink zijn geweest, ware het niet dat hij op slinkse wijze f400.000 uit de kas van de KHL opnam om de bouw en aanleg van f900.000 mede



te bekostigen. De raad van commissarissen gaven hem weliswaar toestemming, maar de NHM werd hierin niet gekend. Die legde dit later, toen de blunders zich opstapelden met het hoofdkantoor als toppunt, uit als verduistering en omdat Wilmink het bedrag niet kon aanzuiveren, brachten de commissarissen het bedrag uit eigen middelen op om de gemoederen te sussen. Het was wel het zoveelste deuk in Wilminks reputatie.

Nieuwe schepen

Niet dat die er onder gebukt ging. Hij nam voor f1 miljoen deel aan de oprichting van de Nederlandsche Droogdok Maatschappij (NDM) waarvan niet te verwachten viel dat deze investering snel iets zou opleveren. Hij kocht in Duitsland twee passagiersschepen die tijdens WOI tewater gelaten waren maar niet afgebouwd. Na het verlies van de Tubantia kon de vloot wel uitbreiding gebruiken maar deze aankoop was niet de gelukkigste. De Engelsen blokkeerden de levering naar het neutrale Nederland en claimden de schepen als

- ▲ *Twee nieuwe schepen, de Limburgia en Brabantia voor de wal*
- ◀ *Landgoed De Ruiterberg te Doorn, de melagomane buitenplaats van Wilmink; het huis werd in WOII verwoest maar in eenvoudiger vorm herbouwd*

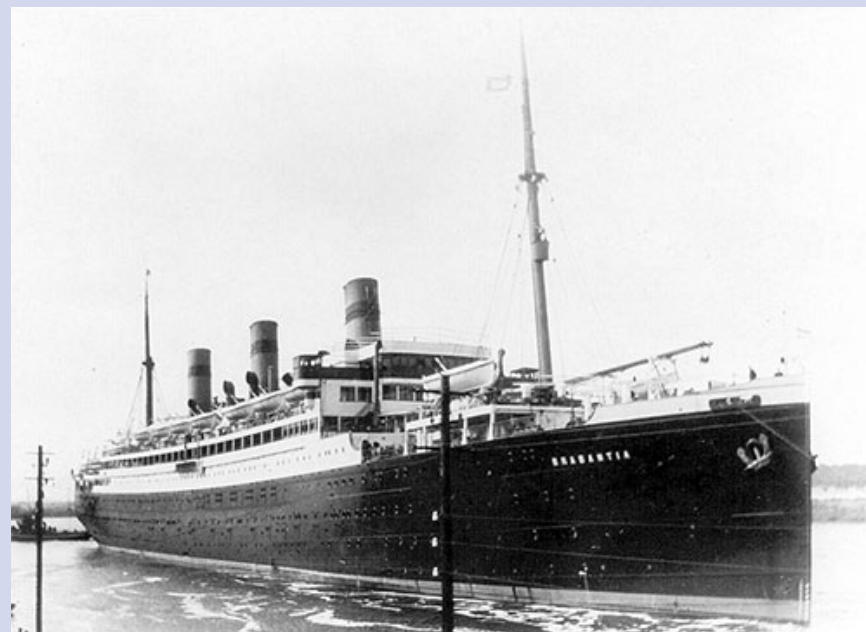


▲ **Limburgia** 1920, gebouwd in 1915 voor de HAPAG door Joh. C. Tecklenborg Schiffswerft & Maschinenfabrik, Geestemünde, Duitsland, 19980 BRT, 188x20x12 meter, in 1920 door de KHL overgenomen.

1e kl. 366, 2e kl. 148, 3e kl. 132, tussendecks 900, totaal 1546 passagiers. In 1922 verkocht naar de USA.

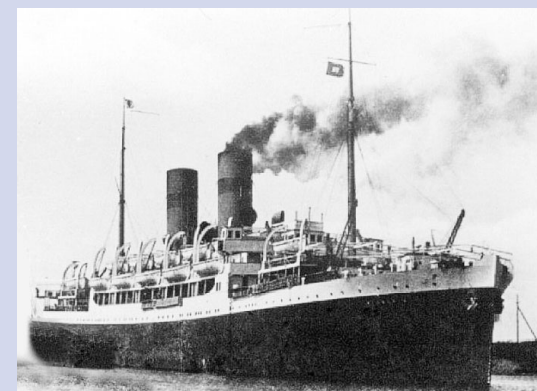


◀ **Orania** 1922, passagiers-/vrachtschip, Workman, Clark & Co. Ltd., Belfast, GrBr, 9763 BRT, 137x18x12,4 meter, 1e kl. 128, 2e kl. 104, 3e kl. 76, tussendecks 802, totaal 1110 passagiers. In december 1934 in haven Leixoes (Port.) gezonken na aanvaring



▼ **Brabantia** 1920, gebouwd in 1914 voor de HAPAG door A.G. Weser, Seebeck / Bremerhaven, Duitsland, 19653 BRT, 188x20x12,2 meter, voor de KHL afgebouwd in 1920, 1e kl. 355, 2e kl. 284, 3e kl. 469, tussendecks 857, totaal 1965 passagiers. In 1922 verkocht naar de USA.

► **Flandria** 1922, pass./vrachtschip, Barclay, Curle & Co. Ltd, Glasgow, GrBr., 10171 BRT, 137x18x12,7 meter, 1e kl. 119, 2e kl. 104, 3e kl. 86, tussendecks 791, totaal 1100 passagiers. In 1936 n.Frankrijk verkocht.



oorlogsbuit. Na veel touwtrekken, waarbij de Nederlandse staat betrokken werd, liet Wilmink de Brabantia zoveel mogelijk afbouwen en vroeg de Engelsen toestemming er een proefvaart mee te maken. Na wat heen en weer varen in de haven gaf Wilmink order om op maximum snelheid te haven uit te varen richting IJmuiden, onder de ogen van een Engels oorlogsschip. Wilmink kwam er mee weg, figuurlijk en letterlijk! Uiteindelijk kwamen de twee nieuwe schepen, de Limburgia en de Brabantia in 1920 naar Nederland tegen een prijs van f9 miljoen elk. Vriend en vijand achtte een rendabele exploitatie met dit soort schepen onmogelijk.

Om de kassituatie te verbeteren werd het bedrijfskapitaal verhoogd en in 1920 de zoveelste aandelen-emissie uitgeschreven. In 1921 werd nog eens een obligatielening uitgeschreven van f20 miljoen. De kredietverstrekkers oordeelden dat er drastische noodmaatregelen nodig waren en dat Wilmink het veld moest ruimen. Een gezonde bedrijfsvoering in de handen van Jan Wilmink zou nooit mogelijk zijn. Voor ze tot daden over konden gaan, diende deze tot hun grote verbazing in september 1921 zelf zijn ontslag in.

Oost Online heeft op verdienstelijke wijze het leven en werken van Jan Wilmink, de Napoleon van de Stoomscheepvaart, in een 4-delige podcastserie verwoord. Beluister de delen via deze links:

[De Napoleon van de stoomvaart | 1 | Landverhuizers in zicht](#)

[De Napoleon van de stoomvaart | 2 | Met volle kracht vooruit](#)

[De Napoleon van de stoomvaart | 3 | Alle hens aan dek](#)

[De Napoleon van de stoomvaart | 4 | Nazaten en nalatenschap](#)

- *Het Ontsmettingsgebouw dat later naast het Lloyd Hotel gebouwd werd en waar alle medische en hygienische zaken naartoe verhuisden; de ruimte tussen dit gebouw en het hotel werd een grote binnenplaats die met de hier zichtbare muur afgesloten was*

Ontsmettingsgebouw (1920-1923)

Voormalig badhuis en ontsmettingsgebouw, behorend bij het naastgelegen Lloyd-hotel. De architect was opnieuw Evert Breman. Migranten die met een schip van de KHL naar Zuid-Amerika wilden reizen, werden hier gecontroleerd op luizen en op besmettelijke ziekten en hun kleding werd hier ontsmet. Het werd ook gebruikt als quarantainegebouw voor landverhuizers die een ziekte onder de leden hadden en dus niet verder mochten reizen. De vleugel staat op enige afstand van het hotel, waardoor een binnenplaats ontstond. Die was aan de straatzijde afgesloten met een muur en aan de achterzijde met een loopstraat als doorgang naar het hotel. Zowel muur als doorgang naar hotel zijn later weer gesloopt.



Faillissement KHL

De Raad van Commissarissen had directeur Wilmink, die de KHL groot had gemaakt, in de periode dat hij het geld - het verdiende en het geleende - met bakken tegelijk uitgaf, te lang de hand boven het hoofd. Kortom, de Raad van Commissarissen oefende een gebrekkig toezicht uit en dat had het bedrijf te gronde gericht. Onder curatele gesteld ging de KHL verder, de exploitatie werd in handen gegeven van Wm.H. Müller & Co. te Rotterdam. De tegenwind hield echter aan. Veel korter na de oorlog dan verwacht raakte de economie in Europa in een crisis en de resultaten van de KHL bleven belabberd. Tot verbazing van de criticasters, die voorspelden dat de nieuwe oceanreuzen niet zouden renderen, waren dat de enige schepen waarmee winst werd geboekt. Toch werden ze in 1922 aan de Amerikaanse overheid verkocht, met flink verlies, dat wel. De obligatielening van 1921 werd door uitblijvende belangstelling teruggeschroefd naar f12 miljoen. Behalve de Limburgia en Brabantia werden nog twee passagiersschepen (Frisia en Hollandia) van de hand gedaan. Van de Engelse werf Barclay Curie & Co werd een lening geregeld ter waarde van £ 490.000 wegens nog verschuldigde bouwkosten. Een krediet van f7,5 miljoen werd verleend door een steunsyndicaat bestaande uit de NHM, TwentscheBank, StoomvaartMij.Nederland en Wm.H. Müller & Co. Het mocht allemaal niet meer baten; het verlies was in 1923 opgelopen tot meer dan f4 miljoen. Dit keer schoten de Staat en de Gemeente Amsterdam te hulp door middel van kasvoorschotten ter dekking van de exploitatiekosten tot een



maximum van f5.250.000 gedurende vijf jaar, ingaande juli 1924. Een ingrijpende reorganisatie en schuldsanering was het gevolg. In 1929 nam Muller & Co behalve de exploitatie ook de directie over, zeer tegen de zin van de Mij.Nederland en de KNSM, maar de ingezette grote wereldwijde depressie liet hen geen keus. De NHM, TwentscheBank en de Ned.Indische Handelsbank moesten 65% van hun vorderingen opgeven. Verdere steun, een krediet van ruim f4 miljoen, kreeg de KHL van de in 1932 opgerichte BENAS, de Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen. De verliezen hielden aan en voor de derde maal verzocht de KHL de overheid om hulp. Dit keer tevergeefs, zodat in oktober 1935 uitstel van betaling moest worden aangevraagd. Dankzij de steun van de BENAS konden de zaken nog enigszins drijvend gehouden worden, totdat de KNSM en Wm.H. Müller de KHL eind 1936 omzetten in de N.V. tot Voortzetting van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Inmiddels hadden de verschillende banken, die zo bepalend waren geweest in haar ontstaansgeschiedenis, vrijwel geen directe belangen meer in en relaties met de Koninklijke Hollandsche

Lloyd. De interesse van Rotterdam voor het behoud van de Zuid-Amerikaverbinding bekoelde toen de KHL de Rotterdamse HAL in de wielen reed door het aanbieden van bestemmingen in Noord-Amerika. De reders onder de toezichthouders bij de KHL opteerden voor een faillissement, terwijl de bankiers onder hen dat zo lang mogelijk wilden tegenhouden. De reders wonnen in 1936; weer een concurrent minder in die benarde tijden.

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

