

De Molukse Emigranten

Daar het voor de Molukse militairen na de onafhankelijksoorlog van het toenmalige Nederlands-Indië erg moeilijk werd om zich daar te handhaven [zij hadden immers trouw meegestreden met het Nederlandse leger de “KNIL”] en omdat de Nederlandse regering zijn verplichtingen aan hen had, werd er besloten om deze militairen met hun gezin een tijdelijk verblijf in Nederland te geven.

Nederland had bij de onafhankelijkheid afgedwongen dat Indonesië een federatie van grotendeels onafhankelijke lidstaten zou zijn, de Molukken zouden hierdoor onder Oost-Indonesië vallen.

Ook was er een afspraak gemaakt dat de KNIL binnen het jaar ontbonden zou zijn, de Molukse militairen hadden de keus om in het leger van Indonesië verder te dienen, of als burger verder te gaan.

De Molukse militairen wilden graag in militaire dienst blijven, maar dan wel in de lidstaat Oost-Indonesië.

Nu was de regering van Indonesië niet van plan om zich te houden aan de afspraken wat betreft de onafhankelijke lidstaten en koos liever voor één regering in Jakarta.

Veel deelstaten sloten zich hierbij aan, maar Oost-Indonesië[met de Molukken] niet, deze kwam hiertegen in opstand.

De Molukse militairen bleven door al deze maatregelen in een benarde positie zitten, daar kwam nog bij dat zij verspreid waren over het gehele land, zij wilden graag terug naar huis “Oost-Indonesië”, maar dat werd weer tegen gehouden door de regering van Indonesië, deze was fel tegen deze terugkeer.

Dus besloot de Nederlandse regering maar om deze mensen een paar maanden naar Nederland te halen.

Want het zou na een paar maanden wel rustiger zijn in Indonesië en dan zouden de Molukkers wel weer huiswaarts kunnen keren.

Hoe anders verliep het!



Indonesië met oostelijk de Molukken en in het westen het eiland Java waar de schepen vanuit verscheidene havens vertrokken.

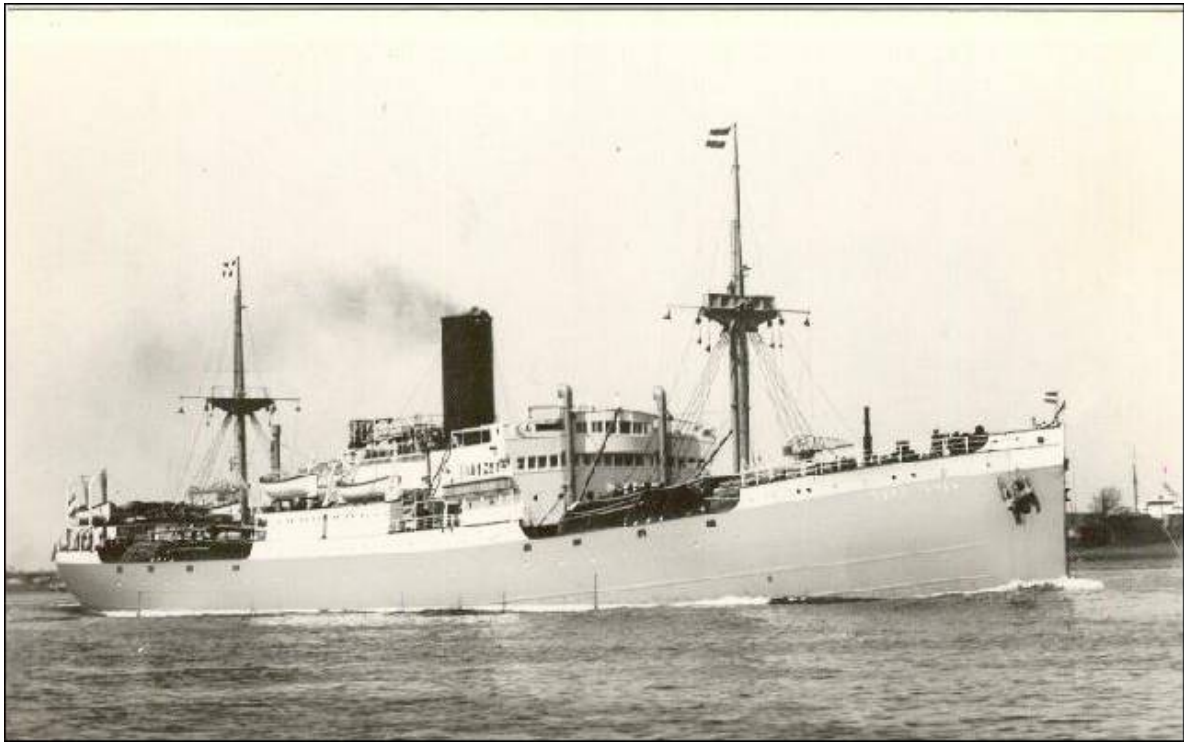
Hieronder de 11 scheepsnamen met de 12 belangrijke reizen voor het transporteren van de Molukse militairen die met hun gezinnen naar Nederland kwamen.

| SCHEEPSNAAM | VERTREK | AANKOMST | PASSAGIERS |
|----------------------|--|-----------------------------------|-------------------|
| Kota Inten | Surabaja 20 februari 1951 | Rotterdam 21 maart 1951 | 1022 |
| Atlantis | Surabaja 22 februari 1951 | Rotterdam 23 maart 1951 | 922 |
| Roma | Tandjong Priok 7 maart 1951 | Rotterdam 8 april 1951 | 919 |
| Castel Bianco | Tandjong Priok 27 maart 1951 | Rotterdam 24 april 1951 | 1052 |
| New Australia | Surabaja 7 april 1951 | Amsterdam 29 april 1951 | 1570 |
| Groote Beer | Surabaja 13 april 1951 | Amsterdam 12 mei 1951 | 811 |
| Skaubryn | Tandjong Priok 14 april 1951 | Rotterdam 6 mei 1951 | 1204 |
| Somersetshire | Surabaja 10 april 1951 | Rotterdam 16 mei 1951 | 592 |
| Asturias | Tandjong Priok 24 april 1951 | Amsterdam 16 mei 1951 | 1699 |
| Fairsea | Surabaja 10 mei 1951 | Rotterdam 5 juni 1951 | 1800 |
| Goya | Tandjong Priok 16 mei 1951 | Rotterdam 15 juni 1951 | onbekend |
| Kota Inten | Tandjong Priok 25 mei 1951 | Rotterdam 22 juni 1951 | 870 |

Het aantal passagiers hierboven vermeld is dus niet de vervoerscapaciteit van het schip, maar het aantal dat werd ingescheept.

Zoals eerder besproken, kwam de eerste groep, hoofdzakelijk Molukse KNIL militairen met hun gezin [totaal 900], samen met 122 repatrianten in Rotterdam aan met de Kota Inten, die afmeerde aan de Lloydpier [Schiehaven], dat was op woensdagavond 21 maart 1951.

Ruim 4000 Molukse militairen kwamen “verdeeld over 12 reizen” met hun gezin [totaal 12.500 mensen] naar Nederland met de hieronder beschreven schepen.



“Kota Inten”

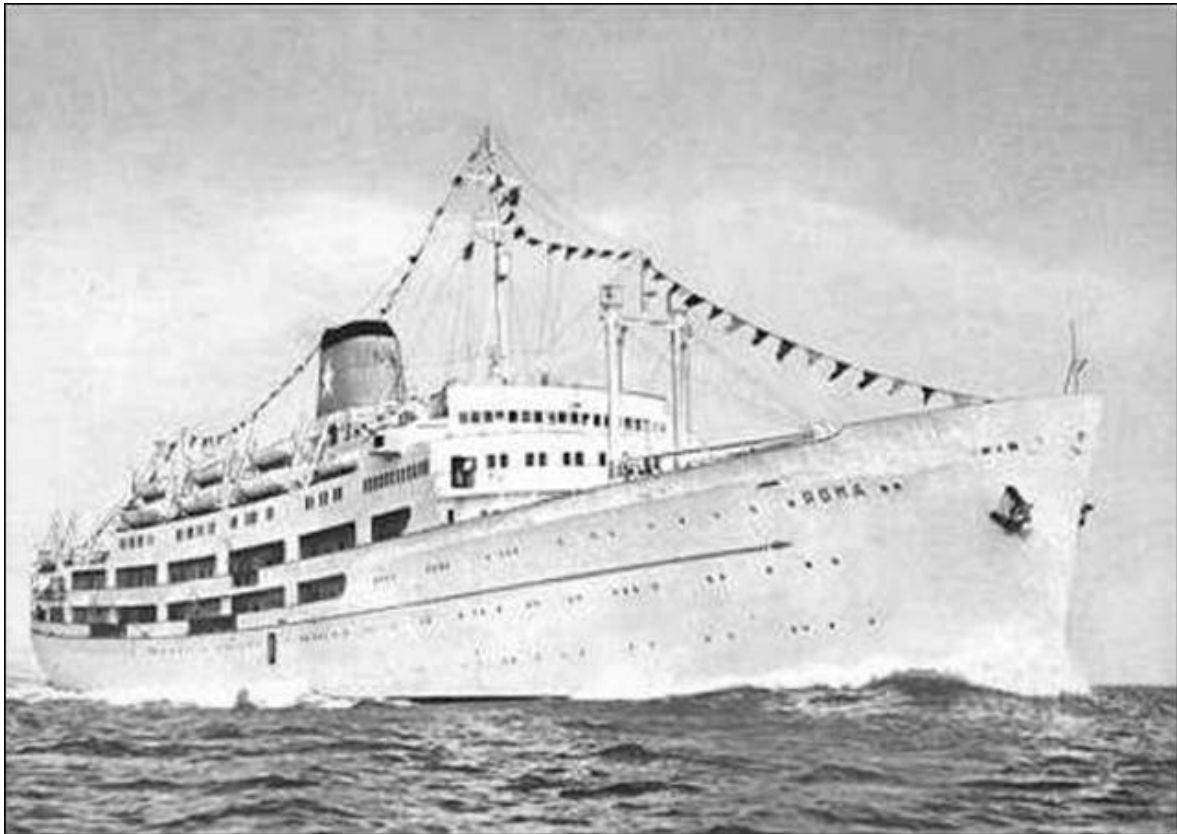
Dit schip werd in Rotterdam bij de werf Fijenoord in 1927gebouwd, in opdracht van de Rotterdamsche Lloyd, het voer als vrachtschip op Nederlands-Indië. Het schip had ook als extra verdiensten een accommodatie om 28 passagiers mee te nemen. In 1943 werd dit schip omgebouwd voor troepentransport in Amerika, met een capaciteit van 1750 manschappen. Het schip werd in 1946 teruggegeven aan de Nederlandse regering om dienst te kunnen gaan doen om militairen van en naar Indonesië te vervoeren. De Kota Inten nam in 1951 de eerste groep Molukkers mee naar Nederland, er zoude nog 11 transporten met de diverse schepen volgen, ook de laatste groep Molukkers nam de Kota Inten voor zijn rekening. Het schip vond in 1957 zijn einde onder de slopershamer in Hong Kong.



“Atlantis”

Gebouwd in 1913 in Belast als passagiersschip, dat voer op Zuid-Amerika met een capaciteit van 1330 passagiers. Later heeft het schip jaren dienst gedaan als hospitaalschip om in 1948 omgebouwd te worden tot emigrantenschip. Ook dit schip voer regelmatig van Australië terug over Nederlands-Indië om militairen en emigranten naar Nederland te brengen. De Atlantis nam de tweede groep Molukkers voor zijn rekening. Gesloopt in 1952.





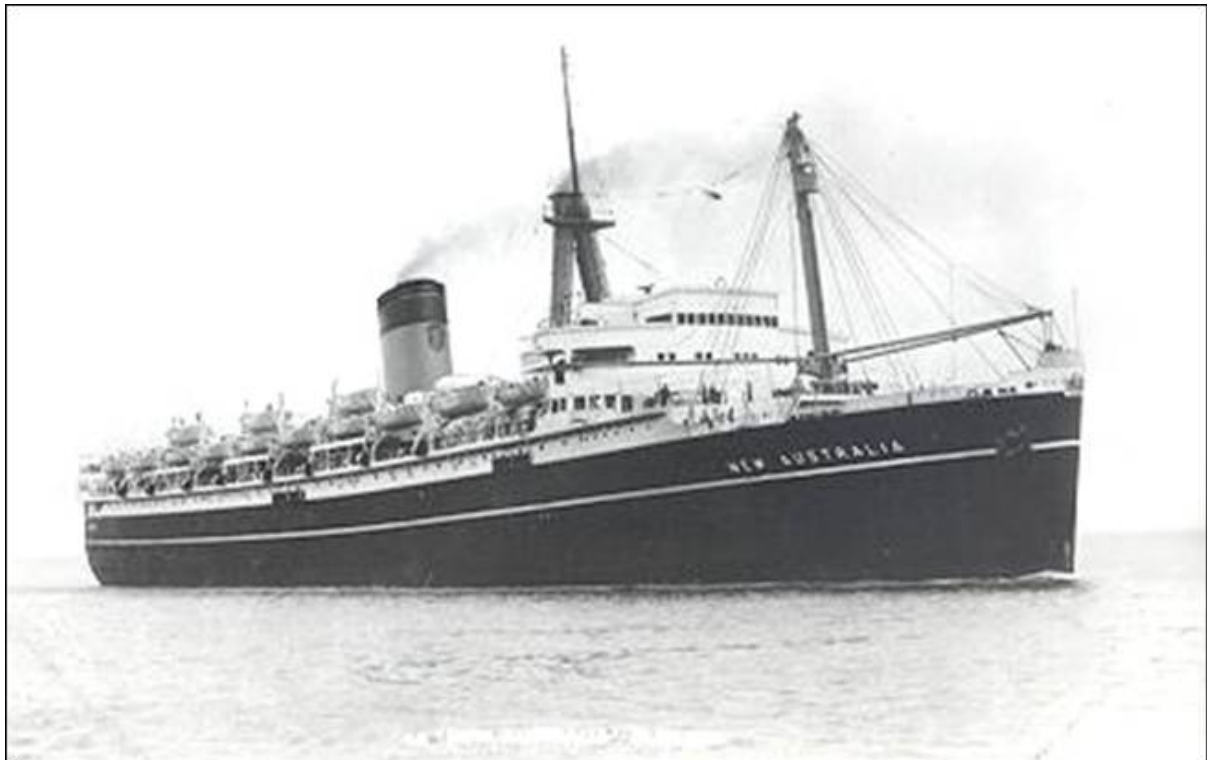
“Roma”

De Roma werd in 1914 als stoomvrachtschip te water gelaten, om in 1922 omgebouwd te worden tot motorschip. In 1948 werd dit schip in Italië omgebouwd tot emigrantenschip en kreeg toen pas de naam “Roma”. Vanaf 1950 voer dit schip op Australië om op de terugreis in 1951 de derde groep Molukkers naar Nederland te vervoeren. Het schip doet heden ten dagen nog steeds dienst als bibliotheekboot.



“CastelBianco”

Gebouwd in 1945 te Bethlehem-Fairfield USA onder de naam “**Vassar Victory**”, om in 1947 in Italië omgebouwd te worden tot emigrantenschip en kreeg hiermee de naam “**CastelBianco**” Het schip voer op Zuid-Amerika en Australië en nam op een van de terugreizen van Australië via Indonesië de vierde groep Molukse militairen met hun gezin mee naar Nederland. Na 1951 werd de naam van het schip weer veranderd en kreeg toen de naam “**Castel Bianco**”. Het schip kon 1200 passagiers vervoeren. Gesloopt in 1974 te Spanje.



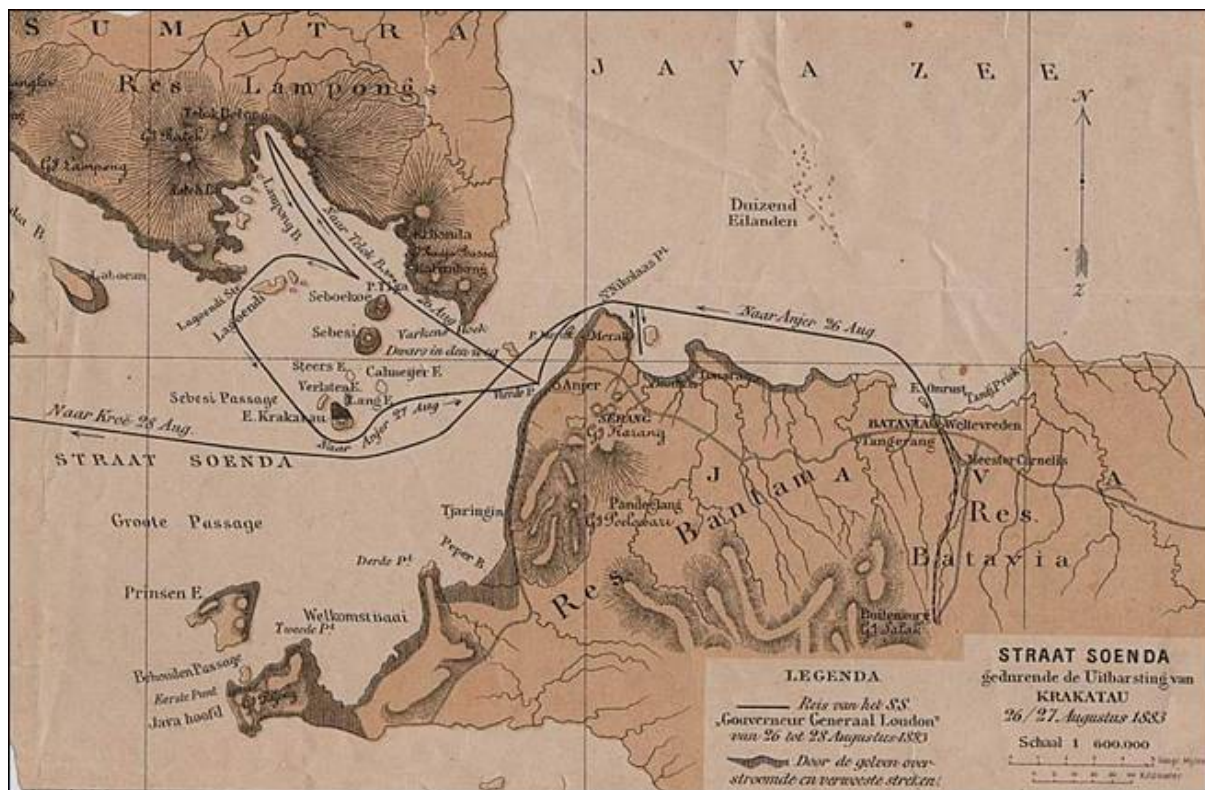
“New Australia”

Werd in 1931 als luxe passagiersschip gebouwd in Groot-Brittannië, om aan het begin van de tweede wereldoorlog omgebouwd te worden tot troepentransportschip. In 1949 werd dit schip omgebouwd om dienst te kunnen gaan doen als emigrantenschip op Australië, ook dit schip was op de terugweg over Indonesië teruggevaren om de vijfde groep Molukkers naar Nederland te brengen.

De **New Australia** arriveerde in de vroege ochtend van 5 april in de havenplaats **Surabaya**, waar het al spoedig aan de embarkatie [inscheping] begon. Als eerste ging een groep van 470 militairen aan boord, deze groep bestaande uit voornamelijk dienstplichtige militairen, was een deel van de in totaal 970 militairen die als laatste groep terugkeerden naar Nederland. De andere groep van 500 militairen keerde ongeveer gelijktijdig terug, maar met de **Dorsethire** die vanuit **Tandjong Priok** vertrok op **28 maart 1951**, om op **29 april 1951** in **Rotterdam** aan te komen. Wel bleef er nog een groep van ongeveer 400 militairen [allemaal vrijwilligers] achter op Java, die als voornaamste taak kreeg om de kampen te bewaken, waar de nog overgebleven Ambonezen/Molukkers verbleven totdat deze mensen ook naar Nederland konden vertrekken.

Nadat de **New Australia** in Surabaya de 470 militairen had ingescheept werden ook de 1100 “Ambonezen” [de Nederlanders noemden iedereen in het begin Ambonezen, terwijl dat maar een klein gedeelte van de bevolking op de Molukken is] aan boord genomen en kon het schip in de vroege ochtend van 7 april rond

8.00 uur aan zijn reis naar Nederland beginnen. Op de terugreis voer het schip langs **Tandjong Priok**, om daarna via de **Straat van Soenda** de **Indische Oceaan** te bereiken.



De meeste militairen die op de **heenreis** met het **boordgeld** hadden betaald, verwachtten op de terugreis ook met dit boordgeld te kunnen betalen. Dat bleek anders toen zij op de terugreis met de **New Australia** al op de eerste dag werden voorzien van het **Engelse geld** als betaalmiddel. Dus van deze reis zullen wij helaas geen boordgeld tegenkomen.

De **New Australia** kwam gelijktijdig met de **Dorsethire** op zondagmiddag 29 april 1951 in Nederland aan, de **New Australia** koos echter niet voor Rotterdam als aankomstplaats, maar kwam in Amsterdam aan.

Men begon nog diezelfde dag aan de debarkatie [ontscheping] van de militairen, de Molukse mensen moesten helaas nog een nacht aan boord van het schip verblijven, voordat zij naar hun “tijdelijke” verblijfplaats [Amersfoort] werden gebracht. Daarna werden de meeste gezinnen ondergebracht in de diverse woonkampen, sommige gezinnen troffen het beter en kwamen bijvoorbeeld in een luxe leegstaand complex of een woning terecht.





“Groot Beer” Zojuist vertrokken van de Wilhelminapier in Rotterdam

Gebouwd te Portland/Oregon in de USA in 1944 als troepentransportschip met een capaciteit van 1600 manschappen. Dit schip werd samen met de zusterschepen “**Waterman**” en de “**Zuiderkruis**” in 1946 aangekocht door de Nederlandse regering en voer vanaf 1947 als troepentransportschip op Indonesië. Tot in 1951 voer het schip onder beheer van de **SMN** voor troepenvervoer, om in 1951 verder dienst te gaan doen als emigrantenschip, maar nu onder beheer van de **HAL**. Het schip nam de zesde groep Molukkers voor zijn rekening die naar Nederland kwamen. Het schip werd in 1970 in Griekenland gesloopt.



“Skaubryn”

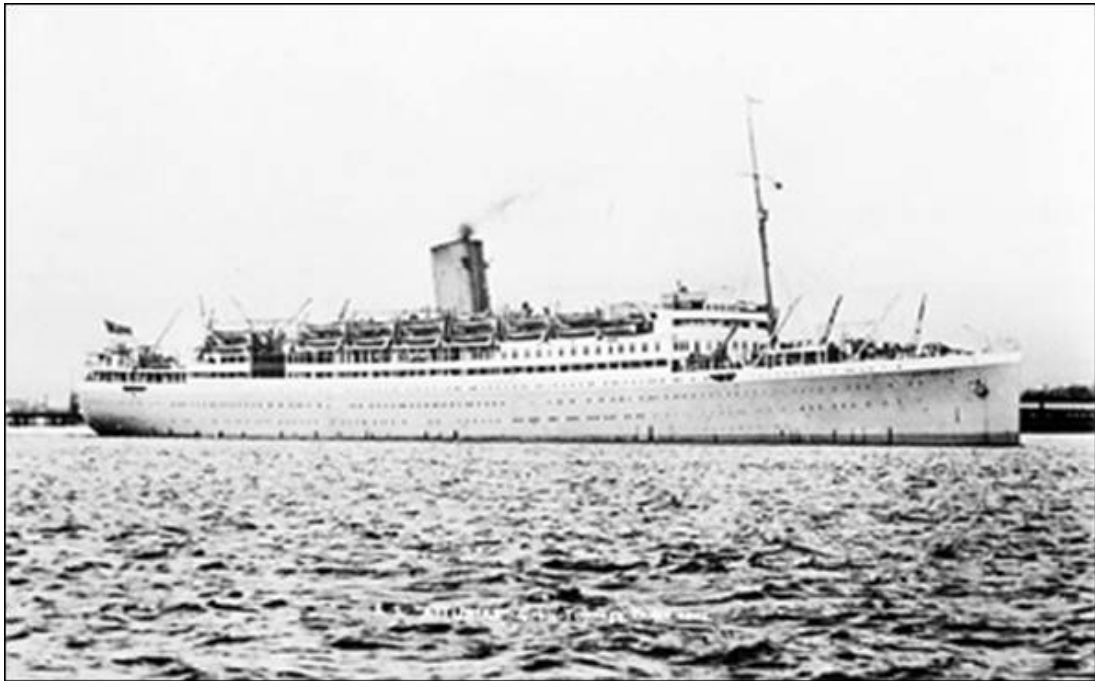
Dit schip werd afgebouwd in 1951 als emigrantenschip en voer van Bremerhaven op Sydney. Het schip had dat zelfde jaar al op zijn eerste terugreis vanuit Australië de zevende groep Molukkers in Indonesië opgehaald. De “Skaubryn” had helaas een kort leven, want in 1958 was er op de heenreis naar Australië een hevige brand uitgebroken, wat het schip totaal verwoeste en liet zinken in de Indische Oceaan.



“Somersetshire”

Dit schip werd in Belfast gebouwd in 1921 als passagiersschip en werd in opdracht van de Engelse regering in 1927 omgebouwd tot troepentransportschip.

In 1946 werd dit schip na jaren ook dienst te hebben gedaan als hospitaalschip, in 1946 omgebouwd tot emigrantenschip en voer verschillende malen op de terugreis over Indonesië en was zodoende verantwoordelijk voor het transport van de achtste groep Molukkers. Het schip werd gesloopt in 1954 in Groot-Brittannië.



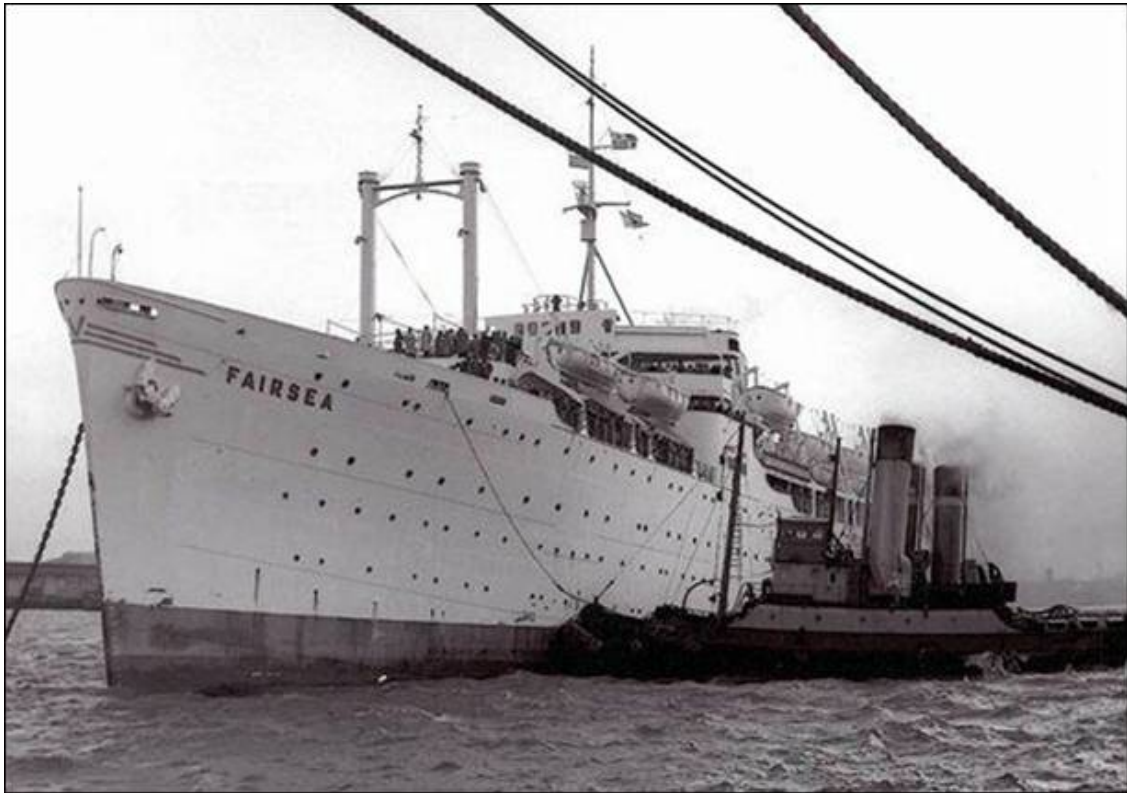
“Asturias”

Gebouwd in 1925 als passagiersschip in Belfast en in 1945 verbouwt tot troepentransport en emigrantenschip. Dit schip voer vooral op Australië en Oost-Azië.

In de jaren 1949,1950 en 1951 voer dit schip voor de Nederlandse regering om de militaire troepen en emigranten te vervoeren. Ook dit schip voer op de terugreis van Australië over Indonesië om de negende groep Molukkers naar Nederland te kunnen brengen.

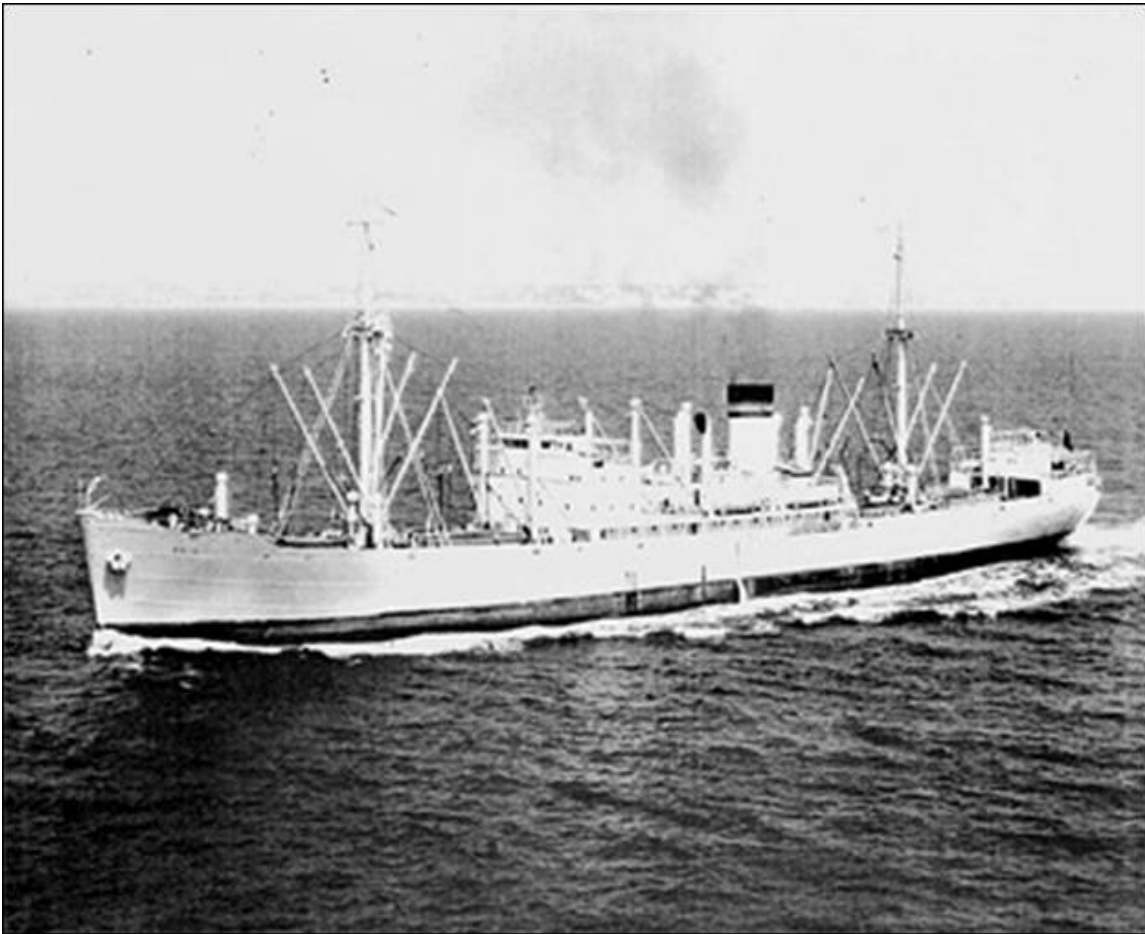
Gesloopt in 1957.





“Fairsea”

Gebouwd in 1941 te Chester USA. Na een tijd dienst te hebben gedaan als vliegdekschip werd het schip in 1949 in Panama omgebouwd voor emigrantenvervoer en kreeg toen gelijk de naam “Fairsea”, het schip kon 1900 passagiers meenemen en voer van Bremen op Sydney. Ook dit schip nam diverse keren op zijn terugreis vanuit Australië mensen mee uit Indonesië en nam de tiende groep Molukkers mee naar Nederland.



“Goya”

De “Goya” werd in 1938 in Bremen als vrachtschip gebouwd om later in 1949 in Hamburg verbouwd te worden tot emigrantenschip. Dit schip voer voornamelijk op Australië en Canada en was op zijn terugreis voor het vervoer van de elfde groep Molukkers verantwoordelijk.



De twaalfde en laatste groep mensen van de Molukken werden zoals eerder vernoemd door de “Kota Inten” vervoerd.

Het waren niet alleen de KNIL militairen die met hun gezin naar Nederland kwamen, ook een aantal andere groeperingen zoals marine personeel en mensen van de politie, die het niet eens waren met de regering in Jakarta reisden mee naar Nederland.

hoven

home