

# Het schip dat twee we

Een vrachtvaarder die in 1911 werd gebouwd en in 1958 werd gesloopt, is uniek, zeker omdat het WO1 en WO2 overleefde. Zo'n schip heeft na 47 jaar een hele geschiedenis achter de rug. Het kwam onder Duitse vlag in de vaart, voerde de Engelse en daarna de Nederlandse vlag en eindigde in Rotterdam als opleidingsschip voor bootwerkers.

DOOR CEES DE KEIJZER, VOORZITTER WSS ROTTERDAM BRANCH, FOTOGRAFIE COLLECTIE PIET HOLSWILDER EN JAN VAN OOST

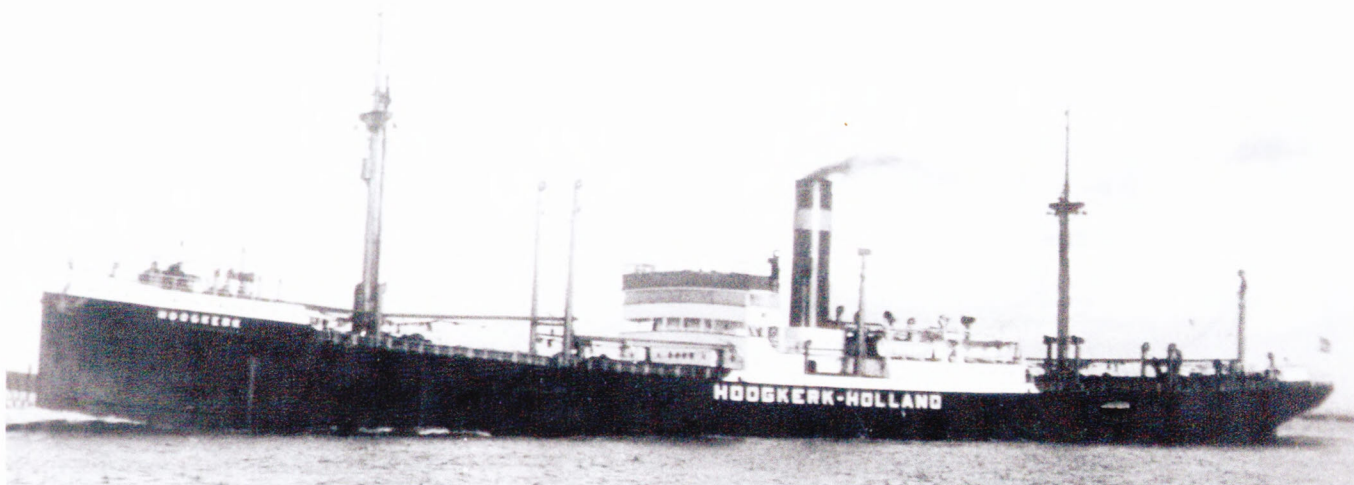
**D**oor de Roland Linie uit Bremen werd in 1911 het ss Atto besteld bij het Flensburger Schiffsbau Gesellschaft. In september volgde de proefvaart en werd het stukgoedschip van 5.137 BRT opgeleverd. Met een lengte van 125 meter had zij vijf ruimen met elk twee tussendecken en was uitgerust met veel eigen laadgerei. Drie 3-vuurs ketels zorgden voor stoom en de triple-expansiemachine gaf het schip een snelheid van 11 knopen.

In Augustus 1914 liep de Atto Antwerpen aan. Vanwege oorlogshandelingen werd zij vastgehouden en bleef daar tot na het einde van WO1 liggen. Daarna werd het door Engeland als herstelbetaling over-

genomen en vervolgens verkocht aan de David Steamship Co. Ltd in Londen die haar omdoopte tot St. Augustine Abbey. Als zodanig werd zij enkele reizen gecharterd door de N.V. Vereenigde Nederlandse Scheepvaart Mij, kortweg VNS, om dienst te doen op de Holland-Britsch Indië Lijn. In 1921 kocht de VNS het schip en doopte het om tot Hoogkerk. Tussen WO1 en WO2 werd zij voornamelijk ingezet in de Holland-Britsch Indië Lijn maar reis 50 werd afgesloten voor de Holland-Afrika Lijn op 9 mei 1940, die zou gaan van Antwerpen via Rotterdam naar Mombassa via Kaap de Goede Hoop.

**VIJF JAAR VAREN IN KONVOOI** Dat is er niet van gekomen want door de oor-

log werd het schip door de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie in Londen in beheer gegeven aan Phs. van Ommeren Ltd. De oorspronkelijke bestemming Rotterdam werd Amsterdam, vanwaar het schip op 10 mei vertrok en nog net de Duitse dans ontsprong om daarna in Londen geladen te worden met stukgoed. Daarna werd de Hoogkerk één van de 28 koopvaardij schepen van konvooi OG.34 dat vanuit Falmouth met twee escorteschepen richting Gibraltar ging en van daar naar Zuid-Afrika. Na dit eerste konvooi volgden er ettelijke waaronder New York – Liverpool en Port Said – Gibraltar – Liverpool. De Hoogkerk voer onder een gelukkig gesternte en kwam op 6 februari 1945 tot rust in Schotland,



△ MET DE NAAM OP DE ZIJ.

# eldoorlogen overleefde

waar het in Methil tot 5 augustus 1946 in gebruik werd genomen als depotschip voor munitie.

**EINDBESTEMMING TOCH NOG ROTTERDAM** Op 7 augustus 1946, zes jaar en drie maanden later dan oorspronkelijk de bedoeling was, liep de Hoogkerk de Maasmond alsnog binnen en werd afgemeerd aan de Pelgrimskade op Schiemond. Vervolgens kreeg het ligplaats in de Waalhaven en werd nog een tijdje opslagschip

voor de Staat der Nederlanden.

In die tijd waren voor de groeiende ladingoverslag in de haven dringend vaklieden nodig en zo werd de Hoogkerk opleidingsschip voor havenwerkers, waartoe het in 1947 werd verhaald naar de boeien in de Schiedamse Wilhelminahaven. In 1949 werd ze overgenomen door de SVZ en werd de naam toepasselijk Veteraan. Dat werd voor de inmiddels roestige schuit niet de laatste ligplaats

want in 1955 werd Schiedam verlaten om afgemeerd te worden in de Spoorweghaven op Zuid. In 1958 maakte de slopershamer van Simon's Scheepssloperij Rotterdam een einde aan haar bestaan.

[www.worldshipsocietyrotterdam.nl](http://www.worldshipsocietyrotterdam.nl)

▽ EEN 'BIJZONDERE' OPNAME OP DE BOEIEN IN DE WILHELMINAHAVEN VAN SCHIEDAM.



△ AFGEMEERD IN DE SPOORWEGHAVEN.

**BOOTWERKERS** De Veteraan heeft ruim tien jaar, als voorloper van de Jan Backxs, bijgedragen aan het praktisch onderricht van vele bootwerkers, van wie er heel wat als 'kras' of 'botenbaas' de haven mede groot hebben gemaakt.