

DIE PASSASIERSKIP *BLOEMFONTEIN*

L.M. Potgieter*



Die model van die passasierskip BLOEMFONTEIN wat in besit van die Nasionale Museum is. Die model is deur C. Dubbelman gebou.

'n Besondere item in besit van die Nasionale Museum is 'n redelike groot model van die ou passasierskip **BLOEMFONTEIN**. Hierdie soort model was taamlik algemeen in Suid-Afrikaanse hawens te sien gedurende die vyftiger- en sestigerjare toe hierdie land deur middel van die groot aantal passasierskepe van rederye soos Union-Castle, Lloyd Triestino, Ellerman en Holland-Afrika uitgebreide vervoerverbintenisse met Brittanje sowel as Europa gehad het. Die modelle is vir die skeepvaartmaatskappye deur deskundige modelbouers gebou om deur die rederye vir promosiedoeleindes gebruik te word. Die wedywing om passasiers was intens en so 'n model kon seker van deurslaggewende belang wees om die voornemende reisigers te laat besluit met watter skip hulle graag sou wou reis.

Nou is hierdie kleurvolle era vir ons verlore en word hierdie modelle nog net in museums aangetref. Een van die belangrikste versamelings is in die Science Museum in Londen te sien waar 'n groot saal afgestaan is aan 'n uitstalling van 'n verskeidenheid van modelle. Een hiervan, 'n model van die grootste passasierskip van alle tye, die **QUEEN ELIZABETH**, is dan ook een van die grootste modelle wat ooit gebou is — meer as vier meter lank. In Suid-Afrika word 'n kleiner, maar belangrike, versameling in die Kasteel in Kaapstad gehuisves. Wat veral hier opval, is die verbysterende vakmanskap van die

modelbouers, nie net in die geval van 'n enorme model van die lynboot **CAPETOWN CASTLE** nie, maar ook 'n reeks klein modelle gebou deur Terence McNarry, waar die kleinste besonderhede van die oorspronklike vaartuig te sien is op 'n model wat maar net ongeveer 25 cm lank is.

Die model van die **BLOEMFONTEIN** voldoen aan die hoë standarde wat gestel is en dit is dus moontlik om te sien dat die werklike skip 'n merkwaardige vaartuig was ten opsigte van verskeie nuwe en buitengewone ontwerp-aspekte. Die skip is in 1934 vir die Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij (later bekend as die Holland-Afrika Lyn) voltooi en op die diens tussen Europa en Suid-Afrika geplaas. Die grootte daarvan was 10 473 ton. (Die tonnemaat van passasierskepe is 'n inhoudsmaat: 1 ton = 100 kubieke voet).

Selfs die tewaterlating in Junie 1934 het radiogeskiedenis gemaak deurdat die toespraak wat deur die Eerste Minister van die destydse Unie van Suid-Afrika, genl. J.B.M. Hertzog, by die geleentheid gelewer is per radio vanaf Pretoria na die skeepswerf in Amsterdam uitgesaai is. By wyse van 'n knoppie deur genl. Hertzog gedruk, is 'n sein oorgestuurd wat die tewaterlatingsmeganisme in werking gestel het.



Die radio-tewaterlating van die passasierskip BLOEMFONTEIN deur die destydse premier, genl. J.B.M. Hertzog, op 16 Junie 1934. V.l.n.r. P.Totten (gevolmagtigde minister, V.S.A.), J.B.M. Hertzog (Eerste Minister), A.P.J. Fourie, P.C. Baerveldt (Nederlandse Konsul, Johannesburg), N.C. Havenga (Minister van Finansies), D. Reitz (Minister van Lande), J.H. Hofmeyr, P. Duncan (Minister van Mynwese en Nywerheid, later goewerneur-generaal), T. Connor (burgemeester van Bloemfontein) en I. Solomon (burgemeester van Pretoria). Inlas: H.A. Lorentz (Nederlandse Minister in Pretoria).

Die doel van die eenaardige rompvorm, wat in Duitsland ontwikkel is en die Maiervorm geheet het, was om die kleinste moontlike oppervlak onder die waterlyn te hê. Die weggesnyde boeg het blykbaar min weerstand in onstuimige toestande verseker. Skepe met hierdie rompvorm het altyd die indruk geskep dat hulle bo-oor die water gly. Die ontwerp was in 'n mate suksesvol, maar nie baie gewild nie en slegs 'n paar vaartuie van die dertigerjare, o.a. **BLOEMFONTEIN** se susterskip, **JAGERSFONTEIN**, het hierdie voorkoms gehad.

'n Baie meer suksesvolle eienskap van die ontwerp van hierdie twee skepe, wat normaalweg nie sigbaar was nie, was die twee vrystaande stuurvinne wat aan weerskante van die agterstewe geplaas was. Dit het die hantering van die vaartuie vergemaklik en is tot vandag toe nog 'n unieke voorbeeld van 'n stuurmeganisme vir 'n passasierskip, aangesien handelsvaartuie feitlik altyd een sentraalgeplaasde roer het. Die stelsel wat vir die **BLOEMFONTEIN** gebruik was, word eintlik net by oorlogsskepe aangetref waar hanteerbaarheid van die allergrootste belang is.

Gedurende die Tweede Wêreldoorlog is die skip deur die *United States War Shipping Administration* oorgeneem en van 1942 tot September 1945 as troepedraer aangewend. In hierdie hoedanigheid het die skip meer as 54 000 militêre personeellede vervoer en is 'n totale afstand van meer as 'n halfmiljoen kilometer

afgelê. Vanaf 1946 is die **BLOEMFONTEIN** weer op die gewone roete tussen Europa en Suid-Afrika ingestel. In 1948 is die bowebou herbou en vergroot (die model toon die vaartuig se voorkoms na die verbouing) en tot in 1959 was dit een van die mees gewilde passasierskepe wat hierdie land se hawens bedien het.

In 1959 het die skip na Hongkong vertrek om daar gesloop te word. Die susterskip **JAGERSFONTEIN** is in 1942 suid van die Bermuda-eilande deur 'n Duitse duikboot gekelder.

* Mnr. Potgieter is 'n komponis en dosent in orkesopleiding in diens van die O.V.S. Onderwysdepartement en sy stokperdjie is die bou van skeepsmodelle.



Die passasierskip BLOEMFONTEIN. Die BLOEMFONTEIN moet nie verwar word met die BLOEMFONTEIN CASTLE nie wat in die vyftigerjare die oseane deurkruis het.