

LLOYD-ATELIER

GRATIS DIGITALE NIEUWSBRIEF VAN LLOYD-ATELIER - NETERSEL



JAARGANG-2, NUMMER-3 ... MAART 2020

- In dit nummer onder andere:
- * Het Corona-virus vraagt om hoop, om een stevig anker dus!
 - * De ondergang van het ss Terkoelei, 17 maart 1943.
 - * Uit de nalatenschap van oud Lloyd-WTK Jan Paans.
 - * De Facebook-pagina is ook weer terug op honk!
 - * Het schip van de maand: ms Main Lloyd.
 - * Project: Lloyd-video's.



Het Corona-virus vraagt om hoop, dus om een stevig anker!



Dit gratis, e-magazine is bestemd voor relaties van het Lloyd-Atelier te Netersel.
Inschrijven en uitschrijven s.v.p. via e-mailadres: Lloydexpo19@gmail.com

COLOFON:

'LLOYD -KOMPAS'

Eindredactie: Ed van Lierde

Tekstcorrectie:

Josje van Lierde Olivier

Uitgever:

Ed van Lierde - Netersel

Telefoon: 0497 - 840999

E-mail: Lloydexpo19@gmail.com

**KATA PENGANTAR**

Zoals bekend wordt een anker gebruikt om een schip op een bepaalde plaats te houden en om te voorkomen dat het door de golven de verkeerde kant wordt opgestuwd. Een anker is het symbool voor 'hoop'. Als je, door de ellende om je heen, het gevoel hebt dat je fiks in de problemen zit, heb je een anker nodig. vandaar dat ik in deze 'bizarre' maand, op de voorpagina van dit e-magazine een anker tegen het corona-virus heb geplaatst. Dat doe ik voor iedereen, maar juist ook voor onze (oudere) doelgroep en voor onszelf omdat het voor ons nu extra oppassen geblazen is! Het anker wordt pas weer gehieuwd als wij niet meer ongewild de verkeerde kant worden opgestuwd.

Hulde aan onze zorgverleners!!



Onze zorgverleners maken overuren en staan zelf bijna op instorten, dankzij hen zal het tij gekeerd worden, zij geven ons hoop en zij zijn ons anker waar wij ons aan kunnen vastklampen. Zijn jullie voorzichtig met jezelf en elkaar??!! Sterkte !!!

Ed van Lierde

**SLAMATHERDENKING GAAT SOWIESO DOOR!**

Of per 27 april a.s. de herdenking voor familieleden van Slamatslachtoffers doorgaat, laat ik van de omstandigheden rond het Corona-virus en uiteraard de familie zelf afhangen. Voor mijn echtgenote Josje en mij gaat de herdenking, indien we zelf daartoe in staat zijn, in ieder geval door!

TV-opnamen

De herdenking zou door de regionale TV worden verslagen, maar niets is heden ten dage zeker. Het beetje zekerheid dat er is, wil ik wel geven; er is dan weliswaar een gereede kans dat de TV-opnamen tijdens de herdenking niet doorgaan, maar de herdenking zelf gaat, zoals eerder aangegeven, wel door! Zelfs als er op 27 april nog Corona-risico's zijn, zullen Josje en ik de poorten op de 27e openstellen voor familieleden die er toch bij willen/kunnen zijn, openhouden. Als degenen die dat willen en wij op dat moment niet lopen te 'snotteren', hebben wij geen enkel probleem!



PROJECT: LLOYD-VIDEO'S

Gedwongen binnenwerken

Dankzij of liever gezegd ondanks het Corona-virus werk ik minder buiten aan het Lloyd-Atelier en ligt het accent nu voornamelijk op binnen werken. Daardoor heb ik beduidend meer tijd kunnen steken in het monteren van Lloyd-Video's en daarom heb ik voor de lezer een kersverse en indrukwekkende verzamelvideo op de plank liggen waarin diverse Lloydschepen de revue passeren (periode: 1921-1970).

Een videolink voor deze film (van langer dan een half uur) wordt binnenkort verstuurd aan degenen die zich daarvoor hebben opgegeven en de betreffende verklaring naar mij hebben gestuurd (zie procedure hierbeneden voor degenen die wel geïnteresseerd zijn, maar dat nog niet hebben gedaan).

Zoals eerder aangegeven kunnen de Lloyd-video's, vanwege mogelijke auteursrechten, niet openbaar worden gemaakt, maar moeten daarentegen binnen een besloten groep blijven. Wie bij die besloten groep wil horen moet dat, volgens de Privacy-wet, zelf aangeven. Om deze reden heb ik in het januari-nummer van dit E-magazine een inschrijfmogelijkheid gegeven waarbij men de tekst kon kopiëren, vervolgens de persoonlijke gegevens kon invullen en daarna het geheel naar mij zou moeten e-mailen. Zoals eveneens eerder aangegeven, kan men de tekst in genoemd E-magazine ook gewoon overnemen en die in een e-mail zelf uittypen, dat vraagt wat inspanningen, maar daar krijgt men dan wel wat voor terug!



Een schip in volle zee

In „De spreekbuis”, officieel orgaan van de Dalton H.B.S., te Rotterdam, wordt er door een leerling van deze school op gewezen, dat het ongerijmd is te spreken van „een schip in volle zee”. Dit is iets, wat ons allen aangaat, want hoe zit dat dan?

Er wordt wel eens gesproken over *een schip in volle zee*. Is er dan misschien ook een *lege zee*? Het antwoord is: „Nee, want een lege zee is geen zee.”

Als men niet spreekt van een lege zee, waarom spreekt men dan van een volle zee?

Is er dan misschien een half volle zee? Dit kan ook niet, want een half volle zee is ook half leeg. Zuiver wiskundig gezien, kunnen we dan tot de volgende conclusie

komen: $1 \times \text{lege zee} = 2 \times \text{half lege zee}$ ($2 \times \frac{1}{2} = 1$).
(lege zee bestaat niet en wat niet bestaat is nul).

Dus: $1 \times 0 = 2 \times \text{half lege zee}$.

Gevolg: $\text{half lege zee} = \frac{1 \times 0}{2} = 0$.

Iets wat 0 is, bestaat niet. Dus een half lege zee bestaat niet; dus een half volle zee bestaat ook niet.

En wie bepaalt, of een zee half vol is? Staat er ergens een rood streepje? En als de zee boven dit streepje staat, is zij dan heel vol? Of, als de zee op dit streepje staat, is zij dan half vol? Volgens mij niet; dus kan men zijn inkt sparen en moet men nooit meer spreken over *een schip in volle zee*.

(Van nu af aan kunnen wij dus nooit meer een schip in volle zee hebben. Dat is wel tragisch. — Red.)

DE STURMANSLEERLING IN BEELD



Tekening: A.C. van de Veen

VADER IS WEER THUIS !!

Een stemmige foto uit 1958 van M. Austria



Het ss Terkoelei

Vlak na de Tweede Wereldoorlog verscheen in het personeelsblad van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd: 'Ons Nieuws' een serie artikelen met de titel: "De tol welke onze maatschappij aan de oorlog ter zee betaalde". Door in het 'Lloyd-Atelier magazine' aandacht te besteden aan een van die artikelen willen wij de slachtoffers eren. Voor hun en onze vrijheid hebben zij de hoogst mogelijke prijs moeten betalen. De originele artikelen zijn in het Lloyd-Atelier te zien.

De tol welke de Maatschappij aan de oorlog ter zee betaalde

X

Verslag van de ondergang van het s.s. „Terkoelei”, getorpedeerd op de Atlantische Oceaan op 17 Maart 1943

Het s.s. TERKOELEI was het vroegere Duitse schip ESSEN, dat zich in Mei 1940 in de Indische wateren bevond en door de Nederlands-Indische regering in beslag werd genomen. Het schip werd onder de naam TERKOELEI in de vaart gebracht en onder beheer gesteld van de toen in Batavia gevestigde Rotterdamsche Lloyd.

Tot begin 1943 voer het schip onder verschillende bemanningen over vele oceanen, steeds in dienst van de Geallieerde oorlogvoering. De reis, welke zulk een noodlottig verloop had, ving aan in New York. Op 8 Maart 1943 vertrok het schip uit die haven in convooi naar Engeland. Aan boord bevonden zich 97 man, van wie 27 Europeanen, 7 Javanen, 3 Goanezen en 60 Lascaren. Voor 39 man was dit de laatste reis . . .

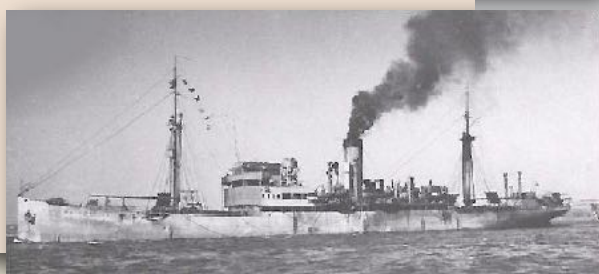
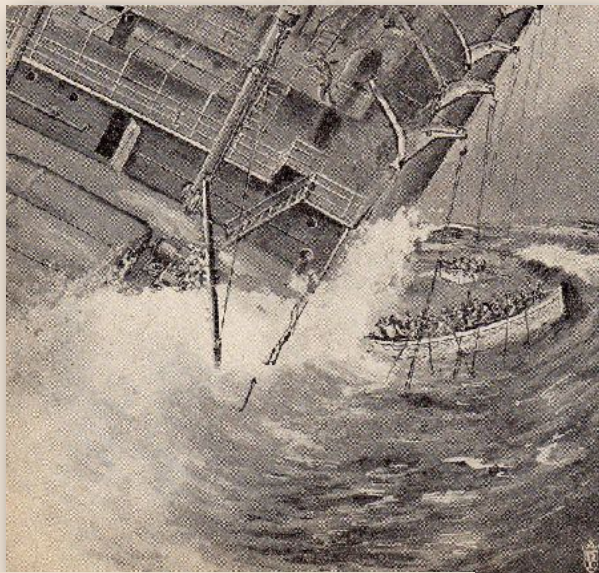
Aanvankelijk verliep de reis zonder vermeldenswaardige incidenten. Reeds acht dagen was het convooi onderweg en men hoopte weldra in veilige haven te zijn. Tot op 16 Maart het convooi onverwacht door een aantal vijandelijke duikboten werd aangevallen. De positie van het schip was toen 51 graden 6 minuten N.B. en 30 graden 30 minuten W.L. Zonder dat het escorte van oorlogsvaartuigen de aanwezigheid van vijandelijke onderzeeërs had geconstateerd, althans werd er van die zijde geen alarm gemaakt, werden eerst één schip, korte tijd daarna weer één en spoedig daarop twee schepen uit het convooi getorpedeerd. De TERKOELEI ont-snapte daarbij ternauwernood aan torpedering; op korte afstand ging een torpedo achter het schip om. De aanval duurde van acht uur 's avonds tot drie uur 's nachts; toen ging de maan onder en werd het te donker voor de onderzeeërs om te kunnen opereren. Er gingen die nacht uit het convooi negen schepen verloren. Naar schatting bedroeg het aantal vijandelijke duikboten tussen 30 en 35, w 5 of 6 vernietigd werden.

Men kan zich de indruk voorstellen deze aanval op de bemanningen de maakte. Ook op de TERKOELEI. Van r geen sprake. Ieder was op zijn post; machinegeweren waren bemand en ge de afweer, en scherp werd uitgeke onderzeeërs. De leiding van het convo door herhaalde koerswijzigingen aan

verdere aanvallen te ontkomen. Desondanks werden de TERKOELEI en nog een schip diezelfde morgen plotseling door onderzeeërs aangevallen. De torpedo, welke de TERKOELEI trof, ontplofte ter hoogte van ruim 4, met zulk een noodlottige uitwerking, dat het schip, ondanks het feit, dat met de waterdichte deuren gesloten gevaaren werd, onmiddellijk begon te zinken. De reddingsboten konden alle nog bemand en te water gelaten worden; helaas sloegen drie boten door de zuiging van het zinkende schip om, waarbij vele inzittenden om het leven kwamen.

Eén van de escorte-vaartuigen, dat ter redding was toegesneld, nam de inzittenden der reddingsboten en wie het nog zwemmende vond, over. Bij het gehouden appèl bleken 38 opvarenden vermist te worden. Tot de vermisten behoorden de eerste, de tweede en de vierde officier, een vierde machinist, dienst doende als assistent-administrateur, de kok, een Hollandse matroos, een Engelse kanonnier, twee Javanen, een Goanees en 28 Lascaren. Eén geredde kanonnier overleed nog aan boord van het Engelse vaartuig en zijn stoffelijk overschot werd aan de zee toevertrouwd.

Door welke oorzaken de verschillende vermisten het leven verloren, is niet komen vast te staan. Vermoedelijk zijn allen bij het omslaan van de reddingsboten verdrinken.



Als ss Terkoelei in de Atlantische oceaan door een Duitse onderzeeër getorpedeerd - 1943

Dit schip van de maand, was het nieuwste schip uit de 'M'- Lloydserie en is 'Main Lloyd' gedoopt. Haar zeven zusterschepen waren: de Maas Lloyd, Musi Lloyd, Marne Lloyd, Merwe Lloyd, Mississippi Lloyd, Mersey Lloyd en Madison Lloyd.

Karakteristiek en levensloop

Op 23 september 1960 werd de kiel van het ms Main Lloyd gelegd (bouwnummer-305) bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) te Rotterdam. Op 9 augustus 1961 werd zij gedoopt en tewatergelaten, op 23 en 24 januari vond de proefvaart plaats en op 27 januari werd zij opgeleverd aan de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V.. De Main Lloyd ging bij de grote fusie over naar de Koninklijke Nedlloyd N.V. en werd tenslotte in 1985 verkocht aan Pacific International Lines Pt. Ltd. te Singapore. De nieuwe naam werd toen: 'Kota Pusaka'.



Technische gegevens

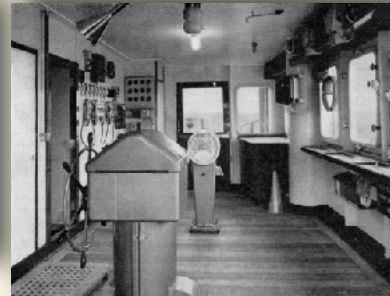
Roepletters: PFSU. Type: Vrachtschip - shelterdek met ongeveer 55 bemanningsleden en accommodatie voor 12 passagiers. Lengte over alles: 161,10 meter, breedte: 20,15 meter, holte: 12,0 meter, diepgang: 8,88 meter. Bruto tonnage: 9.835 register tons, Netto tonnage: 5.569 tons en Deadweight: 11.735 ton. Motor: opgeladen enkelwerkende tweetakt Stork-dieselmotor, 9 cilindres die een totaalvermogen van 10.500 RPK opleverden. Met 1 schepsschroef werd daarmee een dienstnelheid van 18 knopen bereikt.



Dooptster mevr. M. van Mourik Broekman-van Loghem - 9 augustus 1961



Tewaterlating bij de RDM - 1961



De navigatiebrug



De STORK-manoeuvreerstand.



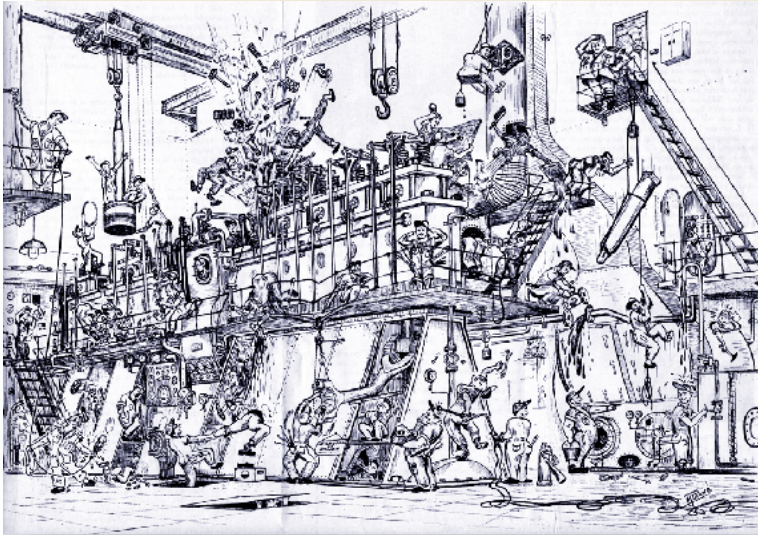
Overdracht RDM-scheepswerfdirecteur aan Kapitein J.G. Vietor - 27 januari 1962



HWTk A. Lelieveld, zijn echtgenote en 2e WTK, L.M. Westerhof - 1963



Van Arie de Waardt, oud Lloyd-WTK en Lloyd-Atelier-supporter 'pur sang', kreeg ik onlangs te horen dat oud Lloyd-Stewardess, Marijke Paans, weduwe van oud Lloyd-WTK Jan Paans en woonachtig te Miami-Florida voornemens is de welbekende (humor)prenten van Jan aan het Lloyd-Atelier te schenken. Alsof dat niet al een bijzonder cadeau zou zijn, is ook het schilderij van Jan Paans, 'de Wonorato te Hongkong' bij de schenking inbegrepen. Voor de Wonorato heb ik al een plekje in het Lloyd-Atelier gepland dat, zoals u weet, eerst nog gerenoveerd moet worden. De cartoons van Jan zullen we regelmatig in ons E-magazine en op onze website tonen.



Een van Jans' cartoons met de opdracht: 'Zoek de HWTK!'



Jan Paans en zijn echtgenote Marijke in 2018.

Jan Paans is helaas medio vorig jaar overleden en was lid van de 'Club van oud-WTK's voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd'. In het volgende nummer zullen wij het Wonorato-schilderij, meer cartoons van Jan en wat oude foto's van Jan en mogelijk ook Marijke plaatsen.

NA WEBSTE IS OOK FACEBOOK-PAGINA TERUG OP HONK!

Per 14 maart is de Facebook-pagina, die sinds 2012 in de lucht is, na een droevig jaar, weer terug in oorspronkelijke en vertrouwde handen. Wij pakken deze draad niet op met het doel zoveel mogelijk volgers op Facebook te krijgen wij doen dat wél omdat de geschiedenis van de roemruchte scheepvaartmaatschappij 'Koninklijke Rotterdamsche Lloyd' en al haar voorgangers deze inspanning meer dan de moeite waard maakt.

De Facebook-pagina beschouwen wij slechts als een 'wegwijzer' richting onze website: www.lloydatelier.nl met de opmerking dat deze 'website in verval' in de komende tijd, stap voor stap, wordt aangepast en gerestaureerd. Volgers die contact met ons/mij (Ed van Lierde) willen hebben, kunnen dat het beste doen via het e-mailadres van het Lloyd-Atelier: lloydexpo19@gmail.com (aldus de gelijklopende tekst op onze Facebookpagina).



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

