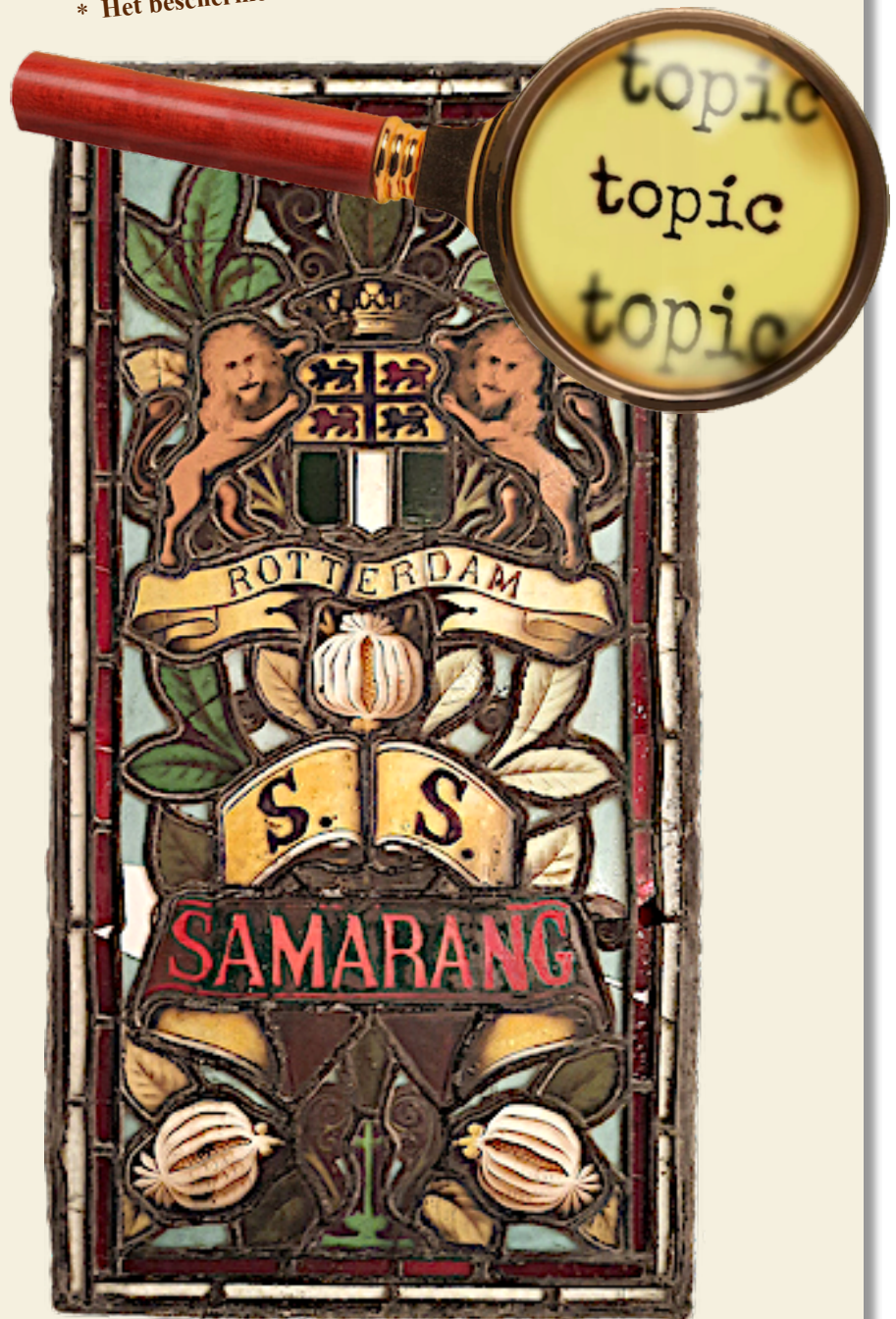




VIERDE JAARGANG - NUMMER: 36 - FEBRUARI 2022

- In dit nummer onder andere: .....
- \* In Memoriam ....Slamatdochter Hetty Kroon-De Boo.
  - \* VOSSNACK en de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd.
  - \* Het schip van de maand, het ss SAMARANG - 1883
  - \* Gerenoverde BALOERAN-stoel komt weer thuis!
  - \* Het beschermen van zeeschepen tegen corrosie.



Deze gratis, digitale LLOYD-MAIL is bestemd voor relaties van het Lloyd-Atelier te Netersel. Inschrijven en uitschrijven s.v.p. via e-mailadres: [Lloydexpo19@gmail.com](mailto:Lloydexpo19@gmail.com)

GRATIS DIGITAAL MAANDBLAD VAN HET LLOYD-ATELIER TE NETERSEL

LLOYD-MAIL

## COLOFON

'LLOYD - MAIL'  
 Redactie: Ed van Lierde  
 Tekstcorrectie:  
 Josje van Lierde-Olivier

Uitgever:  
 Ed van Lierde - Netersel  
 Telefoon: 0497 - 840999  
 E-mail: Lloydexpo19@gmail.com



## KATA PENGANTAR

Tijdens onze voortdurende pogingen om de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en al haar prominente en roemruchte voorgangers uit de vergetelheid te houden, komt zo nu en dan iets moois op ons pad, iets waaraan ik in feite niets heb hoeven te doen. Natuurlijk is het zo dat door vijftien jaar aan de weg te timmeren onze doelstelling bekender is geworden en je voor personen gemakkelijker te vinden bent. Toch is het ook zo dat als er iets op je pad komt je wel direct moet 'toeslaan!' Het enige weken geleden, vanuit de locaties Vlissingen van onze voormalige 'hofleverancier', aangeboden gebrandschilderde glas-in-loodraam van het de Samarang (1883), is zo'n sprekend voorbeeld .....

Mij werd de vraag gesteld of dit glas-in-loodraam voor ons van enige waarde was en men liet in het midden of met die vraag de 'erfgoedwaarde' danwel de 'geldwaarde' werd bedoeld. Al snel kwam ik erachter dat de erfgoedwaarde van zo'n gebrandschilderde beauty van bijna 1,5 eeuw lang, sowieso hoog was, als Lloyd-erfgoed is het zondermeer een topic!

Onbegrijpelijk, maar voor het Lloyd-Atelier helemaal geweldig, is dat het Maritiem Museum te Rotterdam kennelijk geen idee had waarover het ging en de Vlissingse aanbieder liet weten niet geïnteresseerd te zijn. Het voert te ver het Maritiem Museum in Rotterdam een brief te sturen waarin ik hen bedank voor hun afwijzing, waardoor dit kleinood op mijn pad is kunnen komen. Hoe het ook zij ..... voor dit soort transacties, of liever gezegd, 'het uitblijven daarvan' hou ik mij in de toekomst méér dan aanbevelen!

Ed van Lierde



## ONS COMITÉ VAN AANBEVELING

De leden van het Comité van Aanbeveling verbinden hun eigen, goede naam aan het Lloyd-Atelier. Hiermee willen zij de belangrijkheid van het onderwerp (de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en al haar voorgangers in relatie tot de vaart op Nederlands Indië) onderstrepen. Zij geven hiermee tevens aan dat de poging van het Lloyd-Atelier het genoemde onderwerp uit de vergetelheid te houden, bij haar in goede handen lijkt. Momenteel bestaat het Comité uit de volgende leden (alfabetische volgorde):



**Mr. Hein van Ameijden**  
 Algemeen directeur Damen-Schelde  
 Naval Shipbuilding te Vlissingen.



**Gerard Cox**  
 Acteur, zanger, scenarioschrijver,  
 cabaretier, columnist te Rotterdam.



**Wieteke van Dort**  
 Actrice, zangeres, cabaretiëre te  
 Den Haag.



Enkele weken geleden kregen wij vanuit Vlissingen een e-mailvraag of wij geïnteresseerd waren in een glas-in-loodraam dat men, vanwege de scheepsnaam daarop, aan onze Lloyd had toegedacht. Men was al even op zoek naar een geïnteresseerde voor dat raam. Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam dat als eerste werd benaderd, gaf terecht aan dat de vraag vanwege het Rotterdams karakter, bij het Maritiem Museum te Rotterdam thuishoorde. Wat een geluk dat men kennelijk geen idee had waarover het ging en aangaf niet geïnteresseerd te zijn.

#### Feiten over het glas-in-loodraam

- Het uiteindelijk voor een symbolisch bedrag 'verkregen' glas-in-loodraam is gebrandschilderd, het lood is aangetast, aan de voorkant met nicotine bevuild en aan de achterkant nog opmerkelijk schoon. Een glas-in-lood signering is niet aanwezig.

- S.S. = Stoom Schip. **Samarang** (1883-1894) = Stoomzeilschip van de N.V. Rotterdamsche Lloyd. In 1894 bij de N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen uitgebreid verbouwd en herdoopt in ss 'Oengaran'. In 1905 verkocht aan een Duitse rederij.



- Het **Raam** is in het bezit geweest van wijlen, de heer de Poorter uit Vlissingen, plaatwerker bij 'De Koninklijke Maatschappij 'De Schelde'. Het glas-in-loodraam heeft, ter bescherming, vele jaren onder het ouderlijke bed van familie de Poorter gelegen.

- **ROTTERDAM** = Thuishaven van de Samarang. **Wapen** = Wapen van Rotterdam.

- **Fruit** = zichtbaar op het glas-in-loodraam: drie gebrandschilderde granaatappels (Punica Granatum), vroeger veelvuldig gebruikt voor de basis van Grenadine-limonadesiroop. Uit onderzoek is gebleken dat granaatappels goed zijn tegen bepaalde kankers, hart- en vaatziekten, Alzheimer en diabetes. De granaatappel wordt op internet vaak in samenhang met Samarang vermeld. In het merendeel van de publicaties gaat het om de tijdsperiode: 1850 - 1920.



#### Samenhang feitelijkheden en de oorsprong

Bovengenoemde feiten wijzen onomstotelijk naar een Rotterdams glas-in-loodraam waarop het Lloydschip ss Samarang (1883-1894) is vermeld. De kwaliteit van het lood en het gebruik van de naam Samarang (i.p.v Semarang) duidt op een oorsprong uit de 19e eeuw. Restaurateurs geven aan dat het raam ouder dan een eeuw moet zijn. Het is niet te achterhalen wie, wanneer, al dan niet met toestemming, welke zaken van boord heeft gehaald, dus ook niet van het onderhavige glas-in-loodraam. Toen de Willem Ruys in de oorlogsjaren op de Scheldehelling lag en de Duitsers alles wat van enige waarde en vervoerbaar was, confisceerden, is mogelijk een aantal zaken door het personeel uit handen van de Duitsers gered. Eveneens is het mogelijk dat juist in die periode het glas-in-loodraam naar een Vlissingse woning is verhuisd, tijdens de oorlogsjaren dus. Toen, niet lang geleden, mevrouw de Poorter als laatste overleed, vond haar dochter het glas-in-loodraam onder het bed. In januari 2022 zette ik, na diverse malen contact met haar en haar echtgenoot te hebben gehad, koers naar Vlissingen en heb aldaar het gebrandschilderde glas-in-loodraam van het ss Samarang, voor een symbolisch bedrag in de 'Ed van Lierde Collectie' mogen opnemen. Zoals ook geldt voor de overblijfselen van het enkele jaren oudere ss Groningen, is dit raam een ware 'topic' voor het erfgoed dat straks in het Lloyd-Atelier te bewonderen is.



STOOMSCHIP SAMARANG IN HET SUEZ KANAAL

oorsprong

#### Huidige staat en restauratie-strategie

De huidige staat, is kwetsbaar te noemen en restauratie is dus onvermijdelijk. De gekozen restauratie-strategie is: Restaureren met behoud van erfgoedwaarde en alle visuele aspecten van het lood en het gebrandschilderde glas. Het gerestaureerde raam zal een tropisch houten omlijsting en een lichtbak met een LED-daglicht-paneel achter het raamwerk, krijgen. Dit laatste omdat de kleuren van het glas-in-lood nog verrassend mooi zijn en daardoor beter te bewonderen zijn. De glas-in-lood lijst, bestaande uit twee smalle stroken glas (wit en rood) rondom, wordt uit elkaar gehaald en opnieuw opgebouwd. Barstjes in het gebrandschilderde glas worden niet vervangen als er geen directe reden voor versteviging is en onzichtbaar lijmen krijgt de voorkeur! Lood dat moet worden vervangen zal de grijze kleur krijgen conform het bestaande oude lood, zodat restauratie weinig of niet opvalt. Het uiterlijk van het 138 jaar oude raam zal dus bij de restauratie zo weinig mogelijk worden aangetast. De restauratiekosten worden in deze strategie geschat op zo'n € 1.150,-



Naar men ons meldt, wordt de volgende week van Rotterdam hier verwacht het ss. Samarang van de Rotterdamsche Lloyd, dat verlegd zal worden en eene gelijke reconstructie zal ondergaan als de ss. Laros en Soembing.

Gisteren werd de uitgever onzer con-

### Donaties

Na het uitkomen van ons januari-nummer is er weer financieel gesupport, waarvoor ik betrokkenen uiteraard zeer dankbaar ben! Oud Lloyd-Bediende, Theo Jansen - Slamatdochter Hennie Kelders-Van Langeveld - Ben Hogenboom, oud Lloyd-Matros en ..... maakten een bedrag over, waardoor de Lloyd-trein gestaag kan voorttjoeken.

**Alle donateurs hartelijk dank voor jullie geweldige steun!!**

### E-mail van Rob Pieterse (zoon oud Lloyd-HWTK) d.d. 31 januari 2022

Ha die Ed en Josje. Dank voor alweer een prachtige LLOYD-MAIL. Weer wat geleerd ..... de treinen, echt nooit geweten dat die bestonden. Maar, eigenlijk heel logisch! En dat doorgeven van het LLOYD/RUYS-virus. Bij mijn dochter in haar nieuwe flat hangt de opengewerkte Willem Ruys foto die we in een (hoe kan het ook anders) mahoniehoutenlijst, in haar woonkamer, hebben laten plaatsen. En Opa's werk bij de Lloyd komt vaak ter sprake, net de hele boel verbouwd daar. Hij zou trots op ons zijn geweest en ik weet zeker dat hij met oma, Jacky met een zeer tevreden gevoel naar beneden kijkt. Alhoewel het vernachelen van een decoupeerzaagje bij de verbouwing een flinke 'afstraffing' betekend zou hebben, zo ga je niet met gereedschap om! Al het goeds, groeten Rob en Floor.

**PS:** de Lloyd-badjas is door dezelfde dochter geconfisqueerd. Hij was helaas iets te klein voor mij, maar voor haar paste hij prachtig. De andere viste achter het net.

### Antwoord e-mail d.d. 31 januari 2022

Beste Rob, Floor, Anne & Jet, Wat goed om te horen dat de kleinkinderen Opa met zich meedragen. Ik kan ze bevestigen dat het inderdaad een leuke Opa was. Josje en ik zijn een aantal keren bij hem langs geweest, in Zandvoort nog en ik kan het niet laten om hier rechts van één zo'n bezoekje een foto te laten zien. Daarna zijn we gezellig met z'n drietjes bij de Indo gaan eten. We hadden een fijne klik met Vader/Opa en dus goede herinneringen! Ik vind jullie reactie zo belangrijk dat ik het in het februari-nummer van LLOYD-MAIL zal zetten, uiteraard met mijn antwoord! Groet, Ed & Josje.



*Oud HWTK Gerrit Pieterse, alias Piet, wijst op de langsdoorsnede (die nu bij kleindochter hangt) naar één van de Sulzer-motoren van de Willem Ruys - 2006.*



### Modjokerto-motorreddingsloep !!

14 februari: Nagekomen foto van Arie de Waardt over een belangwekkend onderwerp. In het januari-nummer lieten wij u een bouw foto zien van een grote Historyland-loods te Hellevoetsluis, waarin de Modjokerto-sloep en de oude Z.H.R.M. reddingsboot 'President Jan Lels' al stonden opgesteld. Welnu ..... de enorme loods is gereed en daarmee zijn onze acute zorgen over de toestand van dit oorlogsmonument, ook voorbij. Met de directie gaan wij contact opnemen en wij zullen proberen tot samenwerking te komen wordt vervolgd!

### GERENOVEERDE BALOERAN-STOEL IS OOK WEER THUIS!

Het vroeg enig geduld, maar die inspanning is vervolgens met de restauratieresultaten dubbel en dwars goedge maakt. De volgende Lloyd-vrienden hebben deze restauratie, die € 575,- heeft gekost, mogelijk gemaakt: Dick van der Harst, oud Radio-officier - Slamatdochters Caroline Ras-Van Langeveld en Hennie Kelders-Van Langeveld - twee zeer gewaardeerde Lloyd-WTK's die anoniem willen blijven - Jelly van Dijk-Brinkman, Hofmeesteres - Fred van der Boogaard, oud Lloyd-WTK - Cor Pol, Slammat-kleinzoon - Ad van der Brugh, oud Lloyd-Passagiersbediende en Ton van Haastregt, oud Lloyd-Handlanger/olieman. **Voor hun steun bij het 'upgraden'**



**Karakteristiek**

De Samarang was een van de eerste stoomzeilers van de N.V. Rotterdamsche Lloyd en werd op 19 juli 1883 bij de Raylton, Dixon Scheepswerf te Middlesborough-on-Tees UK (bouwnummer: 218) tewatergelaten. Elf jaar later (1894) werd ze bij de N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen met zeven meter verlengd, werd de passagiersaccommodatie uitgebreid en werd de machinekamer van een nieuwe stoommachine en bijbehorende ketels voorzien. Bij het weer in de vaart komen werd ze omgedoopt tot **ss Oengaran**. In 1905 werd zij aan een Duitse rederij verkocht en vervolgens in 1909 voor de sloop verkocht.



STOOMSCHIP SAMARANG IN HET SUEZ KANAAL

**Technische gegevens**

Vrachtschip met accommodatie voor 26 eerste klasse en 16 tweede klasse passagiers. Type: Full scantling, twee dekken. Roepleetters: PRQK. Lengte over alles: 91,40 meter, breedte: 11,24 meter, holte: 8,00 meter, diepgang: 7,70 meter. Gewicht: 2.225 bruto register ton, 1.475 netto register ton, deadweight: 2.500 ton. Compound stoommachine in 1894 vervangen door een Quadruple Expansie stoommachine met vier cilinders 1.540 ipk. welke op één schroefas een dienstnelheid opleverde van 11,5 nautische zeemijlen (knopen)/per uur.



Het ss Samarang - 1883



Kota Samarang - 2006



Het ss Oengaran, de verbouwde ss Samarang - 1895

## Door Hans Roggeveen

Toen ik bij gelegenheid eens een idee richting Ed van Lierde opperde om een stukje over de heer Ir. Ernst Vossnack in zijn e-magazine 'Lloyd-Mail' op te nemen, kwam Ed natuurlijk gelijk met de wederkerende vraag of ik 'als vakgenoot' daar kans voor zou zien en als Ed je natuurlijk iets vraagt, kun je al bijna geen 'nee' meer zeggen. Het lastige is dan hoe daaraan te beginnen.

### Ir. Ernst Vossnack, Hoofd-ontwerpbureau KRL

Het is misschien goed, voor de wat minder ingewijden, uit te leggen dat de hr. Vossnack sinds 1952 hoofd was van het Koninklijke Rotterdamse Lloyd ontwerpbureau (scheepsbouw), daarnaast was Ir. Jan Daniël Ruys verantwoordelijk voor de machinebouw. Ik mag aannemen dat dit bureau is opgericht na het financiële geschil dat ontstaan was na de oplevering van de 'Willem Ruys', ontworpen door de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' in Vlissingen, destijds de 'hofleverancier' van de (K)RL. Ik stel mij zo voor dat de KRL door het ontwerpen van haar schepen in eigen beheer te nemen zich minder afhankelijk wenste op te stellen van de standpunten van een werf. Een opdrachtgever of reder kan qua ontwerp en uitvoering ervan zich nu doorgaans wat minder snel verenigen met werfbelangen. Overigens was de 'Willem Ruys' de laatste opdracht aan Vlissingen .... maar dit terzijde.



In de functie van Hoofd-ontwerpbureau was Vossnack verantwoordelijk voor de ontwerpen van de fraaie schepen van de **Wono-**, **M-Lloyd**, **S-Lloyd** en **L-Lloyd**series en daarna nog de grote containerschepen na het opgaan van de KRL in Nedlloyd. Echter, ik wil mij beperken tot de periode van vóór de fusie, waarbij moet worden vastgesteld dat deze resultaten niet voortkomen uit activiteiten van één persoon, in de persoon Vossnack, maar het product zijn van een ver doorgevoerde collectieve en collegiale samenwerking op het bureau, en dat Vossnack vooral ook luisterde naar praktijkervaringen van mensen die daadwerkelijk op deze schepen voeren. Ook was hij niet bang, als daar reden voor was, voor inspectie eens in een voorpiek te duiken. Er kan derhalve rustig worden vastgesteld dat de KRL veel aan deze man te danken heeft. Op elk KRL schip komen wij wel iets tegen dat typisch 'des Vossnacks' was, zoals 'het kanon' \*) en maatregelen omtrent corrosiebestrijding, zie artikel pagina-8.

### Het gat waar de schroef in draaide

Ook was de vormgeving van het onderwaterschip een van zijn stokpaardjes. In de tijd van de Wono-serie was in het algemeen de opvatting dat het schroefraam slechts een 'gat' was waarin de schroef moest kunnen draaien. Vossnack bracht hier verandering in door de schroef verder buiten de invloedssfeer van het schip te plaatsen met een langere, buitenboord liggende, schroefaskoker waardoor een betere aanstroming van de schroef werd verkregen, zodat de schepen nagenoeg trillingvrij werden, met een beter schroefrendement en dus een lager brandstofverbruik.

Ernst Vossnack was een geniaal scheepsbouwkundige met baanbrekende inzichten wat soms conflicten opleverde met anderen, lees: overheidsinstellingen en de toenmalige wet- en regelgeving. Te denken valt aan de destijds nieuw ingevoerde Gross Tonnage (GT) scheepsmetingvoorschriften, welke volgens hem (en ondergetekende) onveilige schepen zou opleveren, met uiteindelijk als gevolg schepen met een volgens de wet juist toelaatbaar, zo gering mogelijk vrijboord, een hoog en smal en ver op het achterschip geplaatst dekhuis met een hoge brug om over de opgestapelde hoeveelheid deklading aan containers zicht te houden en door dit alles niet in staat zijnde om de hoeveelheid overkomend water afdoende te kunnen lozen. Dat dit voor de stabiliteit problemen zou opleveren, is wel duidelijk en bewijst het kapseizen in 2000 van het

passagier-/vrachtschip 'Dongedijk' van C.V. Scheepvaartonderneming Dongedijk.

### Liever geen bak?

Dat kapseizen was terug te voeren naar het streven van een reder naar een zo laag mogelijke GT (havengelden etc.) tegen een zo hoog mogelijk laadvermogen of deadweight. Het liefst had men de bak (het verhoogde gedeelte van het voorschip) ook nog weggelaten. Bij een latere scheepsramp was, na onderzoek, gebleken dat door het ontbreken van zo'n bak, dus het ontbreken van reservedrijfvermogen, een schip in het geweld van een typhoon zichzelf in een paar minuten tijd onder water zou boren (bulkcarrier Derbyshire, géén overlevenden). Oorzaak, een gebroken en lekkende peilpijp, het daardoor vollopen van de voorpiek en bootsmansbergplaats met als gevolg een vanaf het voorschip beginnende kettingreactie van inslaande en onbeschermd luikhoofden, falende ruimschotten en overige delen van de constructie. Het was Vossnack die zich tot in de hoogste internationale regionen tegen deze voortvloeiels van de wetgeving wist te verzetten, met als primair doel, de veiligheid van opvarenden.

Keren wij terug naar de genoemde **Wono-**, **M-Lloyd**, **S-Lloyd** en **L-Lloyd**series, om op de woorden van Vossnack terug te komen en zo bescheiden als hij was: "Heb het liever over de schepen dan over mij!", dan valt een aantal zaken per serie op:





**Wono-serie**

De introductie van stalen ponton luiken. Een grote verbetering ten opzichte van de houten luikdelen, met presennings, schalklatten, keggen etc. die veel meer arbeidsintensief en kwetsbaar waren.

**M-serie**

Sloepenopstelling. Net onder het brugdek. Zo kan ik mij voorstellen dat de wachtdoende officier en/of uitkijk op de brugvleugel achteruitkijkend vrij zicht had, zonder zichtbelemmerende sloep(en). Opmerkelijk is dan de positie van beide boten op het achterschip, zoals we dat ook wel zien op enkele andere schepen uit deze periode. Volgens de wet moeten reddingboten op minimaal één bootslengte afstand vóór de schroef staan, en dat zijn ze in dit geval niet. Het lijkt mij ook weer zo'n geniale vondst, dat deze sloepen niet als reddingboot zijn aangemerkt, maar zoals ik mij voorstel, als werkboot, en dan zou het gemogen hebben. (wie zou het fijne daarvan weten? Ik kan het Vossnack helaas niet meer vragen!

**S-serie**

In die periode de zwaarst getuigde schepen ter wereld! Het ms Schelde Lloyd kreeg vanwege haar zware laadgerei zelfs de gedenkwaardige titel: 'The Elephant of the Pacific' mee! De 'zware spieren' hebben aan de bovenzijde een eigenaardige kooi-constructie, deze waren bedoeld om bij het optuigen van de 'zware spieren' als optakelpunten te dienen (zie foto rechts).

**L-serie**



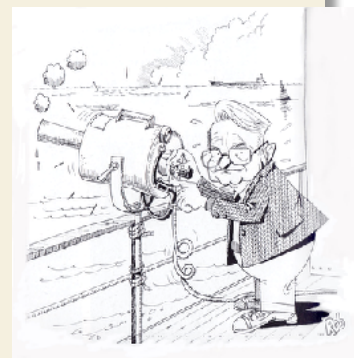
In genoemde periode de snelste vrachtschepen ter wereld! Volledig diepvriesruim en vloeibare lading-tanks aan dek. Automatische machinekamer. Vast zwembad voor bemanningsleden, geen bemanningsruimte op het achterschip, drie luikhoofden naast elkaar ter voorbereiding van het containertijdperk, etc.

Voor alle schepen uit die periode gold, de fraaie lijn en de uitwaaiende boegen. Niet alleen omdat het mooi is, maar functioneel, omdat het schip bij een zetje op de kop beter in staat is de grote hoeveelheden zeewater weg te werken en op deze manier het reservedrijfvermogen beter weet te behouden.



Het is bijzonder jammer dat ik de hr. Vossnack, als vakgenoot, nooit persoonlijk heb mogen ontmoeten. Hij trad bij de KRL in dienst in mijn geboortjaar 1952 en is overleden in oktober 2006. Hij is begraven in Oppenhuizen (Friesland). Zelf heb ik de gedachte dat, als ik zijn scheepsbouwkundig verleden bestudeer, wij zeker op dezelfde golflengte zaten en heb ik vaktechnisch een grote bewondering voor hem. Ik zou graag willen stellen dat de huidige veranderingen in scheepsontwerpen, veelal veroorzaakt door commerciële achtergronden, mij met enige weemoed doen terugdenken aan vroegere tijden, waarin schepen nog mooi waren. Ik ben van mening dat de hr. Ernst Vossnack met zijn team in die periode de KRL diende, hieraan een wezenlijke bijdrage heeft geleverd. Hopelijk mag ik dit gevoel met de lezers van Lloyd-Mail delen.

**\*) 'Het kanon' van Vossnack.** Ik las dat dit eigenaardige apparaat aan dek, aan de lange zijde stond opgesteld en als doel had houten blokken d.m.v. perslucht overboord te schieten. Hierdoor was men in staat, met gebruik van een stopwatch, de snelheid van het schip te meten. 'Gissen buitenboord' werd dit genoemd en later, eenmaal per reis, gebruikt om de juiste werking van de modernere snelheidsloggen te checken. Na de kanon-periode werd door een gespierde matroos een stuk hout, maar soms ook wel een leeg flesje bier dat oranje was geschilderd, vanaf het voorschip in het water gegooid. Daarna werd de tijd gemeten tussen het passeren van een dwarslijn (lange stok) op het voorschip en een dwarslijn (eveneens lange stok) op het achterschip. De tijd afgezet tegen de afstand tussen deze twee meetpunten gaf de snelheid door het water, die vervolgens werd omgezet in de vaart van het schip door het water in nautische zeemijlen (knopen) per uur.



**Over de schrijver van dit artikel**



Hans Roggeveen is een gepensioneerd scheepsbouwkundig Ing, en opgeleid aan de Hogere Technische School te Dordrecht. Door zijn Rotterdamse afkomst, nog vóór de studietijd, gepassioneerd geraakt door schepen, mede veroorzaakt door de zondagse wandelingen met zijn ouders langs de Rotterdamse Parkkade met het zicht op de Wilhelminakade in een tijd dat de schepen nog mooi waren! Reden voor hem om te willen gaan varen, maar omdat hij op jonge leeftijd al brildragend was, zou dat in die tijd, een hogere functie op een schip (navigatiebrug) verhinderen, tegenwoordig is dat wellicht anders. Toen echter stond zijn besluit voor latere tijd al vast, hij wilde alles van schepen weten. Sinds die tijd is 'de liefde voor het schip' in de meest brede zin nooit meer van hem weggegaan. Uiteindelijk vond Hans, na zijn studie, zijn werkkring in Kinderdijk waar hij op de toenmalige werf IHC Holland (baggermaterieel, sleepboten en offshore) werd aangesteld als scheepsbouwkundig ontwerper.



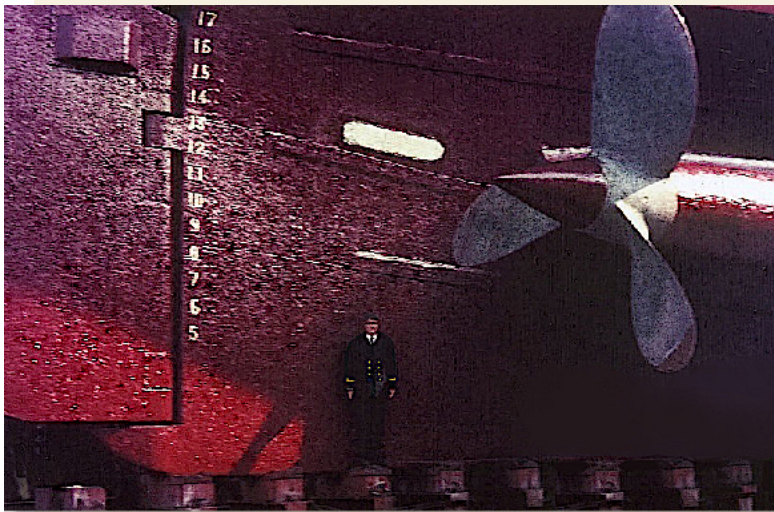
Bij het kiezen van onderwerpen/artikelen voor LLOYD-MAIL maak ik gebruik van een, door mijzelf opgestelde, lijst van belangwekkende onderwerpen. Corrosiebescherming was twee jaar geleden op die lijst terechtgekomen en het toeval zit hem in het feit dat ik hem voor het februari-nummer had bestemd. Het toeval wil dat de schrijver van het voorgaande artikel, Hans Roggeveen het fenomeen 'corrosie' ook al had aangestipt.

**Galvanische corrosie**

Een schip wordt preventief tegen corrosie behandeld omdat het roesten van ijzer niets meer is dan het corroderen van ijzer en te allen tijde moet worden voorkomen. Echter, niet alleen zuurstof maar ook andere chemische stoffen zoals (zee)zouten hebben de neiging om zich te binden met de ijzeratomen uit het staal. Van 'Galvanische corrosie' bij schepen is sprake als twee metalen (bijvoorbeeld het staal van de scheepsromp en de bronzen scheepsschroef) in een corrosieve omgeving zoals zeewater, op elkaar gaan inwerken, dat wordt het 'electrochemisch proces' genoemd. In de regel is het zo dat daarbij het minst edele metaal wordt aangevreten, in ons geval dus de stalen scheepshuid.

**Voorkomen is beter dan genezen!**

Omdat geen enkel metaal corrosiebestendig is moet de scheepshuid allereerst met een goede onderwater-coating worden beschermd. Sinds jaar en dag worden onder water ook zinkanodes geplaatst, men name rond de scheepsschroef. De zinkanode is in feite 'opofferingsmetaal' dat als eerste gaat oxideren en daarmee de scheepshuid beschermd.



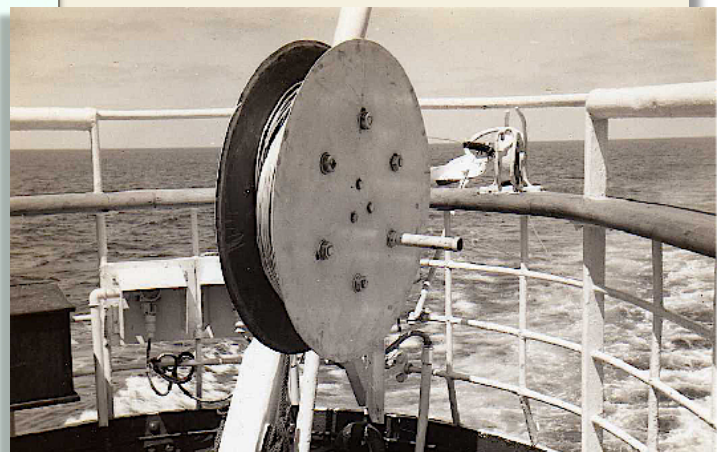
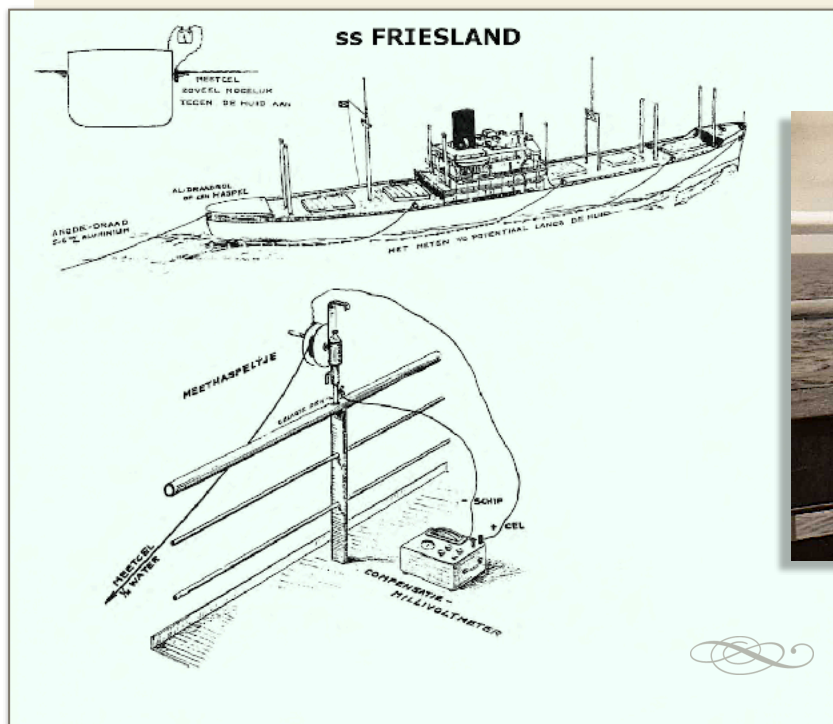
*Zinkanoden bij de scheepsschroef van het ms Garoet, waar ik, apetrots, tijdens een dokbeurt, als 4e Stuurman sta te poseren - 1966*



*Een door corrosie aangevreten anode en een nieuwe zinkanode.*

**Kathodische bescherming**

Naast het coaten en plaatsen van zinkanodes, was ook sprake van 'kathodische bescherming' (ook weer zo'n mooie vinding van Vossnack), ook een belangrijk middel om, met gebruikmaking van een elektrochemisch proces, onderwaterschade door corrosie te voorkomen. Door een aluminium draad over het achterschip uit te stromen en daar, met behulp van een generator en specifieke apparatuur, elektriciteit aan toe te voegen, kwam er een proces op gang waarbij de aluminium draad langzaam maar zeker werd opgevreten. Daardoor werden de diverse onderwater zinkanodes minder aangetast en hoefden pas bij reguliere dokbeurten te worden vervangen. De aluminium draad zat op een trommel geplaatst op het achterste gedeelte van het achterschip (de poop) en werd automatisch op lengte bijgestoken.

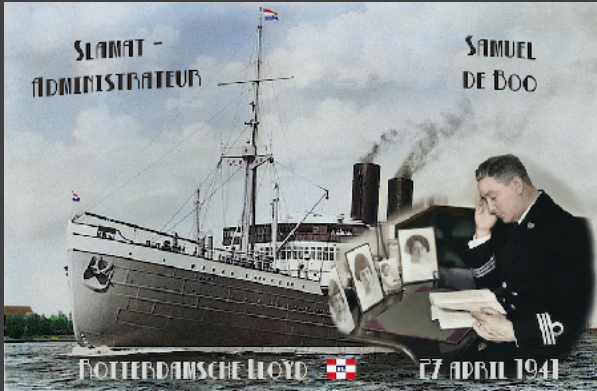


*De Kathodische-trommel op het achterschip, precies naast de vlaggenstok.*



**HETTY KROON - DE BOO, Slamatchter**

Als je met degene, waarvan de geest het lichaam heeft verlaten, ook nog eens een emotionele band had, schieten woorden eigenlijk tekort! Aan die emotionele band ligt een prachtig en ongelukkig Lloyd-schip ten grondslag, namelijk onze Slamatch, die in Hetty's leven een dominante, onuitwisbare rol heeft gespeeld. Door middel van het Slamatch-monument heeft het KRL-Museum en nu het Lloyd-Atelier aan haar een ontbrekend element kunnen/mogen leveren, namelijk een plek waar ze haar vader dichterbij heeft kunnen ervaren. De dankbaarheid daarvoor heeft ze nooit onder stoelen en banken gestoken. Wij danken Hetty voor de korte, maar vooral mooie, 'rol' die zij in onze Slamatch-documentaire heeft willen spelen. Wij gaan haar blijde verschijning missen!



Wij wensen echtgenoot Rob kinderen en kleinkinderen andermaal heel veel sterkte met het verwerken van dit ongetwijfeld zeer grote verlies!

**'SLAMATCH TIDUR' LIEVE HETTY!**

*Meer informatie over Hetty's overlijden, is op onze website te vinden:*

*<https://lloydatelier.nl/in-memoriam/>*

**FOTO-UPGRADE VAN DE MAAND**

Dit keer een prachtige foto van de 'zeer jonge' Main Lloyd, waarbij ik de reeds aanwezige kleuren sterk heb verbeterd en aangevuld, het beeld op scherp heb gezet en het licht een meer belangrijke rol heb laten spelen. De foto is gemaakt op 9 augustus 1961, vlak vóór de tewaterlating, bij de werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM).

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

