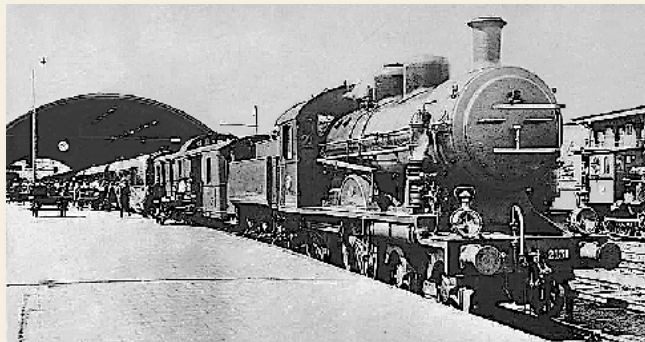




VIERDE JAARGANG - NUMMER: 38 - APRIL 2022

- In dit nummer onder andere: .....
- \* Het schip van de maand, het ms MODJOKERTO - 1922/1942.
  - \* Toen koopvaardijsschepen nog 'bevallig' waren.
  - \* De hulpkruisers van de Rotterdamsche Lloyd.
  - \* Roemrucht reclamebord van de Lloyd in veiling.
  - \* 'Lloyd-Rapide' en 'Lloyd Train'.



L  
L  
O  
Y  
D  
-  
R  
A  
P  
I  
D  
E

L  
L  
O  
Y  
D  
-  
T  
R  
A  
I  
N

GRATIS DIGITAAL MAANDBLAD VAN HET LLOYD-ATELIER TE NETERSEL

LLOYD-MA



## 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

© Copyright Ed van Lierde - 2022

Het schenden van auteursrecht is strafbaar volgens Artikel 31 van de Auteurswet.



## KATA PENGANTAR

Ondanks dat de ene langdurige ellende (Corona) kennelijk is ingewisseld voor een andere langdurige ellende (Bezetting Oekraïne), houden we er op ons microniveautje maar de moed erin! Het is moeilijk om de orde van alledag aan te houden terwijl er, niet ver van ons veronderstelde veilige en ontastbaar landje, 'n gestoorde man een heel volk en land vernachelt, beschadigt, verkracht en doodt.

De geschiedenis herhaalt zich telkens weer, terwijl we op pagina-5 het ms Modjokerto gedenken, weet u wel die Japanse actie in 1942, tegen alle conventies in? Dit laatste doet me denken aan de Modjokerto-documentaire die ik in 2015 voor de familieleden van slachtoffers heb gemaakt en een begeleidend foldertje bij de documentaire, bestemd voor Middelbareschool leerlingen. In dat foldertje schreef ik enkele teksten aan jongeren in de hoop dat het kwartje zou vallen:

"Tot op de dag van vandaag zien we in onze wereld veel bloedige conflicten. Dit maakt ons telkens weer duidelijk dat we kennelijk geen enkele garantie of recht hebben op een veilig en goed leven. Oorlog vernielt alles en zorgt ervoor dat, van het ene op het andere moment, geluk, veiligheid en alle andere, goede dingen van het leven, verdwijnen! Juist die dingen die wij als vanzelfsprekend beschouwen. Oorlogstrauma's werken generaties door!!"



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.



## 1. Modjokerto-motorreddingsloep

In deze enorme loods, buiten de bebouwde kom van Hellevoetsluis, staat onze Modjokerto-motorreddingsloep. Ik blijf 'onze' schrijven omdat het puur Lloyd'ergoed betreft en er oorspronkelijk ook mijn privégeduld in zit, namelijk het aanschafbedrag van de sloep. Zoals u wellicht weet, heb ik die aankoop persoonlijk gedaan om de bankrekening van het toenmalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Museum niet te belasten. U weet ook dat het nieuwe bestuur de museumstichting in 2019 geliquideerd heeft en de sloep daarom, zonder enige voorwaarde, aan Historyland had geschonken. Nu, een paar jaar verder, is de sloep gelukkig niet meer aan weer en wind blootgesteld. De mogelijkheid voor het mede creëren van een kleine expositie, eventuele herdenkingsbijeenkomsten rond de Modjokertoramp en het onderhoud van de Lister-sloepmotor, is door Historyland nog niet aan de orde gesteld en laat dus voorsnog op zich wachten. Onder het motto: "Geduld is een schone zaak!" zullen we braaf moeten afwachten of onze hulp überhaupt wordt ingeroepen. Als dit om welke reden dan ook niet gewenst is, zou dat jammer zijn, maar zouden we wel graag van Historyland willen vernemen wat de reden is. Immers, een speciaal daarvoor in het leven geroepen Modjokerto-commissie staat gereed om een en ander in te vullen!



## 2. Glas-in-loodraam ss Samarang

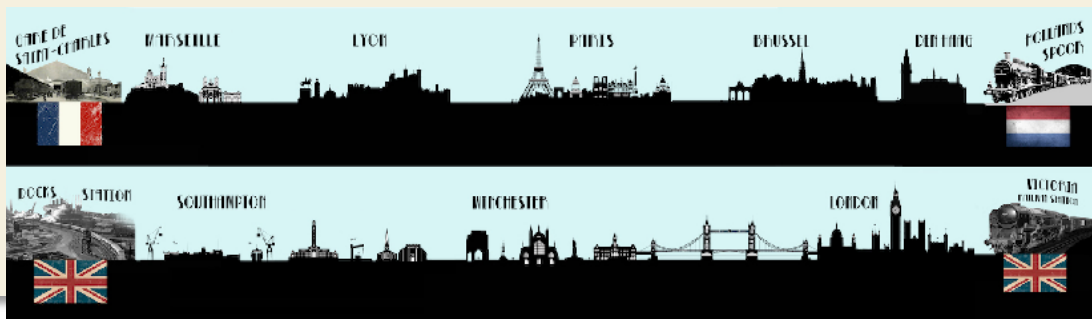
Ook de restauratie van het prachtig gebrandschilderde glas-in-loodraam van het ss Samarang staat nog twee maandjes in de wachtstand. Zoals eerder gemeld, gaat de restaurateur uit het nabijgelegen dorp Diessen met dit kleinood uit 1883, in juni aanstaande, aan de slag. De beschadiging aan en kwaliteit van het oude lood is zodanig dat in samenspraak met de restaurateur is besloten toch het gehele loodwerk te vernieuwen. Mijn uitdrukkelijke wens dat straks aan het gerestaureerde glas-in-loodraam niet of nauwelijks te zien is dat het loodwerk is vervangen, zal worden ingewilligd. Het gebrandschilderde glas zelf blijft uiteraard origineel en enkele beschadigde/verloren stukjes zullen door de restaurateur opnieuw worden gemaakt. Hier-links ziet u een detail van het raam met de scheepsnaam en twee granaatappels. Vanaf juni houden wij u van de restauratie op de hoogte!



## 3. Het Lloyd-treinen-project



Wat nog voor onmogelijk werd gehouden, is toch gebeurd: de Kerst-2021-zending uit Het Britse Koninkrijk met vier passagiersrijtuigen van de Rotterdam Lloyd Train (van Londen naar Southampton) is **"better late than never!"** in het Neterselse gearriveerd. Zodoende kan ik u hierboven beide treinen uit het project laten zien, hier gewoon nog uitgestald op een tafel. De onderste roemruchte trein: de Lloyd-Rapide die in de periode 1927-1958 van Den Haag naar Marseille reed via Rotterdam, Antwerpen, Brussel, Parijs en Lyon en vise versa. Daarboven, de iets modernere Britse trein uit de periode: 1945-1958 van Londen naar Southampton. Beide treinen komen in een brede, platte vitrine met voor elke trein een eigen etage. Er is reeds een grote afbeelding door mij ontworpen die, in twee delen, de achtergronden voor de twee Lloyd-treinen zal gaan vormen. Op die achtergronden zijn de respectievelijke routes te zien met de steden die onderweg werden aangedaan, zie foto hieronder:



# Puntgaaf reclamebord van vergaan passagiersschip



## WAT

Een puntgaaf geëmailleerd metalen reclamebord uit 1931 van de Baloeran, het een jaar eerder gebouwde passagiersschip waarmee de Rotterdamse Lloyd een lijndienst onderhield met Nederlands-Indië. In 1941 verbouwde de Duitse *Kriegsmarine* de boot tot hospitaalschip. Twee jaar later liep de Baloeran iets ten noorden van IJmuiden op een Britse mijn. Anderhalve kilometer uit de kust liggen de wrakstukken daar nog altijd op de zeebodem. Dit door Johann von Stein (1896-1965) ontworpen reclamebord staat te boek als een van de fraaiste marine-advertenties uit de jaren dertig. Het bord meet 96 bij 92 cm. Richtprijs: 60.000 – 80.000 euro.

## WAAR

De Zwaan in Amsterdam veilt het bord in de periode 4-18 mei. De kijkdagen zijn van 27 april-1 mei.

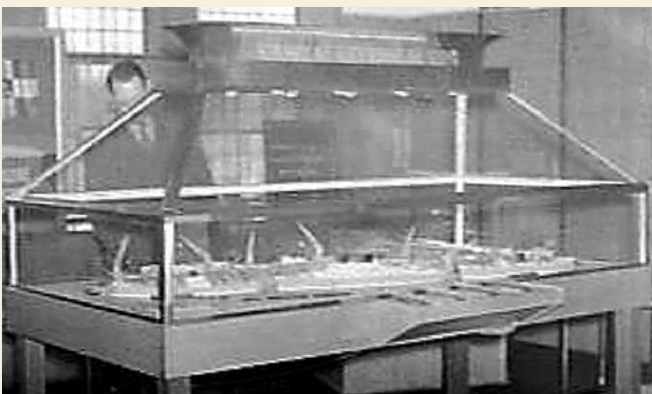
## BIJZONDERHEID

Het Venduehuis in Den Haag bood in september vorig jaar een ander exemplaar van dit hoogst zeldzame reclamebord aan. Dat verwisselde voor vijf keer de lage richtprijs van eigenaar: 250.400 euro.

## Naschrift redactie

In maart stuurde ons aller **Jaap Lucas** een artikeltje over een aanstaande veiling van opmerkelijk Rotterdamse Lloyd-erfgoed. Het betreft een 'onbetaalbare' affiche en dito emaille bord van ontwerper Johann von Stein. Jarenlang heb ik met een scheef oog naar deze beroemde Von Stein-stukken gekeken. Zijn 'Lloyd-kunst' kenmerkt zich door bescheiden kleurgebruik en vormgeving. In bovenstaand voorbeeld heeft dat geleid tot een, zelfs nu nog, modern ogend en zeer populair affiche/emaille bord. Beide stralen op een fantastische manier het gevoel en de sfeer van de roemruchte Rotterdamse Lloyd uit. Een juweel onder de Nederlandse affiches, nostalgie in optima forma en een droom die altijd een droom zal blijven, **ténzij** een Rotterdamse havenbaron het geweldig zou vinden dat dit erfgoed, onder het motto: "Zou bij het Lloyd-Atelier, na zestien jaar structurele inspanningen voor het Lloyd-erfgoed, zéér wel op z'n plaats zijn!". Tot die tijd doen we het gewoon met een offset kopie ..... ook héél mooi!

## FOTO-UPGRADE VAN DE MAAND



Op 21 maart 1950 was in de Utrechtse Jaarbeurs een Lloydkade-maquette van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd te zien. Links het origineel en rechts, na vier uur renoveren, de upgrade van het Lloyd-Atelier.



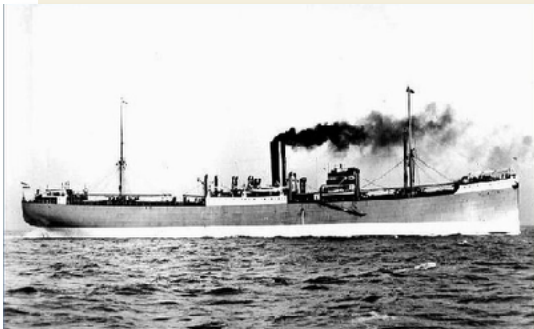
**Karakteristiek**

Het ss Modjokerto was, zoals haar tweelingzusje het ss Siantar, onder een ongelukkig gesternte geboren. Beide schepen zijn in de jaren '30 bij twee Rotterdamse werven tot motorschip omgebouwd, werden daarbij verlengd en kregen een zogenaamde 'Mayer-steven'. Het ss Modjokerto was op 21 april 1921 bij de Engelse werf 'William Gray Co. Ltd. te Sunderland (bouwnummer: 943) tewatergelaten. **Het leven van de Modjokerto en haar bemanning is in 1942 zo afschuwelijk beëindigd dat wij deze karakteristiek eindigen met een groet aan deze oud Lloyd-collega's die, tegen de Geneefse Conventies in, door de Japanse vijand in Nederlands Indië zijn vermoord.**

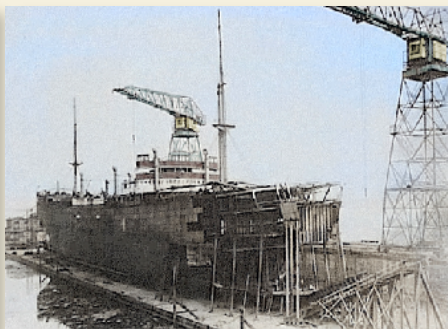


*Technische gegevens als motorschip*

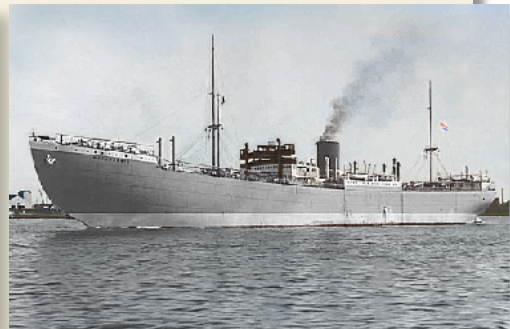
Vrachtschip met accommodatie voor 10 passagiers. Type: Full scantling met twee dekken. Roepletters: PIRO. Lengte over alles: 146,37 meter, breedte: 17,51 meter, holte: 12,50 meter. Bruto tonnage: 8.006 register ton, netto tonnage: 5.563 reg.ton., deadweight: 11.225 ton. In 1934: Vervanging twee stoomturbines door twee MAN-dieselmotoren die de Modjokerto, via één schroefas, een dienstnelheid gaven van 15,5 zeemijlen/uur.



*Als stoomschip in volle zee - 1922*



*ss Modjokerto krijgt bij de Fijenoordwerf te Rotterdam een nieuwe Mayersteven - 1934*



*Als motorschip na de verbouwing - Verlengd en met een Mayersteven - 1934*

*Het ms Modjokerto in oorlogsgrijs - 1940*



De oorlogsramp in 1942 met het ms Modjokerto, de Modjokerto-motorreddingsloop en de Modjokerto-herdenking staan uitgebreid op onze volgende websitelink beschreven:

<https://lloydatelier.nl/modjokerto-2015/>



Ter Herinnering aan de Bemanning van het motorschip, MODJOKERTO, getorpedeerd 1 Maart 1942 op 12°40' Z. B. en 100°40' O. L. waarbij alle opvarenden het leven lieten

J. Verhagen - Geringvoerder.  
 J.E. Bronsloew 1<sup>o</sup> Stuurman T. Deisz 1<sup>o</sup> Machinist  
 A.A. Frins 2<sup>o</sup> Stuurman C. Zewald 1<sup>o</sup> d12<sup>o</sup> Macht  
 J. J. Kuiper 3<sup>o</sup> Stuurman E.de Ropy 3<sup>o</sup> Machinist  
 W.M. Hooyman 4<sup>o</sup> Stuurman G. Baas 4<sup>o</sup> Machinist  
 P. Wevels 5<sup>o</sup> Stuurman G.C. Pietsman 5<sup>o</sup> Machinist  
 A.C. Bakker 6<sup>o</sup> Stuurman H. J.A. Pijl 6<sup>o</sup> Machinist  
 P. Kuypers 7<sup>o</sup> Stuurman 28 Chinesezen  
 waarvan de namen onbekend gebleven zijn.

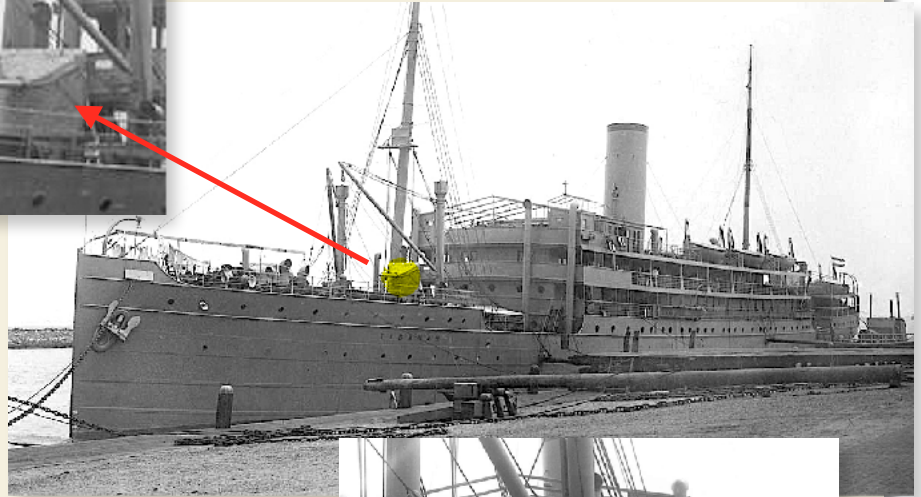


**Hulpkruisers waren (zwaar) bewapende koopvaardijsschepen die tijdens oorlogen werden gebruikt voor het beschermen van konvoien of het vernietigen van vijandelijke koopvaardijsschepen.**

In tegenstelling tot andere maritieme landen maakte Nederland geen gebruik van hulpkruisers, overigens op één uitzondering na. Die uitzondering was het ss Tabanan, een schip gebouwd voor de N.V. Rotterdamsche Lloyd door de Vlissingse scheepswerf, de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde'.

**ss Tabanan**

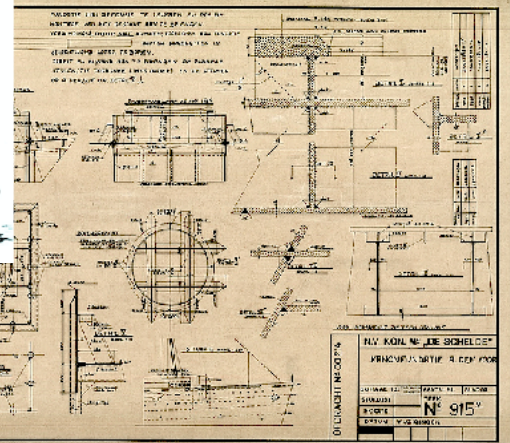
De Tabanan deed tussen mei en december 1918 dienst als hulpkruiser voor de Koninklijke Marine. Aan het geregelde leven van de Tabanan in de lijndienst kwam gedurende de Eerste Wereldoorlog een einde toen het schip door de Nederlandse regering werd gevorderd, samen met de Noordam van de HAL en de Bengkalis van de SMN. De Tabanan werd omgebouwd tot hulpkruiser en werd op 1 juni 1918 in Den Helder in dienst gesteld als Hr. Ms. Tabanan. Het geheel grijs geschilderde schip werd uitgerust met 6 kanonnen van 7,5 cm en er kwam 378 man Marinepersoneel aan boord. De bedoeling was om het konvooi naar Indië te sturen, beide vrachtschepen, beschermd door het pantserschip Hr. Ms. Hertog Henrik en de hulpkruiser Hr. Ms. Tabanan. Het Nederlandse konvooi was een reactie op het feit dat zowel de Engelsen als de Amerikanen in maart 1918 vele Nederlandse koopvaardijsschepen in beslag hadden genomen. Na een fiks politiek getouwtrek, zouden de Britten het konvooi alleen ongemoeid laten als bepaalde, in hun ogen verboden grondstoffen en personen, niet ingescheept zouden worden. Nadat, bijvoorbeeld vermeende uit Duitsland afkomstige verfstoffen waren ontscheept, kon het konvooi naar Indië vertrekken. Overigens waren van te voren ook de andere oorlogvoerende naties op de hoogte gebracht.



**ms Willem Ruys ooit beoogd als oorlogsschip!**

Bij vele mensen is/was onbekend dat het meest roemruchte schip dat ooit van de Koninklijke hellingen te Vlissingen is gelopen, namelijk het ms Willem Ruys, in feite was voorbestemd om, indien nodig, ook als hulpkruiser dienst te gaan doen. In de eind jaren '30 van de vorige eeuw besloot de Nederlandse regering dat een oorlog in de Pacific, waarbij Nederland niet

*Tekening Willem Ruys: Ron van Maanen*



direct betrokken zou zijn, toch vier hulpkruisers nodig zou hebben. Met name de Willem Ruys en de Oranje zouden daartoe geschikt moeten worden gemaakt en aldus geschiedde. Beide passagiersschepen werden bij de bouw voorzien van kanonfundaties (zie bouwtekening rechts) en zouden worden bewapend met vier 12 cm kanonnen en twee 4 cm anti-luchtdoelgeschut. Hulpkruisers kregen in principe geen bepantsering.

**ss Ampenan**

Het 'ss Ampenan' (tewaterlating 1951) was een bijzonder vrachtschip met passagiersaccommodatie (12 passagiers) en ongeveer 60 bemanningsleden. Ze was, vrijwel direct na de oorlog, gebouwd en zag er niet alleen anders uit, maar was ook geheel anders dan alle andere vrachtschepen van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. In feite was het ss Ampenan een 'hulpkruiser' met een bepantserde romp, met fundaties voor twee kanonnen die heel snel konden worden geplaatst. Maar ook de Ampenan heeft gelukkig nooit als zodanig hoeven varen. Ook had deze bijzondere 'freight-lady' twee Amerikaanse GB-stoomturbines, waarmee zij, althans op papier, maar liefst 24 knopen kon lopen. In de praktijk van alle dag voer ze, vanwege de hoge kosten, slechts met een dienstsnelheid van 17 knopen!



*ss Ampenan - 1960*



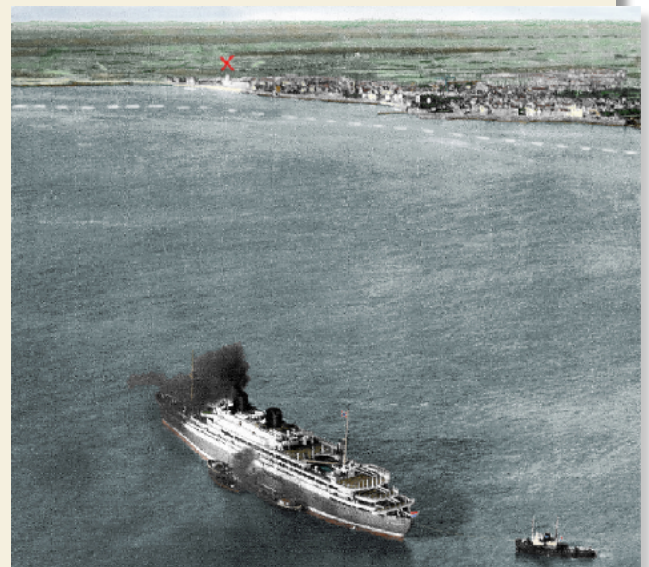
Onze rijkdom veroorzaakt niet alleen fata morgana's in onze samenleving maar kreeg helaas ook haar weerspiegeling in het zeewater. Aan geld geen gebrek ..... alles, dus ook zeeschepen, moesten groter, sneller, luxer, protseriger en lawaaiiger. Goede smaak maakt daarbij gretig plaats voor financieel gewin. Wat vroeger mooi en desondanks ook efficiënt was, mag tegenwoordige uitgesproken lelijk zijn, als het maar meer geld oplevert. Zo kon het gebeuren dat we eig-enlijk niet in een flat willen wonen, maar wel veel geld uitgeven aan het reizen met drijvende flatgebouwen. Hoe het toen gewoon mooi was en er heden ten dage onsmakelijk uitziet, probeer ik met enkele foto's te illustreren.



Laatst zat ik op een bankje aan de Vlissingse boulevard ..... ongeveer 60 jaar nadat ik op datzelfde bankje zat te genieten van alles wat dreef en voorbijkwam. Met name bij uitgaande schepen, die via het Oostgat het ruime sop kozen, mijmerde ik over hun bestemming, over verre tropische landen. Als ik mijn 'De Ruyter-college-diploma' op zak had, zou ik zelf gaan uitvinden wat daar, achter die einder, allemaal te beleven zou zijn. Maar voordat het zover was, moest er nog wat water door de Westerschelde stromen. Zittend in mijn leslokaal kon ik de machines van de prachtige koopvaardij schepen horen, terwijl bij de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' nog steeds prachtschepen werden gebouwd. Al snel viel op dat de schepen van de Koninklijke Rot-

terdamsche Lloyd iets extra moois hadden. Lipstick rose masten voor en achter de imposante witte opbouw, grijze romp en om de taart helemaal af te maken; een witte waterlijnrand met daaronder fris oranje, overgaand in het onderwaterdeel in meniekleur ..... mooier hadden ze het daar in Rotterdam echt niet kunnen maken en daarmee was mijn keuze duidelijk ..... de Lloyd!! Nu nog even afwachten of de Lloyd mij wilde hebben?!

Jaren eerder, om precies te zijn in 1947 was het mooiste Nederlandse schip ooit op de rede van Vlissingen bezig met proefvaarten. Onze Grand Old Lady zou beroemd en onder de Italiaanse eigenaren, berucht worden. Op de foto rechts ziet u haar druk met de machines werken en ongeveer ter hoogte van de witte stippellijn, kropen zeeschepen vlak langs de boulevard. Onder het rode kruisje, ziet u mijn zeevaartschool. Hieronder: In een strip uit het Eindhovens Dagblad wordt, op een niet mis te verstane wijze, de lelijkheid van de huidige cruiseschepen aan de kaak gesteld.



*Beauty, zoals het kennelijk decennia lang mogelijk was!*



**KNAP  
LELIJK!**



*Lelikhed, zoals het helaas decennia lang zal blijven!*





### ZOOM-meeting

Met enige vertraging, maar toch wel leuk om u te laten zien is de reactie op mijn totaal onverwachte en dus onvoorbereide deelname aan een Indonesische Zoom-meeting met als centraal figuur Mr. Soedjai Kartasasmita waarmee we het Medan-project in 2018 tot een succes mochten maken. Hij vertelde de internationale Zoom-deelnemers over wat bij de opening van zijn Medan-expositie kennelijk zo'n indruk had gemaakt. Fijn om dit ook via deze bijzondere weg te mogen vernemen ..... zie rechts!



### Donaties

De bestemming die de laatste donateurs voor hun gift gaven was, toch wel tot mijn verrassing, de restauratie van het Samarang glas-in-loodraam. Een 'verrassing' omdat ik, een beetje bang om te overvragen, daartoe geen oproep in de Lloyd-Mail had gedaan, een verrassing die daarom eigenlijk extra welkom was! De volgende personen hebben in de afgelopen maand dus een bijdrage aan het Samarang-project geleverd: Gerda Sikink, Weduwe van Lloyd-1e Stuurman Dries Warmerdam - Rob Kroon, Slamet-Schoonzoon en Bas Kruis, oud Lloyd-Matroos



### E-mail van Gerard Versteeg, oud werknemer Willem Ruys & Zonen, d.d. 9 april 2022

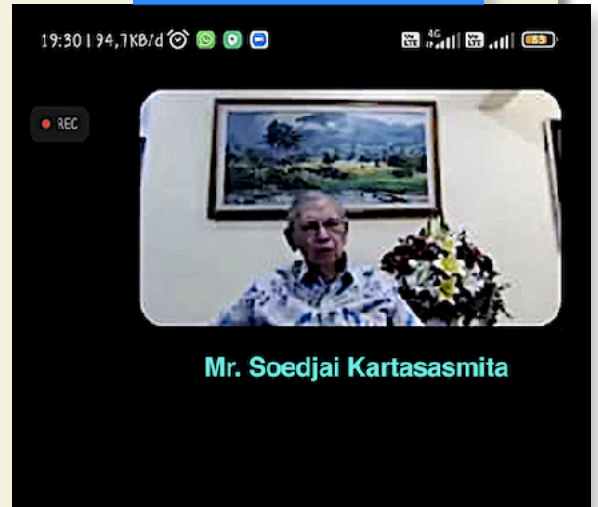
Beste vrienden, Ik ben een (uiterst voormalig) werknemer van Wm Ruys & Zonen. In 1946 werd ik als jongste bediende aangenomen en tewerkgesteld in het kantoor aan de Veerhaven, afdeling Arbeidszaken. Voor mijn verplichte militaire dienst werkte ik een korte periode ook op de afdeling verzekeringen /Assurantie. Na mijn dienstplichtige tijd werkte ik (tot aan mijn vertrek naar Australië in 1954) aan de Lloydkade afdeling betalingen aan opvarend personeel. De Lloyd is gedurende mijn jaren in Australië dikwijls ter sprake gekomen met kinderen en kleinkinderen die interesse toonden in mijn afkomst. Ikzelf ben niet meer in Nederland geweest. Ik wil U hierbij bijzonder dank zeggen voor de uitgaven van Lloyd-Mail die ik van U heb kunnen ontvangen. Met dank en bijzonder vriendelijke groet, Gerard Versteeg (age 89) Holden Hill SA 5088 - SOUTH AUSTRALIA.

### Antwoord e-mail van Ed van Lierde d.d. 9 april 2022

Geachte oud Lloyd-collega, beste Gerard, Wat fijn om van een 'krasse' oud Lloyd collega uit 'Down under' een reactie te krijgen dat begint met een prachtig CV-tje over een uiterst belangrijke Lloyd-walmedewerker, namelijk iemand die het vlootpersoneel uitbetaalde! Hartelijk dank voor het compliment over de Lloyd-Mail. Elke maand werk ik met liefde en plezier aan ons e-magazine, ik zou zeggen: "tot de dood erop volgt en dat mag nog even duren!!" Hartelijke groet uit 'Up above!' Ed van Lierde.



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



When Mr. Ed van Lierde was asked to make a welcome speech he brought to the stage his wife Josje van Lierde and Ibu Sri Hartini the Director of the museum. And then they started to sing together Nina Bobo a well known Indonesian song. Only after that performance he made the welcome speech. Everybody was fascinated and after Ed van Lierde finished his speech the audience made a long applause and one of them even said loudly: Hebat ! (Spectacular). The Japanese Consul General who sat next to me also applauded and whispered to me : Amazing!.



Rohan F Mochtar's screen