

LLOYD-MAIL



TWEEDE JAARGANG, NUMMER: 12 - DECEMBER 2020

In dit nummer onder andere:

- * De TV-serie: 'Vliegende Hollanders' met onze Baloeran.
- * 150 jaar geleden gingen de 'Ruysen' stoomen!
- * Herman Mees vereeuwigde onze directeuren.
- * Het schip van de maand: het ss Ampenan.
- * Korte berichten.
- * Lloyd-humor.



HET LLOYD-ATELIER WENST U
FIJNE FEESTDAGEN EN EEN
GEZOND 2021 TOE!



COLOFON

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

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



KATA PENGANTAR

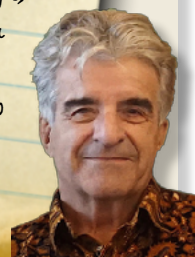
"Het was me het jaartje wel!", een jaartje dat nog héél lang door onze geschiedenisboekjes heen zal denderen, een jaartje dat niet alleen beroep deed op ons persoonlijke aanpassingsvermogen, maar ook heel veel van de beperkingen van onze samenleving heeft blootgelegd. Na de eerste coronagolf dacht ik nog heel positief dat corona zeker ook zijn positieve effecten zou kunnen hebben, maar door het kennelijk wijdverspreide, noem het anarchisme, in onze samenleving en het onrustbarend egocentrische gedrag van velen dat nu de tweede 'Lock down' heeft veroorzaakt, heb ik die hoop maar laten varen en proberen mijn echtgenote Josje en ik het op ons eigen micro-niveautje, (tegenwoordig 'Bubble' genoemd) te klaren. Dit constaterende, lijkt het mij het aardigst om onze feestdag- en nieuwjaarswensen aan u op dat gegeven aan te passen en u voor 2021 de vaardigheden toe te wensen om inderdaad een fijne, veilige en liefst ook gezonde 'Bubble' voor uzelf te kunnen creëren.

'Houd moed en vooral vol!' zou ik zeggen, want het verlossende vaccin zit eraan te komen. Te beginnen met de allerkwetsbaarste in onze samenleving en direct daarna 80% van onze lezers, want die vallen, zoals wij beiden, soms zelfs in de 'dubbel'-kwetsbare groep. Tegen de tijd dat het vaccin kamerbreed zijn werk heeft gedaan, breekt de lente aan en kunnen we weer gaan genieten en het 'abnormaal' in de klikobak gooien!

..... en omdat humor in zo goed als alle omstandigheden helpt, vraag ik u even naar de volgende pagina-onderaan te gaan om vervolgens bij de linker afbeelding te zien waarvan ik soms echt! droom en bij de afbeelding-rechts te zien waarover ik vroeger heb gedroomd.

Fijne feestdagen en een goed, maar vooral gezond, 2021 toegewenst!

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 Rotterdamse 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):



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



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



3. **Wieteke van Dort:** Actrice, zangeres, cabaretière te Den Haag.



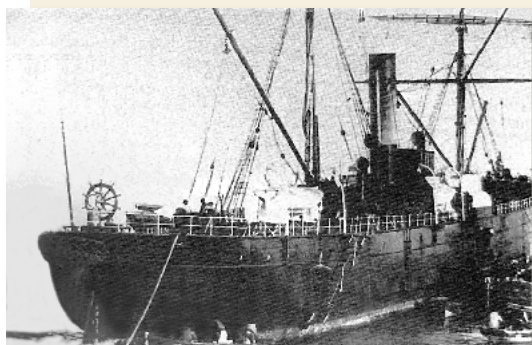


De Nederlandse scheepvaart maakte in de tweede helft van de negentiende eeuw stormachtige tijden door. In een steeds sneller tempo werd de traditionele zeilvaart verdrongen door de stoomvaart. Sommige reders zetten hun zeilschepen in voor de wilde vaart en wisten zo de zeilvaart tot aan het begin van de twintigste eeuw te rekken. Maar de toekomst was ontegenzeggelijk voor de stoomvaart die het uiteindelijk mogelijk maakte om geregelde passagiers- en vrachtdiensten met verre havens te onderhouden. Het in 1869 door Ferdinand de Lesseps gegraven Suezkanaal zou in die ontwikkeling een significante rol gaan spelen en in Nederland was de 'Nieuwe Waterweg' inmiddels in aanleg waardoor het omslachtig varen op de wateren rond Rotterdam figuurlijk werd 'omzeild', de 'Nieuwe Waterweg' werd in 1872 geopend.



Onze roemruchte oprichter Willem Ruys J.D. zn. zag deze ontwikkelingen, als rasechte zeilvaarder, met gemengde gevoelens gebeuren, maar gelukkig stonden zijn zonen Jan en Daan klaar om de onvermijdelijke transitie 'van zeil naar stoom' in werk te stellen. De zonen van Willem Ruys (Willem Ruys junior en Daniël Theodorus Ruys) gingen met de opdracht en tewaterlating in 1870 van hun eerste stoomschip, het ss Ariadne dus officieel 'STOOMEN' en wie had dat gedacht, 32 jaar nadat Willem Ruys Senior zijn eerst zeilschip liet bouwen?! De Stoomzeiler ss Ariadne, die wij in onze gebruikelijke rubriek: 'Schip van de maand' uitgebreid verder belichten, werd niet direct ingezet op de vaart op Nederlands Indië, maar werd op ongeregelde basis beschikbaar gehouden voor allerlei opdrachten die langs zouden komen.

Toch dacht vader Ruys ook bij die stoomontwikkelingen met zijn zonen mee en vroeg aan Daan of hij zich wilde inzetten voor de opzet van een nieuwe Nederlandse lijn op Amerika (New York), precies zoals dat bij de vaart op Indië was gebeurd en dat gebeurde inderdaad door de voor dat doel nieuwe opgerichte scheepvaartmaatschappij 'Plate, Reuchlin & Co' te Rotterdam. In 1872 moest een jubileumvaart op New York worden georganiseerd, maar het eerste schip van de firma Plate Reuchlin & Co (voorloper van NASM-1873 en HAL-1896), lag nog op de bouwhelling en dus had Reuchlin een probleem waarvoor Willem Ruys & Zonen direct de oplossing in huis hadden, namelijk het ss Ariadne verven in de rederijkleuren van Reuchlin en de Ariadne vervolgens de 'maiden trip' naar New York laten maken!



Het stoomschip 'Ariadne'

Aanvankelijk een zeilstoomschip met ijzeren romp. Hier links op de zeer oude foto uit de beginjaren '70 van de 19e eeuw zijn in de voormast de), razeilen en in de achtermast hangend, het schoenerzeil. De eerste stoomtelg werd door Willem Ruys & Zonen, tijdens de bouw gekocht van de scheepswerf W. Pile & Co. te Sunderland-UK, het aankoopbedrag was f1 270.000,- In Sunderland tewatergelaten op 17 augustus 1870. Afmetingen: lengte: 70,3 m, breedte: 9,4 m., diepgang: 4 m. Gewicht: Bruto 1291 tons, netto: 982 tons. Voortstuwing: compound stoommachine: 2 cilinders, 575 ipk, behaalde daarmee een bescheiden dienstnelheid van 9 knopen (bijna 17 km/uur). Het ss Ariadne is aan het einde van de Eerste Wereldoorlog getorpedeerd door de Duitse onderzeeër UB-68.



KORTE BERICHTEN

Donaties

Wat is het toch 'hartverwarmend' dat onze 'supporters' ook voortdurend financieel laten blijken dat zij zich bij het werk van het Lloyd-Atelier méér dan betrokken voelen! Wat fijn ook om vast te kunnen stellen dat de omgedraaide rollen gewoon werken. Geen aanmonstergelden of abonnementen wel een mooi e-magazine en dito website en niet te vergeten een prachtige expositie in wording. Fase-2 van de opbouw van het atelier zelf, bestemd voor **Koninklijke** Rotterdamsche Lloyd-erfgoed is nu aan de orde. Om dit allemaal werkelijkheid te laten worden, hebben we in de afgelopen maand van de volgende personen een bijdrage ontvangen: Hans Engler, oud Lloyd-WTK - Aad Kortleven, oud Lloyd-Matroos/kabelgast - Hijke Kraaij, oud Lloyd-Matroos - Fred van den Boogaard, oud Lloyd-WTK - Winston Aarts, oud Lloyd-Hofmeester - Hetty & Rob Kroon-de Boo (Hetty is Slamatochter) - Jaap van der Schaaf, oud Lloyd-WTK.



Allen Hartelijk dank voor het wederom zeer gewaardeerde support!

Financiële ondersteuning, is als lucht in een fietsband. Zonder lucht in je band is het moeilijk fietsen en zo zie ik eigenlijk ook uw zeer gewaardeerde bijdragen, zonder uw bijdragen zou het een stuk moeilijker worden om het Lloyd-Atelier op koers te houden. Wilt u meer lucht geven? Graag het bedrag (ook kleine bedragen worden zeer gewaardeerd) overmaken op de speciale bouwrekening: **NL 46 RABO 0341072567**, ten name van Ed van Lierde met s.v.p. de toevoeging: "Bijdrage in opbouwkosten Lloyd-Atelier"..... **Terimah Kassih Banjak!**

Project - Lloydmast

Het project staat 'on hold', maar zoals u weet is het project financieel gezien al rond. Het projectgroepje (Harry van der Brugh, Arie de Waardt en Ed van Lierde) wacht, wat de uitvoering van het project betreft, op meer veiligheid en duidelijkheid rond het coronaprobleem, wordt vervolgd!

Modjokerto-sloep

Naar aanleiding van mijn verzoek aan B+W van Hellevoetsluis voor een gesprek over de Modjokerto-sloep als oorlogsmonument op het grondgebied van de gemeente Hellevoetsluis, heb ik medio december een telefoongesprek met 'Culturele zaken' gehad. Hoewel Covid-19 ook hier een spelbreker is en ik liever een gesprek onder vier ogen had, is mij duidelijk gemaakt dat burgemeester en verantwoordelijk wethouder op de hoogte zijn gebracht en geïnteresseerd zijn in het oorlogsmonument. Ondanks dat de Modjokerto-documentaire uitsluitend voor familieleden bestemd is, heb ik toch een exemplaar en andere info naar de gemeente gestuurd. Bevestigd werd dat er momenteel geen aanwijzingen zijn dat de aanvraag voor een bouwvergunning voor Historyland volgend jaar niet verstrekt zou gaan worden. Omdat de vergunningprocedure en de bouw van het onderkomen van de sloep daarna ons zomaar een jaar verder kunnen brengen, ga ik de directie van Historyland vriendelijk verzoeken maatregelen te nemen tegen verdere aftakeling van de reddingsloep, waarvan akte!

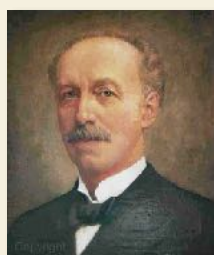
Project 'Lloydfoto-upgrade'

De aanvragen voor een 'Lloydfoto-upgrade' sijnpen binnen. Op zich geen probleem, want gaandeweg ontdek ik dat ikzelf de grootste klant aan het worden ben. Ook in dit nummer ziet u uitgebreide upgrades, bijvoorbeeld in het hoofdstuk 'Vliegende Hollanders' is er sprake van enkele foto's die heel veel bewerkingstijd nodig hadden. Als het gerestaureerde plaatje eenmaal klaar is en het resultaat is goed dan is het moeilijk de volgende foto te laten liggen. Kortom, plezierig en creatief werk met, afhankelijk van de basisfoto, wisselend resultaat.

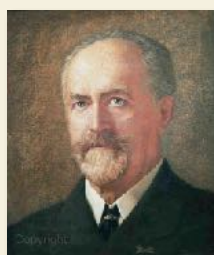
HERMAN MEES 'VEREEUWIGDE' ONZE DIRECTEUREN



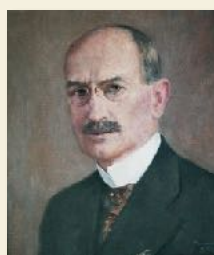
Willem Ruys J.D.zn.
1809-1889



Willem Ruys W.zn.
1837-1901



Daniël Th. Ruys
1841 - 1913



Bernard E. Ruys
1869-1949



Daniël Th. Ruys
1873-1952



Willem Ruys B.zn.
1894-1942



Als bestuursvoorzitter van het KRL-Museum heb ik in 2014 de digitale uitvoering van bovenstaande portretten van een kleinkind van schilder Herman Mees (Veendam-1880 - Zuidlaren-1964) ontvangen. Herman Mees was leraar aan de kunstacademie in Rotterdam en was een begenadigd portretschilder in olieverf en pastel. Hij wordt vooral herinnerd als iemand die het karakter van de geportretteerde indringend wist over te brengen en als u goed kijkt, zijn de uiteenlopende karakters van onze (oudere generatie) directeuren inderdaad op deze portretten terug te vinden. Het werk van Herman Mees is door heel Nederland en ver daarbuiten te vinden. Zie de website: www.hermanmees.exto.nl

Ons schip van de maand, het 'ss Ampenan' was een bijzonder vrachtschip met passagiersaccomodatie (12 passagiers) en ongeveer 60 bemanningsleden. Ze was, vrijwel direct na de oorlog, gebouwd (1948) en zag er niet alleen anders uit, maar was ook geheel anders dan alle voorgaande vrachtschepen van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. In feite was het ss Ampenan een 'hulpkruiser, maar zij heeft gelukkig nooit als zodanig hoeven te varen. Ook had deze bijzondere lady een gepantserde romp en kon met haar twee Amerikaanse stoomturbines (althans op papier) 24 knopen lopen. In de praktijk van alle dag vaarde ze, vanwege de hoge kosten, slechts met een dienstsnelheid van 17

Olieverfschilderij van Frans Romeijnsen - 2011

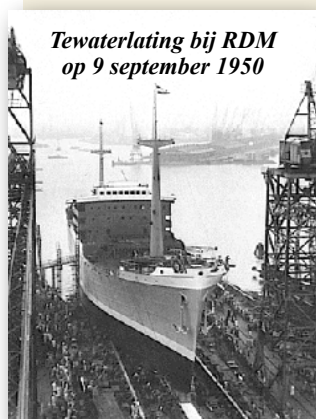


Karakteristiek en levensloop

Op 4 augustus 1949 werd, bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (269) de kiel gelegd voor bouwnummer: 269 en werd zij op 9 september 1950 tewatergelaten. Na haar oplevering (19 januari 1951) vertrok zij voor haar eerste reis naar Indonesië, daarna opereerde zij in diverse lijndiensten w.o. USA en New Zealand. In 1971 werd zij, naar aanleiding van de grote Nedlloyd-fusie, verkocht aan China Marine Investments te Hongkong en in 1974 gesloopt.

Technische gegevens

Roepletters: PCPE. Type: Vrachtschip 'full scantling' met 2 dekken. Lengte over alles: 160,75 meter, breedte: 20,34 meter, holte: 10,92 meter en diepgang: 8.84 meter. Bruto tonnage: 9.947, Brt, Netto tonnage: 5.815 ton en Deadweight: 12.100 ton. Aandrijving: Twee General Electric stoomturbines, 8.400 APK op één schepsschroef waarmee een dienstsnelheid van 17 knopen werd bereikt.



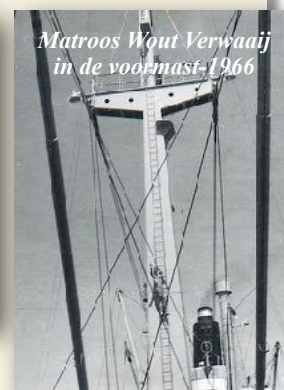
Tewaterlating bij RDM
op 9 september 1950



Tewaterlating - vlnr. Lloydirectie met
'oude meneer' Ruys en doopster mevr.
N.A. Lycklama à Nijeholt-Staab -1950



Rooksalon passagiers - 1951



Matroos Wout Verwaaij
in de voormast-1966



Geboeid op de rede van Hongkong
1962



Bootje agentschap op rede van Hongkong
1966



Napier
Nieuw Zeeland - 1968



Op de rede van Kaapstad:
komt proviand aan boord
1968



*Links: Anthony Fokker en
rechts: Albert Plesman*



*Links: Fedja van Huêt als
Anthony Fokker en rechts:
Daan Schuurmans als Albert
Plesman*



Heeft u de geweldige AvroTros TV-serie '**Vliegende Hollanders**' ook gevolgd? Als uw antwoord op deze vraag 'Ja' is, heeft die serie bij u zeker indruk gemaakt. Echter, mogelijk had deze visuele en unieke kijk op onze luchtvaartgeschiedenis nóg meer indruk gemaakt als u tijdens het bekijken daarvan op de hoogte van onderstaande informatie was geweest. Als uw antwoord op de vraag 'Neen' is, heb u echt iets gemist en adviseer ik u, via 'Uitzending gemist?' alsnog deze serie te gaan volgen.

Het motief van dit advies is niet alleen dat ruim honderd jaar geleden de eerste stappen werden gezet richting de commerciële burgerluchtvaart, maar zeker ook omdat het Fokker-vliegtuig dat in de serie een hoofdrol speelt een verrassende link heeft met onze Rotterdamsche Lloyd. Het verhaalt over een periode waarover ook wij ons trots kunnen voelen omdat KLM-oprichter **Albert Plesman** en vliegtuigbouwer **Anthony Fokker** erin slaagden om Nederland, naast haar roemruchte koopvaardij, ook de Nederlandse luchtvaart tot een van de belangrijkste spelers op het wereldtoneel te maken. Helaas betekende de ontwikkelingen in de luchtvaart ook dat onze koopvaardij drastisch haar bakens moest verzetten en een nieuwe koers zou moeten vinden. Maar, beste lezer hoe goed wij Nederlanders ook zijn in pionieren en bij nieuwe ontwikkelingen het beste jongetje uit de klas willen zijn, des te triester is het te moeten constateren dat wij het goede zo slecht kunnen vasthouden. Ik refereer hier aan de teloorgang van de roemruchte Nederlandse koopvaardij, uitverkoop van o.a. Nedlloyd en daarmee al die prachtige scheepvaartmaatschappijen, zoals de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, de ondergang van Fokker en onze nationale trots de KLM, waarvan de Fransen toch echt de baas zijn! Laten we met deze frustrerende en droevige constatering weer terug in onze geschiedenis gaan.

De KLM werd in 1919 door Albert Plesman opgericht, waardoor Nederland het eerste land ter wereld wordt met een luchtvaartmaatschappij. Plesmans droom was het introduceren van de



burgerluchtvaart in Nederland, daarom organiseerde hij in 1919 de 'Eerste luchtvaarttentoonstelling Amsterdam' (ELTA).

Op de ELTA ontmoet Plesman de beroemde vliegtuigbouwer Anthony Fokker, die zeven jaar voor hun ontmoeting bekend werd door boven Haarlem een rondje te vliegen in een zelfgebouwd vliegtuig, 'De Spin' (zie foto-links).



Fokker heeft, als hij Plesman ontmoet, al veel vliegtuigen gebouwd, ook in Duitsland tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918). In Nederland was er geen behoefte aan vliegtuigen van Fokker, dus vertrekt hij naar Duitsland. Tijdens de Eerste Wereldoorlog worden, naast veel andere, nieuwe militaire technieken, voor het eerst op grote schaal vliegtuigen ingezet. Noot-1 redactie: Nederland was in de Eerste Wereldoorlog neutraal.

Anthony Fokker kreeg in 1919, met steun van Albert Plesman, na afloop van de eerste door Plesman georganiseerde luchtvaarttentoonstelling Amsterdam (ELTA), de beschikking over de gebouwen waar de tentoonstelling was gehouden en vestigde er zijn **Nederlandsche Vliegtuigenfabriek** (zie foto-rechtsboven). In het begin vermeed Anthony de merknaam: 'Fokker' nog vanwege zijn samenwerking met de Duitsers. Noot-2 redactie: Nederland was in de **Eerste** Wereldoorlog neutraal, maar bepaald geen supporter van de Duitsers!

Het Fokker-XVIII toestel de 'Pelikaan' (PH-AIP) schreef luchtvaart-geschiedenis. Zij vertrok op 18 december 1933 voor een versnelde kerstvlucht naar Batavia Nederlands-Indië. Deze vlucht zou oorspronkelijk worden uitgevoerd door de snellere 'Zilvermeeuw', maar die kreeg bij de start een zodanig ernstige motorstoring dat de 'Pelikaan' in allerijl startklaar werd gemaakt. Het lukte de bemanning onder gezagvoerder Iwan Smirnoff om de vlucht in een recordtijd te volbrengen. Op 22 december 1933 werd Batavia bereikt en vier dagen later werd de terugvlucht aangevangen. Tijdens die terugvlucht is de 'Pelikaan' onze ms Baloeran tegengekomen en dat moet ergens in de Middellandse Zee zijn geweest. Omdat de beschikbare foto's alleen een jaartal en dus geen datum en locatie vermelden, heb ik de vliegroute bestudeerd. Vastgesteld wordt dat de vliegroute logischerwijs voor het overgrote deel over land ging. Alleen een stukje Java Zee en Middellandse zee moest worden overge-stoken. Als men beide foto's van de Baloeran/Pelikaan bestudeert, ziet men een 'koude' zee en duidelijk is dat de officieren op de navigatiebrug winteruniformen dragen en de, zichtbare passagiers, winterkleding.



Op de foto-links ziet u passagiers en bemanningsleden vol verwachting naar de kim kijken en als u de foto nauwkeurig bestudeert, ziet u de 'Pelikaan' in de verte al aankomen, vlak boven de horizon (bij de staaldraden van de scheepskraan).

Na een voorspoedige terugtocht en het ere-rondje bij de Baloeran, landde de 'Pelikaan', in de avond van 30 december 1933, op een koud en mistig Schiphol, precies op tijd om thuis 'Oud en Nieuw' te gaan vieren!

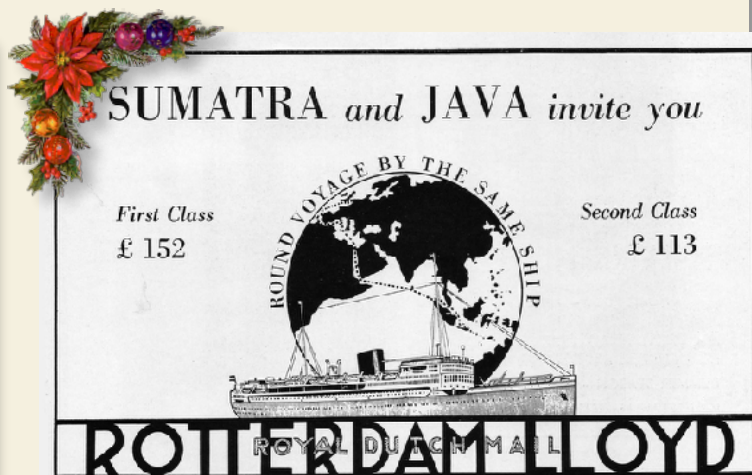
Beide Baloeran-foto's zijn geretoucheerd en ingekleurd door het Lloyd-Atelier.



Pelikaan ontmoet Baloeran ofwel: Erfgoedmonument ontmoet erfgoedmonument!



Cartoon van oud Lloyd-WTK, Jan Paans



Advertentie uit 1939 met ms Baloeran / ms Dempo

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

