



In dit nummer onder andere:

- * Overlijden en afscheid Wieteke van Dort
- * Het schip van de maand, het ss Soerabaja - 1900
- * Een 'gewichtig' drieluik
- * Het scheepsmodel van het ss Zeeland is gereed!
- * Het SERIMPI-procédé.
- * Donaties.



Afscheid van Wieteke van Dort

Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Heritage

Onze Indische 'Koningin der Muze' is niet meer!



COLOFON

'LLOYD - MAIL'

Redactie: Ed van Lierde
Tekstcorrectie:
Josje van Lierde-Olivier

Uitgever:

Koninklijke Rotterdamsche Lloyd
Heritage (Lloyd-Atelier) - Netersel
Telefoon: 0497 - 840999
E-mail: Lloydexpo19@gmail.com
KVK nr: 90099052
Bank nr: NL82 TRIO 0320660095

© Copyright Ed van Lierde - 2022

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



KATA PENGANTAR

"Welke woorden kan je gebruiken als een bekend Nederlands-Indisch fenomeen het tijdelijke voor het eeuwige moet verwisselen? Welke woorden kan je gebruiken als die persoon ook nog veel voor je, Rotterdamsche Lloyd gerelateerde, Stichtingen heeft betekend. Wat Wieteke van Dort de afgelopen tijd over zich heen heeft gekregen, tart elk voorstellingsvermogen en is daarom met geen pen te beschrijven, dat gaan we hier dan ook niet proberen!

Hoewel onvergelijkbaar, delen het Lloyd-Atelier en ik persoonlijke ook in deze ramp. Nooit meer een leuke reactie na weer eens een 'zeer gewaardeerde' Lloyd-Mail, nooit meer een correctie, op Indische wijze, als ik de klémtoón op een bahasawoord weer eens verkeerd legde. Nooit meer Tante Lien die een herdenking of feest kwam opfleuren.

Ook ons prominent Comitélid van Aanbeveling Wieteke zullen we, na zestien jaar, los moeten laten uitermate pijnlijke omdat wij het als een voorrecht voelden dat zij, door haar band met Nederlands Indië, symbool wilde zijn van de emotionele band die altijd ook tussen de Rotterdamsche Lloyd en Nederlands Indië heeft bestaan. Het zal nooit meer zijn zoals het was!

vanaf deze 'Kata pengantar' wensen wij de (klein-)kinderen van Wieteke en echtgenoot Theo, die een week vóór Wieteke, is overleden, heel veel sterkte toe! Tabeh Lieve Wieteke onze geliefde 'Muze' is niet meer!

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

Oud Algemeen directeur Damen-Schelde
Naval Shipbuilding te Vlissingen.

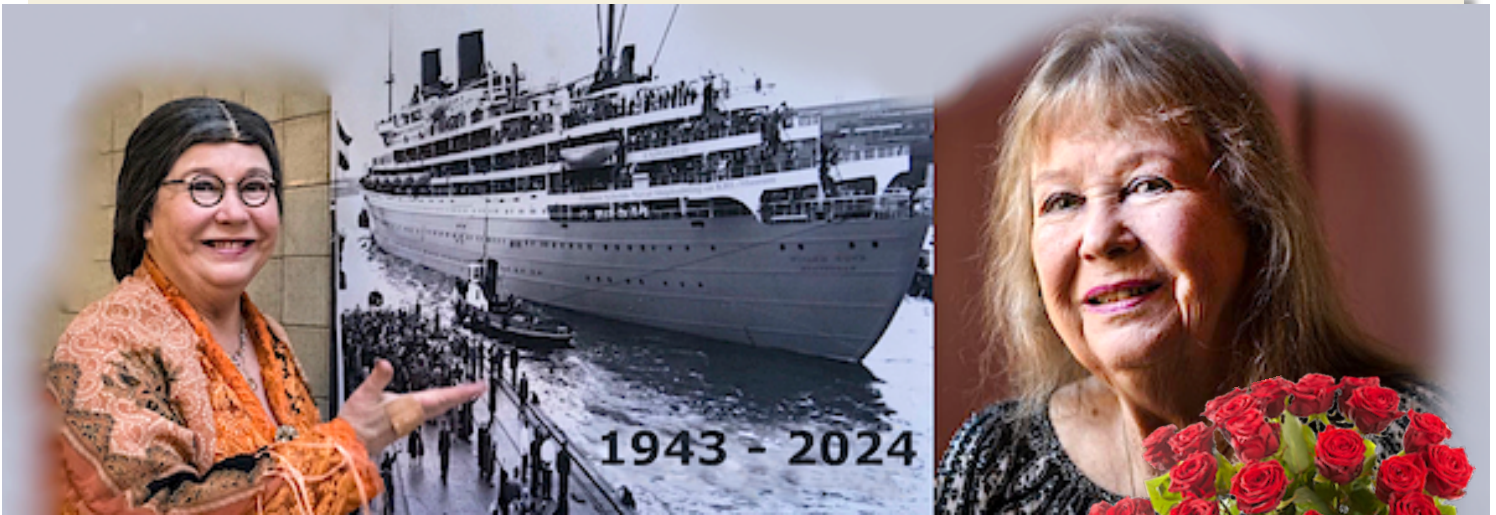


Gerard Cox

Acteur, zanger, scenarioschrijver,
cabaretier, columnist te Rotterdam.

'In Memoriam'
Wieteke van Dort





Het afscheid van Wieteke heeft, in besloten kring, plaatsgevonden in de Kloosterkerk te Den Haag (donderdag 25 juli). Het was een bijzondere eer dat wij daarvoor een uitnodiging kregen. Het onderstreept, ons inziens, de waardering die Wieteke had voor ons werk dat door de Rotterdamsche Lloyd onlosmakelijk met Nederlands Indië was verbonden. Exact om diezelfde reden was zij ook, al die jaren, lid van ons Comité van Aanbeveling. Vanwege een viertal acute ziekenhuisopnamen, kon ik haar afscheidsplechtigheid te Den Haag helaas niet bijwonen. Eens te meer blijkt dat het eeuwige leven een utopie is en een goede gezondheid alles behalve vanzelfsprekend!

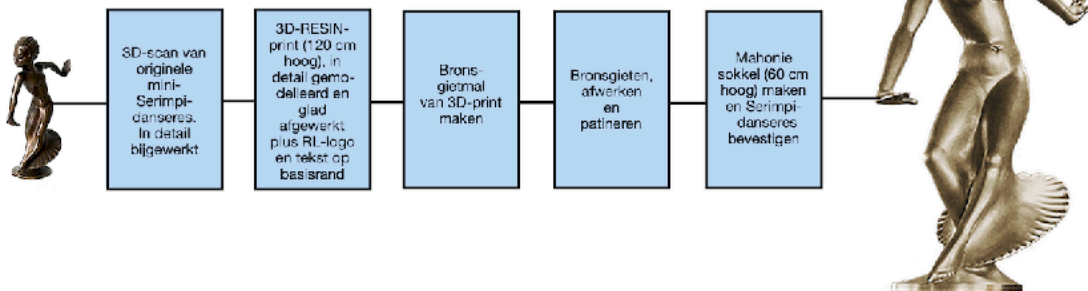


Symboolfunctie van Wieteke

Gedwongen nemen wij afscheid van Wieteke van Dort en dragen dit Augustus-nummer van Lloyd-Mail uiteraard aan haar op, dit als dank wat zij voor ons, in zestien jaar (2008 t/m 2024), heeft willen betekenen. Wij eren Wieteke door ons splinternieuw project: de SERIMPI-Danseres direct aan haar te gaan linken. De SERIMPI-Danseres (zie onder) is onze 'beeldende Muze' gekenmerkt door haar elegante en vloeiende bewegingen die doen denken aan de zachte golven van de oceaan en dat weer doet ons begrijpen waarom de SERIMPI-danseres zo'n prominente rol speelde aan boord van het passagiersschip Dempo van onze Rotterdamsche Lloyd en Wieteke was en blijft onze 'Indische Muze' gekenmerkt door schitterende liederen en anekdotes over haar geboorteland. Wieteke, die nu dus voor eeuwig is gaan slapen, blijft zo onze inspiratiebron waarmee

VOORTGANG PROJECT 'SERIMPI-DANSERES'

KLOONPROCÉDÉ ORIGINELE SERIMPI-DANSERES
(de twee afbeeldingen zijn van de originele Theo Vos Serimpi-danseres-1930)



wij dit bijzondere project, ook ter ere van haar, succesvol willen afronden. Wij zullen ongetwijfeld moeite hebben de ontstane lege plek in het Comité van Aanbeveling weer in te vullen. Wieteke laat ons in weemoedig verdriet achter!



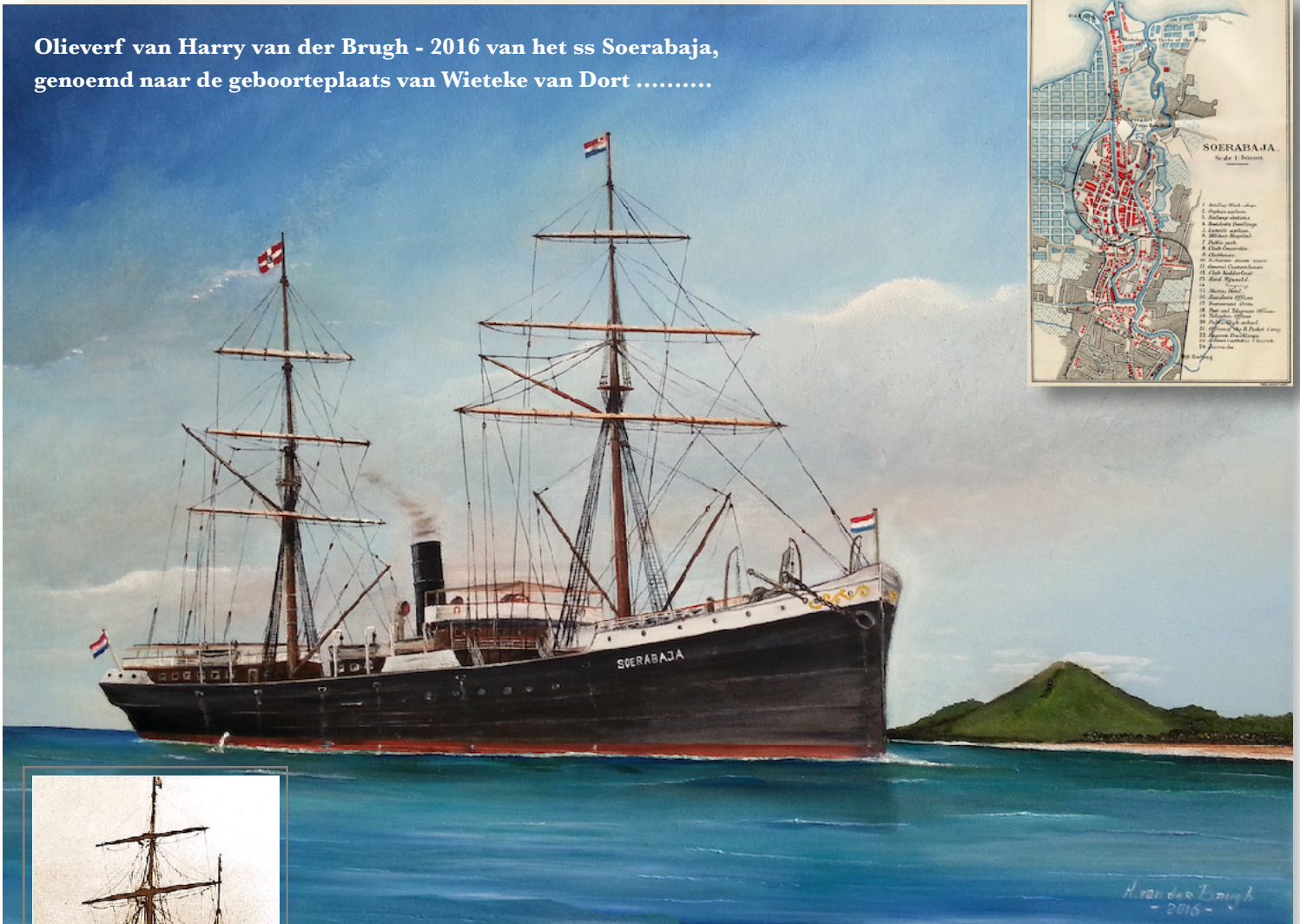
Momenteel is het Virtual Reality-team van Damen Naval te Vlissingen bezig met het vervolmaken van de 3D-scan die van de originele mini-SERIMPI van Frans Leidelmeijer is gemaakt. Van deze scan wordt de essentiële 3D-print, op ware grote, gemaakt. Hoe het proces daarna gaat verlopen, ziet u hierboven.



Karakteristiek en levensloop

Werf: N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen, in opdracht van N.N. Rotterdamsche Lloyd te Rotterdam. Bouwnummer: 36. Kiellegging: 17 april 1883. Tewaterlating: 17 november 1883, waarbij het de naam **SOERABAJA** (grote stad op Noord-Oost Java) kreeg. Naamsein: PSKG. Gebouwd voor reizen naar hoofdzakelijk Nederlands Indië. In 1894 met 6 meter verlengd, terwijl de motor werd vervangen door een 'quadruple expansie' stoommachine en deze prachtige zeilstomer in **SMEROE** (vulkaan op Oost-Java) werd herdoopt.

Olieverf van Harry van der Brugh - 2016 van het ss Soerabaja, genoemd naar de geboorteplaats van Wieteke van Dort



Technische gegevens

Zeil-/stoom vrachtschip met passagiersaccommodatie: 1e klas - 26, 2e klas - 16 passagiers. Lengte x breedte x hoogte: 91,35 x 11,21 x 8,23 meter. Gewicht: 2.200 Netto register tons. Deadweight: 2.300 tons. Aantal masten: Twee. Machine gebouwd bij de N.V. Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' te Vlissingen: Compound stoommachine 2 cil. 1.200 ipk. snelheid: 10 knopen (zeemijl/uur). In 1894 Quadruple expansie stoommachine 4 cil. 1.540 ipk. snelheid: 11,5 knoop (zeemijl/uur).



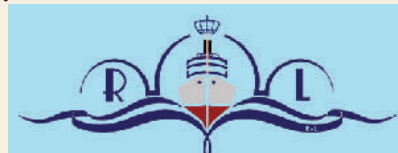
Vertrek Wilhelminakade - 1883



Midden staand: Bootsman J. Kempers met zijn dekbemannig - 1888



Drie 'krasse knarren' die drie dingen gemeen hebben drie mannen die, als kind, zwaar verliefd werden op de zee drie mannen die voortdurend zaten te mijmeren wat daar achter die horizon allemaal gebeurde drie mannen die, toevallig of niet, ook nog eens bij de Lloyd terecht kwamen drie mannen vanuit drie disciplines aan boord: Vlnr. Anthonus van de Machine dienst, Eduardus van de Nautische dienst en Adrianus van de Civiele dienst. Elk van deze 'Opa's' verwoordt hieronder zijn motief om te gaan varen en over de reden om voor de Lloyd te kiezen. De overeenkomsten zijn echt zeer opvallend en één van die overeenkomsten is 'Den Haag' en natuurlijk die mooie sweater met Lloyd-tekst en -logo!



1953 - 18 jaar.

Anthonus van Haastregt (87) - Handlanger/Olieman

Waar begin ik? Het is zo lang geleden dat het vrije gevoel in mijn leven is ontstaan, namelijk pas in de tweede helft van WO 40/45! Mijn beide ouders zaten bij een verzetsgroep, mijn vader was typograaf bij een drukkerij en wij woonden in de aangrenzende woning van die drukkerij, de baas drukte onder dwang van de Duitsers, mijn vader moest dat drukwerk zetten

Mijn vader controleerde het drukwerk door middel van een proefdruk, die proefdrukken speelde hij door naar de groep, naar de verzetsbeweging waarvan mijn ouders lid waren. Dat is fout gelopen en mijn vader werd 17 november 1943 van zijn bed gelicht om half vijf 's morgens en werd meegenomen naar het Oranjehotel in Scheveningen, van daar is hij terecht gekomen in een kamp in Dresden. Voor mij was de bevrijding op die 17e november, want mijn vader was niet echt mijn vriend, mijn vrijheid hield op drie à vier weken na de bevrijding in 1945, toen stond mijn vader weer op de stoep en kwam ik terecht in een keurslijf, ik had negentien maanden een ongecontroleerd leven geleid en daar heb ik tot half 1955 heel veel last van gehad, ik was zestien toen de vlam in de pan vloog, mijn pa had losse handen en voeten, maat 44, het zitvlak van mij was vaak het mikpunt tot mijn zestiende, toen sloeg ik harder dan hij. Dat was het keerpunt in mijn leven, het handgemeen hield op, ik wilde weg van huis en er was maar één mogelijkheid, **DE ZEE!** Bij de Bataafse Petroleum Maatschappij kon ik als ketelbink

beginnen, maar dat wilde ik niet, ik koos liever voor de Machinekamer, maar daarvoor moest je achttien jaar zijn. Toen ik dat eindelijk was, nam ik een dag vrij van mijn werk en sprong op de trein naar Rotterdam. Daar aangekomen, zag ik een bordje met een pijl en de letters: **KRL**, ik vroeg aan iemand waar dat voor stond. "Als je die volgt, kom je bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd" zei hij. Vol verwachting ben ik toen gaan lopen en zo kwam ik uiteindelijk bij de Lloyd-portier terecht en vroeg hem of er nog zeelui nodig waren (ik had nog nooit een zeeschip gezien!!). Dat laatste merkte de portier ook wel en hij moest lachen, maar toch belde hij naar het kantoor en mocht hij mij naar **Meneer de Haan** doorsturen. De Haan was Chef van de Equipage en nam dus ook nieuwe schepelingen aan.

Machtigingen

Ik werd aangenomen als Handlanger en kreeg een **machtiging** die mijn vader moest ondertekenen, dat had overigens heel wat voeten in de aarde. Door beloften mijnerzijds het kerkbezoek weer een boost te geven en het drankgebruik sterk te verminderen tot geheel onthouden, werd er eindelijk ondertekend. Ik dacht het lek boven te hebben, maar niet dus, ik kreeg bij de aanvraag van mijn monsterboekje weer een machtiging mee, maar ik was mijn belofte om naar de kerk te gaan niet nagekomen. Vader had vrijdags getekend en op zondag naar de kerk kom ik langs mijn stamkroeg en daar zaten mijn maten, ik dus een pilsje gepakt en zorgde dat ik weer op tijd thuis was 'uit de kerk', maar die ouwe was ook naar die mis geweest en dat wist ik niet. Thuisgekomen vroeg hij aan mij waar ik geweest was, "Naar de kerk" jokte ik, "Waar heb je dan gezeten?", "Het was hartstikke druk, dus ik heb achterin gestaan" probeerde ik. Dat was een foutje want het kerkbezoek was die zondag zeer mager de pleuris brak uit en dus geen machtiging! s' Maandags heb ik die machtiging zelf ondertekend en zo kwam ik, voor mijn eerste reis, op de Willem Ruys terecht en ik monsterde voor drie reizen van zeven weken aan. Mijn allermooiste reis was 39 maanden op de **Wonosobo**, aan één stuk door in de Java Pacific Line, vertrek: 2 februari 1956 en afgelost te Genua: 11 mei 1959. Het was de mooiste tijd ooit!



1957- ms Wonosobo - Louis Armstrong en Ella Fitzgerald Ton is te zien bij het groene kruisje!



1965 - 21 jaar.

Eduardus van Lierde (80) - Stuurman

Als ik terugkijk naar mijn voorouders en ooms valt op dat niemand in de familie ook maar iets met de zeevaart van doen heeft gehad. Er moet daarom een andere reden zijn waarom ik, vrij dwingend voor mezelf, het wijde sop heb gekozen

Waarom ik naar zee wilde

In de eindjaren '40 al ging ik jaarlijks uit logeren bij mijn 'liefste' tante die in Den Haag, op de rand van Kijkduin, woonde. Als klein, Brabants 'menneke' werd ik dan op de trein naar Den Haag (Station Hollands spoor) gezet. Er ging altijd wel een betrouwbaar uitzienende treinreiziger richting Den Haag waaraan mijn moeder vroeg of hij of zij op haar 'menneke' wilde passen. In Den Haag aangekomen stond daar altijd tante Liesbeth te wachten en kon het logeerfeest beginnen.

Zwemmen totdat ik paars aanliep!

In zomerweken ging ik twee keer per dag bij de afslag van Kijkduin in zee zwemmen. Ik kan me goed herinneren dat ik zwom totdat ik paarse lippen, vingers en voeten had. het kon me echt niks schelen, want de zee tja daar had ik iets ondefinieerbaar moois mee !

Beroepskeuze-stress? nooit van gehoord!

Het was overduidelijk, ik heb nooit problemen met beroepskeuze gehad, sterker nog, van kleins af aan wilde ik zeekapitein worden en daarmee uit! Ik droomde van wat achter die horizon lag, verre landen en opwindende avonturen. Toen ik ietsjes ouder was, ging ik plastic schaalmodellen maken, uiteraard van zeeschepen! De Haagse logeerpartijen werden, qua zeebezoek, uitgebreid naar drie keer per dag. Ik hoor mijn oom nog tegen m'n tante zeggen: "Is drie keer per dag niet wat overdreven?" waarop tante antwoordde: "Laat dat manneke toch, hij komt uit Brabant en de zee is z'n alles!"

Redding van drenkeling

Op 16-jarige leeftijd (1960) was ik weer eens 'n keer 's avonds bij de afslag Kijkduin aan het zwemmen. Het weer was mooi, oom en tante zaten, boven aan de boulevard, op het terras bij het Benelux-paviljoen. Op een gegeven moment stond ik even op het strand te blauwbekken, toen een 24-jarige man, die in het water lag, zwaaide. Verrast door zoveel vriendelijkheid, zwaaide ik terug. Later bleek dat dit geen groet was, maar een laatste hulproep, al snel verdween de man geheel onder water hij was aan het verdrinken. Toen zijn broer huilend uit de branding kwam, viel pas het kwartje bij mij en rende ik de gevaarlijke muistroom in en redde de drenkeling die al onder water was verdwenen. Enfin, hele consternatie: de reddingsbrigade en de strandpolitie waren snel ter plekke en de rest is een heel erg mooi stukje herinnering. Een jaar later moest ik bij de Eindhovense Burgemeester komen en kreeg ik van het Carnegie-heldenfonds een Parker-ballpoint met inscriptie.

Hogere zeevaartschool en de Koninklijke Rotterdamse Lloyd

In 1962 was het dan eindelijk zover dat ik mijn grote liefdeswens in het Vlissingse kon gaan waarmaken. In 1964 was ik een gediplomeerd zeevaarder geworden en had ik op het 'De Ruyter-College' ook al besloten dat ik naar de Koninklijke Rotterdamse Lloyd wilde, waarom? Wel de grote zeeschepen voeren door de 'Sardijngeul', héél dicht langs de Vlissingse boulevard en dus héél dicht langs onze collegebanken. Al snel had ik door dat de mooiste en meest fris gekleurde zeeschepen, die van de Lloyd waren vanwege de frisse kleuren én het feit dat de Lloyd over de **gehele** wereld haar lijndiensten had, koos ik voor de Lloyd. In 1964 vertrok ik met het ms Schelde Lloyd in de Pacific-Nieuw Zeeland dienst, niet echt de slechtste reis en het slechtste schip om je vaartijd mee aan te vangen. Als Stuurmansleerling werd mij overigens binnen een week al duidelijk gemaakt dat ik weliswaar met prachtige cijfers m'n diploma had gehaald, maar dat ik daarmee in de praktijk gewoon weer bij 0.0 mocht beginnen!



EDDY VAN LIERDE is dinsdagmorgen met zijn ouders en zijn broer officieel ontvangen op het gemeentehuis en heeft er uit handen van burgemeester Witte een ballpoint met inscriptie van het Carnegie Heldenfonds en een boekje van het Eindhovense gemeentebestuur in ontvangst mogen nemen. Kerstetoon en geschenken verdiende de 17-jarige Eindhovense scholier, vier ouders in de Rechtestraat wonen en die zelf op pensioonaft Eikenburg is, met de redding van een jongen, die in zee dreigde te verdrinken. Op 20 juli van dit jaar bevond Eddy zich tijdens een vakantie in Den Haag op het strand van Kijkduin, toen hij ontdekte, dat circa dertig meter uit de kust een jongen in levensgevaar verkeerde. Eddy zwom zo vlug hij kon naar de plaats, waar de drenkeling zich moest bevinden, maar kon hem daar niet meer vinden. De drenkeling was al onder water verdwenen. Eddy had echter geluk en na de eerste duik bracht hij de jongen, die al bewusteloos was, boven water. Met de drenkeling zwom de kranige Eindhovense scholier in de richting van het strand en met behulp van een reddingslijn werden tenslotte redder en gereedte op het droge gebracht. Hoewel Eddy een goed zwimmer is — hij heeft de zwenkdiploma's A, B en C — was het een moeilijke redding, want de zee was op die dag zeer woelig, en de burgemeester betuigde dan ook zijn respect voor het optreden van de Eindhovense scholier.



1968 - 24 jaar.

Adrianus van der Brugh (80) - Kapiteins-bediende

Beste oud-Lloyd collega's en fans van de KRL, Bij deze wil ik jullie eens laten weten waarom en hoe ik zeeman ben geworden en mijn carrière/hobby bij de Lloyd ben begonnen in de civiele dienst.

Mijn moeder was veel ziek en lag veel in het ziekenhuis. Ik was nog heel jong en klein en de zus van mijn moeder woonde in Den Haag, zij had toen nog geen kinderen en wilde die wel graag. Om die reden mocht ik bij hen logeren, zo lang als dat gewent was. In die geweldige tijd in Den Haag, ik was nog geen tien jaar, ging ik met mijn oom met de blauwe tram regelmatig naar Scheveningen, naar de zee kijken. Als Brabants jochie was ik direct verliefd op de zee, het wijde gebeuren, het verre uitzicht, de totaal andere reuk dan de Brabantse bossen. Later toen ik wat ouder werd, ging ik op eigen houtje naar de zee, die maar bleef trekken vooral als het stormde, dat vond ik het mooiste. Ik ging dan naar de havenhoofden (de pieren) van Scheveningen en zag daar de trawlers binnenkomen. Door de hoge golven waren die meer onder dan boven water, dat vond ik helemaal kicken! Zo

geweldig zelfs dat ik naar zee wilde, vraag alleen was "In welke functie dan?" Mijn vader werkte na de oorlog in een bakkerij en in het vrije weekend mocht hij in de bakkerij dan ook lekkernijen maken, zoals bijvoorbeeld Moskovisch gebak, taartjes en advocaat. Ik was daar meestal bij omdat ik dat ook zo leuk vond. Zodoende ben ik op zoek gegaan naar een Civiele dienstfunctie aan boord van zeeschepen.

Na mijn Mulo en HBS, ging ik naar het Hofmeesterschooltje in Rotterdam. Na het behalen van het diploma stonden er bij het uitreiken daarvan diverse heren van de scheepvaartmaatschappijen. Zo ook van de Lloyd met jawel! een uitnodiging om **Steward 1e klas** (dining room) te worden. In de periode voordat ik naar het Hofmeesterschooltje ging, had ik in een luxe hotel, het Oranje hotel in Den Bosch, gewerkt als **Commis de rang**. Door die ervaring had ik in de praktijk een voorsprong op anderen en kwam ik om die reden in de eerste klas van de Willem Ruys terecht. Daar heb ik een harde, geweldige leerschool gehad met later de Kapiteinstafel van **Kapitein van der Heuvel**.

Bij de laatste reis kwam de militaire politie mij ophalen omdat ik geen gehoor had gegeven aan mijn oproep voor militaire dienst, maar daar wist ik niets van, want mijn vader had die achtergehouden. Hij wilde dat ik bleef varen. Hij had ook nog naar prinses Margriet geschreven, als beschermvrouwe van de koopvaardij, maar helaas!!!

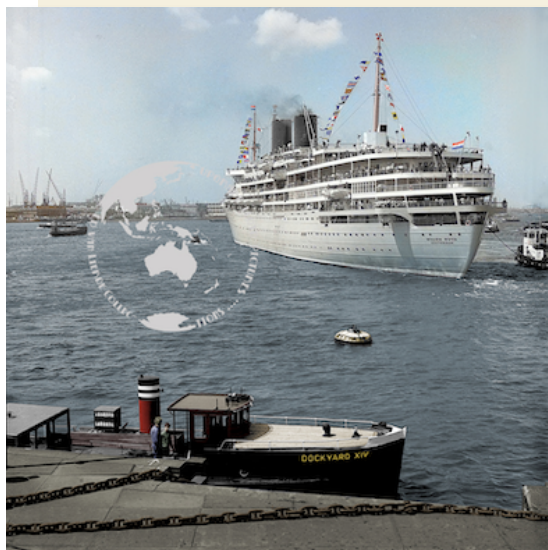
Na mijn militaire dienst in Seedorf, waar ik ook diverse Willem Ruys bemanningsleden tegenkwam, ben ik naar de Lloyd teruggegaan en heb ik op diverse schepen gevaren, zoals: het ms Slamet, ms Schelde Lloyd, ms Garoet, ms Blitar, ss Ameland en natuurlijk onze 'Grand Old Lady' het ms Willem Ruys! De Koninklijke Rotterdamsche Lloyd was een geweldige maatschappij voor mij!



ms Willem Ruys - Ad van der Brugh bedient de Kapiteinstafel met gezagvoerder Herman van den Heuvel en een 1e klas passagier - 1963

Tot slot

Het varen bij de Lloyd heeft zoveel indruk op me gemaakt dat ik momenteel nog steeds, met plezier, een hardwerkende CD-er ben, maar dan als 'freelancer' bij Supermarkt 'PLUS' in het Gelderse Harskamp, zie foto rechts



Het ms Willem Ruys vertrekt van de Lloydkade, gepavoiseerd voor haar laatste reis - 1964



ms Schelde Lloyd - Pater Piet komt in Singapore aan boord - rechts, Ad van der Brugh, naast broer Harry - 1968



KORTE BERICHTEN

Donaties

De afgelopen maand hebben wij weer een maandelijkse donatie mogen ontvangen van Joke Hofman-Rijntjes, echtgenote van Lloyd-WTK Gerrit Hofman - verder een Lloyd-Atelier donatie van Anje te Have, Slametdochter en SERIMPI-donaties van: Victor van Weele, Lloyd-WTK - Frank Leng, Nedlloyd-Stuurman - Ad van der Brugh, Kapiteinsbediende Willem Ruys.

Alle donateurs hartelijk dank voor uw, zeer gewaardeerd, support!!





Oud KRL-Gezagvoerder Jan van Keulen uit Leersum had in 2009 aan Ed van Lierde gevraagd of hij nog iets zag in het vervallen scheepsmodel van de Zeeland. Zij is in 1954 door een Olieman op het ss Zeeland zelf gemaakt. en het zou natuurlijk fantastisch zijn als het model weer gerestaureerd zou kunnen worden.

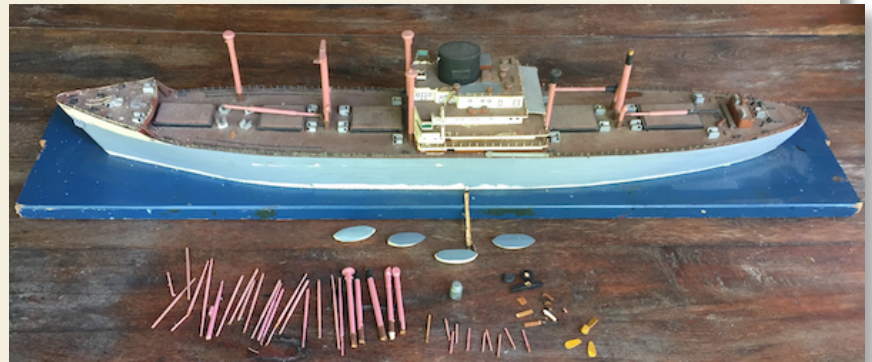
Wachtend op een goede restaurateur is het 'manke' scheepsmodel van het ss Zeeland dertien lange jaren veilig opgeborgen geweest. Vervolgens nam de restauratie twee jaar en 3 maanden in beslag en nu, vijftien jaar verder dus, was het dan eindelijk zover! Onze ss Zeeland is via een Indonesisch restaurant weer thuisgekomen!

Het heeft inderdaad even geduurd, maar dan heb je ook wel wat! het vakmanschappelijk wonder is geschied doordat onze scheepsmodel-restaurateur, Hans Roggeveen van een redelijke puinhoop een juweeltje van 'n Zeeland heeft weten te maken. De 'vóór en ná'-foto's hier rechts laten dat ondubbelzinnig zien!

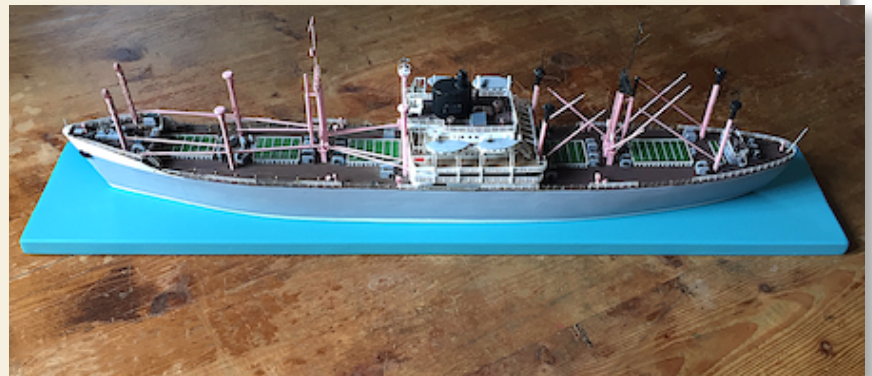
Het was op 9 juli vorige maand dat de herdoop werd gehouden in het, mocht u in de buurt zijn, zeer aan te bevelen Indonesische restaurant 'Indonesia' in het Brabantse Son en Breugel. Op de foto-boven ziet u Hans die tegelijkertijd trots en weemoedig naar de Zeeland kijkt, wetende dat ik hem na het diner mee terug naar het Lloyd-Atelier zou nemen. Hans gaf ook aan haar erg te zullen gaan missen ik meende enige traantjes te zien!?

Priegelwerk op het hoogste niveau!

Als u beide foto's rechts met elkaar vergelijkt en weet dat het scheepsmodel een schaal heeft van 1 : 190, dan kunt u met mij vaststellen dat het bijna onmogelijke priegelwerk van Hans heeft geleid tot een model dat qua detaillering en kleurstelling op een aanzienlijk hoger level is gekomen in het Lloyd-Atelier dus een blikvangertje erbij!!



VÓÓR (mei 2022)



NÁ (juli 2024)



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

