

Foudraine, Johannes. — Oud-techn.-dir. van de Kon. Holl. Lloyd te Amsterdam. — Geb. 21 Febr. 1868 te Utrecht, als zoon van Johannes F., machinist bij de fa. A. Volker, aannemers te Sliedrecht, en Jannette van Wijk.



— Geh. m. Elisabeth Alberdina Hombroek, uit welk huw. drie kinderen werden geb., t.w.: Johan, op 2 Jan. 1884; Elisabeth Alberdina op 7 Mrt. '95 en Jannette op 15 Apr. '96. — F. doorliep de L. S. m. vervolgcurs., genoot daarop avondvak- en teekenonderwijs en begon vervolgens op 16-j. leeftijd te Vlissingen zijn techn. loopbaan in de rep.-werkpl. der fa. Volker, die aldaar onderh.-werken a. d. haven uitvoerde. Hierbij kwam F.

vaak in contact met leidende persoonlijk. van de Kon. Mij. „De Schelde”, hetgeen zeer veel bijdroeg tot ontw. van zijn techn. kennis. Het was zwaar werk voor d. jongen F. Van een 8-u. werkdag was destijds — men schreef 1886 — nog geen sprake. De arbeid begon 's-ochtends om 5 uur en duurde met een schafttijd-onderbreking van anderhalf uur voort tot des avonds 7 uur. Niettemin vond F. nog den tijd, aan den avondteekencursus van „De Schelde” deel te nemen. — Nadat hij aldus gedurende vier jaar te Vlissingen had doorgebracht, vertrok hij naar Dordrecht, waar hij in de gieterij en vormerij der fa. Penn & Bauduin bij den brugbouw te werk werd gesteld. Kort daarop keerde hij evenwel naar de fa. Volker terug, nadat deze te Dordrecht een nieuwe werkplaats had geopend. Hij doorliep er de afd. smederij, draaierij en bankwerkerij en werd tenslotte op de teekenkamer geplaatst. Na snelle promotie volgde in 1891 zijn aanstelling tot ass. van den — thans wijlen — chef-werktuigkundige Hövig. Nadat hij in deze functie de hem toevertrouwde, zeer omvangrijke taak had volbracht, t.w. het toezicht op de uitvoering van een aan de fa. Volker opgedragen groot kustwerk te Keizersveer, besloot hij de wereld te gaan zien. Als jongste machinist werd hij geplaatst aan boord van het s.s. „Dubbeldam” der H.A.L. Ondanks de ongunst der tijden, maakte F. snel promotie bij keuze. In het bijzonder voor wijlen den Heer Wierdsma, pres.-dir. der H.A.L., wiens helder doorzicht en onvermoeide werkkracht een voorbeeld was, zoowel voor het kantoor- als varend personeel, voelde F. een groote vereering. In 1894 legde hij met goed gevolg de

examens A en B af. Het aanbod, als adj. techn.-insp. aan den wal te blijven, moest hij van de hand wijzen, met de motiveering dat hij nog niet als hoofdmachinist had gevaren en eerst nog het diploma C wenschte te verwerven. Derhalve detacheerde men hem te Belfast, waar hij onder hoofdmachinist Savenye als 2-de machinist mede toezicht hield op den bouw van het eerste dubbelschroefstoomschip „Rotterdam”. De eerste reizen naar New York maakte hij tevens als 2-de machinist mee. Na voor het ex. C als hoofdmachinist ter koopvaardij geslaagd te zijn, maakte hij als 2-de mach. verscheidene reizen met de schepen der H.A.L. en vervolgens als hoofdmachinist de garantiereizen met het eerste stoomschip der pas opgerichte Zuid-Amerika-lijn, „s.s. Amstelland”. Inmiddels waren ook de twee zusterschepen in de vaart gebracht en kort daarna nog een vierde. F. werd toen aangesteld als insp. van den dek- en machinedienst der Z.A.L. Doordat de Argentijnsche regeering het veevervoer stop zette, kreeg de Z.A.L. met groote moeilijkheden te kampen. De vrachtprijzen waren slecht en daarbij kwam een moordende concurrentie. Ondanks den krachtigen steun van de Ned. Handel-Mij., aankoop van twee nieuwe vrachtschepen en het bekwame en zuinige beh. door de administrateurs, werd de toestand geleidelijk slechter. Toen evenwel kwam de redding uit den nood. Te Genua ontmoette Dr. E. Heldring den heer Wilmink, wien hij verzocht, het probleem der Z.A.L. in studie te nemen. Op geniale wijze maakte W. aan de moeilijkheden een einde. Hij stelde een plan op betreffende het vervoer van emigranten. De Amsterd. Droogdok-Mij. kreeg opdracht, de s.s. „Amstelland”, „Zaanland” en „Rijnland” te verbouwen en reeds in 1907 begonnen deze schepen volgeboekt hun reizen naar de Nieuwe wereld. Intusschen was de Z.A.L. in liq. getreden en de Kon. Holl. Lloyd opgericht met de heeren Meurs en Wilmink als dir. De Kon. Holl. Lloyd nam snel in bloei toe en bij de zich ontwikkelende reederij kon F. als hoofd-insp., chef van den techn. dienst zijn energie ten volle ontplooiën. Nadat met kort tijdsverloop nog drie pass. schepen aan de vloot waren toegevoegd, konden reeds in 1912 de „Gelria” en de „Tubantia” in dienst worden gesteld. — De wereldoorlog maakte met één slag aan alle toekomstillusies een einde. Het geheele bedrijf werd lamgelegd, driekwart der vloot getorpedeerd. In de onjuiste veronderstelling, dat na den oorlog een periode van grooten bloei zou komen, schafte de reederij zich tegen absurd hoge prijzen ondoelmatige schepen aan, met het noodlottige gevolg, dat wegens gebrek aan kapitaalkracht naderhand vernieuwing van het materieel achterwege moest blijven. De maatschappij mocht nog van geluk spreken, dat tenslotte de beide groote passagierschepen „Limburgia” en „Brabantia”, tegen welker aankoop F. zich steeds met alle kracht had verzet, zonder al te groote verliezen van de hand gedaan konden worden. Terwijl de reederij zich in de meest benarde omstandigheden bevond, benoemde men op 1 April 1920 F. tot techn. dir. Dank zij een kortstondige opleving van de vrachtenmarkt zag de K.H.L. kans nog tot 1930 door te sukkelën, doch toen nam de fa. Wm. H. Müller het bedrijf over. F. en zijn coll. Hissink traden ten behoeve van den Lloyd vrijwillig af, doch F. bleef op alg. aandringen techn. adviseur. Ondanks alle drastische bezuinigingen ging het met de reederij steeds verder naar beneden. Een oogenblik scheen het, alsof de reederij in het laatste oogenblik toch nog de moeilijkheden te boven zou komen. Eind 1934 werd in de haven van Leixoes het passagierschip „Orania” door een Port. vrachtschip aangevaren. Na fellen strijd tegen het meerendeel der door de assurantiemaatschappijen aangezochte experts, zegevierde het standpunt van F., volgens hetwelk de „Orania” als een totaal verlies moest worden beschouwd. Een schadevergoeding van f 3.500.000 moest aan den Lloyd worden uitgekeerd, hetgeen zijn redding beteekend zou hebben, als niet de Ned. regeering beslag op het geheele bedrag had laten leggen wegens achterstallige schulden. Zodoende oogstte

de reederij niet de gunstige resultaten van F.'s taai volhouden. De uiteindelijke oplossing tot voortzetting van den K.H.L. zal wel niemand, die op de hoogte is van de feiten, vermogen te bewonderen, meent F. — F. is nog gedel. comm. der Ned. Dok-Mij., comm.-medeopr. van de Metaalfabr. „Voorwaarts” te Amsterdam, bestuurslid van de Ver. „Onze Vloot”, medeopr. en begunstiger van „Het Ned. Zeewezen”, medelid van het Amsterd. Matrozen-instituut, techn. lid van het Holl. comm. van Lloyds Register of Shipping, plaatsverv. lid van het scheids-gerecht voor zeerisico. In 1926 werd hem de gouden de Ruyter medaille toegekend voor verdienste op scheepv. gebied. — Tot zijn liefhebberijen behooren zeilen, zwemmen, verzamelen van gravures en gegevens betrekking hebbend op het leven van onze groote zeehelden. — Okeghemstraat 20, Amsterdam.