



Nieuwsbrief no. 17

*Verhalen en anekdotes,
voor Oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Arie de Waardt
Harry van der Brugh
KRL
1-4-2021

Geachte collega's

Even bijpraten want de komende voorjaarsbijeenkomst hebben we zoals jullie wel zullen begrijpen wederom moeten cancelen vanwege de voort durende pandemie. We richten ons dus maar weer op het najaar en hopen dat Kumpulan-Bronbeek dan nog bestaat.



Op de laatste mailing over onze Victory en C3 schepen hebben we heel veel positieve reacties ontvangen en dat streelt onze eer, daar voor allen bedankt. We zullen deze mailing dan ook geheel wijden aan de verhaaltjes die we binnen hebben gekregen.

Piet van der Velde schreef een stoom verhaaltje dat eenieder van ons wel zal aanspreken, en ik vul het aan met een verhaaltje van gelijke strekking.

Dan nog een krantenartikel uit de Oude Rotterdammer waarop Fred (onze voorzitter) sinds een paar jaar op geabonneerd is. In de Oude Rotterdammer van 9 februari j.l. stond een artikel dat hij een paar jaar terug geschreven had en tot zijn verbazing nu in de krant stond. En waarop ook weer een reactie is gekomen.

Nog een mededeling we staan sinds kort met een vermelding op de home pagina van de website van het Lloyd-Atelier, er moeten nog wat dingen ingevuld worden maar jullie kunnen nu alvast de rond gestuurde mailings terugkijken op <https://lloydatelier.nl> en natuurlijk genieten van de gratis digitale Lloydmail iedere maand en van de weetjes en dingetjes van onze Koninklijke Rotterdamsche Lloyd jarenlang verzameld en geëxposeerd door Ed van Lierde.

Veel leesplezier!!!

Arie de Waardt (secretaris)

Herinneringen uit mijn verleden op de koopvaardij.

Als je wat ouder wordt ga je wel eens in gedachten terug naar de tijd dat we nog voeren. Eerst bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd en later werd dat Nedlloyd. Heb mijn monsterboekje er wel bij moeten halen voor de data maar dan komt er weer een heleboel boven.



ss Friesland

Het beste heb ik op de stoomschepen gevaren. Te beginnen met de ss Friesland. Geen best schip, want toen ik er af ging werd ze verkocht maar in de 8 maanden dat ik aan boord was heb ik veel geleerd. Vooral hoe je met Cordo Bond om moest gaan. Want er lekte wel het een en ander. Verder werd er ook veel naar Freon lekkage gezocht in de koel- en vries installatie.

Maar één dag zal ik nooit vergeten, zaterdag 28 augustus 1966.

We lagen in Bahrein en waren in de middag binnen gelopen. Om 4 uur werd ik afgelost door de volgende assistent, maar zou na het pikheet nog terug komen om hem te helpen met de vacuüm condensers, (hij was nog maar pas aan boord en ik al wat langer). De 4^e wtk was die dag jarig en had taart voor

bij de koffie besteld. We zaten in het wtk kantoortje en het liep iets uit. Totdat de telefoon ging en ik dacht dat de assistent ongeduldig werd, dus nam hem op. Maar hij melde dat de ketel geen druk meer hield en wat hij daar aan moest doen. Zo vlug als ik toen beneden was weet ik niet, maar het was erg snel. Later bleek dat de stoker verkeerde branders had geplaatst, (mogelijk zonder of te grote brander plaatjes). Intussen was de druk zo laag dat de bijstaande stoom turbine nog maar bruinlicht produceerde en we even later in het donker zaten.

De noodgenerator wilde niet starten omdat de accu's versleten waren. Er werden nieuwe accu's besteld en deze zijn ook gekomen. Na overleg werd de installatie weer opgestart. Dit was nog nooit eerder gebeurt maar met veel ren en vliegwerk kregen we weer druk in de ketel en hadden we na enkele uren weer stroom. Vervolgens kon de rest van de installatie ook weer opgestart worden. Toen alles weer draaide dacht ik even aan de thee te gaan. Het enige wat ik hier nog van weet is dat ik de machinekamer uitstapte en later aan dek weer wakker werd om een uur of 10. Later heb ik gehoord dat de verpleger mij met een laken heeft bedekt en met jenever heeft overgoten om mijn lichaamstemperatuur omlaag te brengen. Tijdens het uitvallen van de ventilatie was de temperatuur in de machinekamer opgelopen tot over de 50 graden. Toen ik weer bij kwam heb ik wat gedronken en om 12 uur weer op wacht gegaan.

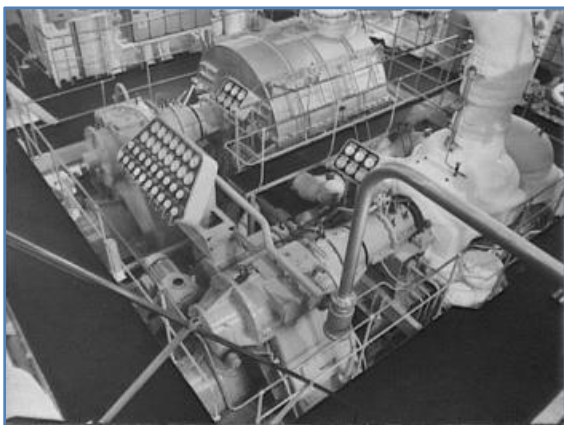
Herinneringen van de ss Doelwijk

In aansluiting hierop een black-out op de Doelwijk in 1963, indertijd een grote 50.000 tons tanker.



ss Doelwijk

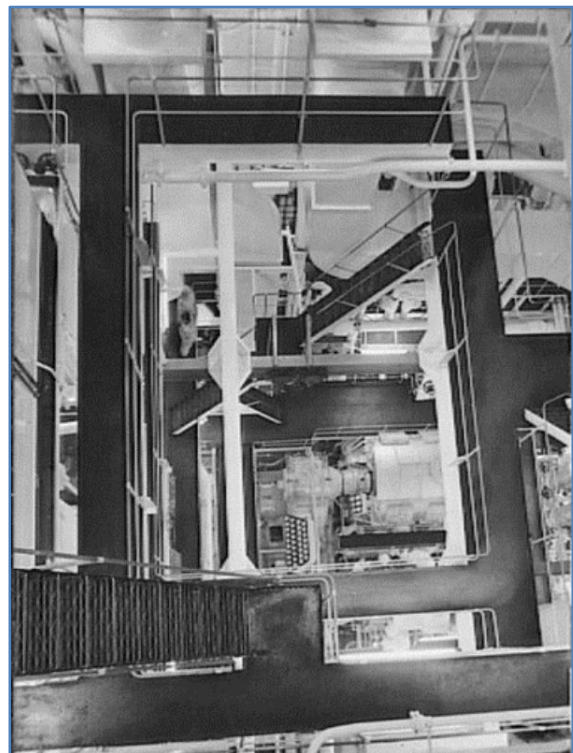
De ss Doelwijk met als hart een HD en LD Pametrada stoom turbine, met een vermogen van 17.500 pk en vaarsnelheid van 16,5 kn, met 1,5 kn grotere vaarsnelheid dan haar zusterschip de Onoba van de Shell.



HD- en LD Pametrada stoomturbine

Dit kwam doordat het ontwerpbureau o.l.v. dhr E. Vossnack het achterschip had aangepast met een vrijdragend roer, dus zonder hak. Het vermogen was zo groot dat de 4^e wtk niet zelfstandig

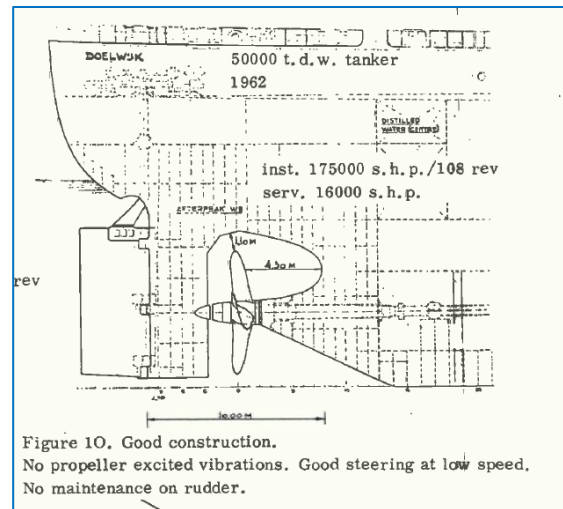
wacht mocht lopen en er twee 2^e wtk's aan boord waren. Maar we hadden wel een lift in de machinekamer die we met node miste, door het roken van veel zware shag, toen er een relais kapot was en we die niet in de reserve voorraad hadden en dus weer trappen moesten lopen.



Machine kamer van boven af gezien

De elektriciteit voorziening was draaistroom 440V, 60 Hz, ik denk een van de eerste schepen uitgevoerd met wisselstroom en bestond uit 2 turbo generatoren waarvan er altijd 1 bijstond. Parallel draaien was een truc want de frequenties moesten bij inschakelen precies gelijk zijn, dit mocht alleen een 2^e wtk doen. De generator had een veldstroom generator op dezelfde as verbonden door een koppeling waarin

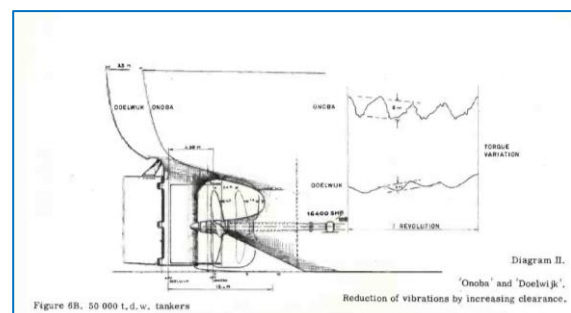
half harde soort rubber blokjes zaten en ik weet niet meer waar het is gebeurd maar ergens gelukkig in een havenbedrijf waren de blokjes doorgesleten en stond de veldstroom generator stil met een Black-out als gevolg. Het schip was nieuw en de noodgenerator op het sloependek startte onmiddellijk zodat er weer licht was en we de stand-by staande turbogenerator konden starten nadat het stoom bedrijf weer aan de gang was gezet.



Info ontwerp van de TU Delft



Achterschip ontwerp op volle zee



Info ontwerp van de TU Delft

DEVELOPMENTS OF SHIP'S AFTERBODIES, PROPELLER EXCITED VIBRATIONS

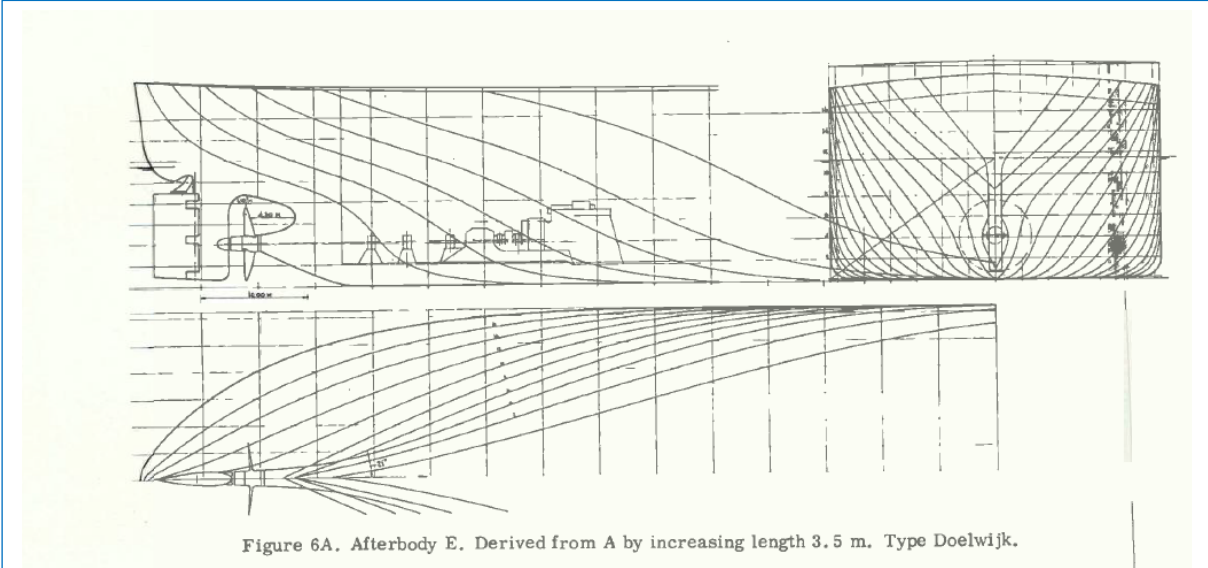
Met referentie aan de informatie op pagina 3, dat de Doelwijk 1,5 kn sneller vaart dan de Onoba zijn nog enkele prints toegevoegd. Dit is informatie uit een rapport van het Lab. Scheepsbouwkunde van de TU Delft.



Info ontwerp van de TU Delft



Achterschip met Roer ontwerp



Info ontwerp van de TU Delft



Herinneringen van de ms Mataram

En nog een vergelijkbaar gevalletje van zout tekort.

Dit gebeurde mij als 3^e wtk aan boord ergens in de Oost op de Mataram (Bantamklasser). Een prachtig nostalgisch schip met in het hart van de machinekamer twee EW 9 cilinder B&W motoren van ca 4200 pk en vaarsnelheid van 16 kn.

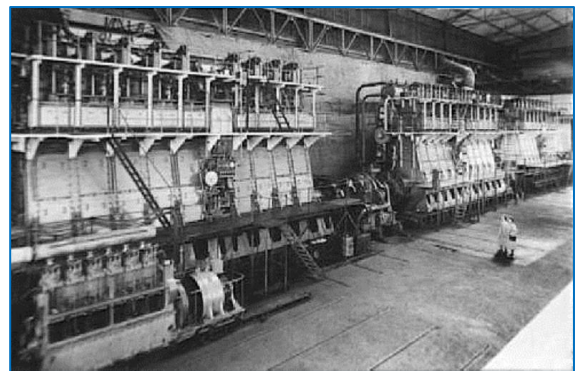


ms Mataram

We kwamen 's morgens vroeg aan, ik geloof in Bangkok of Manilla en zouden in de loop van de middag weer vertrekken, maar we hadden een zuiger waar bijna geen veren meer om zaten, en die moest dus getrokken worden. Na de hondenwacht gelijk begonnen sleutelen aan een warme motor, ik als 3^e in het carter. Het liep voorspoedig en tegen 12 uur waren we klaar maar compleet uitgedroogd en nat ondanks handen vol zoutpillen en liters ijswater. Na het douchen zouden we nog een biertje doen in mijn hut voor het eten, maar ik had geen trek, dat was heel erg vreemd en ging aan de knuf. Toen er gebeld werd voor het eten stond ik op en klapte gelijk languit op de grond helemaal stijf van de

de kramp. Gelukkig hadden we een ziekenpa aan boord en die opgetrommeld en heeft mij in mijn kooi gekregen en een injectie met zout oplossing gegeven.

Ik heb er nog zeker een maand last van gehad eer ik weer de oude was.



Hoofdmotoren in de montage hal

Op bovenstaande foto zijn de hoofdmotoren van de Mataram in de montage hal te zien.

Hoofdstewardess op Nieuw Amsterdam



ss NieuwAmsterdam onderweg

Sinds een paar jaar ben in geabonneerd op de Oud Rotterdammer. In de krant van 9 februari 2021 stond een fraai verhaal over de Nieuw Amsterdam. Daar kon ik nog wel iets aan toevoegen. Dat gaf mij inspiratie om het één en ander aan het papier toe te vertrouwen. Een tante, Maria Petronella de Bruin, van mijn moeder heeft enige tijd, van 20 maart 1938 tot ergens in september 1939, op de Nieuw Amsterdam gevaren als hoofdstewardess. Hoe weet ik dat allemaal? Haar laatste monsterboekje en haar 'Zakboekjes' zijn in mijn bezit.

Maria Pieterella de Bruin, geboren 11 augustus 1887 in Hooge en Lage Zwaluwe, trad op 1 april 1909 in dienst bij de NASM/Holland-Amerika Lijn. Op 3 april 1909 begon ze haar loopbaan op het SS Rotterdam als 'Juffrouw'. Al in 1910 werd zij '1e klas Stewardess'. In 1913 werd zij '1e Stewardess 1e klas'. Later Hoofdstewardess'. En dat is zij tot aan haar pensioen gebleven.

New York

Zij heeft ook de proefvaart van de Nieuw Amsterdam meegemaakt en heeft er

daarna nog 18 volledige reizen op gemaakt. Tot de reis 19, die begon op 18 september 1939 en voor haar eindigde in New York. Ze is in haar monsterboekje ook nooit afgemonsterd van deze reis. De Nieuw Amsterdam werd opgelegd in New York na de inval van Hitler in Polen. Mijn oudtante kreeg een baan aangeboden als Hostess in het Hollandse zeemanshuis in New York. Die baan heeft zij aanvaard, hetgeen tevens betekende, dat zij de oorlog niet aan den lijve ondervond, maar wel vaak in grote onzekerheid verkeerde over het lot van haar broer en vijf zussen met hun gezinnen. Direct oorlogsleed bleef haar dus bespaard, maar de gevolgen van die oorlog konden haar zo nu en dan toch stevig raken. Zo ontmoette zij bijvoorbeeld Hollandse zeelieden in het Zeemanshuis, die natuurlijk ook hun zorgen hadden over het thuisfront, waarmee de gesprekken toch op een ander niveau kwamen dan koetjes en kalfjes. Maar dan kon het goed gebeuren, dat zij een paar dagen later hoorde, dat het schip, waarop zo iemand was uitgevaren getorpedeerd was en de bemanning om het leven gekomen was. Dat ging niet altijd in haar koude kleding zitten.

Iron Lady

Natuurlijk heeft zij ook mooie momenten meegemaakt. In een interview in het Algemeen Dagblad van 24 maart 1973 naar aanleiding van het 100 jarig bestaan van de HAL vertelt zij onder andere, dat zij de hand geschud heeft

van Winston Churchill, nadat zij zijn echtgenote en dochter op de Statendam had verzorgd. Ook koningin Wilhelmina heeft zij ontmoet en voorzien van een versnapering tijdens het bezoek van de koningin aan het Zeemanshuis. Daar bestaat een foto van. Tijdens haar verblijf in New York moest zij ook een voor die tijd vrij riskante operatie aan haar keel ondergaan en dan ligt eenzaamheid door gebrek aan contact met familie op de loer. Maar ver vóór Margaret Thatcher was zij al een Iron Lady. Overigens staat er bij het interview



Fragment uit Interview met tante Marie in het AD

een foto, waarbij zij met een doosje op schoot zit, waarin volgens het bijschrift souvenirs van haar loopbaan. Datzelfde doosje is nu in mijn bezit met haar gegevens. Ook ben ik in het bezit van een fraai boekwerk, met voorin met prachtige, sierlijke letters haar naam ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de HAL.

Mooie spullen

Mijn moeder heeft ook wel verteld, dat, na het beëindigen van de oorlog,

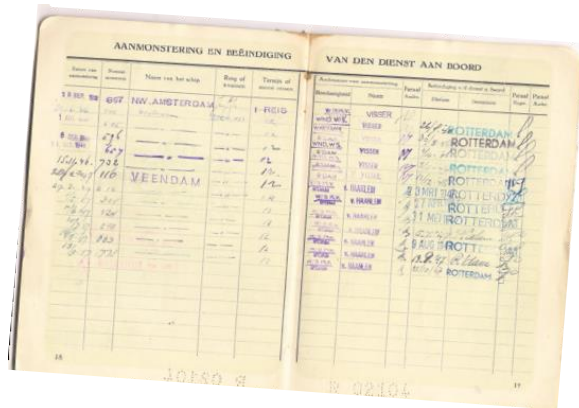
zeelieden, die gedurende die tijd buitengaats geweest waren, éénmalig belastingvrij spullen mochten invoeren. Mijn oudtante kon om mij onbekende redenen niet direct na het beëindigen van de oorlog naar huis. Zij is pas in de loop van 1946 thuis gekomen. Omdat de gemiddelde zeeman, zeker ook in die tijd, weinig sjoechte had van behoeften voor het huishouden, werd mijn oudtante regelmatig gevraagd mee te gaan en te adviseren over aankopen voor het thuisfront van de zeeman. Dat deed zij, maar wel met de vraag, of de betreffende zeeman, dan ook een kleinigheidje mee wilde nemen voor haar familie in Rotterdam. Dat was nooit een probleem. Dientengevolge hadden mijn moeder en haar ouders al mooie spullen in huis, waar anderen met bonnen niet direct aan konden komen. De verloofde van mijn moeder, later haar echtgenoot met als resultaat mijn vader, had mijn oudtante nog nooit ontmoet. Want mijn ouders kregen pas in de loop van de oorlog verkering. Maar voor kleding werd al wel de nodige informatie doorgegeven, waardoor mijn vader voor die tijd fraai gekleed kon gaan.

Westerdam en Veendam

Hoe mijn oudtante uiteindelijk thuis gekomen is, weet ik niet. Als passagier op "één onzer schepen" wellicht. In ieder geval is zij op 27 juni 1946 weer aangemonsterd op de 'Westerdam'. Daar heeft zij nog vijf reizen op gemaakt en daarna nog zeven reizen op de 'Veendam'. Op 25 oktober 1947, zestig jaar en twee-en-een-halve maand oud, is zij van de 'Veendam' afgemonsterd en met pensioen gegaan. Vanuit de Verenigde Staten ontving zij ook maandelijks een pensioen door middel van een cheque in US\$. Dat was

altijd wel interessant, als ze dan naar de bank ging om in te wisselen. De US\$ heeft toen een tijd op ruim drie-en-een-halve gulden gestaan.

Dat was niet verkeerd. Aan het eind van mijn tienerjaren ben ik ook wel eens mee geweest als een soort bodyguard.



Monsterboekje van tante Marie

Herdenking

Enige tijd na het in de vaart komen van het ss Rotterdam in 1959 ben ik eens met mijn oudtante op dat betreffende schip geweest. Eerst naar kantoor, waar zij dus meer dan twaalf jaar na haar pensioen nog met alle respect behandeld werd. Daarna een wandeling over het schip. Toen, ik was een jaar of twaalf, heb ik me dat niet zo gerealiseerd, maar ondanks, dat ook zij voor het eerst op het schip was, zijn we nooit verdwaald en wist zij goed te vertellen, in welke ruimtes we waren.

Voor de jaarlijkse herdenking bij "De Boeg" werd mijn oudtante altijd opgehaald en aldaar met veel eerbied tegemoet treden. Haar optreden in New York als gastvrouw in het Zeemanshuis heeft haar duidelijk heel veel goodwill opgeleverd. Zij was voor de familie zeker niet de makkelijkste in de omgang, maar het was wel een dame met een natuurlijke uitstraling van gezag. Dat moest natuurlijk ook wel, wilde je als vrouw 38 jaar overeind blijven in die wereld.

Keteljongen

Op de lagere school al wist ik, dat ik wilde gaan varen. Mijn ouders vonden dat best, maar mijn vader leek het verstandig, om, voordat ik beroepsonderwijs in die richting zou gaan volgen, eerst even aan een schip en zeewater te proeven.

Stel je voor, dat het meteen al niets zou zijn, dan werd er geen geld en energie aan een verkeerde opleiding besteed. In de zomervakantie van 1965 tussen klas 3 en 4 van de MULO heb ik toen van 3 tot en met 21 augustus een reis als keteljongen naar New York heen en weer op de Nieuw Amsterdam gemaakt.

Dat was wat. Na de MULO heb ik aan de Hogere School voor scheepswerktuigkundigen aan de Willem Buytewechstraat in Rotterdam van 1966 tot en met 1969 de 3-jarige BM cursus gevolgd en met succes afgerond.

Later ook nog de cursus A en B2. Gevaren heb ik bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd vanaf 1969, al tijdens mijn eerste reis opgegaan in de Nedlloyd. Daar heb ik tot juni 1987 gevaren op diverse schepen.

Kerncentrale

Vanaf juni 1987 heb ik op de kernenergiecentrale in Borssele op de regelzaal gewerkt tot mijn laatste werkdag in 2010. Op de regelzaal controleerden wij het proces en stuurden indien nodig bij.

Fred van den Bogaard
Oost-Souburg
fbgrd@zeelandnet.nl

Naar aanleiding van het krant artikel in de Oud Rotterdammer kreeg Fred ook weer een aardige reactie.

Beste Fred,

Via een kennis uit Hoek van Holland, kreeg ik het artikel over je tante en ook een beetje over jezelf binnen. Ik was in 1969 in de US als marinier en mijn broer Hans was lopend patiënt in New York en was een paar jaar in het vernieuwd NI Zeemanshuis beheerder. Zelf ben ik na mijn marinierstijd naar de waterpolitie overgestapt en heb daar 33 jaar op de Westerschelde rondgevaren.

Een paar jaar voor mijn pensioen, ben ik een uitgeverij in bouwplaten begonnen en is nu uitgegroeid tot de grootste van NL. In mijn assortiment zitten heel wat schepen van de HAL en KRL, zowel voor beginners en gevorderden bouwers. Zocht je nog wat tijdverdrijf en een leuke hobby, laat je dan verrassen door kartonbouw en het grote assortiment.

Groeten uit Terneuzen

Wim van der Meer

www.scaldismodelclub.nl

