



Nieuwsbrief no. 18

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



Arie de Waardt

Harry van der Brugh

KRL

10-7-2021

Geachte collega's

De traditionele 2^e woensdag in mei bijeenkomst is wederom in het water gevallen, we gaan onze hoop dus maar zetten op de najaar bijeenkomst in oktober, waar en hoe zullen we nog maar niet regelen want ondanks het feit dat de infecties afnemen en de vaccinaties in alle wanorde toenemen kan er nog van alles gebeuren en is er nog niets zeker. Ons ledenbestand is na de laatste bijeenkomst in het najaar van 2019 met 17 personen flink afgenomen, waarvan 14 overleden en bestaat nu nog uit 91.

Ons lid Martin Kuiper schreef een "In Memoriam" naar aanleiding van het overlijden van Frits Hoek de laatst overlevende van het trio Wouter Polder/ Frits Hoek/Dick Kolenbrander en is verderop te lezen.

Op 4 mei j.l. heeft weer een sobere herdenking plaats gevonden bij het monument voor de op zee gebleven maten van de Rotterdamsche Lloyd tijdens de oorlog '40-'45 in de Calandstraat Rotterdam. Als gevolg van de Corona regels met minder belangstellenden. Er werden bloemen en een krans gelegd.



De lay out van de vermelding in de maandelijkse Lloydmail van het Lloydatelier is al wat gestroomlijnd maar nog niet helemaal zoals het moet worden als er suggesties zijn horen we het graag.

Voor degen die belangstelling hebben in bijzondere transporten, zoals ik, een leuk filmpje over het transport van de Suurhoffbrug van Krimpen aan de Lek naar het Hartelkanaal door de stad op 2 pontons vanwege de lengte van 200 meter

[Zo vaar je een boogbrug dwars door Rotterdam | Aftermovie | Transport tijdelijke Suurhoffbrug - YouTube.](#)

Groet,
Arie de Waardt (secretaris) en Harry van der Brugh

“In Memoriam” n.a.v. het overlijden van Frits Hoek

Geachte familie,

Via onze onvolprezen Club van WTK's ex Koninklijke Rotterdamsche Lloyd ontving ik het bericht waarin het overlijden van Frits werd meegedeeld. Dit bericht greep mij aan, zeer aan.

Ik heb van oktober 1960 tot en met de thuishuis naar Rotterdam .d.d. 22-12-1960 met Frits op de Marne Lloyd gevaren als 5^e WTK. Frits was toen 3^e WTK.

Frits heb ik leren kennen en waarderen als een zeer plichtsgetrouwe maar bovenal aimabele man met veel humor. Later bleek dat hij en ik een gezamenlijke vriend hadden n.l. Paul Hoogland. Ook met Paul heb ik gevaren op de Merwe Lloyd. Dit in diverse periodes en rangen. De vriendschap met Paul heeft geduurd tot aan zijn ongeluk. Met de zoon van Paul ben ik nog steeds bevriend en wij zien elkaar (nu even minder i.v.m. de Covid 19) een paar keer per jaar. Hij komt naar Sliedrecht waar ik woon of ik ga naar Den Haag waar Paul jr. woont. Een andere heel toevallige bijkomstigheid die echter niet onvermeld mag blijven is de foto (verstrekkt door onze Club, enz) waarop Frits staat maar ook Wout Polder. Wout heeft de ambachtsschool aan de Gordelweg bezocht. Op deze school zat toevallig ook Paul Hoogland maar ook mijn broer Lo. Wout en mijn broer Lo zijn ook heel hun leven bevriend gebleven.

De verhalen van Wout hebben mij er toe gebracht dat ik naar de Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen ben gegaan met een bekend verder vervolg.

Nu ik dit bericht over Frits lees komt alles weer heel erg dichterbij. Het overlijden van Paul in 1978 is al lang geleden, Wout leeft niet meer, mijn broer leeft niet meer en nu Frits.....

Mag ik u allen condoleren met het overlijden van Frits. Wanneer wij vroeger aan boord de wacht overdroegen aan een andere chef van wacht zeiden wij tot slot altijd: “Goede Wacht”. Voor mijn gevoel, maar dat is wel heel erg persoonlijk, zegt Frits dit nu tot mij (ons). Ik wens u veel sterkte aankomende vrijdag.

Met vriendelijke groeten.
Martin Kuijper

(mijn bijnaam bij de Lloyd was “ Nickels”. Paul Hoogland gaf mij die bijnaam toen ik in de “dagdienst, hij als 4^e en ik als 5^e samenwerkten. Een Amerikaanse stuiver (5 cent) heet een nickel). Ik ben gedurende mijn hele diensttijd bij de KRL “Nickels” gebleven. Zelfs de kinderen van Paul Hoogland hebben mij tot circa 2005 Ome Nickels genoemd.

Inleiding op de reddingsactie van KRL schepen.

Toen ik de stukjes uit de Lloyd Mail over de reddingsactie las, moest ik weer terugdenken aan mijn jeugd jaren, waarbij ik heel vaak de naam Dorus Rijkers door mijn ouders, opa en oma uit Culemborg hoorde vallen.



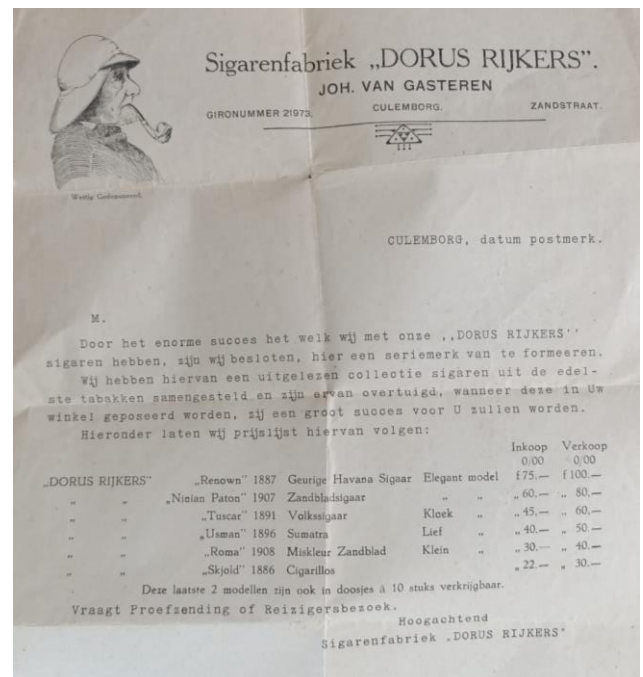
Wie is Dorus Rijkers eigenlijk. Dorus Rijkers was visser van beroep, en geboren in Den Helder op 27 januari 1847 en overleden op 19 april 1928. In 1886 werd hij schipper op een roeireddingsboot in de haven van Den Helder. Gedurende een tijdsperiode van 25 jaar heeft hij met zijn bemanningen meer dan zo'n 500 zeelieden gered, waardoor hij tot een beroemd persoon uitgroeide. Hij is dan ook een van de bekendste redders van schipbreukelingen uit de Nederlandse geschiedenis geworden.



Zelf richtende Roei Reddingsboot van het type :
Beeching-Peake

Door navraag heb ik begrepen dat familie van mijn opa in Den Helder woonde, waardoor hij regelmatig daar op bezoek en vakantie ging. Hierdoor kwam hij dus in contact met Dorus Rijkers. Mijn opa Johan, die grote bewondering kreeg voor zijn heldhaftig optreden, is bevriend geraakt met Dorus Rijkers, en werd als familie beschouwd.

Mijn opa, Johan van Gasteren heeft zijn sigarenfabriek in Culemborg naar hem vernoemd. Ook heeft hij destijds Dorus Rijkers sigarenbandjes gemaakt. Hiervan zijn een aantal die mijn broer Ad nog in bezit had geschonken aan het Dorus Rijkers museum in Den Helder.



Dit alles en nog veel meer over de maritieme geschiedenis van het reddingswezen is te zien in het **Nationaal Redding museum Dorus Rijkers** in Den Helder.

Vlieland en Doelwijk redden schipbreukelingen



ss Doelwijk

Varende in de Perzische Golf op weg naar Khor-al-Amaya, werd op 31 juli 1967, te 03.15 uur, aan boord van ons ss Doelwijk een alarmbericht van de ss Vlieland ontvangen. Laatstgenoemd schip had 20 mijl Z.O. van het lichtvlot Ras al Mutaf zeven schipbreukelingen, rondrijvende op een vlot, opgemerkt en aan boord genomen. Er zouden nog 30 mensen in het water liggen.

De Doelwijk bevond zich op dat moment, naar wij in een verslag van kapitein L.C.J. Welter lezen, slechts 15 mijl ten Oosten van de opgegeven positie en kon dus spoedig ter plaatsen zijn. Ook de Engelse tanker British Courage arriveerde kort daarna om hulp te verlenen. Gedrieën werd een zoekactie ingezet, die bij daglicht werd ondersteund door enige vliegtuigen uit Bahrein. De British Courage meldde als eerste een drenkeling in zicht en rapporteerde even later, dat er wel een twintigtal mensen in de buurt rondreef. Het schip liet een sloep te water en pikte 17 personen op,

onder wie helaas drie doden. Inmiddels was de Doelwijk eveneens ter plaatse verschenen en mocht de bemanning tot voldoening twee mensen uit zee oppikken en met en met de reddingsboot nog drie. Van de Vlieland af werd gemeld, dat men nog een drenkeling aan boord had genomen. Vanuit de vliegtuigen werden rookbommen geworpen op de plaatsen, waar men drenkelingen in zee zag drijven. Dit heeft het opsporen zeer vergemakkelijk, omdat het winderig was met een golvende zee, waardoor het lokaliseren van de schipbreukelingen vanaf de schepen niet eenvoudig was. In totaal werden 27 overlevenden gered en drie doden geborgen; helaas bleken er nog zeven mensen te worden vermist. Verder zoeken heeft niet mogen baten; er werd niemand meer gevonden, zodat s' middags in onderling overleg moest worden besloten het zoeken te staken.

Dramatisch tafereel.

Uit de verhalen van de geredden bleek, dat zij met een lokaal motorvaartuig,

een soort Dhow van ca. 200 ton, op weg waren van Basrah naar Dubai. De naam van het vaartuig Ganjo Salamat, thuisbehorend te Bombay.



Het schip was geladen met cement en vervoerde 37 passagiers en bemanningsleden. Op de een of andere wijze is het lekgeraakt en gezonken. De drenkelingen hebben meer dan 16 uur in het water gelegen en sommigen van hen waren er niet best aan toe, uitgeput als zij waren en aangetast door het zoute water en zonverbranding.

Slechts enkele schipbreukelingen hadden een zwemvest of de beschikking over een reddingsboei. Verreweg de meeste hadden zich vastgeklemd aan een stuk wrakhout. Het was, zoals kapitein Welter schrijft, een dramatisch tafereel.

Dank zij Vlieland.

Verder schrijft hij nog, dat deze mensen hun leven danken hebben aan de grote oplettendheid aan boord van de Vlieland (Kapitein A. van Roon), waar men, volle kracht varende, toch het hulpgeroep had gehoord en er bovendien in geslaagd was in het donker de om hulp roepende te vinden.



ss Vlieland

Blitar redde nog niet vermiste drenkeling



ms Blitar

Nog voor hij aan boord van zijn schip was vermist, is op 27 juni 1967 een Noorse matroos gered door de bemanning van de ms Blitar.

Een en ander speelde zich af in de vroege morgen van genoemde dag, toen op 2 mijl van de loodsboot Wielingen, om 01.30 uur aan boord van de Blitar, hulpgeroep uit zee was gehoord. Er werd onmiddellijk alarm voor „man over boord” gegeven en de motorboot werd gevierd. Tien minuten later kon de Noor worden opgepikt en nog eens vijf minuten later was de motorboot alweer aan boord.

De reddingsactie, onder leiding van kapitein J. H. van Twisk, had een snel ordelijk verloop. De gezagvoerder manoeuvreerde het schip terug naar de plaats, waar het hulpgeroep was gehoord.

Inmiddels had stuurmansleerling A. S. Bakker de boei met het Wessex „man over boord”-licht in zee geworpen en per V.H.F. werd de loodsboot gewaarschuwd. Deze voer onmiddellijk op volle kracht naar de opgegeven plaats en liet, daar aangekomen, zijn beide boten te water om aan de redding deel te nemen.

Vele bemanningsleden van de Blitar stonden aan de reling, om de boei met haar helder schijnend licht te observeren en om de drenkeling toe te roepen, dat zijn redding nabij was. De motorboot, uitgerust met zoeklicht en walkie talkie (welke laatste 2^e stuurman P. Uilenberg had meegenomen), ontdekte de man, die de boei nog niet had bereikt, in het schijnsel van een der zoeklichten van de loodsboot.

Vijf minuten later was hij aan boord van de Blitar, gezond en wel na een verblijf van ongeveer een half uur in het water.

Het gebruik van een walkie talkie bij een actie als deze heeft het voordeel, dat men contact kan houden met het schip en aanwijzingen kan ontvangen in welke richting moet worden gevaren. Dit betekent een belangrijke tijdsbesparing. De gehele reddingsactie heeft slechts 15 minuten geduurd.

Vreemd.

Toen kapitein Van Twist aan zijn collega op het Noorse schip liet weten, dat de drenkeling behouden bij hem aan boord was, bleek men daar de man nog niet te hebben gemist!

Het heeft verbazing gewekt, dat laatstbedoelde gezagvoerder niet de moeite heeft genomen zijn Nederlandse collega en alle anderen, die bij de redding betrokken waren geweest, officieel te bedanken. Ook van de Noorse rederij werd aanvankelijk niets vernomen. Deze echter bleek, toen zij door de Noorse scheepvaartinspectie, die op haar beurt door de Nederlandse scheepvaartinspectie was ingelicht, op het gebeurde werd geattendeerd, daarvan nog niet op de hoogte. Toen het voorval haar bekend werd, heeft deze rederij onmiddellijk haar grote erkentelijkheid en dank betuigd met het verzoek deze over te brengen aan de gezagvoerder, officieren en overige bemanningsleden van de Blitar. Ook bood deze rederij aan eventuele schade, ontstaan bij de reddingspoging, en mogelijke koste te vergoeden.

De nalatigheid van de Noorse gezagvoerder steekt wel schril af tegenover de reactie van zijn rederij.

Mississippi Lloyd redde twee sportvissers



ms Mississippi Lloyd

Op weg van Jacksonville (Florida) naar Mobile (Alabama) heeft de bemanning van de Mississippi Lloyd op zaterdagavond 23 september 1967 nabij Miami twee sportvissers uit open zee gered. Een en ander is gebleken uit een rapport van kapitein J. H. Grauwenkamp.

Omstreeks 20.30 uur nam men aan boord op een afstand van ca. 6 mijl s.o.s.-signalen, die met schijnwerper werden gegeven, waar. Kapitein Grauwenkamp liet koers wijzigen en, ter plaatsen gekomen, werden twee sportvissers aangetroffen in een defect motorbootje, dat door de golfstroom werd meegevoerd. Na veel gemanooeuvreer gelukte het de pechvogels met hun bootje aan boord te nemen.

De geredden bleken twee Cubaanse vluchtelingen uit Miami te zijn. Zij vertelden s' middags om 4 uur motorpech te hebben gekregen. Sindsdien hadden zij via lichtkogels afgeschoten om aandacht te trekken. Eerst van een Coast Guard-vliegtuig, daarna van een ander en vervolgens van twee schepen, die in de nabijheid passeerden. Al deze pogingen waren mislukt, totdat op de Mississippi Lloyd de signalen met hun schijnwerper waren opgemerkt. Geheel overbodig verzochten de heren de Coast Guard van hun redding op de hoogte te stellen. Het was al gedaan. Maar het bleek, dat zij in de veronderstelling leefde, dat zij dan wel even zouden worden opgehaald! De daaropvolgende maandag zijn de beide Cubanen met hun bootje in Mobile ontscheept, nadat douane en immigratieambtenaren eerst terdege hadden onderzocht of zij niet

wapensmokkelaars of illegale vluchtelingen te doen hadden. De volgende avond zijn zij per bus naar hun woonplaats teruggedaan, een rit van bijna 2000 kilometers. Hun bootje hadden zij in Mobile maar verkocht.

Deze redding was de zevende, door een Lloydschip binnen een periode van 5 1/2 maand volbracht.

Door: Cor van der Schoor

Damman 1967, aan boord van de ss Limburg in de Perzische Golf

We lagen voor anker op de rede van Damman, niet ver van de lange houten pier. Aan de pier lag een schip onder Perzische vlag van het type Empire, een oude bak. De plaatselijke agent wist te vertellen dat deze boot door schulden "aan de ketting" lag.

Tot onze verbazing lag op een morgen dit schip voor anker, op enige honderden meters afstand van ons schip, het ss Limburg. Na een paar dagen zag de stuurman van de wacht op een avond, dat aan boord van de Pers het licht langzaam uitging.

De volgende morgen zagen we ook, dat de sloepen waren verdwenen, en er was geen teken van leven te zien op dit schip. Zaterdagmiddag hadden we besloten dat het weer eens tijd werd om met de motorsloep te oefenen. Zogezegd, zo gedaan. Na een rondje rond het verlaten schip, waarbij geconstateerd werd dat een zeer gammele gangway nog buitenboord hing, besloten we aan boord te gaan.

We konden niet worden gezien door het havenkantoor aan het begin van de pier. Eenmaal aan boord zijn we naar de brug gelopen en daar rondgekeken. Een van ons besloot om wat spullen mee te nemen, het eerste wat we konden

gebruiken was het stuurrad. (leuk voor in de bar van de Limburg) Ook de beide brugvleugelkompassen maakten we los en lieten deze in de motorsloep zakken. Ook een doos met noodseinen ging in de sloep. Op een bepaald moment hadden we wat tijd klokken en barometer in een emmer gedaan en lieten die in de sloep zakken, helaas brak het lijntje en belande deze mooie spullen in het water van de PG. We hebben ook nog even in een ruim gekeken, daar stonden legervoertuigen in. We besloten om van het schip te gaan, om geen aandacht te trekken van het havenkantoor.

De spullen werden aan boord van de Limburg gebracht. Het stuurrad had een kapotte spaak, deze heb ik later vervangen door nieuwe te maken op de draaibank. Het stuurrad is in de bar opgehangen en later toen de Limburg naar de sloep ging, is het rad met de chefkok meegegaan naar zijn huis. De beide kompassen gingen in de Electro-werkplaats in een kist. En de noodseinen kwamen bij mij in de hut. (heb ik later mee naar huis genomen en met oud- en nieuw afgestoken). De kompassen is een ander verhaal. De kapitein was bang dat ze gevonden zouden worden door de douane en dat het een hoop problemen zou geven in Singapore.

Heel listig is de vierde stuurman in een onbewaakt ogenblik naar de Elektro-werkplaats geslopen en heeft de kompassen weggehaald en overboord gegooid. Ik was ontzettend boos toen ik daar achter kwam. Stelletje lafaards. De noodseinen heb ik met de aflossing in Damman mee naar huis genomen. Was geen succes, vuurpijlen uit het jaar kruik. Een dik jaar later lagen we met de ms Wonosari in Balikpapan in Indonesië. paraffine laden bij een raffinaderij van Pertamina. Voor ons lag een coaster uit Delfzijl (600 ton) helemaal naar Indonesië gevaren. Een Nederlandse kapitein en machinist, verder lokale bemanningsleden. Vermeld dient te worden dat er eerst twee coasters waren, een van de schepen werd gebruikt om te gaan stappen in Singapore. Bij terugkomst van het stappen van de bemanning bleek het schip verdwenen. Bij nader onderzoek bleek het op de rede

van Singapore gezonken te zijn. Het enige slachtoffer was een aap die aan boord zat. Oorzaak een afsluiter/filter in het ballaststelsel.

Van de overgebleven coaster kwamen de kapitein en machinist bij ons aan boord, wilden een biertje, praatje en zware shag. Op een bepaald moment ging de machinist een kistje halen, en vroeg hoe het ding wat in het kistje lag te gebruiken was op zijn motor. De inhoud van de kist was een antiek indicator toestel en een aantal veren en onderdelen. Toen we vroegen hoe hij aan dat stuk antiek was gekomen, vertelde hij het volgende: Ze waren de PG ingevaren en voor anker gegaan bij de pier van Damman. Ze vonden het vreemd dat daar een verlaten schip voor anker lag. De machinist van de coaster was maar eens aan boord gaan kijken en vond in de machinekamer het getoonde kistje met het indicator toestel. Dat waren we dus tijdens onze tocht vanaf de ss Limburg vergeten.



ss Limburg

FaceBook berichten

Op 21 mei zit ik toevallig op FaceBook te kijken, en al scrollend stuit ik op een bericht en een foto van de ss Limburg. Dit bericht, geplaatst door Piet Peulen van Vrienden van Nedlloyd. Hierop werd als volgt op gereageerd door Albert Napjus:

Laatste reis voordat hij naar de sloop ging meegemaakt. Heb het stuurwiel wat in de bar hing nog.



Omdat ik enkele dagen ervoor het stukje, bestemd voor de Nieuwsbrief van Cor van der Schoor gelezen had kon ik niet anders doen dan daarop te reageren. Met de vraag: **Het stuurwiel uit Damman (PG)?**



Waarop door Albert gereageerd werd met: **Ja dat is hem.**



Om met de woorden van Fred te eindigen:

Wonderlijk, hoe klein kan de wereld zijn.