



Nieuwsbrief no. 22

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



Arie de Waardt

Harry van der Brugh

KRL

16-2-2022

## De periode van 1954 -1995 van ex 3de Wtk Frans Kok.

### Zee periode deel-1

In Vlissingen op de Ruyterschool gezeten voor scheepwerktuigkundige van 1954-1956. Ik heb op het internaat gezeten, tegelijk met Rik van Braam Morris, Willie Louts en Wil Brocx. We zijn allemaal gelijk geslaagd en in dienst getreden bij de KRL.

Toen ik voor het eerst in Vlissingen kwam met de trein, vroeg ik aan iemand, in school uniform plus ster (2de jaars), de weg naar het internaat. Hij zei draag mijn koffer maar dan wijs ik je de weg. Ik vroeg of hij iets aan zijn handjes had. Het antwoord was; ik zal je onthouden, je doet maar. Tijdens de ontgroening heeft hij mij te pakken gehad; basalt keien van de vissers haven naar de binnenstad brengen, 15 stuks. Deze moest ik mooi opstapelen, hij vond het niet mooi en ik kon de stenen weer terug brengen naar de haven. De foto was de laatste dag van de ontgroening. Gekleed in zwembroek met een pijama erover heen en een blik aan de voeten. Ons embleem op de pet was het schip van de Ruyter en was van blik, vandaar het blik aan onze voet en groen gezicht.



*Dag van ontgroening , Frans Kok 5de van voren voet omhoog en hierop het blik*

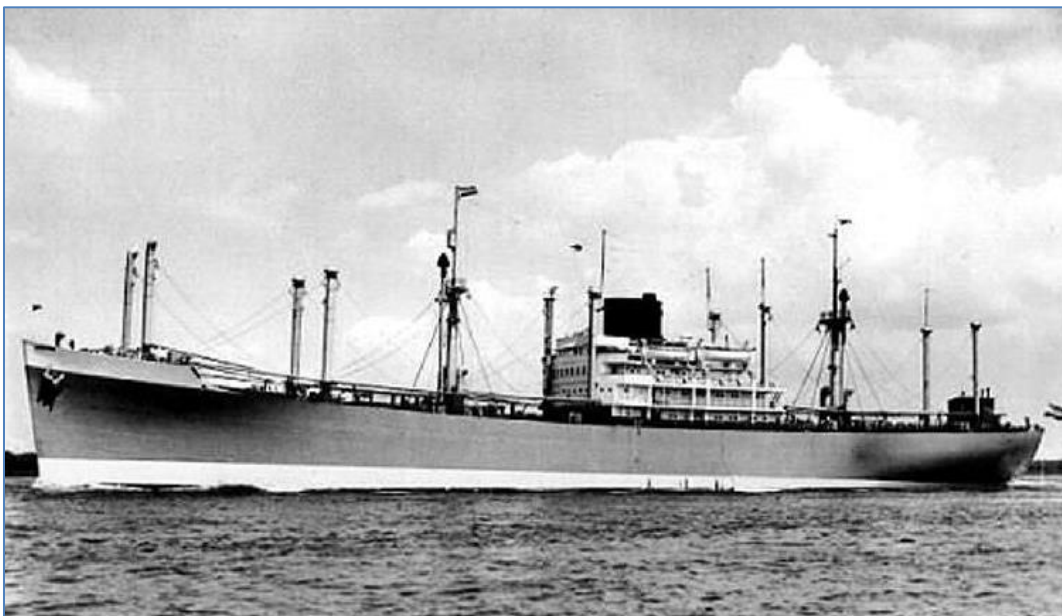
Die dag kregen we eerst spitsroede loop op de Boulevard. Daarna eed aflegging voor het standbeeld van Michiel de Ruyter en vervolgens de doop in een ton met water naast de vissers haven. Je werd bij je benen gepakt en in een ton met water gedompeld. Het eerste wat je deed was je uitschudden, waarna je nogmaals ondergedompeld werd en je schudde je weer uit, waarna je de haven ingegooid werd. Daarna was je volwaardig lid. Vervolgens werden sommige 2<sup>de</sup> jaars gepakt, die iets gemeens hadden gedaan en die gingen met uniform en al de haven in. Je kreeg uiteindelijk de bul. Die heb ik nog, maar laat zich moeilijk afdrucken. Toen ik 2de jaars was kwam een moeder bij de directeur (Piet

Vijn), en vroeg of ze haar zoon niet al te hard wilden aanpakken. Dit werd doorgegeven aan de ontgroenings commissie. We hebben hem niet hard aangepakt. Oude kinderwagen op de kop getikt hem hier ingelegd en bij elke bank op de boulevard kreeg hij een schone luier. We hebben hem na die ene dag niet meer terug gezien. De directeur zag het vanuit zijn kantoor en keurde het goed zo.



*Wil Brocx, Rik v. Braam Morris, Frans Kok en Wil Louts*

Geslaagd, voor het internaat van links naar rechts, Wil Brocx, Rik v. Braam Morris, Frans Kok en Wil Louts. Met zijn vieren naar de KRL gegaan en aangenomen.



*ss Zeeland, vanaf 22 augustus 1956 tot en met 1957*

Mijn eerste schip was de Zeeland, augustus 1956, tezamen met Willie Louts en Wil Brox, het was een homereis naar Nieuw Guinea. Rik is op de Wonorato terecht gekomen. Op de heenreis werd het Suez kanaal achter ons gesloten, oorlog tussen Egypte en Israel. De terugreis ging dus via de Kaap. Mijn moeder schreef toen, dat ik bij een goede maatschappij zat, omdat er in de krant had gestaan dat de Zeeland Kaapstad had aangedaan om de bemanning de kans te geven om even aan de wal te gaan. We hadden geloof ik nog maar olie in de tank zitten voor nog geen 50 mijl. In Belawan waren we

vertrokken met net genoeg olie tot Kaapstad en met te weinig zoet water, we lagen nl over ons merk heen.

De tweede reis weer met de Zeeland weg. Dit was in ballast, we kwamen uit het Kanaal in een fikse storm terecht. De boeg kwam nauwelijks boven water en de schroef draaide meer in de lucht i.p.v in het water. We moesten omdraaien om de boeg op de wind te krijgen, iedereen de machinkamer uit de oude en de tweede alleen beneden, ca 35 graden slagzij gemaakt tijdens het draaien, boeg weer richting Rotterdam en Dead Slow varende maakte we toch nog ca 300 mijl in de goede richting.



De Yanken lachte zich rot we liepen allemaal te waggelen aan de wal de eerste dag. In de Golf overgestapt op de Slammat, dat was in mei 1957. Toen ik op de Slammat kwam en me voorstelde aan de oude, was het eerste wat hij zei van, lust je bier. Mijn antwoord was ja, waarop hij antwoorde dat de 5<sup>de</sup>, die met mij geruild had, geen bier luste. Hier had ik samen met mijn hutmaat 2 kratjes van de pier in Brooklin meegenomen. Mijn ouders waren er goed voor na thuis komst, ca aug. 1958.



*Olifant rijden in Ceylon. Ik zit voorop de linkse, de olifant rechts ging liggen, natte broek.*

Olifant rijden op Ceylon. Frans Kok zit voorop bij de linkserolifant, de rechter ging liggen, natte broek. Bij elkaar zo'n 17 maanden weggeweest.



*Maasloyd van dec.1958 - juni 1959*

Mijn volgende schip was de Maasloyd. Met de trein naar Genua, dat was dec.1958, daar op de Maasloyd naar de Perzische Golf. We lagen amper in Basrah toen we aan de ketting kwamen te liggen voor een korte periode. Reden de koning van Irak hadden ze, volgens zeggen, met een touw om de nek door Bagdad gesleept.

In Singapore kwam ik Rik weer tegen, onze ontmoeting uitbundig gevierd. We hadden enorm veel rijstepikkers voor Nederland als lading. Bij slecht weer op de Indische Oceaan zijn alle kooien omgeslagen onder de bak. 's Morgens zaten er nog een paar honderd op de reling achter het midscheeps. Enige 10-tallen het midscheeps ingekregen. We waren even druk met kooitjes maken van lasdraad en zo hadden er een hele boel 2 rijstepikkers in de hut, ik ook. Weer waren mijn ouders er gelukkig mee, toen ik thuis kwam.

Na ca 7 maanden weer thuis en naar school gegaan voor mijn A. Dit diploma begin 1960 gehaald en daarna voor ruim 2 maanden weggeweest nog als 5de op de Weltevreden in charter voor de VNS rond Afrika. In Las Palmas hebben, mijn hutmaat en ik, daar een hondje gekocht. Helaas konden deze hondjes kleurlingen niet luchten of zien, ze waren waarschijnlijk gepest in Las Palmas. En dan moet je rond Afrika varen. In Dublin wilde een kraandrijver de hond van mij kopen, dat heb ik maar niet gedaan. Hier waren mijn ouders ook weer gelukkig mee bij thuis komst. Regelmatig pech met deze boot, warm lopende zuigerhemden. Op een gegeven moment toen we weer een zuiger moesten trekken, waren we de derde kwijt. Hij was een paar zuigers verder in slaap gevallen op een krukas lager. Op een gegeven moment van wacht komend zag ik het schip achtjes draaien voor de kust van Afrika. In galop naar de stuurmachinekamer gerend, maar daar was alles in orde. De tol van het kompas was uit zijn behuizing gekomen op de brug en gierde door de stuurhut, terwijl het roer op de automaat stond. Gelukkig weer snel alles onder controle gekregen, alleen varen op het hand kompas.

Op weg naar Antwerpen zei de eerste stuur tegen de vierde volg die boot maar, die moet ook naar Antwerpen. Midden in de nacht kregen we onverwachts opdracht om te

stoppen. Als je gaat manoeuvreren op de Weltevreden, moet er altijd iemand de afsluiter van het luchtvat bedienen, waarom weet ik niet meer. Er was dus paniek, we lagen nl bijna voor Hoek van Holland.

Na 1 maand verlof, waarin ik mijn huidige vrouw leerde kennen, nu weg als 4<sup>de</sup> WTK met een 5<sup>de</sup> wtk en een derde stuurman op 11 mei met de trein naar Hamburg, waar de Utrecht lag in dok bij Howaltswerke. We kregen 30 DM/dag voor hotel en eten. We hebben een hut van een 5<sup>de</sup> kunnen openen en hadden via de douche en wc 3 hutten voor ons ter beschikking. We gaven nog geen 5 DM per dag uit voor eten en drinken en dit gedurende ca 11 dagen. Hier tot ver in de Oost plezier van gehad van de resterende 300 DM per persoon.



*Mijn Tittel en ik samen aan de rum in Kingston Jamaica.*

We moesten het schip uit dok leiden en zeewaardig maken. Toen de rest van de crew kwam was alles bijna vaargereed. Alle uitsteeksels van het schip waren verwijderd, reden we gingen de Canadese meren op en de sluizen langs de Niagarafalls waren maar ongeveer halve meter breder dan het schip en in de lengte richting hadden we iets meer speling dan 1 meter. De crew bestond uit ca 18 Hollanders en ca 40 chinezen. Dit was de reis na de dood van Lyn Kaufmann in de haven van Boston.

De reis ging naar de Canadese meren via de noordelijke route ,het laatste stuk zaten we regelmatig in de mist en tussen de ijsbergen. We manoeuvreerde vanuit de machinekamer. In de mist wisten ze op de brug niet of er een ijsberg was en wij in de machinekamer zagen de koelwater temp. van +1 zakken naar -1/2 en stopte de turbine en waarschuwde de brug dat we dicht bij het ijs zaten. In de sluizen langs de Niagarafalls hebben we ons rot gelachen.

De uitlaat van de hoofdcondensor zat aan BB en moest vrij blijven van de kant ,tijdens het

vollopen van de sluis stonden de Yanken te kijken. Als de sluis vol was spoot de uitlaat over de kade en begonnen we praktisch meteen weer te varen, de Yanken moesten lopen voor hun leven om niet over de kade gespoten te worden. In Milwauky zat een hele Hollandse kolonie, die van feestvieren hield. We hebben goed meegedaan met ons orkest van een echte accordion , een zelf gemaakte theekist en diverse prullenbakken als trommel. We hebben hier veel lol mee gehad. De ferryboot kon niet afmeren omdat wij muziek maakten in Milwauky. Alle passagiers stonden te genieten van onze muziek , met als gevolg dat de ferry behoorlijk slagzij maakte. Ze stonden nl allemaal aan stuurboord en hij moest met bakboordzijde tegen de wal komen. Zo te horen was de kapitein van de ferry niet in een goed humeur.



*Motorsloep te water op de Hudson*

De ss Utrecht was een bekende boot in de USA, de reis ervoor was een zekere Lyn Kauffman vermoord in de haven van Boston gevonden. De marconist was toen verdachte, maar is vrijgesproken. De kapitein werd in New York geïnterviewd over de sparks, hij kon alleen maar zeggen dat hij nu alleen nog punten kon zetten en geen strepen. De reis ging weer via de Perzische Golf en Zuid-Oost Azie naar de USA.

In Calcutta kregen we de blauwe bende aan boord, er was nl 100 pond opium aan boord gekomen. Ze hebben niets gevonden. Toen we voor de tweede keer in Cacutta kwamen, kwam de blauwe bende weer. Er was nu 50 pond bijgekomen. Tanken leeg pompen en openen, ook de inspectiedeksels van de tandwielkast, de moeren waren nog niet geschilderd, in Hamburg was er aan gewerkt. Het zoeken werd gestopt, omdat de baas

van de bende klem kwam te zitten met zijn arm aan de voedingswaterregelaar van de ketel . Verbrande arm. In Houston kregen de Chinezen een walpermit voor New Orleans a raison van 70 dollar. In New Orleans was de gate vrijgegeven en later hoorde we dat achter elke Chinees een DEA man ging. De boots was de eerste en twee anderen, toen deze in down town op een bel drukte van een huis werden alle chinezen die de wal op waren gegaan, plus de neger die de deur open deed in de kraag gepakt. Oogst 95 pond opium en wij 7 chinezen kwijt, 6-10 Jaar stond er op. Walpermit werd meteen ingetrokken en wij hadden herrie aan boord. Op de TV was het bericht dat het "red bled ship"er was. In New York zijn we nog 5 Chinezen kwijt geraakt, zij waren gedrost met een stoker die van Formosa kwam en dus wel overal de wal op mocht. De laatste 55 pond opium waren we dus ook kwijt. In de hut van de spareman vonden ze een adres in New York, wat daar mee gebeurt is is mij onbekend. Weer naar de Oost. Op de reis terug naar de States ben ik in Gibraltar met nog 6 man afgelost en per vliegtuig naar Croydon en vervolgens Schiphol gevlogen.



*Klaverjas avond op de ss Utrecht, Sparks, Lolkema, Kok en ?*

## **Zee periode deel-2**

In de verlofperiode na de Utrecht hebben wij ons verloofd en een vakantie geboekt. Na ca. 2 maanden een bericht uit Rotterdam, of ik maar langs wilde komen. Samen met mijn verloofde een dagje R'dam gedaan. Op het kantoor vertelde Hr. v/d Burg me dat hij een verrassing had, waarop mijn verloofde zij a.u.b geen lange reis. Het antwoord was nee, ik maakte promotie tot derde en kon mijn uitmonstering halen en nog verder verlof nemen. Na een maand kreeg ik een telegram, monsteren op de Modjokerto, tegen mijn verloofde zei ik dat wordt een lange reis, want die boot kennen ze bijna niet in Rotterdam, zit alleen maar in de buitenlijn. Na een dag, nogmaals een telegram van monsteren op de Modjekerto i.p.v. de Modjokerto. Tegen mijn verloofde gezegd kom weer een dagje



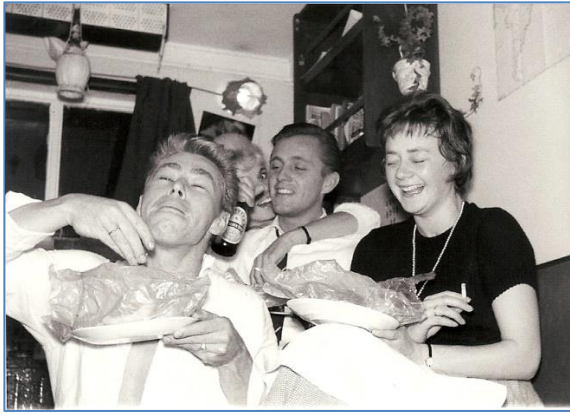
Rotterdam, ze hebben daar de kolder gekregen. Op kantoor vroeg v.d. Burg of ik mijn monsterboekje bij me had, ik liet hem het telegram zien. Ik had het niet bij me, het boekje. Ik moest monstern op de Ruys, want ze zat er bij, kortere reizen had hij niet, uit en thuis negen weken.



*ms Willem Ruys*

Die rokende schoorsteen heb ik als zuigerbaas de laatste reis in 1962 verholpen in overleg met Ome Kees de Rooy. Die maakte 1 reis met ons mee. Alle brandstof pompen opnieuw afgesteld. Wanneer we zuigertrokken meteen alle 8 brandstofpompen reviseren en afstellen. S'Morgens bij daglicht stonden Ome Kees en ik dan naar de schoorsteen te kijken en te glunderen.

Tijdens de eerste reis, aug. 1961, ging ik naar de oudste tweede en zei dat ik nog 1 reis mee ging en dan afmonstern zou. Ik liep wacht in het sanatorium en kreeg een aardig buikje van het ijs eten in de 5-9 wacht. De 2<sup>de</sup> WTK zei me dat ik de volgende reis ingewerkt zou worden door Willem Kemp en dan de eerste reis in 1962 de dagdienst over zou nemen. Hier ben ik mee accoord gegaan. Advies van Willem was als de wad-ers je baasje zouden noemen had je het geschoten bij ze en de kapper zou wel komen klagen over zijn krakende kappersstoel en ik moest te vriend blijven met de kombuis.



Wachtlopen in Rotterdam. Eten bezorgt tijdens 5-9 wacht, voormachine kamer en sanatorium. Geen bestek voorradig. Jan Souren ijs eten. Links Frans Kok en Koen Uiter? ?

Beide problemen heb ik opgelost. De eerste keer dat we zuiger moesten trekken heb ik alle 18 bouten van de cilinderkop los geslagen. Ik kon nog net zeggen de rest is voor jullie en ben weggelopen en heb minstens een uur ergens in een donker hoekje gelegen om bij te komen. Toen ik weer terug kwam en zei de man aan de zuiger: baasje moet eens komen kijken. Dat was een wad-er die ik als stoker op de Zeeland had meegemaakt en die me stoken had geleerd tijdens manoevreren.

De kapper liep ook regelmatig te zanicen over zijn stoel. Toen ik een keer een rustig moment had 's middags tijdens zuiger trekken, heb ik de olieman en de wad-er uit het carter en de breedste wad-er bij me geroepen ze een voorhamer, een breekijzer en de grootste tang die ik kon vinden gegeven. Ze moesten met me mee komen naar de kapsalon, het spul begon al te grinneken van, geen schone overall nodig. Ik heb ze ergens in een dooie hoek laten plaats nemen en ben zelf de kapsalon binnen gegaan en gevraagd welke stoel is het. Die werd me aangewezen, ik zei ik kom zo terug, de jongens gehaald en naar de salon gebracht en de stoel aangewezen. Ik heb nog nooit iemand zo van kleur zien verschieten, huilend werd me gezegd dat het niet meer nodig was. Einde klaagperiode van de kapper.



*Frans Kok al duikend, kan niet lezen schijnbaar*



*De Ruys aan de kade in Miami*

Met de kombuis was ik ook dikke maatjes. Elke zondag twee rijsttafels samen met Rik opeten in een fan-kamer. Elke morgen een broodje met twee gebakken eieren en spek erop van de chef toeristen klasse en tien uitgeperste sinaasappels. Dit was een advies van mijn voorganger, want die kreeg op een gegeven moment vormen van scheurbuik.

Op de Ruys waren Rik v. Braam Morris, derde van de koude hap, en Wil Louts als derde in de wacht weer bij elkaar. Geheel 1962 ben ik zuigerbaas op de Ruys geweest. Dat betekende ongeveer 20 zuigers per reis trekken, ca 2 cilinders, soms een krukpenlager repareren en verstuivers reviseren. In feite alles wat niet met electro of met kou te maken had kwam op mijn bordje zoals: koffersloten, theewagens, baksleden uit de kombuis, bordenwasmachine etc.

Op 2 januari achtergevaaren en naar school gegaan voor mijn B2 in Utrecht. Ik was tijdens dokperiode van de Ruys in september en oktober 1961 getrouwd en mijn vrouw werd tijdens mijn studieverlof zwanger en om die reden heb ik ontslag genomen bij de Rotterdamsche Lloyd. Dit was het einde van mijn zeeperiode, en ben gestart als plaatsvervangende wachtchef bij de nieuw gebouwde fabriek, de Petrochemie in Delfzijl op 1 juli 1963.

### **Wal periode deel-3**

De hele afbouw en de start-up meegemaakt. Na korte tijd werd ik wachtchef en had de studie "Technicus zware chemische industrie" opgepakt en slaagde hiervoor en werd wachtchef van twee plants.

De Petrochemie was een joint venture tussen AKU en Amoco. Dit verliep niet geheel naar wens en Amoco heeft een plant gebouwd in België en de Petro was bezig een stille dood te sterven. Ik heb toen gesolliciteerd bij de Dow in Terneuzen en werd hier ook aangenomen als dagchef van een plant.

Ondertussen was er ook een functie vacant bij de AKU in Ede. Gezien de pensioen situatie, de Dow medegedeeld dat ik hier op ging solliciteren en als ik aangenomen zou worden dit mijn voorkeur zou hebben. Ik werd aangenomen als assistent chef energie en ben op 1 februari 1969 daar gestart. In juni moest ik al de gehele centrale runnen, want mijn chef kreeg een burn-out. Ik kende nog amper de gehele bezetting bij naam. Toen mijn chef weer beter was heb ik in feite de leiding niet meer uit handen gegeven.

Ondertussen had ik ook een brandweer opleiding gevolgt en was plaatsvervangend brandweercommandant op het bedrijf geworden om van de BB af te komen. Mijn chef was brandweer commandant en ging zich hier intensiever mee bemoeien.

Het mooiste is, mijn vader had ca 31 jaar op deze fabriek gewerkt. Begonnen als bankwerker en geeindigd als meester van de montage ploeg. Als ik zomers als jongen in het AKU bad ging zwemmen, wachte ik hem om 17.15 op en fietsten we samen naar huis. Ik zei toen al dat ik later nooit op deze fabriek zou willen werken. Zo'n 2000 man werden om 17.15 los gelaten. Toen mijn vader in 1967 met vervroegd pensioen ging, heb ik dat nog eens gezegd tegen hem.

Er zat nog een Kok (mijn vaders jongste broer) op deze fabriek als hoofd calculator en dit zou dan de laatste Kok zijn. Anderhalf jaar later zat ik op deze fabriek.

Deze fabriek was erg conservatief en ik verzette me er iets tegen door snor en sik te laten staan. Mijn chef zei toen die staat geen week en een collega zei nou zien ze je voor vol aan. Tijdens de energie crisis ving mijn assistent op, dat mensen elkaar waarschuwde: van daar komt de sjeik aan. Ik had lange haren en droeg nooit een stropdas, liep vaak in spijkerbroek, terwijl diverse andere zomers in 3-delig pak liepen.

Bij mijn aanstelling tot chef kreeg ik dit ook te horen van de directeur dat ik een stropdas en zo moest dragen. Mijn antwoord was toen dat hij beter een andere chef kon zoeken, want ik was geen man die alleen maar op kantoor of in bespreking zou zijn. Ik hou niet van loshangende kleren, als ik gebogen sta over draaiende koppeling van een turbine. Uiteindelijk had hij daar begrip voor.



*Oefeningen op een oliebrand en een gasbrand in een gebouw*

Eind 1971 kreeg ik het verzoek om op de functie van chef energie te schrijven, omdat mijn huidige chef naar Sikkens wou.

Op 1 Maart 1972 werd ik officieel chef energie. Bij deze functie behoorde ook commandant bedrijfsbrandweer, hiervoor heb ik bedankt, omdat de centrale al mijn aandacht nodig had. Een collega heeft dit overgenomen en ik werd adviseur van de brandweer. Om de chef electro een redelijk weerwoord te kunnen geven heb ik een cursus hoogspannings techniek gevolgd. In de functie van chef energie heb ik de centrale vanuit de 19de eeuw naar de 21ste eeuw proberen te brengen.

Is me aardig gelukt, controlekamer annex wachthok en kantoor ruimte mogen laten bouwen, ik kreeg alleen de panelen voor meet apparatuur met slechts 1 meter erin, meer geld kreeg ik niet. De wacht zat midden in de turbinehal met gillende reduceers achter zich en ik zat in dezelfde hal in een kantoor met een spleet van 5 cm onder de deur. Als ik iets moest doorrekenen was na 5 min. 2 x 2 plotsling 5 geworden. Een TNO report heeft me de mogelijkheid gegeven om dit te doen realiseren.

Het was ondertussen de eerste energiecrisis en het geld was op . De ENKA verloor 1 miljoen gulden per dag. Investerings niveau was nul geworden. Dus veel op reis geweest in Europa naar gesloten ENKA vestigingen. Bij mijn collega in Arnhem twee nieuwe

ontijzeringsketels weggehaald, in Waldniel 2 ketels gehaald en in Antrim (Nrd Ierland) een olievrije luchtcompressor en een turbogenerator van 6 MW.

Verder veel geritsel en sommige dingen achter over gedrukt om zo goed mogelijk alles opgesteld te krijgen.

De ontijzerings ketels werden in mijn hal afgeleverd, maar geld om ze aan te sluiten was er niet bij. Ergens op een achteraf veldje lag een RVS leidingwerk. Mijn bankwerkers opdracht gegeven het benodigde pijpleidig naar de centrale te halen en de ketels aan te sluiten. Een jaar later werd me gevraagd wat er met de ketels was gebeurd. Mijn antwoord was, die staan in bedrijf .Waarop ik verbaas werd aangekeken, want ze hadden geen cent terug gevonden op hun financiële lijsten.

Begin 1980 kwam de magazijn chef klagen dat hij RVS leidingwerk miste bij de chef TD. Die heeft zijn schouders opgehaald en de chef gezegd, dat hij maar beter op zijn spullen moest letten. In Noord Ierland zat ik eerst in heel duur hotel midden in het weiland.

Om daar te komen werd je wel 3 maal gecontroleerd.

De tweede keer wilde ik niet zo ver van de plant af zitten, toen de leverancier de installatie demonteerde. Hier heb ik wel even spijt van gehad, ik kwam er op een maandag aan en de zaterdag ervoor was er in de hal een bom ontploft.

De koning van de Noord Ieren, pardon, Ds Paisly nog ontmoet, het leek wel onze lieve heer, zo werd hij overal begroet.

Tevens een uitnodiging van AKZO-engineering gehad om als trouble shooter een centrale in Noord Italie uit de brand te halen. Dat is me redelijk goed gelukt om die situatie daar te verbeteren. In 1980 kwamer eindelijk weer geld beschikbaar voor investeringen.

Toen begonnen met de centrale te moderniseren.

Eind jaren 80 verzeild geraakt in een fusie bespreking tussen nu AKZO en de PGEM.

Oorzaak was dat ik AKZO engineering had gevraagd om een rapport te maken over mijn ketel situatie, die niet erg best meer was. De chef wordt toch nooit geloofd.

Midden augustus 1988 melde AKZO engineering dat er een bespreking was gepland bij ons op het bedrijf over hoogspanning.

Iedereen was met vakantie of ziek bij de electro afdeling, als hulp had ik alleen maar de beschikking over iemand van de tekenkamer die onze hoogspannings installatie op zijn duimpje kende. Wat schets mijn verbazing komen er 3 man van de PGEM, mijn vriend van AKZO engineering en iemand van het energiebureau van het ministerie van Economische Zaken.

Deze laatste ging spreken over een warmtekracht centrale, die in samenwerking gerealiseerd zou moeten worden tussen AKZO en PGEM.

Afspraak werd gemaakt dat we in Arnhem hier verder over gesproken zou worden.

Helaas was ik weer het haasje, omdat de bevoegde personen nog steeds met vakantie waren. Het gesprek heeft plaats gevonden met enige hoog geplaatste personen van AKZO. Mij zijn uitspraken ontlokt die ik in feite niet had mogen doen.

Uiteindelijk was onze directeur weer terug, ik heb hem uitgelegd wat er speelde en dat ik uitspraken had gedaan, die hij had moeten doen. Die uiteindelijk wel van mij afkomstig waren. En ik was niet de geschikste persoon voor zulke besprekingen vond ikzelf.

De fusie is tot stand gekomen en de WKC-vof heeft het levenslicht gezien in december 1988. Ik heb samen met mijn vriend van AKZO-engineering in de technische groep gewerkt, maar raakte verzeild in de automatiserings groep, omdat het hier niet naar mijn zin ging. Mijn mensen moesten tenslotte de installatie straks bedienen.

De WKC is gebouwd onder leiding van een manager van AKZO-engineering, die vond dat hij zo prettig samen werkte met Ede en het veel moeizamer was met Hengelo.

Ik vroeg mijn vriend van AKZO-engineering hoe dat kwam, hij zei in Hengelo had hij te maken met 4 man die vrij gemaakt waren voor een groot project en in Ede alleen maar te maken had met Kok, die ook nog eens de oude centrale moest runnen.

De gasturbine was een vliegtuig motor van GEC, een LM5000, zo'n straal motor zit ook in een vliegtuig ,zoals de Boeings. Het geleverde vermogen was 50 MW.

Tijdens de start-up zelf een burn-out gekregen en na deze periode moesten er weer 60 man uit, toen gezegd dat dat er maar 59 behoeven te zijn. Ik had er nl ook tabak van gekregen. Kinderen waren van school en zelfstandig geworden ,en mijn gezondheid liep gevaar. En de samenwerking was ook niet ideaal meer.

Is achteraf gezien een goede beslissing geweest ik ben nu 85 geworden en AKZO-Ede is 20 jaar geleden gestopt. En dat was 7 jaar na mijn vertrek.

## Warmtekracht overtreft alle verwachtingen



Frans Kok zal/kan trots zijn als hij de krantenkop van het NRC Handelsblad haalt.

Wij zullen in de volgende Nieuwsbrief hier verder op in gaan, en het artikel publiceren, verder het e.e.a. schrijven over de LM5000 gasturbine.