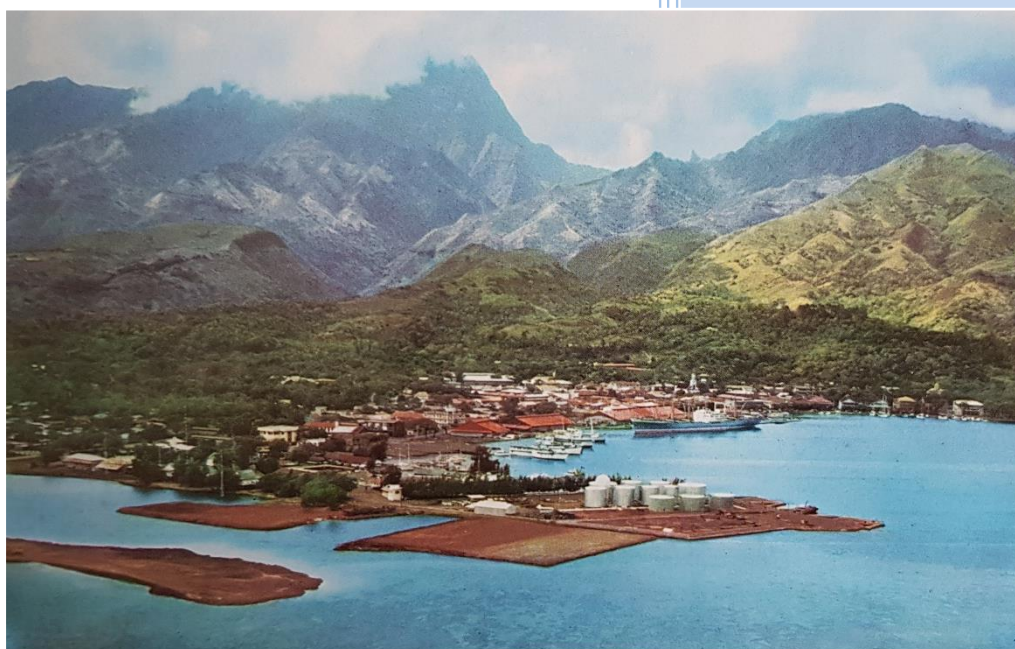




Nieuwsbrief no. 25

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



Fred van den Bogaard

Arie de Waardt

Harry van der Brugh

KRL

30-6-2022

Informatiepagina voor Oud WTK's van de voormalige
Koninklijke Rotterdamsche Lloyd

Secretariat: Bermweg 13, 4388 CA Oost-Souburg

Telefoon: 06 39867855, e-mail: tuanwtkskrl@gmail.com

Bankrekening: NL 81 INGB 0004307496 t.n.v. WTK's Voormalige
Rotterdamsche Lloyd te Woubrugge.

Bestuur:

Voorzitter: Arie de Waardt, Vijverlaan 130,
3319 SV Dordrecht 078-6160401

Penningmeester: Cor van de Schoor, Van Woudeweg 34,
2481 XN Woubrugge 0172-518610

Secretaris: Fred van den Bogaard, Bermweg 13,
4388 CA Oost-Souburg 06 39867855

Bestuurslid: Harry van der Brugh, Anna Paulownastraat 22,
5491 JP Sint Oedenrode 06 30059980

Redactie Nieuwsbrief:

Harry van der Brugh h.v.d.brugh@gmail.com

Overleden in het afgelopen kwartaal

Helaas zijn er ons wederom collega's ontvallen. De namen vermelden wij met eerbied in onze nieuwsbrief. R.I.P. dat zij rusten in vrede.

Dhr. J.M. Hans van Rixel ★ 17 juni 1941 † 23 maart 2022

Dhr. H.H. Ehren ★ 12 juni 1934 † 9 juni 2022

Onze oprechte deelneming gaat uit naar de nabestaanden. Wij wensen hun sterkte en berusting bij het verwerken van dit voor hen zo zwaar verlies.



Proficiat, Onze jarige, in het 2^e Kwartaal



Dhr. A. Goudswaard	Barendrecht	1-4-2029	93 jaar
Dhr. C.G. van der Schoor	Woubrugge	2-4-1946	76 jaar
Dhr. A.K. Schmale	Den Haag	5-4-1944	78 jaar
Dhr. W.J. Engels	Schinnen	5-4-1944	80 jaar
Mw. B. de Groot	Dordrecht	6-4-1945	77 jaar
Dhr. C.L. Dura	Capelle a/d IJsel	4-4-1938	84 jaar
Dhr. C. Beun	Hillegom	18-4-1937	85 jaar
Dhr. J. Kouters	Galder	19-4-1937	85 jaar
Dhr. A.G. Scholten	Epe	23-4-1941	81 jaar
Dhr. J. van der Molen	Harlingen	26-4-1943	79 jaar
Dhr. A.P. Poldervaart	Oostvoorne	1-5-1944	78 jaar
Dhr. H.H.A. van der Brugh	St. Oedenrode	5-5-1947	75 jaar
Dhr. P.M.N. Zandee	Rotterdam	11-5-1943	79 jaar
Dhr. J. Konings	Helmond	16-5-1943	79 jaar
Dhr. M.M.A. Schoonen	Roosendaal	25-5-1941	81 jaar
Dhr. J. van Baalen	Goes	26-5-1945	77 jaar
Dhr. B. Wieske	Delfzijl	14-6-1934	88 jaar
Dhr. M. Kuijper	Sliedrecht	16-6-1940	82 jaar
Dhr. W.F.G. van Dijk	Vlissingen	16-6-1941	81 jaar
Dhr. A.N. de waardt	Dordrecht	18-6-1941	81 jaar
Dhr. J.B. van Stralen	Oosterhout	19-6-1935	87 jaar
Dhr. J.A. Noordzij	Rhoon	22-6-1935	87 jaar
Dhr. H.J. van Heel	Prinsenbeek	29-6-1944	78 jaar

Geachte Collega's, leden van de Club,

Zoals inmiddels wel bekend en door onze nieuwe voorzitter inmiddels ook aan het papier toevertrouwd, ging het met zijn gezondheid niet echt voortvarend. Waardoor hij zijn geweldige werk als secretaris niet meer kon uitvoeren, zoals hij dat voor ogen had. De oude voorzitter, ondergetekende, heeft tijdens de bijeenkomst in Papendrecht laten blijken genegen te zijn het voorzitterschap te willen inruilen voor het secretariaat.

Daar heeft Arie op geanticipeerd en dus hebben we onze bezigheden uitgeruild. Daarmee blijft Arie gelukkig lid van het bestuur. Met veel plezier heb ik de afgelopen jaren geprobeerd als voorzitter een positieve bijdrage te leveren aan onze Club. Nu ga ik dat proberen als secretaris. In feite kom ik in een fraai gespreid bedje, want Arie heeft degelijke fundamenten achter gelaten. De mooie verjaardagskaarten, waar de tachtigplussers mee verrast worden, zijn maar een klein voorbeeld.

Aangezien handigheid niet te koop is, zal ik ongetwijfeld nog wel eens de plank flink misslaan. Maar als bestuur kunnen we elkaar ongetwijfeld steunen en corrigeren, indien nodig. In ieder geval hoop ik weer op een groot aantal deelnemers in oktober in Bronbeek. Het aantal deelnemers loopt merkbaar langzaam maar zeker terug, maar we zullen het met elkaar zo lang mogelijk proberen vol te houden.

Groeten,

Fred van den Bogaard, Secretaris.

Geachte collega's,

Hier het eerste epistel van de nieuwe voorzitter met wat uitleg.

Ik heb al 30 jaar diabetes 2, daardoor is mijn nierfunctie aangetast en langzaam achteruit gegaan, theoretisch had ik daarmee 100 jaar kunnen worden. Maar opeens verslechterde het sneller en daalde tot onder 10% waardoor er iets moest gebeuren zodat ik me zelf niet zou vergiftigen. Ik ben toen overgegaan op zelf dialyse. Mijn buikvlies neemt voor een gedeelte de filterfunctie van mijn nieren over en slaat afvalstoffen op in 1,5 liter vloeistof dat in mijn buik gebracht is en dat regelmatig verversst moet worden.

In de nacht lig ik aan een machientje dat 5 maal mijn buikholte spoelt met 2 liter vloeistof, allemaal automatisch. En dat werkt nu goed na een periode van experimenteren met de afstelling, zodat ik overdag weer een beetje normaal kan functioneren. Tijdens de afstel periode ontstond nog een complicatie en wel een dubbele liesbreuk die weer was ontstaan door het gewicht van de vloeistof in mijn buikholte en dus opereren, en als laatste werd ik getroffen door jicht als gevolg van het gebruiken van plastabletten.

Door al dat gelazer was ik niet meer zo blij met de functie van secretaris en ben er dan ook mee gestopt zoals jullie weten. Tijdens de overdracht bijeenkomst bij mij thuis met Fred en Harry deed Fred een uitspraak die mij aansprak en wel "Voorzitter zijn stelt eigenlijk niet zoveel voor, het is alleen maar een kwestie van delegeren" en dat sprak mij wel aan en heb me dus kandidaat gesteld en werd besloten dat Fred mijn taak als secretaris zou overnemen en ik als voorzitter zou gaan functioneren. Zo hebben we dus het bestuursprobleem in huis kunnen houden en nu maar afwachten of dat het gaat werken maar daar heb ik het volste vertrouwen in, we zijn tenslotte oude techneuten die moeilijkere problemen hebben opgelost.

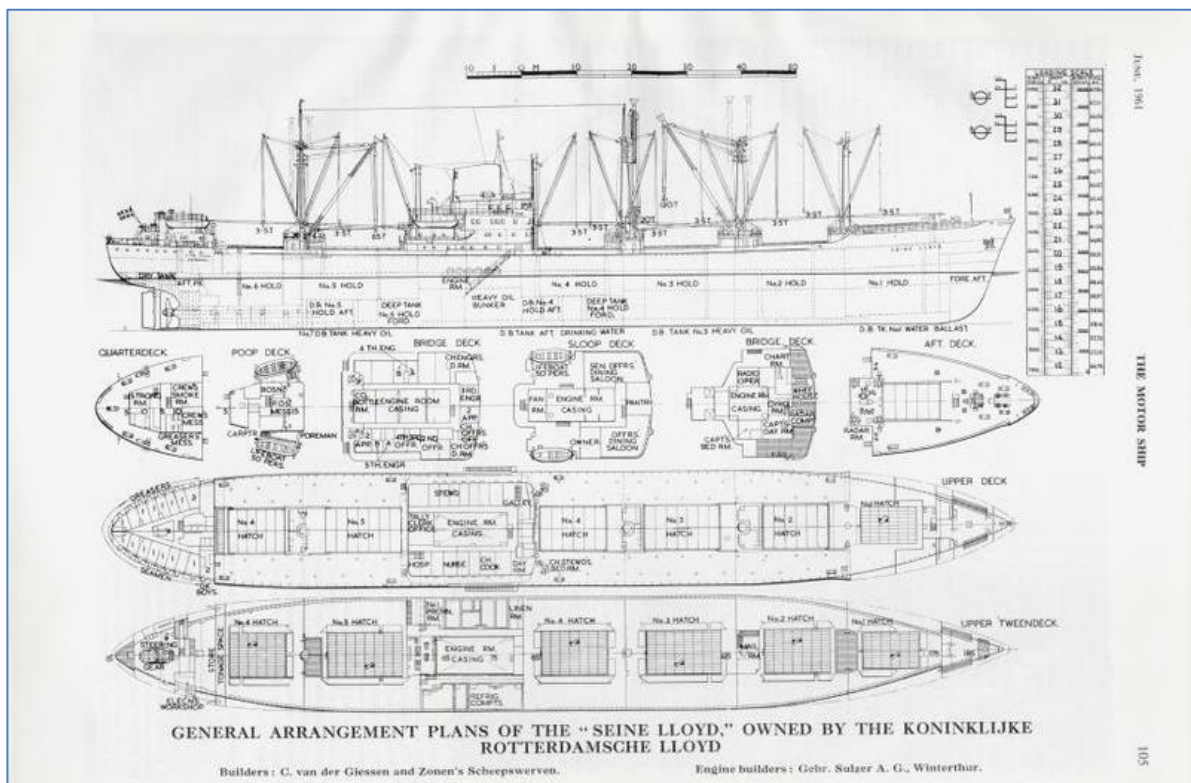
Het 1^e probleem ontstond direct al met het overzetten van het Google account Oud W.T.K.'s van de K.R.L. van mij naar Fred, daarin zitten nogal wat gegevens die we niet graag kwijt raken, anders moeten we dat weer helemaal opnieuw opzetten en ondanks dat we een klein Clubje zijn is dat nogal wat werk. Maar ondanks dat we geen digitale wonderen zijn hebben we dat nu voor een gedeelte voor elkaar en met wat lobbyen en vriendelijke gezichten moeten we er voor de rest verder ook uit komen. Wordt vervolgd.

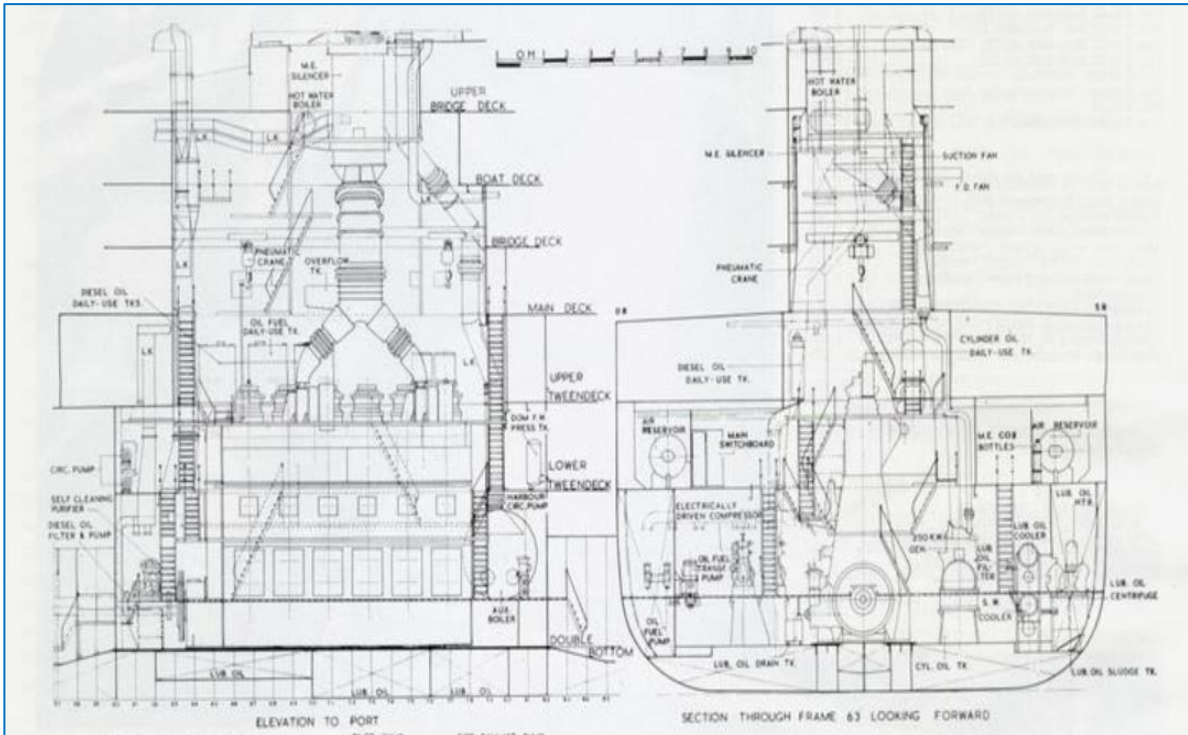
Arie de Waardt, Voorzitter.

Mijn herinnering aan de Seine Lloyd in Pacific dienst, Deel-1

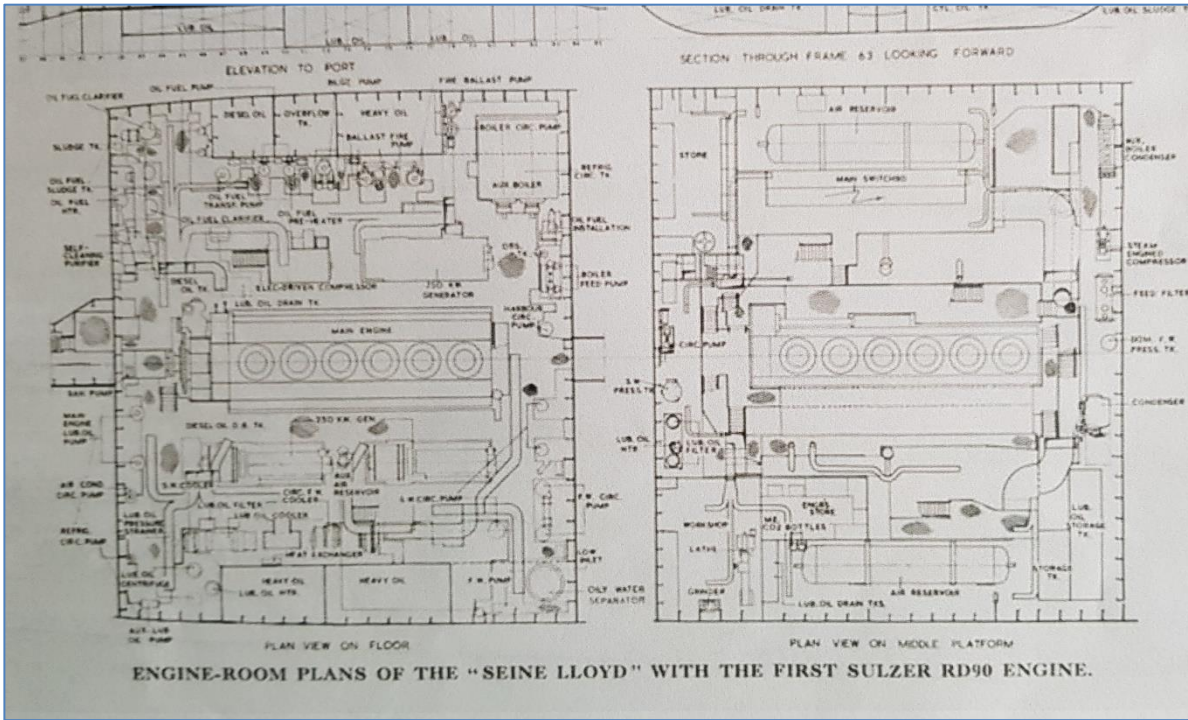


De Seine Lloyd (1961-1970), een van de mooiste schepen van de KRL, is gebouwd bij: Van de Giessen & Zn in Krimpen aan de IJssel. De Seine Lloyd heeft een bruto-, netto tonnage en een draagvermogen van respectievelijk: 8244 brt. - 4408 nrt. - 12878 dwt. De hoofdafmetingen zijn: Lengte: 166,50 m, Breedte: 21,32 m en Diepgang: 8,84 m. De hoofdmotor, een Sulzer RD90 met een vermogen van 10500 pk bij 115 omw/min met een vaarsnelheid van 18 zeemijlen per uur. Onderstaand ziet men de tekening van de algemene inrichting van de Seine Lloyd.





Bovenstaande foto laat de het zijaanzicht van de Sulzer hoofdmotorzien en een dwarsdoorsnede van het schip op spant 63, met aanzicht op de Sulzer hoofdmotor, kijkend van achter naar voren.
 Onderstaande foto is een bovenaanzicht van de MK.

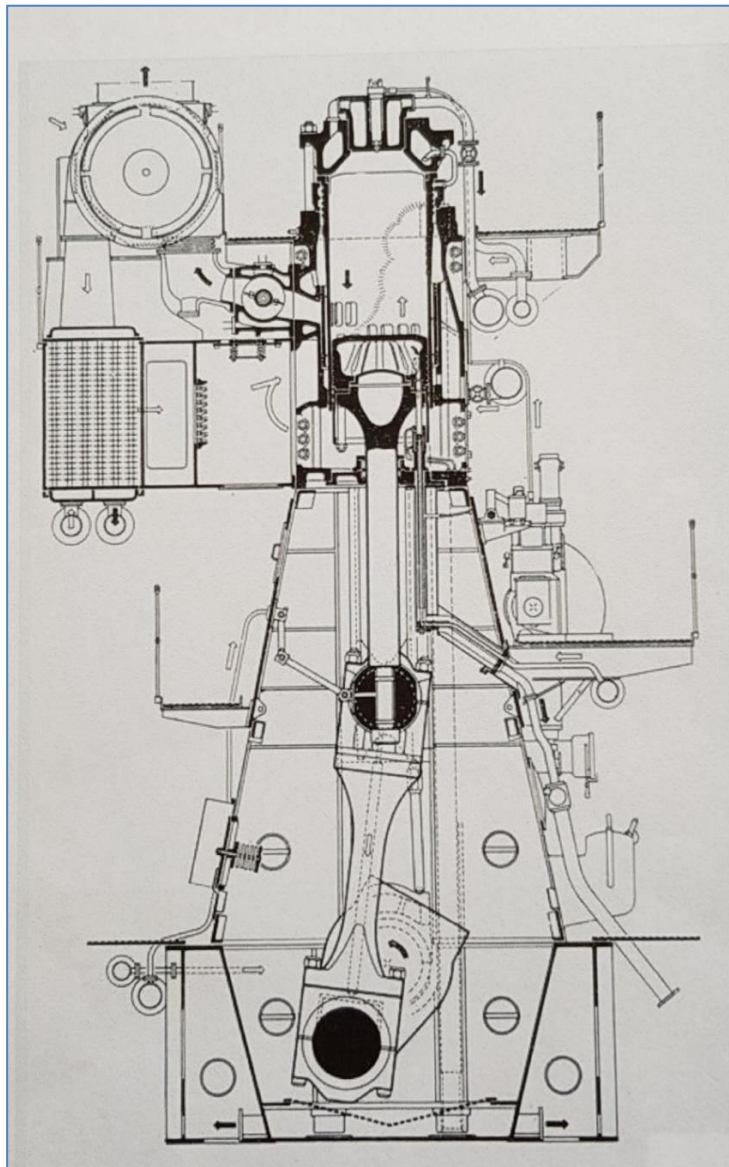


ENGINE-ROOM PLANS OF THE "SEINE LLOYD" WITH THE FIRST SULZER RD90 ENGINE.

De voortstuwing van de Seine Lloyd

De Sulzer hoofdmotor, is een 6 cilinder enkelwerkende 2 slag scheepsdiesel van het type RD met drukvulling. De Sulzer heeft een zuigerdiameter van 900 mm en zuigerslag van 1550 mm. Deze 6 cilinder heeft 2 BBC turbo blowers van het type 630.

De spoelluchtreceiver staat via terugslagkleppen in verbinding met de ruimte tussen de onderzijde van de zuiger en de topplaat van de krukast. Gedurende de neergaande slag wordt de lucht onder de zuiger samengeperst tot ± 2 bar. Zodra de spoelpoorten openen, zorgt de gecomprimeerde lucht dat de gassen naar de gasturbine stromen. Dit zorgt voor een zeer goede spoelende werking in de cilinder. De onderzijde van de zuiger kan bij het uitvallen van de turbo blowers voldoende lucht opbrengen om te kunnen werken met een gemiddelde effectieve druk p_e van 3,5 bar, de vaarsnelheid bedraagt bij verminderd vermogen dan nog ongeveer 70 %.

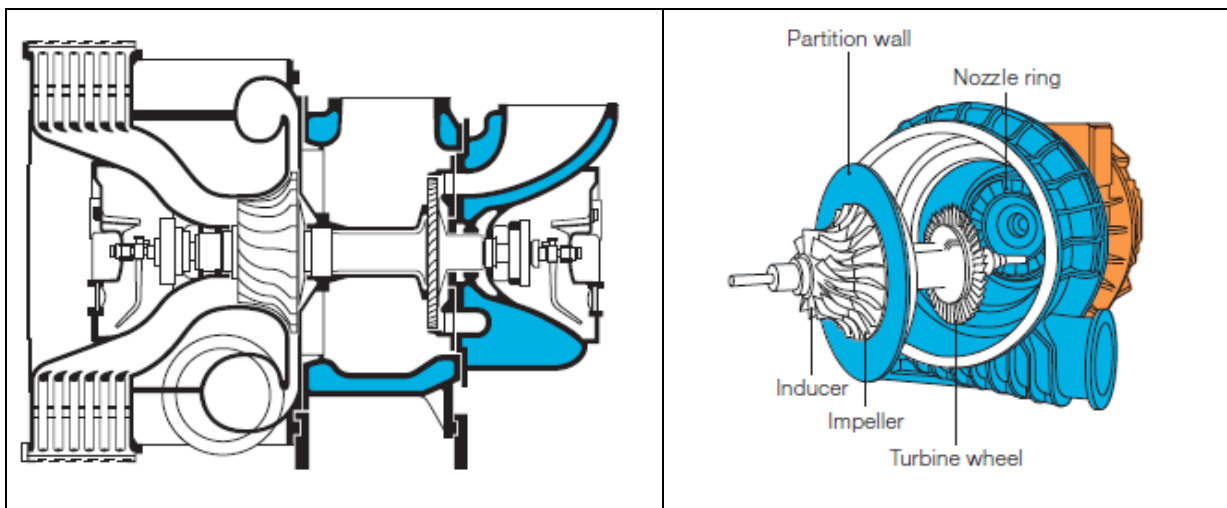


Sulzer RD90 dwars doorsnede

Mijn herinnering

Op 9 september 1967 vertrekt de Seine Lloyd van de Lloydkade uit Rotterdam om via Duinkerke en Le Havre de Atlantische oceaan over te steken naar Cristobal, om vervolgens via het Panamakanaal de Stille Zuidzee eilanden aan te doen (een jongensdroom komt uit).

Dan op 15 september vlak voor vertrek wordt ik gevraagd om in de douche /toilet ruimte van 2^e stuurman P. Uilenberg een scheerspiegel op te hangen. Met een handboor en een paar boortjes ga ik aan de slag. Echter het geluk was even niet met mij, tijdens het boren in de stalen wand breekt het boortje en ik voelde iets aan mijn linker oog. Ik vertel de stuurman wat er is gebeurd, hij kijkt in het oog en trek snel zijn conclusie. Gelukkig maar dat we niet op zee waren, want we lagen op 10 minuten notice. Snel wordt een taxi geregeld en ga ik samen met de agent naar het ziekenhuis voor een bezoek aan de oogarts. Met een kleine vertraging vertrekken we dan toch op 15 september uit Le Havre. Tijdens de oversteek naar Cristobal op 23 september krijgen we tijdens de wacht om 03.52 uur een alarm. Er blijkt koelwater te lekken van onder uit de Turbo blower. De HWTK en 2^e WTK worden geïnformeerd. De hoofdmotor wordt gestopt en we beginnen met onderzoek en voorbereiding voor mogelijke reparatie. Om te onderzoeken waar het probleem zit, werd het metallieke luchtfilter verwijderd om te kijken waar de lekkage vandaan kwam. Vervolgens met speciaal gereedschap beginnen we de rotor te demonteren. Dan krijgen we tijdens de werkzaamheden het bericht van de brug dat er slecht weer op komst is en er te weinig tijd is voor de nood reparatie, om 08.00 uur moest de hoofdmotor weer draaien. De rotor van de Turbo blower hebben we toen geblokkeerd en de blower ge-bijpast middels een blindplaat. Daar de uitlaatgassen in deze situatie niet boven de 400 ° C mogen komen, draaien we 75 omw/min, de temperatuur is dan 280 ° C. Bij aankomst in Cristobal zullen we dan met de reparatie verder gaan. De volgende dag heb ik samen met 3^e WTK W. Hiemstra indicateur diagrammen genomen van de 6 cilinders van de hoofdmotor. Uiteindelijk komen we op 28 september aan en hebben we 5 dagen op 75 omw/min gevaren. De reserve onderdelen komen de volgende dag op 29 september aan.

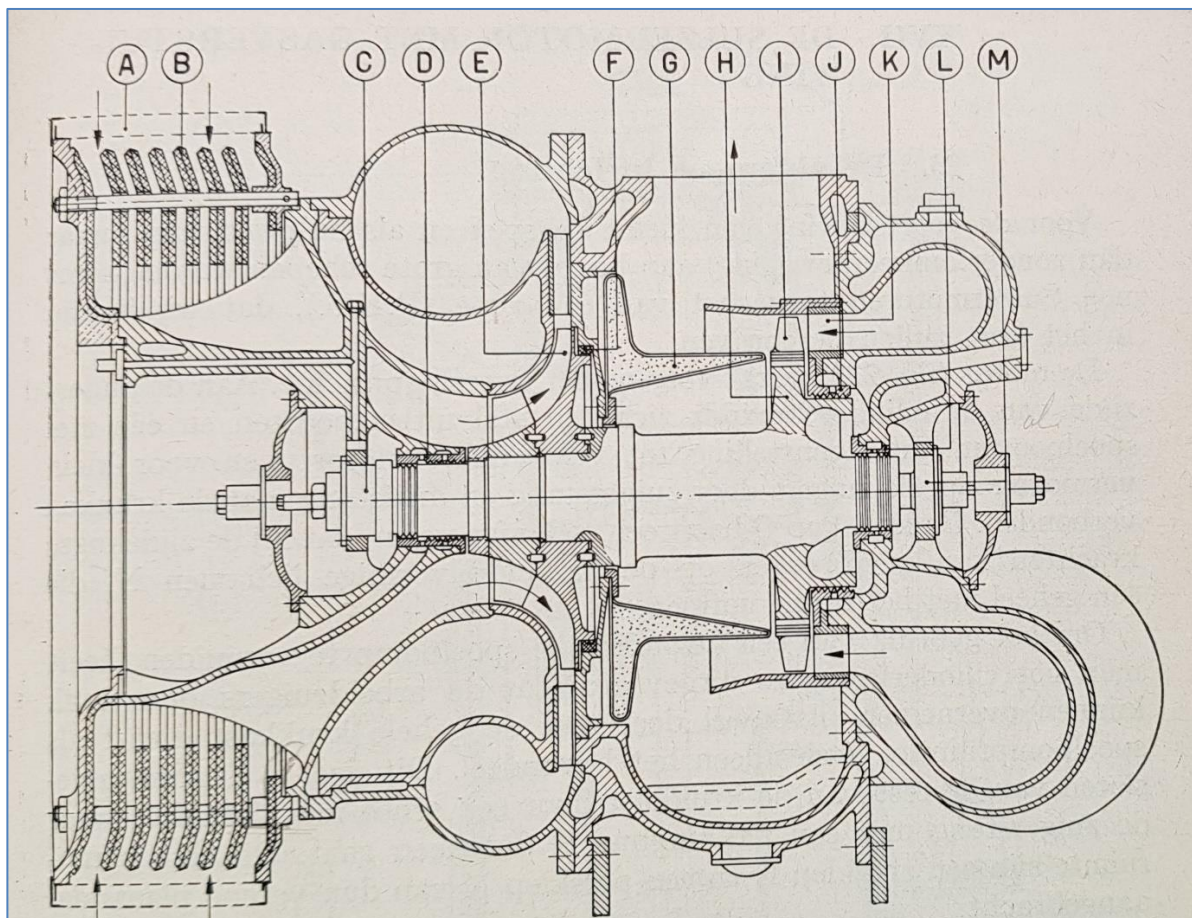


B.B.C. Turboblower Type: VTR 630

Nog enige gegevens van de BBC (Brown Boveri Company) Turbo Blower V.T.R 630 zijn:
Aanzuigdruk : -0,005 bar(g)
Vuldruk bij normale belasting: 0,7 bar (g) bij 20 °C
Capaciteit bij normale belasting: 36.800 m³/uur
Maximum toelaatbare temperatuur bij continu bedrijf: 600 °C
Maximum toerental : 8300 omw/min
Maximale tegendruk na de turbine:0,03 bar(g)

Op 29 september beginnen we met de demontage van de defecte BBC turbo blower. Het inlaat lucht scherm A en geluidsdemper B wordt verwijderd en als rotor-as coverplate is verwijderd hebben we toegang tot de voorzijde van de rotor-as C. Aan de andere zijde (turbine wiel) hebben we inmiddels ook toegang tot de rotor-as M gekregen. Aan beide as einden worden speciale verlengbussen geschroefd, om de rotor te ondersteunen tijdens het naar buiten schuiven. Een hijsband wordt om de verlengde rotor as aangebracht en in de takel gehangen. Nadat de rotor verwijderd is blijkt dat er een grote scheur van ongeveer 15 x 100 mm in het toevoer gedeelte van het gasturbine huis te zitten (Het huis van de gasturbine wordt met zoet koelwater gekoeld). Turbinehuis wordt ook verwijderd. Na verwijdering werd alles grondig gereinigd en gereed gemaakt voor montage van het nieuwe turbine huis en de nieuwe rotor.

De hoofdmotor is op 1 oktober gereed en maken we de MK gereed voor vertrek.

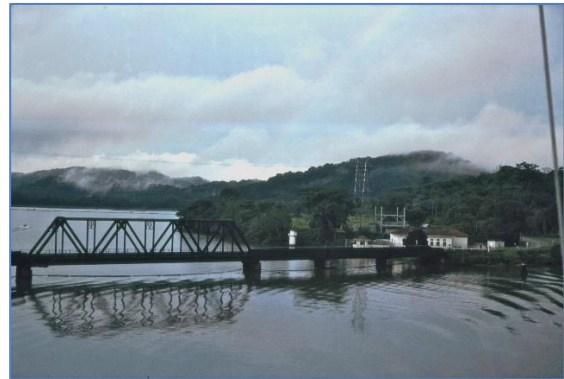


Brown Boveri Turbo Blower

Na het vertrek in de namiddag op 1 oktober uit Cristobal worden we door het Panamakanaal geloodst, waarbij ik prachtige plaatjes voorbij ziet komen, jammer genoeg begint het dan schemerig te worden.



Vertrek Cristobal 1 okt 1967



Panamakanaal



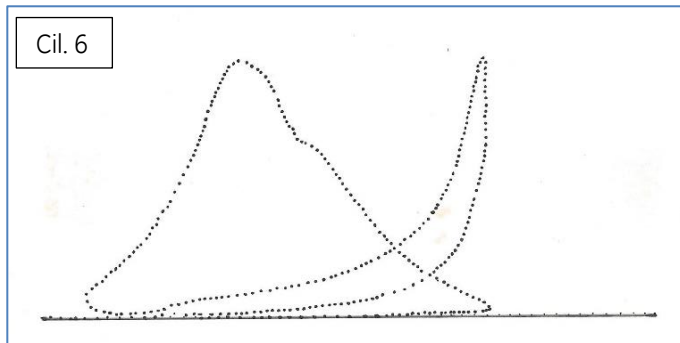
Als we het Panamakanaal uitvaren krijgen we in de machinekamer op de telegraaf het signaal Full Speed Ahead en zetten we koers naar Papeete op Tahiti, Frans-Polynesië.



Flowers of Tahiti

Nadat wij in de machinekamer alle hulpwerktuigen hebben gecontroleerd en het brandstofhandel ingesteld op volle kracht, hoor je het ritmisch bonkend geluid van de hoofdmotor. Een prachtig geluid toch. Na het afbellen kan het wachtlopen dan weer beginnen. Nu assisteer ik wederom 3^e WTK Hiemstra met het nemen van indicateur diagrammen van alle 6 cilinders.

Controle van het cilinder vermogen. Het oppervlakte van het indicator diagram hebben we met een planimeter opgemeten.



Opp. diagram : 430 mm²
 Lengte diagram : 74 mm
 Veerschaal: 0,8 mm = 1 kg/cm²
 Zuigerslag : 1,55 m
 Zuiger diameter : 90 cm
 Toerental (n): 113,5 omw/min

$$p_i = h \text{ gem.} \times \text{Veerschaal} = \text{Opp. diagram} / \text{lengte diagram}$$

De gemiddelde cilinder druk $P_i = 430 / (74 \times 0,8) = 7,26 \text{ bar}$

$$\text{Het vermogen } P_i = \frac{(1/4 * \pi * D^2 * S * n * p_i)}{60 * 75}$$

$$\text{Constante } C = \frac{(1/4 * \pi * D^2 * S)}{60 * 75} \quad \text{Vermogen } P_i = p_i * n * C$$

$$C = \frac{(1/4 * \pi * 90^2 * 1,55)}{60 * 75} = 2,19 \text{ ipk}$$

$$\text{Vermogen } P_i = p_i * n * C \quad P_i = 7,26 * 113,5 * 2,19 = 1805 \text{ ipk voor cilinder No. 6.}$$



Aankomst op de Rede van Papeete op 12 okt.

Wordt vervolgd.