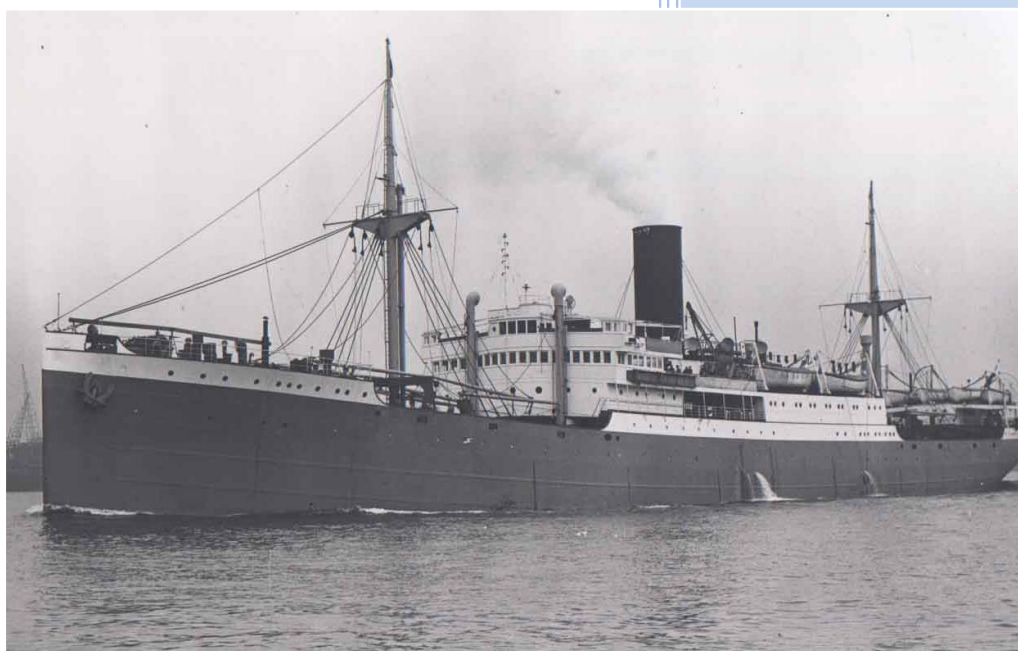




Nieuwsbrief no. 26

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



Fred van den Bogaard

Arie de Waardt

Harry van der Brugh

KRL

23-9-2022

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 is de weduwe van voormalige secretaris collega Jan Schellekens ons
ontvallen. Haar naam vermelden wij met eerbied in onze nieuwsbrief. Moge
zij rusten in vrede.

Mevr. M.J.J. Schellekens ★ 20 mei 1940 † 9 september 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 3^e Kwartaal



| | | | |
|-------------------------|-------------------|-----------|---------|
| Dhr. R. Boersma | Den Helder | 10-7-1938 | 84 jaar |
| Dhr. F. van den Bogaard | Oost Souburg | 18-7-1949 | 73 jaar |
| Dhr. R. de Bruine | 's-Heerenberg | 19-7-1939 | 83 jaar |
| Dhr. B. Miete | Leidschedam | 24-7-1955 | 67 jaar |
| Dhr. L.P.D. van Hulst | Mook | 4-8-1942 | 80 jaar |
| Dhr. A. Kleinepier | Vlissingen | 6-8-1942 | 80 jaar |
| Dhr. J.C. Moerland | Hoeven | 9-8-1945 | 76 jaar |
| Dhr. J.W. Weenink | Heino | 10-8-1936 | 85 jaar |
| Dhr. H. Reijnen | St Angelo in Vado | 30-8-1934 | 87 jaar |
| Dhr. N. Rimmelzwaan | Vierhouten | 4-9-1945 | 76 jaar |
| Dhr. P.C. van de Velde | Heenvliet | 7-9-1945 | 76 jaar |
| Dhr. W. Ruts | Tilburg | 22-9-1945 | 76 jaar |
| Dhr. H. Niewland | Brielle | 23-9-1930 | 91 jaar |
| Dhr. M.C. de Boer | Heiloo | 24-9-1944 | 77 jaar |
| Dhr. F.J. Odijk | Hellevoetsluis | 25-9-1934 | 87 jaar |

Van de Secretaris

Geachte leden van de Club,

In deze Nieuwsbrief vinden jullie een bijdrage, althans het eerste deel van een bijdrage, van één van onze leden, namelijk Rom Boersma. Hij vertelt in dit deel over zijn loopbaan bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd.

In het tweede deel zal hij kond doen van zijn loopbaan aan de wal en zijn activiteiten buiten een betaalde baan.

De aanleiding om dit alles op papier te zetten waren problemen met zijn gezondheid begin dit jaar. Rom is inmiddels 84 jaar en in het gelukkige bezit van veel goede en mooie herinneringen. Dat alles bracht hem tot het besluit zijn loopbaan voor zijn nageslacht op papier te zetten. En hij maakt ons hier nu ook deelgenoot van.

Nu hopen wij als bestuur natuurlijk, dat het andere leden van de Club aan mag zetten tot iets dergelijks. De resultaten daarvan zien wij graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Fred van den Bogaard, secretaris.

Van de voorzitter

Beste leden,

Ongeveer 2 weken zijn we verwijderd van onze Najaar bijeenkomst in Bronbeek met de heerlijke traditionele Indische rijsttafel.

Ik weet niet of jullie er naar uitkijken, maar ik in ieder geval wel en ook natuurlijk om een ieder weer eens te ontmoeten en bij te kletsen, zodat we de hectische tijd waarin we tegenwoordig leven weer wat kleur kunnen geven.

Enige weken geleden heeft het bestuur een bezoekje gebracht aan het zeilschip de Zeeland om eens te kijken of ze geschikt was om de 55 jarige verjaardag van onze Club te vieren met een vaartochtje. En dat is ze, een prachtige ruime lounge, leuke bar, geschikt voor rolstoel of rollator en genoeg ruimte aan dek en enthousiaste bemanning. De details gaan we dus nu uitwerken en jullie horen daar later meer over.

Verder ben ik benieuwd welke K.R.L. attributen er in Bronbeek weer tevoorschijn komen want vorig jaar was de collectie divers van uniform, memorialen, bouwtekeningen, instructieboeken tot serviesgoed achterover geleend natuurlijk.

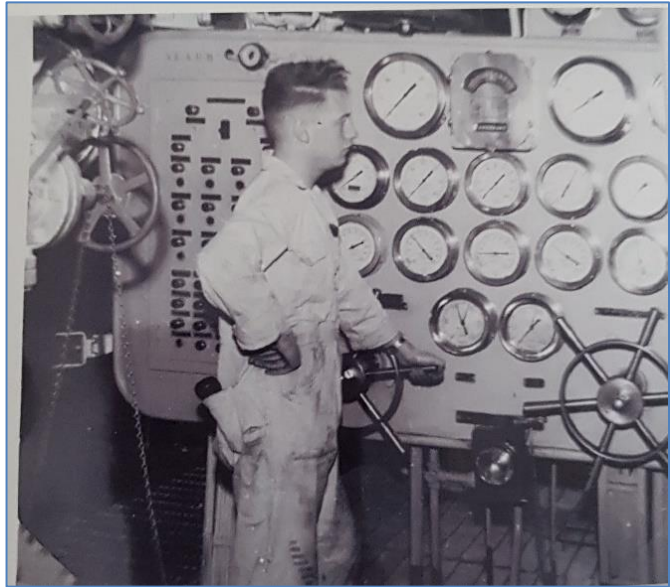
Ik reken op een goede opkomst ondanks dat de Club steeds kleiner wordt, tenslotte ga ik me nu buigen over mijn maiden speech, daar heb ik wel wat tijd voor nodig want ik moet zeker Fred proberen te evenaren.

Groet en tot ziens in Bronbeek, Arie

Mijn Vaartijd bij de KRL van 1954-1965, Deel-1

Na de MULO – B opleiding (1954) kwam ik terecht op het kantoor van een middelgroot Aannemersbedrijf als assistent van de boekhouder. Dit was niet wat ik wilde - de eentonigheid, bv. het brieven typen, boodschapjes doen, facturen checken en de loonadministratie van de bouwvakker, de muren vlogen mij aan. In juni 1955 vroeg ik een gesprek bij de directeur van de MTS in Leeuwarden over plaatsingsmogelijkheden voor een technische opleiding zoals bv. de afdeling Water en Wegenbouw. Helaas kwam mijn aanmelding te laat en de WWB opleiding was volgeboekt. De directeur adviseerde mij in te schrijven voor de School voor Scheepswerktuigkundigen, een meer praktijkgerichte opleiding en dan kon ik eventueel na het eerste jaar overstappen naar WWB opleiding. Het leek mij een goed idee en werd na bespreking met mijn ouders goedgekeurd. De gekozen opleiding stond mij wel aan want in 1952 na een fietsvakantie met ons gezin op Terschelling voeren wij terug naar Harlingen met de nieuwe zee sleepboot HOLLAND van Rederij Doeksen. Geweldig interessant vond ik dat en dacht: "Dit wil ik later ook wel op zo'n prachtig schip varen". Na 1 jaar op de School voor Scheepswerktuigkundigen beviel dit mij uitstekend en kwam thuis met goede resultaten. In de zomer van 1956 zocht ik 6 weken vakantiewerk en kwam terecht bij de energiecentrale van de Coöp. Condens fabriek "Friesland" nu Campina. In deze periode waren 2 technici uit Zwitserland bezig met survey van beide grote Brown Boveri stoomturbines en hadden gevraagd om een werkhulpje die enige kennis had van turbines en ook de Duitse taal enigszins verstond. Ik kwam als geroepen, deed veel ervaring op en kreeg bovendien goed betaald. Een lot uit de loterij voor mij en het geld kon ik goed gebruiken voor de 2^e jaars studieboeken, voor mijn kleding en de uitrusting als ik straks ging varen. Terug naar de MTS Water en Wegenbouw was "not done" en ik wilde deze opleiding afmaken. Hiervan heb ik nooit spijt gehad en behaalde in 1957 het AM-diploma voor Scheepswerktuigkundige. In juni 1957 heb ik toen gesolliciteerd bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en werd na een goed gesprek aangenomen. Indiensttreding per 1 augustus 1957 eerst als leerling – bankwerker, ging in een kosthuis te Rotterdam met nog een paar leerlingen en heb gewerkt op het m.s. Willem Ruys, m.s. Maas Lloyd en m.s. Kota Gede. Op dit laatste schip kon ik op 13 augustus aanmonsteren en mijn chef werd 2^e werktuigkundige dhr. J. Berkhout. De Kota Gede vertrok op 6 september van Rotterdam naar Indonesië. Een belevenis en een prachtige ervaring zo'n eerste reis! Hard en veel (over)werk op dit meer dan 30 jaar oude schip met fijne collega's. Ik liep de hondenwacht (1 tot 5 uur) met 3^e WTK Piet Fennema, die mij als leerling WTK steunde bij het vervaardigen van het MEMORIAAL voor het VD (voorlopig diploma). Later is deze wacht altijd mijn favoriete wacht geweest, lekker rustig en geen bezoek/ rondleidingen in de MK van de HWTK met passagiers of andere belangstellenden. Het schip was op 9 januari 1958 terug in Rotterdam. Op 16 januari vertrok het schip voor een kustreis naar Hamburg en Bremen en we waren 23 jan. 1958 terug in Rotterdam. De Kota Gede werd buiten dienst gesteld, opgelegd aan de Lloydkade na totaal 145 reizen voor de KRL te hebben gemaakt, verkocht voor de sloop.

Op 22 februari 1958 monsterde ik aan op het ss. Limburg. De 1^e kustreis ging o.a. naar Londen, weer terug naar Rotterdam en we vertrokken op 8 maart voor een Indonesië reis. Prachtig varen op zo'n schip met turbines. Op 29 mei 1958 lagen we in Singapore en moesten we met z'n drieën (een 4^e wtk en twee 5^e wtk's) de volgende dag overstappen op de ss. Zeeland.



Rom a/d manoeuvreerstand van de Limburg, 1958

Op 9 juni 1958 vertrok het ss. Zeeland varende in de Java/New York Lijn van Singapore met veel tussenliggende aanloophavens via het Suezkanaal en Nemours naar Canada (Halifax). Tijdens de overtocht op de Noord Atlantische route kwamen we in een hevige storm terecht met metershoge golven. Meerdere dagen liepen we een dubbele wacht, stampen en slingeren, doodmoe word je daarvan. De 5^e wtk moest tijdens de wacht elk uur door de schroefas-tunnel langs de lagerblokken voor warmte controle (je kon er een eitje op bakken) en naar de stuurmachinekamer voor inspectie. We kwamen deze dagen 3 tot 4 zeemijlen per uur vooruit volgens de brug. In het laatste deel van de overtocht voeren we toen erg dicht langs de eilandengroep Azoren i.v.m. een mogelijk tekort aan zware stookolie voor de stoomketels, steeds opnieuw de al lege bunkers natrekken voor de laatste druppels. Buiten de haven van Halifax kwamen twee zeeslepers en de loods ons tegemoet om het schip te slepen en naar binnen te brengen. Erg spanningsvol allemaal. De eerste keer in New York was een grote belevenis voor mij en een feest voor de familie Boersma, want een oom (broer van mijn vader) en tante waren in 1929 naar New Jersey geëmigreerd en ik was de eerste (neef/cousin) van de familie die op bezoek kwam. Bij aankomst in Brooklyn stonden ze op de kade om ons te zien afmeren en ik "pakkie an deftig" gereed om mee te gaan. Onze reis ging vervolgens langs havens van de Amerikaanse Oostkust naar Panama City en de Caraïben- New Orléans (dokbeurt) en Houston en weer terug naar New York. Daarna nogmaals met de "Zeeland" dezelfde reis van Indonesië - Thailand - Singapore - Suezkanaal - Atl.Oceaan naar Amerika. Een opmerkelijk voorval: langs de oostkust van de VS was het volop winter, de ijspegels hingen aan het brugdek, aan dek een shawl om en een duffel aan. Na het ronden in de nacht van Key West bij Miami - Florida kwamen we in de Golf van Mexico en liepen de volgende morgen in tropen uniform. Op 28 jan. 1959 werden we afgelost door drie wtk's in Philadelphia en reisden we met de trein naar New York. Vanaf hier voeren we als passagiers met het ms. Seven Seas van de Europa - Canada Lijn (Duits pass.schip) via Halifax - Southampton - Le Havre naar huis. Een kostbare "feest"reis- met weinig slaap- van 10 vaardagen! Aankomst te Rotterdam 7 februari '59. Hierna 2 maanden verlof.

Op 21 april '59 monsterde ik aan op het ss. Overijsel vanaf Amsterdam in charter voor de VNS, met de oranjeband om de schoorsteen in de Holland Afrika Lijn. Onderweg via Lissabon en Las Palmas naar Kaapstad met 12 passagiers aan boord vierden we op de Atlantische Oceaan bij het passeren van de evenaar het Neptunus feest.

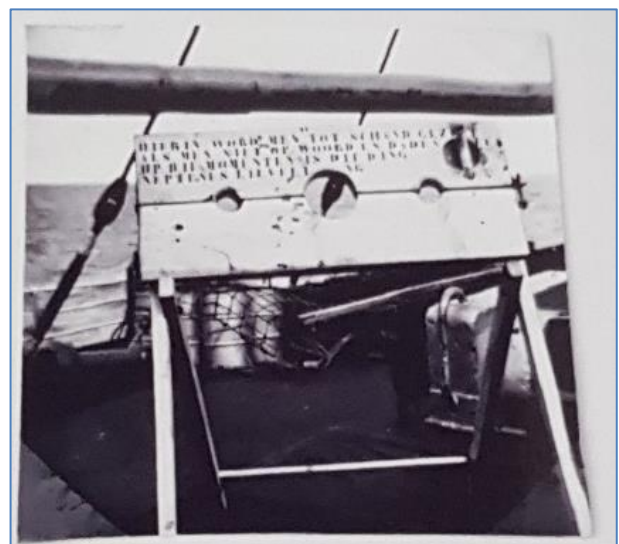


ss Overijsel

Prachtig om dit een keer mee te maken met een zelfgemaakte zwemkuip van zeildoek in een door de timmerman gemaakt houten frame op het



2^e St.m. P. Möller en 4^e WTK J. Happee



Schandbord

achterdek, waarin de passagiers door Neptunus werden gedoopt. Hiermee en een bar op het luikhoofd hebben we een paar dagen plezier gemaakt.

Na nog een kustreis met dokbeurt en groot turbine-survey (erg leerzaam) bij de werf Howaldswerke in Hamburg monsterde ik af en ging op 10 september 1959 van boord.

Na ruim 2 weken verlof kwam ik aan boord van het ms. "Merwe Lloyd" en vertrokken 3 oktober 1959 van Rotterdam naar Nieuw Guinea en de Filipijnen. Aansluitend met nog een kustreis waren we 5 februari 1960 terug in Rotterdam en met veel gespaarde studiedagen mocht ik op 11 februari naar school. Aan de Hogere Zeevaartschool (de Academie Minerva) te Groningen de cursus voor het diploma A Scheepswerktuigkundige gevolgd met veel opdrachten en thuisstudie.

Op 20 september 1960 na examen te Den Haag geslaagd voor het Diploma A. Na het behalen van dit diploma werd ik bij de Kon. Rott. Lloyd bevorderd tot 4^e Werktuigkundige. 27 september 1960 monsterde ik aan als 4^e WTK op het ss. Overijssel, geen onbekend schip voor mij, nog steeds in charter voor de VNS nu in de Holland - Oost Azië - Lijn.

Vanuit Amsterdam eerst een kustreis, daarna Singapore, Filipijnen, Hongkong en daarna 4 havens in Japan. Toen we pas in de haven van Osaka op de boeien lagen kwam een tyfoon op ons af richting Japan. De kapitein besloot geen loods af te wachten en meteen te vertrekken, los van de boeien en wegwezen. Zo vlug als toen zijn we in de MK nog nooit manoeuvreer- gereed geweest. Na een dag en nacht rondvaren op de rand van de tyfoon uiteraard erg slecht weer) kwamen we de

volgende dag in de haven van Osaka terug en troffen een haven aan vol schepen met ernstige averij. Losgeslagen van de boeien en de ankers, kleine schepen op de kade gesmeten, grote schepen waarvan het gehele brugdek was weggeslagen, enz. De ss. Overijssel was schadevrij, een deskundige operatie van die "Ouwe". Later via Singapore en aansluitend weer een kustreis kwamen we 23 maart 1961 aan te A'dam. Na deze reis had ik 4 weken verlof en vertrokken we 23 april 1961 'savonds om 23 uur met een KLM charter en een halve afloscrew vanaf Schiphol met tussenlanding in Rome naar Malta en waren de volgende morgen vroeg aan boord van het ms. Wonogiri.



Turbine Survey a/b Overijssel bij HW. In Hamburg



4^e WTK R. Boersma, 3^e WTK A.J. Kaaks, 4^e WTK R.H. van Beek en 5^e WTK C.M. van der Zee.

Door het Seuzkanaal voeren we naar Singapore. Hierover heb ik in een eerdere nieuwsbrief melding gemaakt van een “flinke klus in de haven van Singapore”. Van Tokyo in Japan voeren we met tussenstop in Papeete op Tahiti (bijzonder eiland in de Grote Oceaan met een te kort bezoek aan de wal) naar de Amerikaanse westkust in de NLL Afrika dienst. Aanloophavens waren: Vancouver – San Francisco – Los Angeles (hier een flinke boete voor roetblazen binnen de territoriale wateren) – via Panamakanaal – Curaçao (bunkeren) naar Kaapstad (31 zeedagen, mijn langste zeereis ooit) – daarna de havens oostkust van Zuid Afrika o.a. Durban (een mooie stad en prachtige beach) – door de Rode Zee – het Suezkanaal – Genua en 22 februari 1962 te Lissabon afgelost en per KLM charter met tussenlanding in Bordeaux terug naar Schiphol. Hierna ging ik met studieverlof (B1) aan de HZS te Groningen met veel zelfstudie thuis. Begin mei 1962 geslaagd voor het diploma B1. Op 11 mei 1962 aangemonsterd als 4^e WTK op het ms. Schie Lloyd voor een kustreis tot 21 mei door het Kielerkanaal naar de Oostzeehaven Gdansk. Hierna volgde de grote reis – 11 juni van R’dam naar Nieuw Guinea (voornamelijk bevoorrading van de Ned. militairen, welke in Nieuw Guinea gelegerd waren), de lading betrof voedings – pakketten, veel dranken en Heineken biervaten en kratten. Ruim twee bleef leeg, aan de Nieuwe Waterweg – Poortershaven meerden we aan langs de kade afgezet door Defensie en niemand mocht van boord. Hier werd ruim-2 door landmacht militairen volgeladen met kistjes munitie. Dit duurde een aantal dagen, maar we konden niet vertrekken, want de gehele Chinese crew was gedeserteerd en opgestapt. De mannen eisten behoorlijk meer gage als “gevangengeld” voor deze reis. Na overleg van gezagvoerder M.Burgmans, de 1^e stuurman en HWTK A. Schadelee met functionarissen van het KRL kantoor werd dit probleem kennelijk opgelost, want de crew kwam terug aan boord en de volgende morgen 3 juli konden we vertrekken. Het frappante van dit verhaal is dat de munitiekistjes in Nederland stuk voor stuk door militairen voorzichtig in het ruim werden geladen en in Biak – Nieuw Guinea door de bootwerkers (Papoeda’s) in het ruim met wel 50 of nog meer kistjes tegelijk in een groot net werden gekwakt en door de winchman met vaart op de kade werd neergezet. Een grote divisie militairen konden ze niet zo vlot in de legerwagens zetten. Het ruim was na een paar uren leeg, wat een verschil in afhandeling! Terugreis van Nieuw Guinea hadden we aan bakboord in het gangboord twee Mariner- vliegtuigen van de Marine Luchtvaartdienst aan dek en aan stuurboord een klein inspectievaartuig van de Kon. Landmacht. We kwamen in Rotterdam aan op 21 november 1962 en vertrokken 22 november voor de 2^e kustreis nadat voor mij een snelle bevordering tot 3^e WTK was geregeld. Nm. bij vertrek melde de 2^e WTK zich ziek en kreeg ik dispensatie om als (waarnemend) 2^e WTK deze kustreis te maken. Op 15 december 1962 waren we terug in Rotterdam en kreeg ik twee maanden aangevraagd huwelijksverlof. Mijn volgende schip werd het ms. Blitar als 3^e WTK en ik kwam 14 febr. 1963 aan boord en de 1^e kustreis met o.a. de Thames op naar Londen duurde tot 4 maart.



ms. Blitar

Voor de grote Indonesië reis vertrokken we op 5 maart '63 en we waren 2 augustus terug in R'dam. Een vreemd voorval aan het eind van deze reis wil ik even vermelden. In Genua had ik een verzoek gericht via de HWTK en Kapitein aan het KRL kantoor (PZ) of mijn vrouw het laatste stukje van de reis van Antwerpen naar Rotterdam mee mocht varen. De dag vóór aankomst in Antwerpen kreeg ik pas te horen dat de kapitein (ik zal zijn naam niet noemen) het verzoek had afgewezen. De reden was dat ik eerder de "ouwe" iets te kijk had gezet tijdens de maaltijd met passagiers door bij hem namens de officiersmess een beschimmeld pudding toetje voor te zetten, dat te veel koeldagen had gehad. Als 3^e WTK was je aan boord ook chef van de messroom en dit klusje werd aan mij door de mannen opgedragen en het was niet de eerste keer dat er voedsel dat over de datum van houdbaarheid heen was, werd geserveerd. Hierop was de hofmeester eerder regelmatig aangesproken. Uiteraard kon ik na dit voorval kort voor aankomst mijn echtgenote niet meer bereiken (de whats app bestond nog niet) en zij was toen al met de trein uit Leeuwarden vertrokken naar Antwerpen. Na aankomst Antwerpen kwam ze met een taxi naar het schip voor slechts korte duur en zijn we 'smiddags naar het station gegaan en heb haar op de trein naar Rotterdam gezet. "Waar moet ik dan slapen?" Ga maar naar het Zeemanshuis op de Veerhaven, vertel de situatie, daar zorgen ze wel voor je en haal ik je morgenochtend meteen op. Hieraan heeft ze uiteraard geen goede herinneringen overgehouden en is niet weer meegevaren. 5 augustus 1963 monsterde ik aan als 3^e WTK op de Wonosobo voor een kustreis tot 18 sept.



ms. Wonosobo

Omdat ik ruim voldoende studiedagen had opgespaard vroeg ik verlof aan voor afronding van de B (2) opleiding. In overleg met het KRL kantoor (dhr. Van der Burg) werd afgesproken dat ik met de start van de nieuwe cursus in januari 1964 naar school kon gaan. Voor een korte reis monsterde ik aan als 3^e WTK op het ms. "Willem Ruys". Gezien verhalen van collega's over de werksfeer op dit vlaggenschip van de KRL zou dit nooit mijn eigen keus zijn geweest. Ik had reeds twee keer eerder dit schip geweigerd om op te varen. Eerst moest ik toen eind september 1963 het sloepgasten diploma halen bij de wal -bootsman op de Lloydkade. Het passagierschip was kort hiervoor ingezet voor het maken van wereldcruise reizen van 12 weken en vertrok op 6 oktober van Rotterdam. Uitreis via het Suezkanaal naar Singapore, Australië – Nieuw Zeeland, langs de Paaseilanden – en door de straat Maghelhaen (600 km lang – op de uiterste punt van Zuid Amerika) – naar Chili (Valparaíso), dan via het Panamakanaal – Curaçao (bunkeren) – Haïti (Port au Prince)- Southampton - Le Havre – en op 22 december 1963 terug in Rotterdam. Uiteraard had ik gekozen voor de 1 – 5 chef van wacht in de achter- machinekamer (bij manoeuvreerstand), waarvan het leuke was dat wij na de nachtwacht 's morgens het zwembad gingen vullen voor vroege zwemmers. Elke morgen na de wachtoverdracht deden we dit met plezier, maakten zelf de eerste duik om daarna zo nu en dan gezellig een pilsje te drinken bij mij in de hut, de motordrijver en olieman van de wacht deden hieraan ook mee, alhoewel dit verboden was. Wel goed voor een prima sfeer binnen mijn wachtgroep en het werd gelukkig niet opgemerkt, iedereen sliep nog. Een bijzonderheid was ook dat het schip in Port au Prince op Haïti, dat een kleine ondiepe haven had, buiten voor anker ging en dat ik samen met een 3^e stuurman de passagiersdienst met een motorsloep naar de wal moest onderhouden. Onderweg kwamen we dan de 2^e motorsloep tegen met een flinke boeggolf. Leuk varen met zo'n reddingsloep vol met passagiers. Op het schip ervaarde ik een echte strepencultuur met groepsvorming, geen saamhorigheid zoals normaal op vrachtschepen het geval is. Ook had ik enkele keren verbale aanvaringen met hoger geplaatsten, de mensen die altijd op de Ruys aanmonsterden en zich dan iets meer voelden. De eerdere verhalen over de werksfeer op passagiersschepen klopte en kon ik zelf nu ook meemaken. Nadat ik tijdens de Kerstdagen en met Oud- en Nieuwjaar havenwacht had gelopen op de "Willem Ruys" in

Rotterdam kon ik op 3 jan. 1964 afmonstern en naar de Hogere Zeevaartschool-Groningen voor afronding van diploma B-2.



Rom Boersma, geb. 10 juli 1938

In Deel-2 vertel ik over mijn wal carrière van 1967 -1997.