



Nieuwsbrief no. 33

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



Fred van den Bogaard

Harry van der Brugh

KRL

19-10-2023

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

Secretariaat: 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: Fred van de Bogaard (**ad interim**)

Penningmeester: Cor van der Schoor
krlwtks@gmail.com 0172-518610

Secretaris: Fred van den Bogaard
tuanwtkskrl@gmail.com 06 39867855

Bestuurslid: Harry van der Brugh
h.v.d.brugh@gmail.com 06 30059980

Redactie Nieuwsbrief:

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

Website: <https://lloydatelier.nl/home-page/>

Overleden in het afgelopen kwartaal

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

Dhr. Jan Feitsma	★ 17 december 1929	† 8 juni 2023
Dhr. J.C.J.M. Bakker	★ 18 maart 1937	† 6 juli 2023
Dhr. Bart van Strien	★ 18 maart 1941	† 22 augustus 2023

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	85 jaar
Dhr. F. van den Bogaard	Oost Souburg	18-7-1949	74 jaar
Dhr. R. de Bruïne	's-Heerenberg	19-7-1939	84 jaar
Dhr. B. Miete	Leidschedam	24-7-1955	68 jaar
Dhr. L.P.D. van Hulst	Mook	4-8-1942	81 jaar
Dhr. A. Kleinepier	Vlissingen	6-8-1942	81 jaar
Dhr. J.C. Moerland	Hoeven	9-8-1945	78 jaar
Dhr. J.W. Weenink	Heino	10-8-1936	87 jaar
Dhr. H. Reijnen	St Angelo in Vado	30-8-1934	89 jaar
Dhr. N. Rimmelzwaan	Vierhouten	4-9-1945	78 jaar
Dhr. P.C. van de Velde	Heenvliet	7-9-1945	78 jaar
Dhr. W. Ruts	Tilburg	22-9-1945	78 jaar
Dhr. H. Niewland	Brielle	23-9-1930	93 jaar
Dhr. M.C. de Boer	Heiloo	24-9-1944	79 jaar
Dhr. F.J. Odijk	Hellevoetsluis	25-9-1934	89 jaar

Van de Secretaris

Geachte collega's, beste leden van de Club,

Het is al weer tijd voor de nieuwe Nieuwsbrief. De zomer voorbij, op naar de herfst met de mooi verkleurende bomen, wind en een beetje regen. Lange avonden en voorzichtig de verwarming een beetje aan.

Zelf heb ik een bijzondere zomer meegemaakt. Eerst natuurlijk de uitvaart van onze voorzitter Arie de Waardt. Maar na 11 jaar mantelzorg en enorm aan huis gebonden, kon ik deze zomer weer eens dingen gaan ondernemen. In juli een week op de kat en het huis van mijn dochter gepast in Culemborg. Heerlijk gefietst in de prachtige omgeving van de rivieren. In augustus een week op de kat en het huis van mijn zoon gepast in Liempde, een leuk dorp tussen Den Bosch en Eindhoven. Ook daar is het goed toeven en heerlijk fietsen.

Nu gaat het theaterseizoen weer beginnen en dus weer nieuwe uitdagingen.

En natuurlijk onze bijeenkomst in Bronbeek.

Vriendelijke groeten en wellicht tot ziens.

Fred van den Bogaard, secretaris

De grote meren.

Op de vloot werden ze slingerreizen genoemd. Zo had je de reis Westkust Amerika-Oostkust Afrika maar ook Far East naar de grote Amerikaanse meren. Steeds maar heen en weer. Van Singapore uit, door de Straat Malakka, over de Indische oceaan, door de Rode Zee en Suez kanaal, door de Middellandse Zee, over de Atlantische oceaan tot aan Montreal, Canada waarna je de grote Amerikaanse meren binnenvoer tot aan Chicago toe. En onderweg veranderde ook het klimaat van tropisch warm tot winterse kou. En dan weer helemaal terug. Het waren altijd lange reizen die minstens 9 maanden duurden en die nooit de thuishaven Rotterdam aandeden. Het waren ook vaak reizen met hoopjes slecht weer want of je raakte verzeild in de natte moesson op de Indische Ocean of je kreeg een zware storm op de Atlantic en dan was het varen op de meren een ware verademing. Je werd uitgevlogen naar een haven met een vliegveld dichtbij en dat was veelal Gibraltar of Malta en soms ook wel Khoramshar aan de Shat el Arab in Perzie. Khoramshar was een haven die in de 2e wereldoorlog in ijlt tempo was gebouwd door de Amerikanen om de russen met de trein van oorlogstuig te voorzien.

Ik ging dus op de uitreis naar Khoramshar. De KRL was toen mede eigenaar van Martin Air Charter (MAC, aan boord geheten smak met mak) en dus vlogen we met een viermotorig propellervliegtuig daarheen. Dat waren nog lage druk kisten die niet hoger dan 3500 meter konden vliegen waardoor je dus verzekerd was van een zeer hobbelige vlucht en werden er niet voor niks kots zakken uitgedeeld. Het vertrekken met deze toestellen was beangstigend spectaculair.

Aan het begin van de startbaan werden alle vier motoren een voor een op toeren gebracht. Ze braakten geweldige rookpluimen uit. Als dat achter de rug was werden alle vier motoren vol vooruit gezet waardoor het hele toestel begon te sidderen.

Ook verkleurden de motoruitlaten tot licht kersrood. Je slaakte een zucht van verlichting als je dan eindelijk los van de grond was. Het waren ook oude vliegtuigen en ik was blij dat we na een lange vlucht eindelijk in de Perzische woestijn landden nabij Abadan.

Het schip waar ik op aanmonsterde was de s.s. Utrecht, een zogenaamde C3'er, een van de laatste serie schepen door de Amerikanen gebouwd als oorlog vrachtschip.



s.s. Utrecht

De eerste maand aan boord was behoorlijk wennen. Je kende het schip niet en ook de gehele bemanning was vreemd voor elkaar. En het was er bloedheet. Gelukkig hadden we een airco die het deed, dus het slapen ging wel. We werden al gauw vanwege het vele zweten op een zoutpillen dieet gezet om te voorkomen dat je last kreeg van stokers kramp (een spierverkramping) wat soms fataal kon aflopen.

Een van mijn nieuwe collega's kon die pillen niet binnenhouden en die werd direct in Koeweit op het vliegtuig naar huis gezet. Gelukkig was Koeweit de laatste haven in de Perzische Golf en vertrokken we daarna leeg naar Belawan op Sumatra.

De reizen op de grote meren werden bij voorkeur met turbineschepen gevaren omdat je daar heel gedoseerd stuwkracht mee kon geven wat belangrijk was omdat de grote sluiscomplexen op de meren eigenlijk niet voor zeeschepen waren gebouwd en wij nog geen meter dwarsruimte hadden in de sluiscolken. Dus als je met de boeg voor de geopende sluiscolk lag dan kon je alleen maar voor- of achteruit en dus schuurden we soms langs de betonwanden van de sluiscolken onder een afgrijselijk krijsend lawaai langzaam naar binnen. Om te voorkomen dat de scheepswand verveloos en zwaar bekrast zou worden waren op de huid torpedovormige half-schalen van heel dik staal op de scheepshuid gelast zodat we er toch netjes bij bleven liggen.

Het ladingaanbod was voornamelijk rubber uit Indonesië en grote Amerikaanse auto's, limousines, voor oliesjeiks en aanverwante patzers.

Toen we in Belawan, de havenstad van Medan op Sumatra voor de kant kwamen was het gelijk een drukte van jewelste. Er was nog steeds een beetje onderhuidse spanning vanwege ons koloniale verleden en de Rotterdamse Lloyd maakte daar nog een koloniale indruk want voor de oorlog vervoerde de Lloyd ook al grootscheeps rubber naar de Verenigde Staten. Het wemelde aan boord van de Indonesische militairen die er heel correct uitzagen en ons een beetje het gevoel gaven dat ze ons beschermden. Er werd op de kade ook wel eens tegen ons gescholden want we zagen er erg koloniaal uit in onze witte tropen uniformen. In Belawan moest met eigen laadgerei worden gewerkt omdat de havenkranen (Stork Hengelo) bijna allemaal stuk waren.

Er werd wel een verzoek gedaan door de havenautoriteiten of wij daar naar wilden kijken maar dat werd na ampel beraad door de hoge druk afgewezen. Dus lagen we daar wekenlang te laden met eigen laadgerei. Rubber wordt vervoerd in grote vierkante blokken van ca.1 bij1 bij1 meter. Niet te tillen. De kleur is wit en er wordt overvloedig met een soort talkpoeder bestrooid om de zaak droog te houden want nat rubber verkleeft. Ze worden in een soort vangnet aan boord gehesen waarna bootwerkers de blokken met vleeshaken keurig stuwen. Toen we weggingen lagen we al aardig op ons merk. Na nog een klein rondje Far East (Singapore, Port Swettenham, Penang) om wat stukgoed en tin te laden, gingen we op weg naar het Westen.

De reis naar Quebec Canada duurde een dikke maand en onderweg zat het gedurig tegen. Natte moesson in de Indische oceaan, storm in de Middellandse Zee en als klapper windkracht 12 bij de Azoren.

Quebec was ook het voorlopige einde van een martelgang voor twee van mijn collega's want die waren bijna de hele reis zeeziek en hadden de meeste tijd op droog brood geleefd. In Quebec werd kort voor anker gegaan om in te klaren en werd de reis voortgezet naar Montreal waar we even voor de kant gingen.

Ik herinner me de opwinding toen er op de kade een vrouw werd gesignaleerd. Dat kreeg je na een maand op zee. Daarna moesten we bij Montreal door 7 sluizen heen om op de hoogte van Lake Ontario 'te komen.

Er werd continu dubbele wacht gelopen. Op een middag tijdens het eten was er opeens brandalarm. De brand werd al gauw gelokaliseerd in de linnenkamer en was snel geblust. Oorzaak was verf op de sloopshuid die was gaan branden omdat aan de buitenzijde zo'n halve torpedo zat die door de wrijving witheet was geworden. Nog grotere consternatie ontstond toen plotseling het sluiscomplex blank kwam te staan doordat de uitlaat van de hoofdcondensor tijdens het stijgen in de sluis kolk boven de kademuur uitkwam. Dat is een straal van ca. 1 m³ per seconde en het water liep al gauw over de drempels van de sluiswachter - controlegebouwen. De heren sluiswachters waren woest en lieten het schip gelijk weer zakken. Toen werd in ijltempo door de baas timmerman een groot scherm gemaakt en dat werd tussen schip en kademuur gehangen en toen waren de problemen over.

De grote meren van Canada en Amerika zijn decennia lang misbruikt als vuilnisbelt. Een beetje vergelijkbaar met onze rivier de Rijn alleen met dit verschil dat het vuil van de Rijn in de Noordzee werd verdund maar dat de grote meren zich meer als een vergaarbak gedroegen waardoor het biologisch leven bijna was verdwenen. Dat was in de tijd dat Rachel Carson haar beroemde boek Silent Spring schreef.

Maar dit probleem werd op zijn Amerikaans aangepakt. Alle, maar dan ook alle lozers moesten waterzuiveringen gaan bouwen (en dat waren er vele want op de oevers van de grote meren vind je de grootste industriële concentratie ter wereld).

Dus ook de sloopvaart werd aangepakt. Bij ons werden alle sanitaire systemen verzegeld en werden een flink aantal chemische toiletten aan boord geplaatst die regelmatig werden gelegeerd en gereinigd.

Je vaart Lake Ontario op en passeert een groot aantal eilandjes die door de Amerikanen "Thousand Islands" worden genoemd. Veel van de eilandjes zijn in particulier bezit en er staan zelfs complete Europese kastelen op die steen voor steen zijn afgebroken en hier weer opgebouwd. Naar verluidt waren de meeste eigenaren puissant rijke New Yorkers. Ook maakten we kennis met de Amerikaanse watersport. Motorboten zijn hier veel groter als thuis en hebben ook meestal 3 dekken.

Omdat wij op de meren een normale vaarsnelheid aanhielden van ca. 18 knopen trokken we een stevige boeggolf en dat was dolle pret voor motorboten en speedboten omdat overheen te springen.

Al gauw zie je de skyline van Toronto met z'n imposante CN tower. We gingen daar kort voor de kant en vertrokken daarna naar St Catharines naar de ingang van het Welland kanaal. Dit kanaal loopt parallel aan de Niagara Falls en wordt gekenmerkt door vele sluizen waaronder een indrukwekkende 3-traps sluis.

Met deze sluisen overwin je het hoogteverschil van de Niagara Falls en komt dan uit in Lake Erie. We voeren naar Ashtabula niet ver van Cleveland waar praktisch al het rubber werd gelost. Dat gaf nog de nodige problemen omdat er toch nogal wat rubber verkleefd was. Als er dan zo'n pakket van verkleefde rubberblokken losgetrokken was in het ruim dan lieten ze dat van grote hoogte op de kade stuiteren. Die blokken sprongen alle kanten op en het was er levensgevaarlijk.

Daarna vertrokken we naar Detroit via de Detroit River. Als je de monding van deze rivier bereikt is het ca. 6 uur stroomopwaarts varen en zie je aan de Amerikaanse oever uitsluitend Ford fabrieken. In Detroit kwamen een paar Hollanders aan boord die ons probeerden te verleiden om in Amerika te gaan werken. Gouden bergen werden beloofd maar de ouwe zei dat het niks was. Op de wal was het een troosteloze bende van vervallen fabrieksgebouwen en kapotte straten. Ik liep op een brug over een snelweg. 2 keer 8 banen. Aan de ene kant zag je het goede Amerikaanse leven met allemaal vrijstaande huizen, 2 carports en een zwembad maar aan de andere kant waren het allemaal vervallen armoedige huizen. Een beeld dat ik veel vaker tegenkwam.

Maar alles is big in Amerika. Iedere keer verbaas je je weer over de maat der dingen hier. Na Detroit gingen we via lake St. Clair en de st. Clair river op weg naar lake Huron.

We voeren de heletijd met loodsers. De rivier tussen Lake st. Clair en Lake Huron is relatief smal (ongeveer 2/3^{de} van de nieuwe waterweg) maar de loods had geloof ik niet in de gaten dat zo'n groot zeeschip een forse waterverplaatsing heeft.

Hij zette er behoorlijk de gang in wat resulteerde in hoge hekgolven. Je ziet dan langs de kant een botenhuis met daarin twee opgetakelde boten bijna verzwolgen worden en nog gekker werd het toen een Amerikaan op z'n motormaaier gezeten, bijna tot z'n middel in het water verdween.

Hoe die claims zijn afgelopen weet ik niet maar het was in ieder geval een vermakelijk gezicht. Eenmaal op Lake Huron ging het volle kracht vooruit, stoomden we onder de Makinaw bridge door die Michigan met Canada verbindt en daarna voeren we een dikke dag een zuidwestelijke koers over Lake Michigan totdat de contouren van Chicago aan de einder zichtbaar werden.

We gingen even voor de kant in hartje Chicago wat me de gelegenheid gaf om me een paar dagen te vergapen aan deze 3^e stad van de VS maar daarna verhaalden we al snel naar Kenosha ten zuiden van Chicago. En daar begon het autoladen. Allemaal van die Amerikaanse limousines. Het was verbazingwekkend om te zien met welke vaardigheid en snelheid deze auto's in het ruim verdwenen waar ze op een afstand van ongeveer 10 cm naast elkaar werden geparkeerd en met spankettingen aan het tussendek werden verankerd. Dat ging zo rustig z'n gangetje.

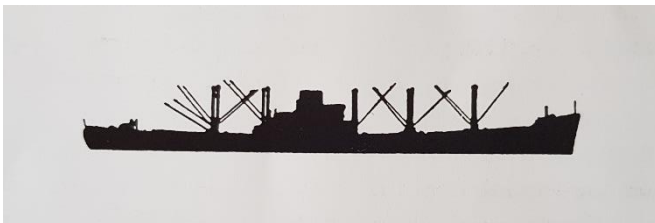
Maar opeens ontstond er onrust. De ouwe kwam in de messroom vertellen dat er vanuit de noordpool een depressie op weg was naar het zuiden en dat we dus als de gesmeerde bliksem van die meren af moesten.

Het weer dreigde om te slaan in een koudegolf wat voor ons het risico inhield dat we niet meer op tijd van de meren af zouden komen want bij vorst gaan als eerste de sluisen uit bedrijf en om weer op zeeniveau terug te keren moesten we 19 sluisen passeren.

Er kwamen extra shiften bootwerkers aan boord en er werd dag en nacht doorgewerkt. Met geopende luiken vertrokken we naar het noordelijk gelegen Milwaukee waar gelukkig ook het voor ons zeer belangrijke bier werd geladen en daarna gingen we met de vlam in de pijp van de meren af. We haalden het en gingen daarnaar op zout water, nog even voor de kant in Three Rivers, voorbij Quebec om nog wat lading op te pikken en toen gingen we gewoon weer naar zee met een reis van zeker 3 weken voor de boeg op weg naar Dammam, Perzische Golf. Waar al die auto's er weer uit moesten.

Slingerreizen werden ze genoemd. Uiteindelijk werd ik na 11 maanden afgelost in Malta.

Technische Informatie.



Bron: De Boer Maritiem

s.s. Utrecht

Type: C3-S-A5

Gebouwd: 1947

Builder: Sun Shipbuilding & Drydocking Co., Chester, VS

Gekocht door: N.V. Rotterdamse Lloyd

8.346 b, 4.808 n, 11.800 d (b = gross tonnage, n = nett tonnage, d = dead weight)

172,20 x 21,22 x 10,21 m

Voortstuwing: General Electric / Westinghouse turbine & 2 Waterpijp ketels

Vermogen: 8.500 pk

Snelheid: 16,5 kn

In 1970 overgedragen aan de Nedlloyd

In 1971 gesloopt in Whamoa, China