



Nieuwsbrief no. 35

*Bezoek aan het s.s. Hellas Liberty,  
voor Oud-Werktuigkundigen  
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



*s.s. Arthur M. Huddell*

Harry van der Brugh

KRL

5-12-2023

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](mailto:tuanwtkskrl@gmail.com)

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

**Bestuur:**

**Voorzitter:** Ab Poldervaart  
[ab.adrie@hetnet.nl](mailto:ab.adrie@hetnet.nl) 0181-482060

**Penningmeester:** Cor van der Schoor  
[krlwtks@gmail.com](mailto:krlwtks@gmail.com) 0172-518610

**Secretaris:** Fred van den Bogaard  
[tuanwtkskrl@gmail.com](mailto:tuanwtkskrl@gmail.com) 06 39867855

**Bestuurslid:** Harry van der Brugh  
[h.v.d.brugh@gmail.com](mailto:h.v.d.brugh@gmail.com) 06 30059980

**Redactie Nieuwsbrief:**

Harry van der Brugh [h.v.d.brugh@gmail.com](mailto:h.v.d.brugh@gmail.com)

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



Proficiat, Onze jarigen, in het 4<sup>e</sup> Kwartaal



Dhr. A. Schaap	Ermelo	8-10-1946	77 jaar
Dhr. E. Boonstra	Oss	23-10-1943	80 jaar
Dhr. R. van Vuuren	Ridderkerk	23-10-1939	84 jaar
Dhr. A. Liemberg	Eelde	25-10-1938	85 jaar
Dhr. A.B. Mabelis	Made	28-10-1938	85 jaar
Dhr. J.H. Souren	Herwijnen	31-10-1936	87 jaar
Dhr. A. Snoep	Hengelo	2-11-1946	77 jaar
Dhr. L.G.M. Aarts	Kaatsheuvel	9-11-1946	77 jaar
Dhr. J.A. Landers	's-Hertogenbosch	11-11-1934	89 jaar
Dhr. K. Dekker	Oostkapelle	14-11-1940	83 jaar
Dhr. P. Visser	Gorinchem	17-11-1944	79 jaar
Dhr. F.W. Kok	Veenendaal	3-12-1936	87 jaar
Dhr. P.A. van Houten	Dirksland	4-12-1939	84 jaar
Dhr. E. Peters	Hoogwoud	9-12-1938	85 jaar
Dhr. A.H. van der Velde	Ede	15-12-1934	89 jaar
Dhr. J.W. Sellink	Heemskerk	22-12-1927	96 jaar
Dhr. P.T.A. Boerboom	Soest	27-12-1941	82 jaar

## Van de Secretaris

Geachte collega's, beste leden van de Club,

De oplettende lezer van pagina 1 zal het ongetwijfeld opgevallen zijn, maar er is witte rook!! We hebben een nieuwe voorzitter, Ab Poldervaart. Via onze penningmeester Cor, oude kennissen van elkaar, heeft hij zich aangemeld. Op 29 november hebben Harry en ondergetekende nader kennis gemaakt en het klikte.

Ab stelt zich op de volgende pagina aan jullie voor. Dus dat is een mooie ontwikkeling zo aan het eind van het jaar.

Tijdens onze bijeenkomst op 29 november moest onze penningmeester helaas melden, dat hij nog een twaalfstal leden achter de vorden moet zitten, omdat de contributie voor 2023 nog niet was voldaan. Op een betalend ledenbestand van zeventig is dat nog een flink percentage. De betreffende leden krijgen een herinnering.

Tevens hebben wij vastgesteld, dat de contributie voor 2024 gehandhaafd blijft op €20. Graag overmaken op het op pagina 1 vermelde rekeningnummer.

Afgelopen jaar heeft de Club uit eigen middelen flink bijgedragen aan de bijeenkomsten in voor- en najaar. Dat betekent, dat we komende periode een wat reëlere bijdrage moeten vragen voor de bijeenkomsten. We zijn geen spaarbank, maar onze kas moet wel een zekere reserve behouden.

Over onze bestemming in het voorjaar kan ik nog geen mededelingen doen. Maar we zijn er mee bezig en dat gaat vast wel goed komen.

Rest mij een ieder buitengewoon prettige feestdagen en een mooie jaarwisseling te wensen. Waarbij ik mij goed realiseer, dat een aantal leden dit jaar net als ik deze dagen moeten doorbrengen na het verlies van hun partner. Hopelijk kunnen zij deze dagen net als ik grotendeels doorbrengen bij hun dierbaren.

Met vriendelijke groet,

Fred van den Bogaard, secretaris.

## Van de Voorzitter

Geachte collega's, beste leden van de Club,

Na diverse oproepen van onze secretaris, Fred van den Bogaard, voor een nieuwe voorzitter van onze club, heb ik kenbaar gemaakt om het voorzitterschap op mij te willen nemen. Op 29 november heb ik met Fred, Cor en Harry een bijzonder prettig gesprek gehad over het reilen en zeilen van de club en over de invulling van het voorzitterschap en zijn we tot de conclusie gekomen dat we de komende tijd met mijn persoontje als voorzitter verder zullen gaan. Voor een aantal leden ben ik een bekende, maar er zullen ook leden zijn die zich afvragen wie Ab Poldervaart dan wel is. Dus bij deze mijn introductie. Ik ben 79 jaar oud, getrouwd, heb twee kinderen en vijf kleinkinderen.

Op 1 september 1961 ben ik als ass. wtk in dienst getreden bij de toenmalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en mijn eerste schip was het ms. Madison Lloyd. Op 1 november 2001 ben ik als hwtk met pensioen gegaan en mijn laatste schip was het ms. P&O Nedlloyd Kowloon.

Ik ben altijd geïnteresseerd geweest in inspraak en medezeggenschap en tijdens mijn actieve loopbaan ben ik 15 jaar lid van de Ondernemingsraad geweest en 10 jaar lid van de Centrale Ondernemingsraad. In de periode als OR-lid ben ik twee keer een jaar aan de wal gedetacheerd geweest als vlootsecretaris. Verder heb ik in die periode nog 6 jaar in de werknemersgeleding van het bestuur van het Nedlloyd Pensioenfonds gezeten.

Na mijn pensionering ben ik, namens de gepensioneerden, 12 jaar bestuurslid geweest van het Nedlloyd Pensioenfonds en verder ben ik nog 6 jaar lid/voorzitter geweest van de deelnemersraad van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij.

Verder was ik tijdens mijn pensionering nog een aantal jaren lid van de ledenraad van Rabobank ZHE en van de ledenraad van zorgverzekeraar Zorg en Zekerheid.

Tussendoor was ik, namens de gepensioneerden, ook nog 20 jaar lid van de adviesraad van Nautilus.NL, de maritieme vakbondsorganisatie.

Op dit moment ben ik voorzitter van de vereniging Maarten Tromp. Dat is de vereniging van oud-leerlingen en oud-leraren van de toenmalige "machinistenschool" uit Brielle en verder ben ik nog bestuurslid van de Stichting VOMO. Deze stichting verzorgt de uitgave van de verenigingsbladen van de bij de stichting aangesloten verenigingen van oud-studenten maritiem onderwijs. Na deze opsomming weet u nu zo'n beetje wat voor vlees u in de kuip heeft met de nieuwe voorzitter.

Ik hoop dat we met elkaar nog een aantal mooie verenigingsjaren tegemoet gaan en zie er naar uit om een groot aantal van u te mogen begroeten op onze bijeenkomst in mei 2024.

Voor nu wens ik u en allen die u dierbaar zijn, hele fijne Kerstdagen en een gelukkig Nieuwjaar.

Ab Poldervaart

## Historie van het Liberty ship

Slechts één Amerikaans vrachtschip heeft Amerikaanse troepen voor WO I (1914-1918) van Amerika naar Europa overgebracht. In Oktober 1917 werden vijftig soldaten door het s.s. Liberty overgebracht. Voor de WO II (1939-1945) waren de Amerikanen beter voorbereid. In 1940 werd het Liberty programma opgestart, nadat een Engelse admiraal om hulp bij de U.S. maritieme commissie had gevraagd voor de scheepsbouw. De standaard schepen kregen de naam "Liberty". De aanduiding voor het Liberty-ontwerp was EC2-S-C1.

Zo kwam het Liberty-schip, type **EC2-S-C 1** (waarbij de **E** stond voor "**E**mergency", **C** voor "**C**argo", **2** voor de "**T**onnage" en de **S** voor "**S**toom"), aan haar later zo beroemde gedaante. Naast dit type zijn er nog drie typen schepen, namelijk: ZEC-2-S-C2 (zware lading stukken); EC2-S-C5 (voor vliegtuigvervoer) en EC2-S-AW1 (tankers met de machinekamer achter en de brug midscheeps. De voortstuwing van de Liberty 's werd verkregen d.m.v. een Triple Expansie Machine (T.E.M.).

Type Hull No	EC2-S-C1 Liberty
Scheeps bouwer	St. John River, Ship-Builder Jacksonville, Florida
Lengte .O.A.	441' 66"
Breedte	56'-10 ¾"
Diepgang	25'-3 ¼"
Snelheid	11 knots
Vorstuwing	T.E.M. van 2500 Shaft HP
Draagvermogen	14,257 Tons (vol geladen)

## s.s. Hellas Liberty historie voorheen het s.s. Arthur M. Huddell

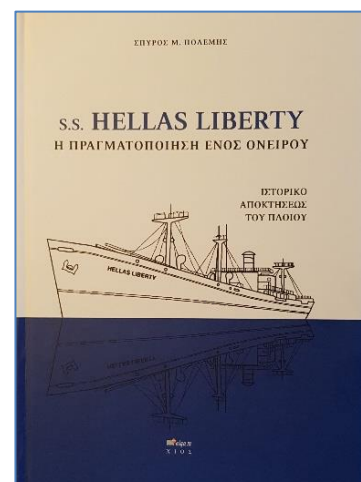
Het s.s. Arthur M. Huddell was het 23<sup>ste</sup> schip dat bij de St. John River Shipbuilding werf gebouwd werd. De kiellegging van deze Liberty was 25 oktober 1943 en werd op 7 december 1943 te water gelaten. In 1944 werd de Arthur M. Huddell omgebouwd om brandstofpijpleidingen te vervoeren van de U.S. naar Engeland voor operatie Pluto, die een pijpleiding bouwde tussen Engeland en het vaste land van Europa. Dit voor de geallieerde strijdkrachten.

Op 1 juli 2008 werd het s.s. Arthur M. Huddell overgedragen aan Griekenland en werd de naam omgedoopt naar s.s. Hellas Liberty. De Hellas Liberty ligt in Pireaus als een maritiem museumschip.

Buiten het s.s. Hellas Liberty bestaan er nog twee Liberty' s: John Brown in Baltimore en Jeremiah O' Brien in San Francisco.

## Bronvermelding

- Schip van de Eeuw, Arne Zuidhoek
- s.s. Hellas Liberty, ISBN 978-960-632-133-7 (Grieks)







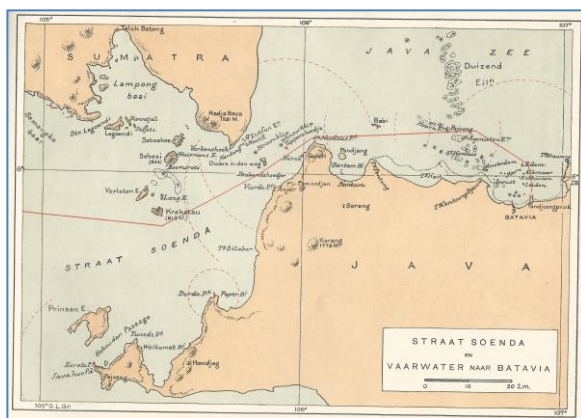
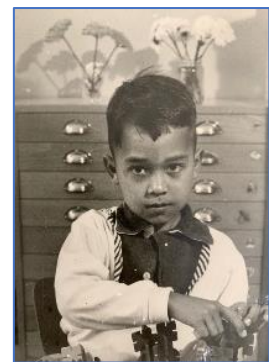
## Het bezoek aan het s.s. Hellas Liberty schip

Tijdens ons familiebezoek aan Griekenland dit jaar (2023), krijg ik de gelegenheid om het historisch Liberty schip het s.s. Hellas te bezichtigen. Op 30 augustus vertrekken wij vanuit Livadakia richting Athene. De Hellas ligt in Piraeus als een drijvend maritiem museum en is één van de laatste drie overgebleven Liberty's na W.O. II. We gaan met ons vieren op weg naar het appartement dat wij voor één nacht hebben gehuurd. De volgende dag zal onze Griekse vriend Leonidas ons de gehele dag vergezellen.

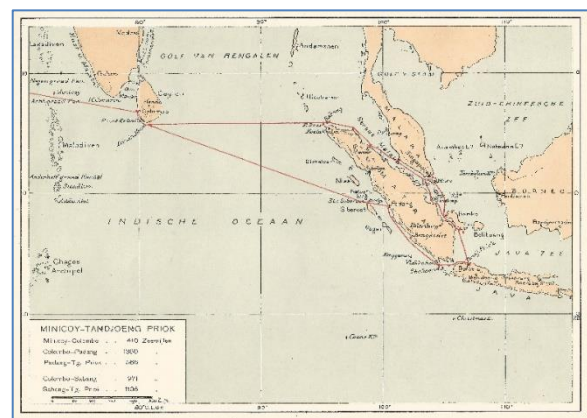
Om eenieder die het mogelijk heeft gemaakt om de Hellas te bezichtigen in het zonnetje te zetten, volgen onderstaand de namen van mijn drie medereizigers: Hans van Gasteren (neef), Dick van der Harst, oud marconist/radio officier van Radio Holland. Dick heeft op diverse olietankers van Caltex en Chevron en bij de KNSM gevaren.

Dan hebben we John Iburg (foto rechts). John is als 5 jarig jongetje in 1957/1958 samen met zijn ouders en 2 broertjes op het s.s. Zuiderkruis van de voormalige Koninklijke Rotterdamse Lloyd uit het toenmalig Batavia naar Nederland gekomen.

Zijn oma en twee tantes zijn in dezelfde tijdsperiode met het m.s. Willem Ruys, eveneens vanuit Batavia naar Genua gevaren, om van daaruit verder met de trein naar Nederland te gaan.



Vaarroute vanaf Batavia



Oversteek Indische oceaan



m.s. Willem Ruys



s.s. Zuiderkruis





**Vaarroute van Port-Said naar Rotterdam**

Dan onze Griekse host, Leonidas Thanopoulos. Leonidas is een vriend van mijn neef Hans en heeft een groot deel van zijn leven als maritiem trader van scheepsbrandstoffen en smeeroïlen vanuit Piraeus over de wereld gewerkt, net als zijn vader, die 3 bunkerschepen in Piraeus had.

Na een paar uur te hebben gereden komen wij bij ons appartement aan en nemen we intrek in de kamers om daarna naar het Victoria plein te gaan om een biertje te drinken. Na een poosje te hebben gerelaxt lopen we naar de metro, om vervolgens naar het huis van Leonidas te gaan waar wij uitgenodigd zijn om Grieks te komen eten. Het wordt een gezellige avond, maar aan alle gezelligheid komt natuurlijk ook een einde. Wij bedanken Leonidas en zijn vrouw Meriam voor het heerlijke Griekse eten en gaan we weer met de metro terug.

Om nog iets over de metro te vermelden: die is 's avonds om 23.00 uur bom- en bomvol en de reizigers staan met de schouders tegen elkaar, ook werden wij vooraf nog gewaarschuwd voor mogelijke zakkenrollers. De volgende dag na een heerlijk ontbijt vertrekken wij onder begeleiding van Leonidas door het crowded centrum met een wirwar van auto's door Athene naar het s.s. Hellas Liberty.

## Welkom aan boord van het s.s. Hellas Liberty

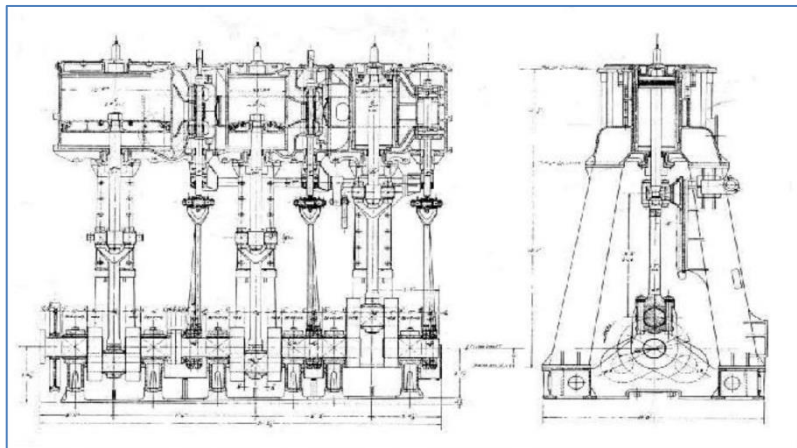
Met de sparks Dick voorop gaan we de gangway op en Leonidas sluit de gelederen. Vooraf had hij zijn connecties geïnformeerd die ervoor gezorgd hadden dat wij vrij aan boord konden komen. Echter de kapitein die ons zou verwelkomen was onverwacht in het hospitaal opgenomen, dus zat er een voor Leonidas onbekende man achter de ontvangsttafel. Wij zouden vrij rond mogen lopen maar de machinekamer was tot verboden terrein verklaard. Leonidas moest toch wel even de blaren op de tong praten om de man te overtuigen dat Harry ook in de machinekamer van diverse C-3's gewerkt had als werktuigkundige, en wel bij de KRL en op de woelige baren gevaren had. Uiteindelijk kregen we de go ahead met de opdracht om géén ongelukken te maken. Ik bedankte de man persoonlijk voor zijn toestemming.

### Machinekamer met de T.E.M.

John en Harry gaan de machinekamer in, de anderen beginnen met hun dektoer. Als we de MK in stappen valt direct op dat het er heel schoon en mooi licht geverfd is. De foto's laten dat zien en spreken voor zich. John kijkt zijn ogen uit en voelt zich direct thuis in de MK.

Wij beginnen onze tour bij de Lage-Druk, Middel-Druk en Hoge-Druk cilinder met de ontlastkleppen van de triple expansie machine. Na het e.e.a. te hebben bekeken en uitgelegd dalen we verder af

naar de lessenaar. Daar vertel ik John dat we hier altijd het machinelogboek invulden, de manoeuvreerstand blijkt weggehaald te zijn. We lopen rond om een indruk te krijgen, het is alsof we weer terug in de oude tijd zijn. We staan op de plaat tussen beide olie gestookte Sectie ketels en kijken naar de



zuigerstangen van de Triple Expansie Machine (T.E.M.) en de stangen die de schuiven bedienen d.m.v. de schaar van Stephenson. Links van de T.E.M. staat de condensor. Daar vertel ik John het e.e.a. over de branders in de ketels en de schaar van Stephenson.

Een bordes hoger laat ik hem de stoomdrum met het mangat zien, evenals de roetblazer en leg ik uit wat de functie van die apparaten zijn.

We hebben meer dan een uur beneden rond gehangen. Wat ik mis is het hoofd-schakelbord en het binnenwerk van de verdamper.

Al met al een heel prachtige herinnering uit de vaartijd. Langzaam gaan we naar boven om ons bij de anderen aan te sluiten.

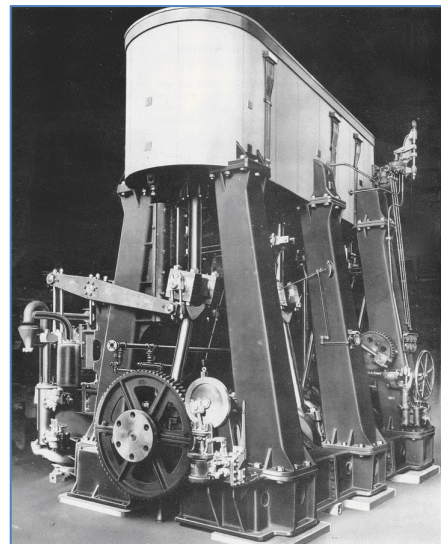
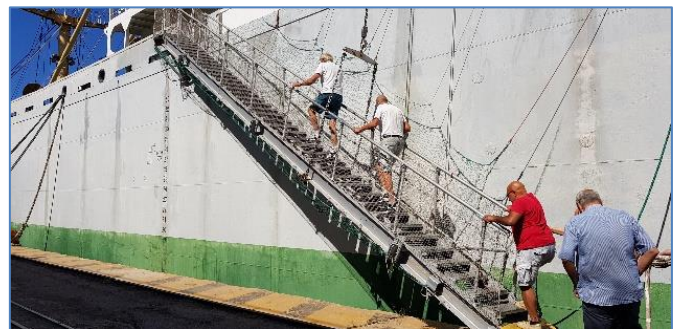




Foto reportage a/b van het s.s. Hellas Liberty



*Hans, Harry, Leonidas en Dick*



*We gaan aan boord*



*We zijn aan boord in de ontvangstruimte)*



*Dick, John, Leonidas en Hans*





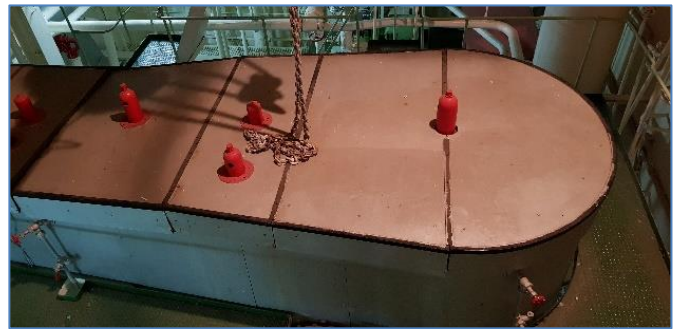
*Ontvangstruimte*



*Leonidas krijgt uitleg van Sparks Dick*



*Kijkend op de T.E.M. voordat we de MK ingaan*



*Zicht op de Middel - druk en Lage -druk cilinder*



*Kijkend naar beneden de machinekamer in*





*Generatoren aan S.B. zijde*



*Ventilator naast de lessenaar*



*De drie Generatoren*



*John kijkt zijn ogen uit*



*Worton kleppenkast aan Bakboord zijde*



*Links op foto: zicht op condensor en de T.E.M.*



*B.B. Stoomketel*





*Koelwaterinlaat en Verdamper*



*Stuurboord zijde*



*SB Stoomketel/Brandstofleiding*



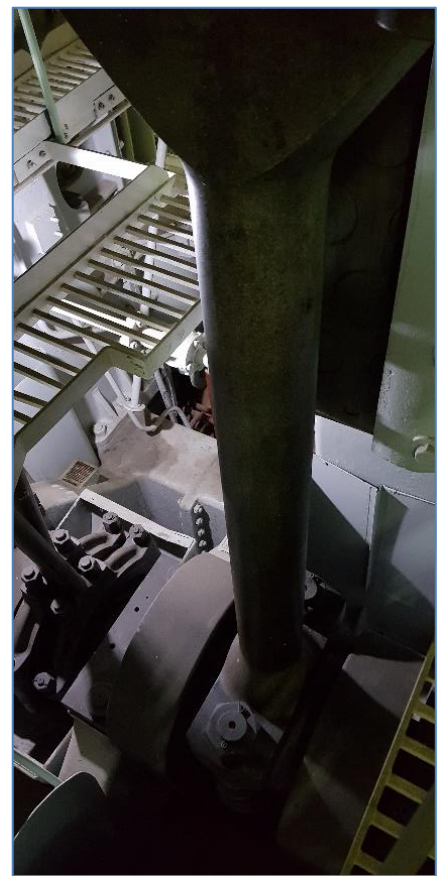
*Harry krijgt opdracht: Full Speed Ahead.*



*Zicht op Krukas*



*Cilinderstang en schuifstang*



*Krukas / krukstang*





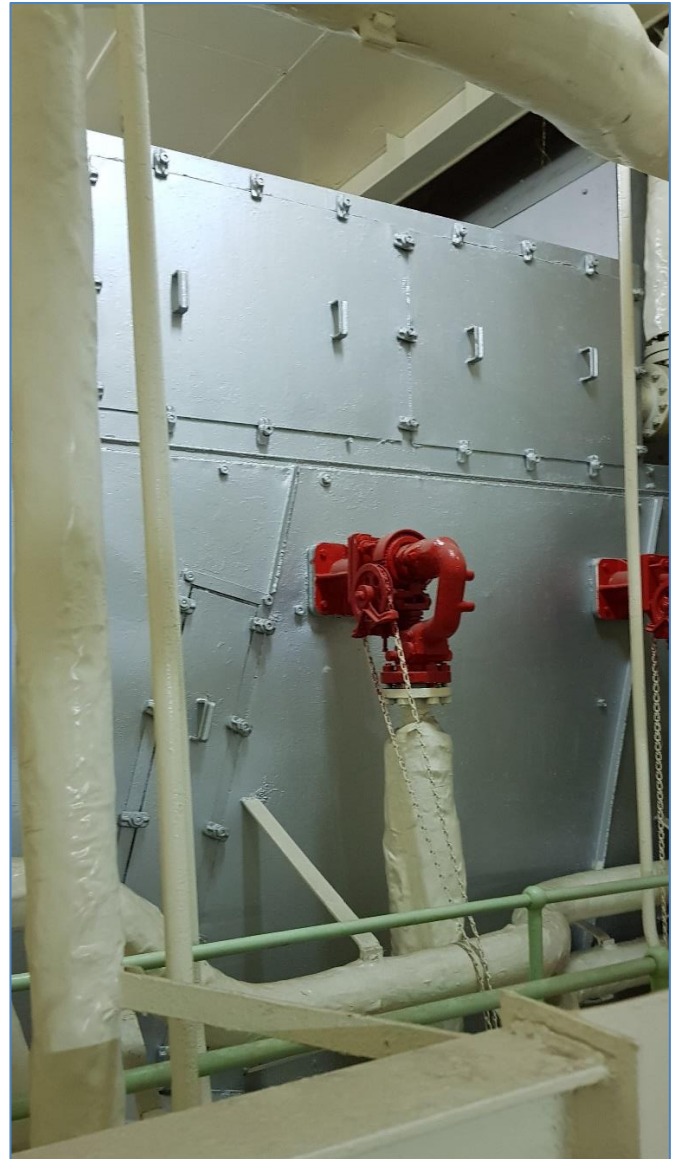
*John staat voor B.B. Stoomketel*



*Condensor met daarachter de T.E.M.*



*Harry tussen diverse HD-stoomleidingen*



*Roetblazer*







*Schoorsteendek*



*Achterdek*



*Zicht naar voren*



*Stoomverhaallier winches*



*Kaartenkamer aan S.B. zijde*



*Trotse sparks Dick in zijn hut, hij is in zijn element!*



*Instrumentarium in radiohut (B.B. zijde)*

### **Uitleg van rode en groene sectoren**

De scheepsklok met de rode en groene sectoren was verplicht voor alle schepen vanaf 1600 ton met telegrafiestation. Tweemaal 3 minuten elk uur (rode sectoren) was er internationale radio stilte voor de telegrafiestation noodfrequentie en de groene sectoren voor de telefonie noodfrequentie. De uren zijn altijd GMT Greenwich Mean Time.



*Scheepsklok met rode en groene sectoren*





*Stuurhuis met Telegraaf, Kompas en twee spreekbuizen (naar de MK) rechtsachter*



*Van Links naar rechts: Spark Dick, Harry, maritiem trader Leonidas en neef Hans*

Onderstaande Links:

Operating Triple Expansion Steam Engine - Liberty Ship Jeremiah O'Brien

<https://www.youtube.com/watch?v=12nDAg-oWZc>

[https://www.youtube.com/watch?v=Q\\_A2TVL Raoc](https://www.youtube.com/watch?v=Q_A2TVL Raoc)