



Nieuwsbrief no. 36

*Enkele reis Taiwan,
voor oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Harry van der Brugh

KRL

15-2-2024

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: Ab Poldervaart
ab.adrie@hetnet.nl 0181-482060

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/>



Proficiat, Onze jarigen, in het 1^e Kwartaal



| | | | |
|---------------------|------------|-----------|---------|
| Dhr. J. Kautz | Wassenaar | 7-1-1932 | 92 jaar |
| Dhr. C. Kasse | Middelburg | 28-1-1938 | 86 jaar |
| Dhr. L. Veenstra | Roden | 13-2-1940 | 84 jaar |
| Dhr. C.J.P. Kusse | Arnemuiden | 17-2-1945 | 79 jaar |
| Dhr. A. de Vries | Diepenveen | 23-2-1946 | 78 jaar |
| Dhr. H.G.C. van Hof | Hummelo | 24-3-1931 | 93 jaar |
| Dhr. H.A. Meinders | Sneek | 25-3-1937 | 87 jaar |
| Dhr. L.H.J. van Oss | Heumen | 25-3-1942 | 82 jaar |

Van de Voorzitter

Beste clubleden,

Op 23 januari jl. heb ik als kersverse voorzitter de eerste bestuursbijeenkomst bijgewoond in het Delta hotel te Vlaardingen. We waren daar ter voorbereiding van onze voorjaarsbijeenkomst in mei.

Naast de gebruikelijke lunch zijn we ook voornemens om een spreker uit te nodigen, die een presentatie zal geven over een actueel en interessant onderwerp.

Zoals reeds door onze secretaris gememoreerd, vind u straks alle details van de bijeenkomst in de uitnodiging, die u eind maart zult ontvangen.

In deze nieuwsbrief vind u weer een paar lezenswaardige artikelen. Bij het stukje over de C3-schepen en dat van Jan van der Molen over de Utrecht gaan mijn gedachten onwillekeurig terug naar de tijd dat ik zelf op deze schepen voer. Na een aantal jaren op motorschepen gevaren te hebben, vond ik het stoombedrijf maar een saai gebeuren. Ik denk dat ik het sleutelen miste. Maar na verloop van tijd ben ik het turbine-gebeuren toch wel gaan waarderen. Het was in elk geval een rustig en stabiel bedrijf, al was het in de Perzische Golf soms niet zo lekker. Ik herinner me van de Zeeland dat we dan binnenliggend een tropenrooster hadden. Dat betekende dat we ons dan s'morgens probeerden te vermaken in de elektrische werkplaats die voorzien was van airconditioning en dan s'middags een tukkie. De 5^e wtk's moesten wel hun wacht lopen, maar die zochten dan wel een plekje onder een fankoker. Uiteindelijk bleek er voor turbineschepen toch geen toekomst i.v.m. de brandstofkosten.

Ik wens u veel leesplezier met deze nieuwsbrief en zie er naar uit om velen van u te mogen verwelkomen op onze voorjaarsbijeenkomst.

Ab Poldervaart

Voorzitter

Van de secretaris

Geachte collega's, beste leden van de Club,

Inmiddels hebben we de eerste maand van 2024 al weer achter de rug. En heeft het bestuur in de nieuwe samenstelling al een eerste bijeenkomst achter de rug.

Wij waren bij elkaar om de locatie voor de voorjaarsbijeenkomst te bezoeken en met de medewerkster daar een afspraak te maken voor een offerte.

Op zich een bekende plek, waar we in 2019 ook al eens bij elkaar gekomen zijn: het Delta hotel in Vlaardingen. Met het prachtige uitzicht over De Nieuwe Waterweg.

Eén onzer leden had in het najaar het idee geopperd om naar Miniworld in Rotterdam te gaan. Daar zaten een aantal bezwaren aan. Er is daar niet echt een ruimte beschikbaar, waar we onder elkaar kunnen zijn. Op wekdagen gaat men pas om twaalf uur open. Alles was ook behoorlijk prijzig geworden. Dus kwamen we weer uit bij het Delta Hotel. Maar wij denken, dat het zeker de moeite waard is om met bijvoorbeeld kleinkinderen Miniworld eens te bezoeken.

De uitnodiging met details zal zo eind maart gedistribueerd worden.

Met vriendelijke groet,

Fred van den Bogaard, secretaris.

Van de Penningmeester

Financieel overzicht 2023 van de club van oud WTK's van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd.

Het totale banksaldo in januari 2024 is aanzienlijk gedaald ten opzichte van januari 2023, dit is gedaan omdat het spaartegoed wel erg groot was voor een club als de onze. De daling is veroorzaakt door de verschillen in inkomsten en uitgaven van de bijeenkomsten, te weten de vaartocht met het ms Zeeland en de bijeenkomst 2023 in Bronbeek.

- De inkomsten van de post "Donaties" zijn door een extra bedrag bij de contributie en schenkingen van weduwen van overleden leden.
- Uitgaven van het bestuur zijn van vergaderen, postzegels, usb sticks en kaarten.
- Donatie aan ms Zeeland, omdat deze organisatie ook rondvaarten maakt met volwassenen en kinderen met een (fysieke) handicap zonder winst oogmerk.
- Retourgeld naar leden, is teruggave van reeds gestort geld voor een bijeenkomst, terwijl er door verschillende oorzaken geen gebruik kon worden gemaakt van een bijeenkomst.

Eruit springen, de kosten voor de bankrekening van de ING.

Daar tegenover staat dat we dit jaar weer een beetje rente ontvangen.

Cor van der Schoor

| Club van Oud-WTK-s voormalige Koninklijke Rotterdamse Lloyd | | | |
|--|-------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Financieel overzicht 2023 | | | |
| Inkomsten | | Uitgaven | |
| Contributie 2023 | € 1.400,00 | ING zakelijke rekening kosten 2023 | € 293,73 |
| Donaties | € 370,00 | Uitgaven bestuur | € 470,06 |
| Vaartocht zms Zeeland 55 deelnemers | € 2.705,00 | Factuur zms Zeeland | € 4.006,75 |
| | | Donatie aan ms Zeeland | € 100,00 |
| Bijeenkomst Bronbeek 56 deelnemers | € 1.780,00 | Factuur Bronbeek | € 2.780,05 |
| | | Bloemen bij overlijden | € 162,97 |
| | | Tippgeld bijeenkomsten | € 160,00 |
| | | Retour naar leden | € 210,00 |
| Rente spaarrekening | € 24,50 | | |
| Spaarrekening ING 01-01-2023 | € 4.041,24 | Spaarrekening ING 31-12-2023 | € 2.065,37 |
| Betaalrekening ING 01-01-2023 | € 546,61 | Betaalrekening ING 31-12-2023 | € 618,42 |
| | | | |
| Totaal | €10.867,35 | Totaal | € 10.867,35 |



Enkele reis Taiwan

ss Rotti. Laatste vertrek uit Rotterdam 4 oktober 1971, volbeladen in een charter voor de Indonesische Trikora Lloyd naar Surabaya en Tjilitjap. Foto Gerard Monteny.

Door Wim Grund Een jaar na de fusie in 1970 tot Nederlandse Scheepvaart Unie was de schok voor het vloot- en walpersoneel van de vier grote rederijen KRL, SMN, VNS en KJCPL flink doorgelopen. Vooral voor het vlootpersoneel: gaan we hier nog kapitein, hwtk of chef van een afdeling worden en wanneer?

De Nederlandse Scheepvaart Unie was in 1908 oorspronkelijk als een houdstermaatschappij opgericht met het doel de rederijen SMN, KPM en RL, of ieder afzonderlijk, te beschermen voor een buitenlandse overname. In 1969 werd voor de Scheepvaart Unie een nieuwe basis gelegd voor de grote verandering die in 1970 z'n beslag kreeg. De KJCPL, SMN en KRL bereikten overeenstemming over volledige samenwerking van hun ondernemingen

binnen het raam van de NSU. Ook de VNS kon in deze fusie betrokken worden toen de KNSM, HAL en van Ommeren bereid werden gevonden hun aandelen VNS aan de NSU-rederijen over te dragen. De NSU belooft aandeelhouders voorlopig een jaarlijks dividend van 12,5 %.

NSU-groep

Door de fusie was het karakter van de Unie van houdster- in beheersmaatschappij veranderd. Zo werden de verschillende bedrijfsonderdelen in afzonderlijke werkmaatschappijen ondergebracht, aldus de NSU-groep vormend. Het bedrijf van de KJCPL, in haar vaargebied bekend als Royal Interocean Lines, bracht 53 schepen in en werd op de vroegere basis voortgezet met directiekantoren te Amsterdam en Hongkong. De lijnvaartbedrijven van KRL, SMN en VNS brachten 84 schepen in en werden gecombineerd voortgezet in een

rederij onder de naam Nedlloyd NV, gevestigd te Rotterdam. De activiteiten op het gebied van de tramp- en tankvaart werden in een te Amsterdam gevestigde rederij, Holland Bulk Transport NV, gebundeld.

De zogenaamde landbedrijven, vele dochtermaatschappijen betrokken bij wegvervoer, binnenvaart, cargadoors- en stuwadoorsactiviteiten, die tezamen een groot belang vertegenwoordigen, werden in een aparte groep ondergebracht.

Activiteiten op het terrein van reiswezen en toerisme vormden de afzonderlijke reis- en toerismegroep.

Royal Nedlloyd Groep

De koninklijke status van KRL en KJCPL naast het 100-jarig vorstelijk beschermheerschap van de SMN noopte Z.K.H. Prins Bernhard met onmiddellijke ingang deze functie weer op zich te nemen voor de op nieuwe leest geschoeide NSU-groep. Daarnaast mocht hij 15 juni 1970 namens H.M. de Koningin, de lijnvaartbedrijven van KRL, SMN en VNS als grootste werkmaatschappij het recht verlenen zich 'Koninklijke Nedlloyd NV' te noemen. In 1977, na volledige integratie met de KJCPL werd door de NSU dit internationaal bekende logo volledig overgenomen als Koninklijke Nedlloyd Groep.

Dynamiek en Cultuurverschil

De dynamiek van de reorganisatie en verhuizingen om binnen een zeer kort tijdsbestek een grootscheepse hergroepering mogelijk te maken, vergde veel begrip van zowel vloot- als walpersoneel. Er sneuvelden veel baantjes, rond de crash van het samenvoegen van vlootranglijsten zweefden donkere wolken. Daarnaast leidde het samenbrengen van bedrijfsculturen vooral aan boord

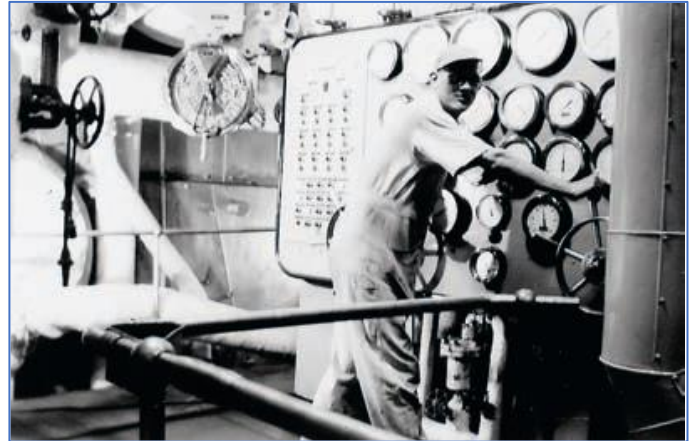
tot soms komische maar ook onhebbelijke situaties. Een Lloyd-man die met Nederland-bestek moest eten of andersom was nog te doen maar met een VNS'er aan tafel werd het helemaal lastig. Het invoeren door de kapitein van eigen cultuurgerichte gewoontes is goed voor een boek met anekdotes. De gezamenlijke drie rederijen brachten als vermeld 84 lijnvaartschepen in en een nieuwbouwprogramma van vijf 16.000 ton Nedlloyd K-schepen uit Japan, twee Nedlloyd-N 'replacement liberties' *Nedlloyd Niger* en *Nedlloyd Nile* uit Duitsland, twee destijds gigantische 3.000 TEU containerschepen uit Duitsland die later de *Nedlloyd Dejima* en *Nedlloyd Delft* zouden worden en een 1.800 TEU containerschip van Van der Giessen, de *Abel Tasman*.

De leuze was dat die twee containerschepen samen wel zo'n vijftien conventionele schepen gingen vervangen dus dat gaf op de vloot de nodige consternatie teweeg. Rederij Holland Bulk Transport bestelde een tweetal peperdure LNG-tankers, daar waar het begrip 'tanker' op de vloot al snel als een lelijk woord werd gezien. De KJCPL bracht bij elkaar een respectabel aantal van als vermeld 53 lijnvaartschepen en een nieuwbouwprogramma bij De Schelde en Van der Giessen van de vier stuks Straat-N klasse in, vooralsnog werd daar nog niet gemopperd. In de loop van 1970 en 1971 werden dertien als modern gekwalificeerde lijnvaartschepen ingrijpend gemoderniseerd, speciaal voor wat betreft het ladinggedeelte. Stopzetting van verlieslijdende diensten en het stroomlijnen van andere had onmiskenbaar invloed op het benodigde aantal schepen.

Sloop Amerikaanse C3-schepen

Vanaf 1965 waren de lijnvaartvloeden van KRL, SMN en VNS al drastisch gekrompen. De SMN stootte vijf C3-

schepen af, vier Java-klasse schepen en twee HWAL-schepen. Hiervoor kwamen slechts twee lijnvaartschepen terug. Voor KRL gold dit ongeveer in gelijke mate, voor VNS in mindere mate. Begin 1970 werden de twee laatste ex-VNS *Victories Gaasterkerk* en *Grootekerk* voor sloop verkocht. Begin 1971 werd de verkoop van de C3-schepen, oorspronkelijk in 1946 als 'de 10 Provincieschepen' voor de Nederlandse regering in Amerika gebouwd, ingeleid. Er waren er nog acht over, de *Andijk* (ex *Groningen*) werd half 1969 door de Holland Amerika Lijn verkocht naar Cyprus, en in 1972 in Spanje gesloopt. De *Roepat* (ex *Drente*) werd eind 1967 met machineschade voor sloop naar Taiwan verkocht. Deze verkoop, inclusief de *Bali*, *Annenkerk* en *Arendskerk* ging in 1972 in dezelfde mate door. De *Utrecht*, *Zeeland* en *Limburg* (ex-KRL) voeren tot begin 1971 in de Nedlloyd & Hoegh Lines (Trans Pacific dienst), idem de *Rotti* (ex-SMN). De overige vier voeren in de ex-VNS Europa-Afrika diensten, die te onderscheiden waren als: West-Afrika dienst, destijds meer bekend als de 'Franse dienst' in samenwerking met SNI/Denis Frères, de Noorse Hoegh Lines en Scandinavian West Africa Lines (SWAL). Voor de Oost-Afrika dienst en Zuid-Oost Afrika dienst, Verre Oosten en Australië NZ diensten werd met de sluiting van het Suezkanaal (1967-1975) uitsluitend rond de Kaap gevaren:



Onze oud-penningmeester Harry Fokkens voer in 1952 al op de Rotti, hij kan hier z'n eerste schip nog eens uitzwaaien, wie doet hem dat na. Foto's Harry Fokkens.

- ss *Abbekerk* (ex *Friesland*) voer in december 1970 in de India Pakistan dienst, maakte vanuit NW Europa nog twee rondreizen tot het schip in december 1971 vanuit Colombo naar Kaohsiung werd gedirigeerd voor sloop, aankomst 4 januari.
- ss *Limburg* voer sinds 1963 voor de Nedlloyd & Hoegh Lines tot het schip begin februari 1971 vanuit Vancouver met charterlading via Panamakanaal terug naar NW Europa werd gehaald. In maart en april lag ze opgelegd in Amsterdam. Begin mei werd ze in de Australië dienst, via de Kaap naar Fremantle, Melbourne, Sydney en Brisbane geëxpedieerd. Vervolgens in ballast naar Kaohsiung, met aankomst 15 juli.



De Dahomeykust, Overijssel, Rotti en Rondo opgelegd voor verkoop aan de Handelskade in Amsterdam, zomer 1971. Foto Jan Nierop.



ss Overijssel aan de Handelskade haar lot afwachgend, oktober 1971. Foto Dick Hekkert.

- *ss Overijssel* voer in de India Pakistan dienst eindigend december 1970 in Rotterdam. In januari 1971 ingezet in de Oost-Afrika dienst vanuit Amsterdam, Antwerpen, Genua en Marseille via de Kaap naar de Afrika Oostkust; 13 mei 1971 terug in Rotterdam, tot eind oktober 1971 opgelegd in Amsterdam. Begin november werd ze in de Oost-Afrika Australië dienst ingezet, van Marseille en Genua via de Kaap naar Durban, Fremantle, Melbourne, Sydney en Brisbane. Vervolgens in ballast naar Kaohsiung, aankomst 13 februari 1972.
- *ss Radja* (ex *Noord Brabant*) voer eind 1970 in de West-Afrika dienst, en maakte tot eind oktober nog drie rondreizen. Werd half november vanuit Rotterdam in een Pacific dienst via Duinkerken en Le Havre door het Panamakanaal naar Papeete en Noumea geëxpedieerd, en kwam 15 januari aan ter rede Kaohsiung.
- *ss Rondo* (ex *Gelderland*) voer eind 1970 in de Zuid-Afrika dienst. Maakte vanaf maart 1971 afvaart in de Oost-Afrika dienst, kwam eind juli terug in Rotterdam en werd opgelegd in Amsterdam. Werd half september in Australië dienst via de Kaap naar Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney

en Brisbane geëxpedieerd; vertrek half november aankomst ter rede Kaohsiung 6 december.



ss Limburg op een van haar laatste Trans Pacific reizen bij vertrek uit Vancouver. Foto Gerard Monteny.

- *ss Rotti* (ex *Holland*) werd eindigend in Nedlloyd & Hoegh Lines na leeglossing in Perzische Golf via charter laden in Bander Abbas eind december 1970, via rede Kaapstad naar Rotterdam Hamburg geëxpedieerd. Maakte vanaf begin februari een reis in Oost-Afrika dienst via de Kaap, eindigend half juli 1971 in Hamburg met leeglossen en begin augustus opleggen in Amsterdam. Vertrok 4 oktober uit Rotterdam in een charter van de Indonesische Trikora Lloyd via de Kaap naar Surabaya en Tjilitjap. Verscheen 6 december ter rede Kaohsiung.
- *ss Utrecht*, half december 1970 eindigend bij Nedlloyd & Hoegh Lines in de Perzische Golf voor leeglossing. Januari laadreis via Massawa, Assab, Mombasa, verder in februari met laadhavens Oost-Afrika kust, via Kaapstad naar Curaçao, via Panamakanaal naar US Pacific kust voor lossen en laden. Begin mei terug van Los Angeles naar Curaçao, eind mei rede Kaapstad, losreis Oost-Afrika kust. Half juli leeglossen in Mombasa en in ballast naar Whampoa (Hongkong) voor sloop, aankomst 3 augustus.
- *ss Zeeland*, half december 1970 eindigend bij Nedlloyd & Hoegh Lines in Vancouver, via charter naar Europa

gedirigeerd. Half februari uit Rotterdam in West-Afrika dienst, half april terug in NW Europa. Mei 1971 korte opleg in Amsterdam. Eind mei van Hamburg in Bangkok dienst, begin juni van Amsterdam via rede Kaapstad naar Penang, Singapore en Bangkok. Half juli uit Labuan naar China voor sloop, aankomst 29 juli in Shanghai.

Verkoop Rondo en Rotti zenuwslopend

Zowel de *Rondo* als de *Rotti* zouden rond december voor Kaohsiung aankomen. Een paar dagen later dan afgesproken ontving Nedlloyd's makelaar, de New Yorkse firma Pierot, het bericht dat de Taiwanese koper van beide schepen de koopsom had overgemaakt in de vorm van kredietbrieven. Die brieven bleken bij nader inzien niet te kloppen. Zowel de *Rondo* als *Rotti* kregen een telegram van Nedlloyd: "Credietbrief nog niet in orde, verzoeken snelheid te minderen, tot nader order niet binnenlopen." Terwijl beide schepen steeds dichterbij de buurt van Taiwan (voorheen Formosa = Portugees) kwamen, bleef de koper zich doof houden voor de aanmaningen van Pierot. Laatstgenoemde heeft toen zelf het vliegtuig naar Taiwan gepakt voor de merchandise met de schroothandelaar. Hij had nog veel meer Nedlloyd schepen te verhandelen daar. Het was hem ter ore gekomen dat de schrootprijzen waren gedaald door een groot aanbod van slooptonnage.



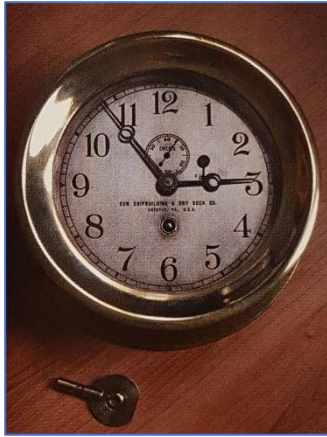
ss Abbekerk van de VNS in Amsterdam in 1963. Foto Wim Grund.

Tegen 9 december drong zich echter een probleem op dat ernstiger was dan de verveling: de victualiën raakten op en vooral het drankgebrek werd nijpend, geen bier meer en nog erger geen jenever!

De jenever is op

Op de *Rondo* verveelde men zich intussen stierlijk. Wat stond er te gebeuren? Ze draaiden nu al dagen doelloos in het rond. Tegen 9 december drong zich echter een probleem op dat ernstiger was dan de verveling: de victualiën raakten op en vooral het drankgebrek werd nijpend, geen bier meer en nog erger geen jenever! Gelukkig kon de *Rotti* die vlakbij dobberde, hulp bieden. Het voorzichtig naderen van elkaar was een paar uurtjes vermaak voor eenieder. De *Rotti* naderde van achterop, van de *Rondo* werd een reddingsboei met lijn uitgeworpen en die werd opgepikt. Zo ontstond met enige improvisatie een kabelbaan en daar kwamen de goede gaven van de *Rotti* over: een paar varkenspoten, jenever en kip (die bedorven bleek te zijn). Of iedereen ter plekke een oorlam kreeg, vertelt het verhaal niet maar de complete bemanning (35 landgenoten) stond droog. Lang hoefde de mannen van de *Rondo* er niet op te teren want de volgende dag kwam bericht dat de heer Pierot succes had geboekt.

De kredietbrief was in orde en de *Rondo* stoomde 10 december in Kaohsiung naar binnen. Binnen in de sloophaven was het een droevig schepenkerkhof, met een laatste Full Ahead werd de schuit ergens langs de modder gedrukt. Een paar ferme deuken, ontzette brugvleugel of davits, het maakte niet meer uit. Iedereen had z'n koffers gepakt, de laatste brander werd uit de ketel getrokken en het licht ging langzaam uit..



Originele Chelsea klok met Sun Ship inscriptie volgens verkoper van het ss Zeeland. Eigenaar souvenirjager Wim Grund.



ss Rotti op haar laatste reis aan de Kaap, 20 oktober 1971 door naar Surabaya. Foto Jan Nierop.

Eind goed al goed

De lijdensweg van de *Rotti* zou langer duren. Long Jong Industries bleef marchanderen, waarschijnlijk ook had hij geen plaats en gunde hij z'n prijs niet aan z'n buurmannen, Yu Ho, Yung Tai of Zui Fat. Ook de *Rotti* kreeg nu problemen met de dagelijkse hap, het schip moest nu uitwijken naar Hongkong om een en ander te provianderen en water te laden. Pierot stapte naar de ambassade om Long Jong zijn invoervergunning af te laten nemen omdat hij in gebreke bleef. Zij deden hem de suggestie om eens USD 5.000 te laten vallen van de 100.000, waarschijnlijk zou de koper dan wel overstag gaan. Long Jong ging overstag, de kredietbrief was er de volgende dag, evenwel had hij er zelf nog eens USD 5.000 vanaf gehaald voor 'asfalt aan dek', 'cement in de dubbele bodem' en 'diefstal van oorspronkelijke uitrusting' van souvenirjagers. "Laat maar gaan," zei Nedlloyd "die mensen moeten naar huis, het heeft lang genoeg geduurd."

Het was inmiddels wel meer dan drie weken later dat op 4 januari een plaatsje vrij was voor de *Rotti*, die gelijk met het zusterschip *Abbekerk* ergens een plaatsje in de modder kreeg aangewezen.

Bron:

NSU Unieschakel 1970, 71, 72. Eerdere artikelen in onze bladen: De Provincieschepen, techniek en feestelijke tewaterlatingen september 2008; Roepat, tandenknarsend rond de wereld, december 2007; Rotti, aanvaring onder de Golden Gate, juni 2009; Radja, aanvaring in dichte mist, september 2010; Rondo, mijn eerste reis, september 2018.



ss Rotti op rede Kaohsiung, proviand overnemen van ss Rondo. Foto hwtk Borger.

Apetrots

We zakten van de Chinese kust af richting Singapore. Na een langdurige havenperiode in Tientsjin waar we veel vertraging hadden opgelopen doordat de Culturele Revolutie het hele transportsysteem in de war had geschopt. Als we ergens langer voor de kant lagen wilde de ouwe altijd de kans te baat nemen om groot onderhoud te doen. Het schip, de Utrecht, een zogenaamde C3'er die we in het kader van Marshall hulp voor een zacht zeeprijsje van de Amerikanen hadden gekocht, was een turbine-stoomschip.

Een grote en moeilijke klus was het opnieuw verpakken met speciale voorgevormde metallische pakkingringen van de plunjers van de ketelwater hoofd voedingpomp. Deze machine was van het fabricaat Aldrich Kroft. Net een soort naaimachine. Een nauwkeurig gemaakte machine met 4 plunjers die met een verstelbare slee het slagvolume van de pomp over de volle capaciteit regelbaar maakt. Alleen de 2e Werktuigkundige (WTK) mocht eraan komen om bijvoorbeeld de plunjer afdichtingen na te stellen bij lekkage (later bleek dat Aldrich Kroft inderdaad een naaimachine fabrikant was, die in het kader van oorlogsverplichtingen dit soort machines ging produceren). Die pomp moest flink onderhanden genomen worden en z'n functie werd overgenomen door de nood ketel voedingwaterpomp. Een simpele maar grote duplex zuigerpomp. De bovenzuijer was stoom gedreven en de onderzuijer pompte ketelwater. In het onderpomphuis zaten dus ook de zuig en perskleppen en bij een pompdruk van 50 bar was het sluiten van deze kleppen in het hele schip hoorbaar. Die klappen veroorzaakten in de persleiding naar de ketels en warmtewisselaars drukschommelingen. Die waren ook de oorzaak van de ernstige averij die we daarna opliepen.

Voor vertrek werd de Aldrich Kroft weer bijgezet en door de 2e WTK angstvallig in de gaten gehouden. Na vertrek werden de plunjer afdichtingen eerst lekkend gehouden om in te lopen en na een paar zeedagen en nastellen was de pomp helemaal dicht. Door die hele exercitie waren we aardig wat ketelwater kwijtgeraakt. De make-up verdampers die water verdampt om alle hardheid uit het voedingswater te halen, werd vol vermogen bijgezet om het hoofdbuffervat weer op peil te krijgen. Maar het peil van het buffervat kwam maar niet omhoog, sterker het peil zakte en bleef gestaag doorzakken. De ouwe kwam zelfs naar beneden om de situatie in ogenschouw te nemen. Er werd geminderd en om de beurt werd het vuur uit de ketels gehaald en al gauw bleek dat we een lekkende warmtewisselaar in de Bakboord (BB) ketel hadden. Dat moest zo spoedig mogelijk gerepareerd worden. Met de kapitein werd overlegd om een oppertje te zoeken achter een Filipijns eiland. Toen we goed voor anker lagen werden de ketels gescheiden zodat we nog wel wat power hadden en werd de BB ketel versneld afgekoeld door de ketelventilatoren vol vermogen te laten draaien. De warmtewisselaar die het ketelvoeding water voorwarmt, zit in de schoorsteenoploop boven de vuurhaard van de ketel. Zo'n wisselaar bestaat uit een enorme bos pijpen waardoor het ketelwater stroomt. Deze pijpen zijn aan beide einden bevestigd in waterkasten. Om uit te vinden waar het lek zat moest je in de vuurhaard wezen. De vuurhaard heeft de afmeting van een grote woonkamer met een ouderwets hoog plafond. Het is eigenlijk een gigantische

kooi van water/stoompijpen waarvan de wanden volledig vuurvast zijn bemetseld (anders zouden de pijpen doorbranden zoals bij vuilverbrandingsovens nogal eens voorkomt). Om in de vuurhaard te komen is er aan de voorzijde naast het brander front een stalen luik gemonteerd in de ketelomkasting. Het zogenaamde hondenhok. Achter dit luik stuit je op de vuurvaste wand. Die moet kapotgeslagen worden en dan kan er iemand in de vuurhaard kruipen. Nou, daar had die ouwe weinig zin in want na reparatie moest die wand worden hersteld en moest je dagenlang heel langzaam de ketel opstoken anders ging die bemetseling scheuren waardoor je vlamdoorslag in de omkasting kon krijgen . Een potentiële bron voor een machinekamer brand. Ook kon je ook een branderfront demonteren. Je kreeg dan een mooi rond gat waardoor je ,liggend op een plank wel een WTK kon lanceren de vuurhaard in. Geen enkele WTK wilde dit klusje klaren. Ik was de jongste en blijkbaar van het juiste formaat. De ouwe ging een beetje slijmen tegen mij en die andere mannen ook. Kisten bier werden me in het vooruitzicht gesteld. Ik bezweek: OK. Daar ging ik de vuurhaard in. Eerst ik en daarna werden twee schijnwerpers aangegeven. Die ouwe zat met z'n kop voor het gat en riep " Gaat ie Jan" en "Zie je wat" Het was er bloedheet en ik vroeg of ze de ketelventilatoren wat verder konden opschakelen. Dat lukte maar ik blies bijna uit m'n ketelpak. Gelukkig was het nu wel te harden. Toen werd er druk aan de waterzijde gezet waardoor het weliswaar nog heter werd in de vuurhaard maar kon ik al gauw het lek vinden. Het spoot eruit. Die ouwe weer met z'n kop voor het gat, blij dat z'n analyse klopte "en.. waar precies". Het was de 6e pijp vanonder en dan de 5e rij. De pijp was bij de waterkast gescheurd. Op de stookplaat werd overlegd. Daarna riep de ouwe "Weet je het zeker Jan". Ik telde nog een keer nauwkeurig. Dat zei ik tegen die ouwe en dat 'ie anders zelf maar moest gaan kijken. Dat was natuurlijk een geintje want de beste man was kogelrond. Graag wilde ik er nu wel weer uit. Maar door al die stralingswarmte was ik aardig bezweet en opgezwollen. Eerst probeerde ik door het gat te tijgeren maar dat lukte niet. "Jan, Jan rustig" riep de ouwe want ik begon het benauwd te krijgen. Ze schoven de plank naar binnen en daar ging ik zo smal mogelijk op liggen. Maar bij m'n heupen liep ik vast in het gat. Ik werd bang en schreeuwde dat ze dat hondenhok maar moesten openbreken. Weer kwam die ouwe voor het gat .Hij probeerde me te kalmeren. Er werd ijswater gehaald.

Na 5 minuten weer op de plank en toen scheurden ze me aan m'n benen door het gat. M,n ketelpak was van m'n kont gescheurd en ik had schaafwonden op m'n heupen maar ik was als een kind zo blij dat ik weer buiten stond. Het huilen stond me nader dan het lachen. Die ouwe stond op m'n schouders te beuken, want die voelde wel dat 'ie eigenlijk te ver was gegaan met mij. Ik kon gelijk naar m'n hut om te mandiën. Ik hoefde ook niet meer naar beneden maar mocht onder het genot van een kouwe klets ,door de hofmeester persoonlijk aangereikt, lekker afkoelen en bijkomen in de airco terwijl ze beneden met man en macht de ketel dicht probeerden te krijgen.

Na een paar uur kwam de ouwe me halen om me te laten zien hoe ze het lek hadden gedicht met tapse roodkoperen pluggen ,die van de buitenzijde in de waterkasten in de kapotte pijp werden geslagen. Ik mocht er nog een laatste klap op geven. Het was een succesvolle reparatie . Ik was apetrots . Ook ben ik de rest van de reis altijd vrij gehouden door de ouwe.

Door: Harry van der Brugh.

In Bronbeek, 2 jaar geleden heb ik van Abe de Vries zijn kopie van het: Operation and Maintenance Instuction Book FWB 2979 van het ss Utrecht mogen lenen, dit om een kopie te kunnen maken. Dit komt nu van pas als aanvulling op het verhaal van Jan van der Molen.

Ketel ontwerp gegevens

Type ketel: Foster Wheeler

Vuurhaard Volume: Cu. Ft. 610

Drukken: Normal full power Lb. per sq. in.

Capaciteit: Lb. per hr.

Ontwerp : 525

Oververhitte stoom normal: 37,500

Oververhitter uitlaat : 465

Oververhitte stoom max: 55,000

Hydrostatische test : 788

Setting Veiligheidsklep Lb. per sq. in.

Stoom drum: 523 en 525

Oververhitter uitlaat: 479

Verwarmend Oppervlak: Sq. Ft.

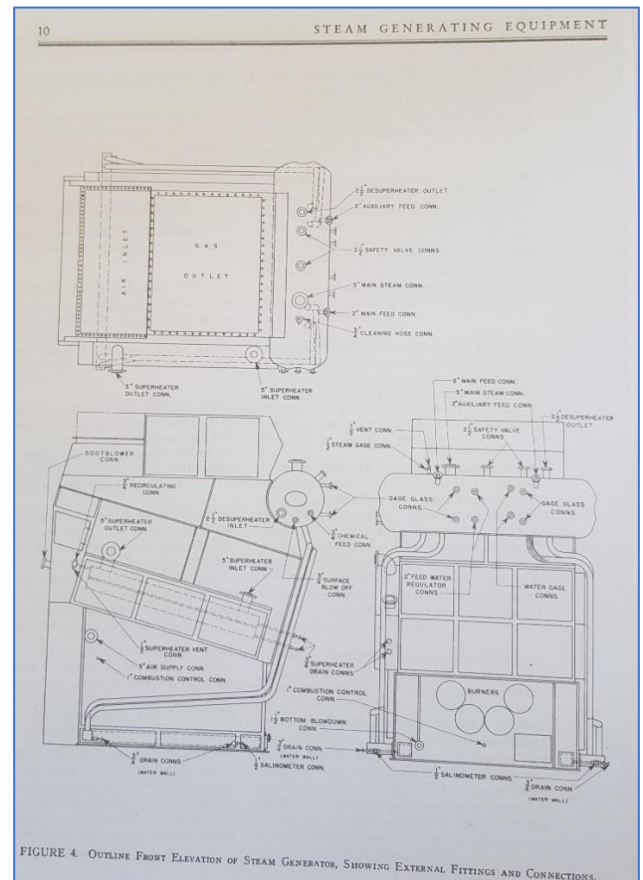
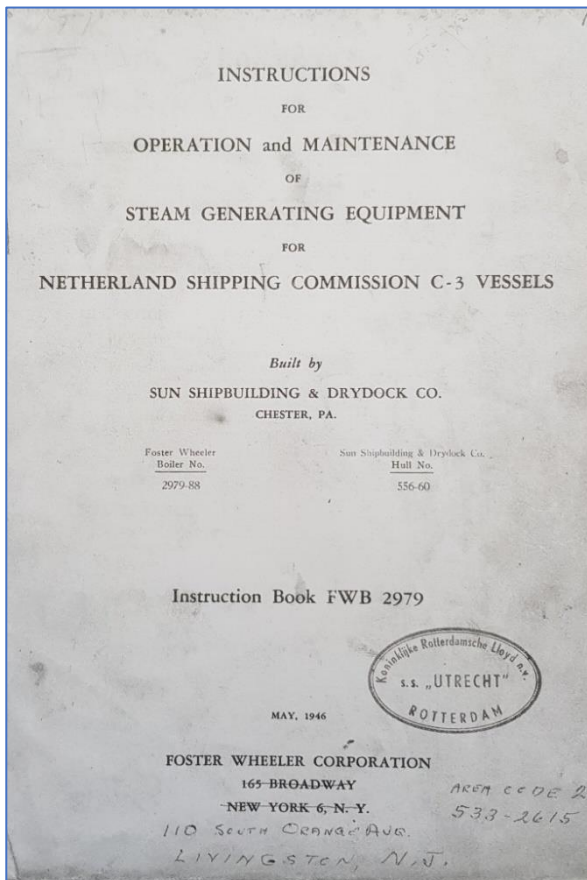
Ketel: 5,400

Oververhitter: 926

Temperaturen: Normal full power Deg. F.

Oververhitte stoom uitlaat: 750

Voeding water: 318



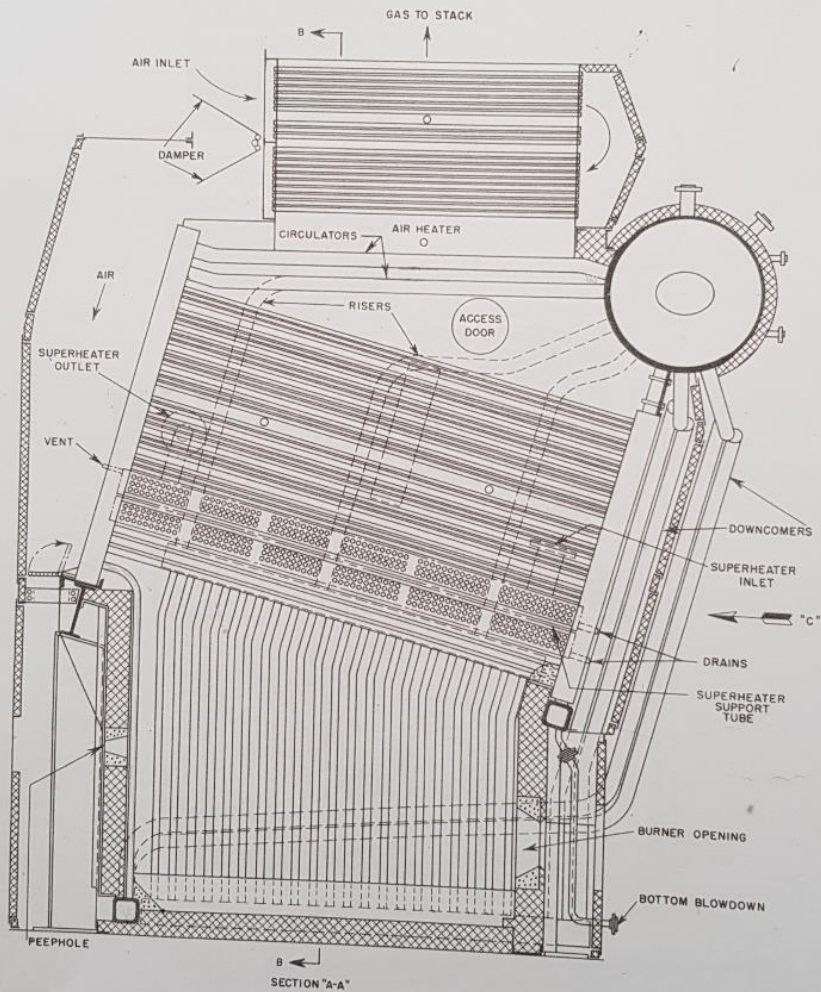


FIGURE 1. GENERAL ARRANGEMENT OF THE STEAM GENERATOR, SHOWING BOILER, SUPER-HEATER, WATERWALLS, FURNACE AND AIR HEATER.

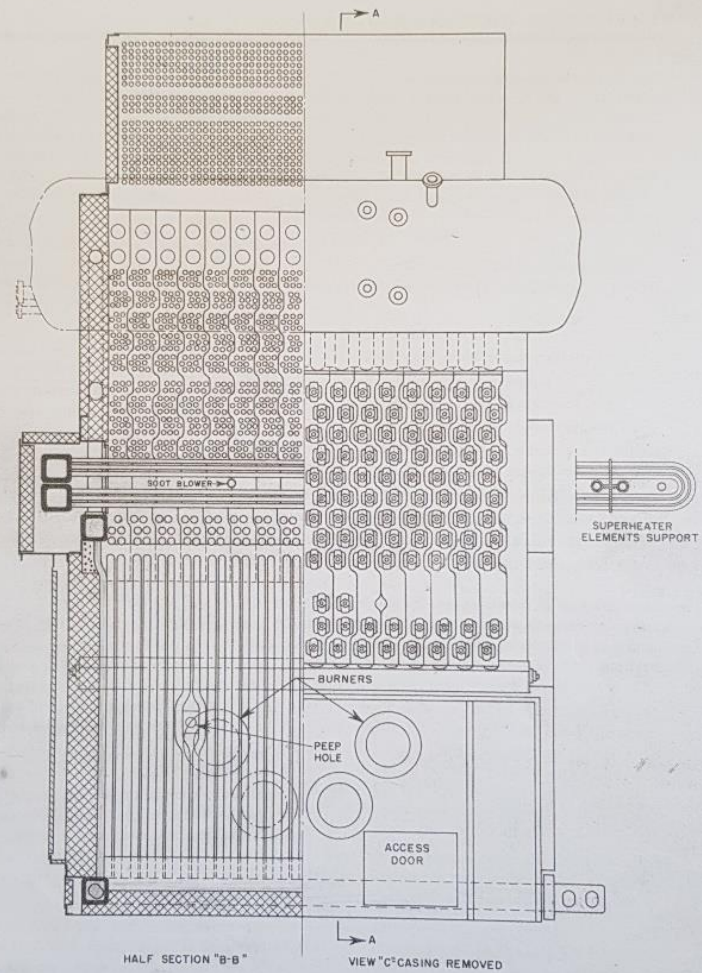


FIGURE 2. HALF TRANSVERSE SECTION THROUGH BOILER, SUPERHEATER, AIR HEATER AND FURNACE AT LEFT. HALF FRONT ELEVATION IS SHOWN AT RIGHT.