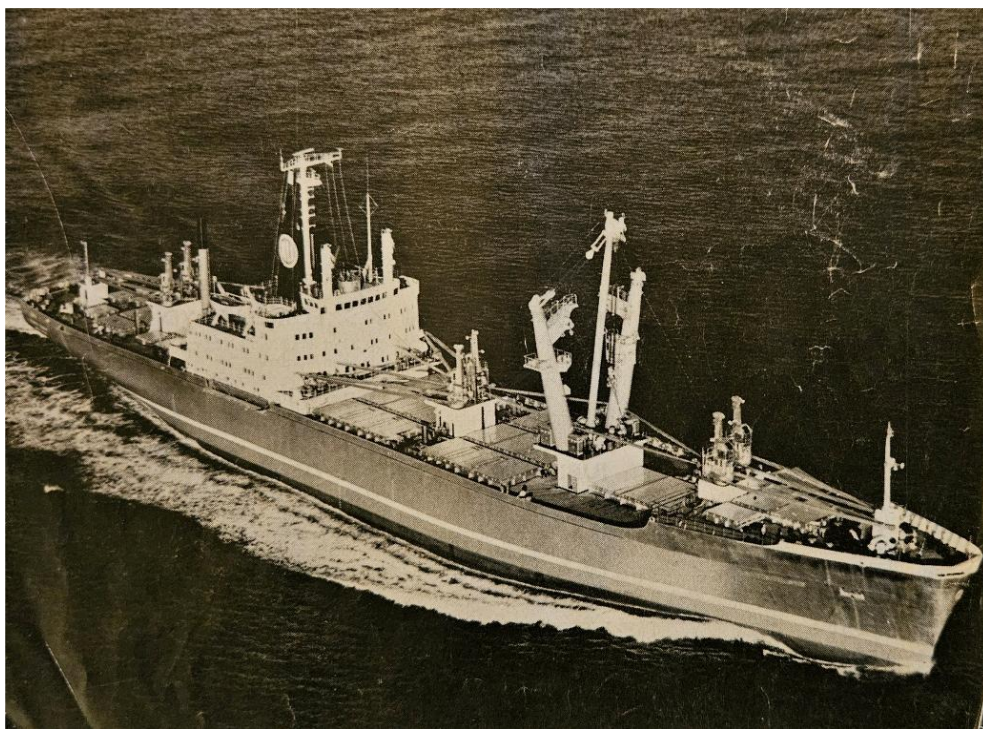




Nieuwsbrief no. 43

*Leuve Lloyd,
voor oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Harry van der Brugh

KRL

8-3-2025

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

<u>Secretariaat:</u>	Bermweg 13, 4388 CA Oost-Souburg	
<u>Telefoon:</u>	06 39867855, e-mail: tuanwtkskrl@gmail.com	
<u>Bankrekening:</u>	NL 81 INGB 0004307496 t.n.v. WTK's Voormalige Rotterdamsche Lloyd te Woubrugge.	
<u>Bestuur:</u>		
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
<u>Redactie Nieuwsbrief:</u>		
	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 ontvallen. De namen vermelden wij met eerbied in onze nieuwsbrief. R.I.P. dat zij rusten in vrede.

Dhr. N.T.A. Rimmelzwaan	★ 4 september 1945	† 17 oktober 2024
Dhr. F.W. Kok	★ 3 december 1936	† 11 januari 2025
Dhr. E Boonstra	★ 23 oktober 1943	† 19 januari 2025
Mw. M. Veenstra-Postma	★ 30 juni 1942	† 9 februari 2025

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



Proficiat, Onze jarigen, in het 1^e Kwartaal



Dhr. J. Kautz	Wassenaar	7-1-1932	93 jaar
Dhr. C. Kasse	Middelburg	28-1-1938	87 jaar
Dhr. L. Veenstra	Roden	13-2-1940	85 jaar
Dhr. C.J.P. Kusse	Arnemuiden	17-2-1945	80 jaar
Dhr. A. de Vries	Diepenveen	23-2-1946	79 jaar
Mw. K.J.J. de Waardt	Dordrecht	01-03-1942	83 jaar
Dhr. H.G.C. van Hof	Hummelo	24-3-1931	94 jaar
Dhr. H.A. Meinders	Sneek	25-3-1937	88 jaar
Dhr. L.H.J. van Oss	Heumen	25-3-1942	83 jaar

Ingekomen berichten

Het was even schrikken toen wij op 18 februari een mailtje van onze secretaris Fred kregen, met de mededeling dat hij een paar dagen in het ziekenhuis heeft gelegen. Gelukkig gaat het nu goed en is hij weer thuis en heeft alles onder controle.

Van de Voorzitter

Geachte collega's, beste leden van de Club,

Onder het genot van een lekker voorjaarszonnetje begin ik met mijn voorwoord voor deze nieuwsbrief. Na een tot nu toe sombere winter, ziet de toekomst er dan toch weer wat fleuriger uit. Helaas was er ook weer het lichamelijke ongemak, maar dat lijkt weer ten goede gekeerd. Gelukkig bleek de kwaal van onze secretaris ook veel minder ernstig dan aanvankelijk gevreesd, dus nu volle kracht op naar onze voorjaarsbijeenkomst in Vlaardingen. Zoals al eerder vermeld, zijn ook familie, vrienden, kennissen en oud-collega's van harte welkom. Hoe meer zielen, hoe meer vreugd.

Harry heeft weer een interessant artikel geplaatst over de Leuve Lloyd. De eerste van een serie mooie schepen. Ik heb met veel plezier op de Loire gevaren. Fred maakte nog een zijstapje naar de W-Kerken van de VNS. Ook daar heb ik als 2^e wtk opgevaren en ik ben het met Fred eens, onze L-schepen waren beter. Ik herinner me nog een reis op de Wissekerk en daar zat ik tussen allemaal VNS-wtk's. Als de Kromhout (het havenaggregaat) stond te draaien, durfde niemand daar in de buurt te komen, want zo werd mij verteld dat het kon gebeuren dat er ineens een drijfstang uit het carter kwam zeilen. Schijnt wel eens gebeurd te zijn. Tel uit je winst.

Ik hoop dat we straks met een groot aantal deelnemers weer over de leuke dingen uit de Lloyd-tijd kunnen praten, onder het genot van een drankje en met de voorbijvarende schepen op de achtergrond en een uitgebreide lunch. Ik zie uit naar uw komst.

Ab Poldervaart

Van de secretaris

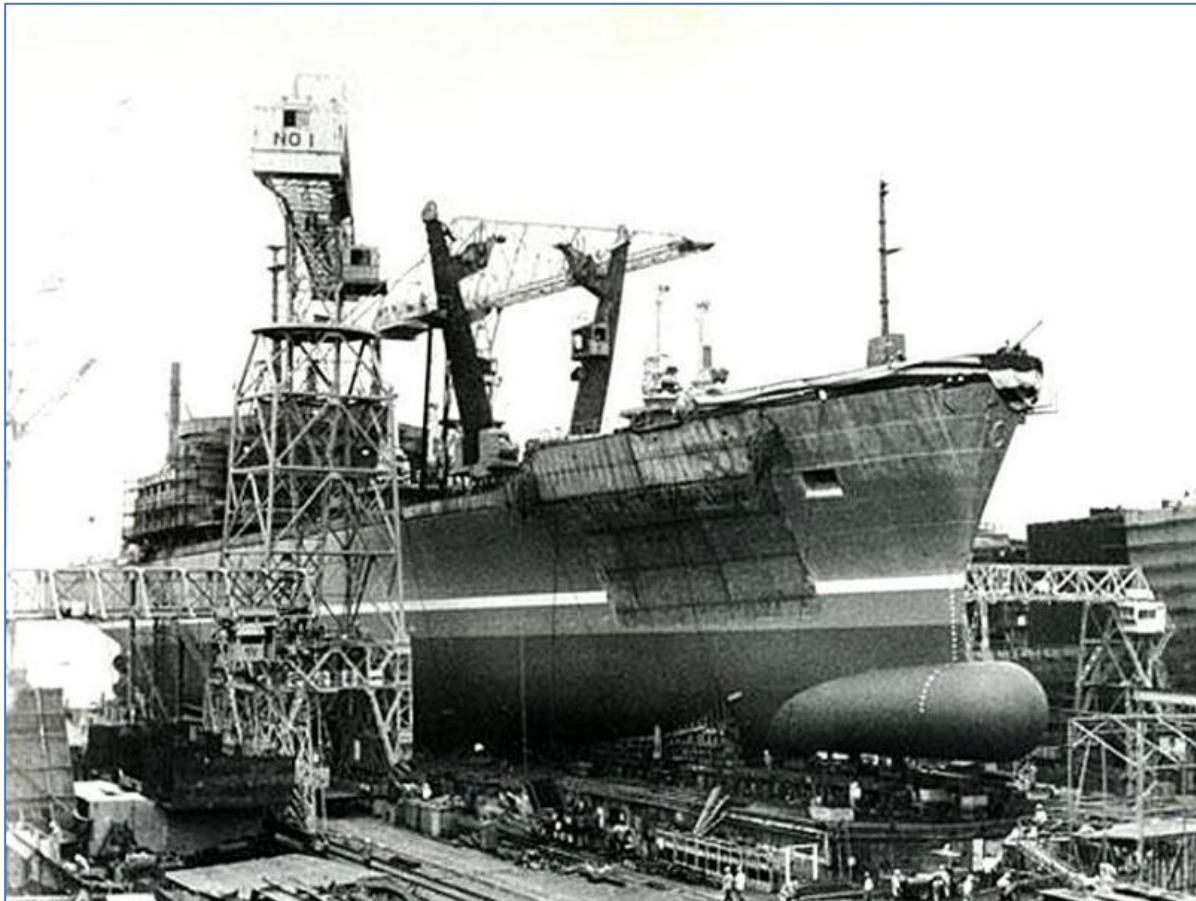
Geachte collega's, beste leden van de Club,

Zoals Harry al vermeldde, was ik even niet zo lekker. In de nacht van 16 op 17 februari kreeg ik een stevige pijn op de borst links, uitstraling naar de linkerarm en zweeten. Dus ik dacht: Bogaard je bent aan de beurt. 112 gebeld om 04.00 uur en enige tijd later stond de ambulance voor de deur. Hartfilmpje, maar daarop zagen de dames geen aanwijzingen voor een hartaanval. Daarmee was het probleem niet opgelost. Dus naar de SEH in het ziekenhuis. Daar werd na diverse onderzoeken uiteindelijk vastgesteld, dat ik een ontstoken hartzakje had. Direct begonnen met medicatie en rond de middag was ik al weer aardig het heertje. Eén nacht gebleven en dinsdag mocht ik alweer naar huis. Nu, een week later, voel ik me alsof er niets is gebeurd. Van de cardioloog mag ik me vier weken niet inspannen en daar hou ik me dan maar aan.

Harry heeft weer een geweldig verhaal gemaakt over de jachten van de KRL. Op zusterschip de Nedlloyd Lek heb ik één reis mogen maken en dat was genieten. Daarvoor en erna was ik veroordeeld tot een W-kerk. Gebouwd in diezelfde periode. Maar wat een verschil. Op die W-kerken was het alom verkeerd ontwerp en ellende. Ir. Ernst Vossnack was toch een begenadigd ontwerper van schepen. Zijn vader was trouwens hoogleraar aan zoals dat toen heette de Technische Hogeschool Delft. Ook in de scheepsbouw.

Fred van den Bogaard

m.s. Leuve Lloyd

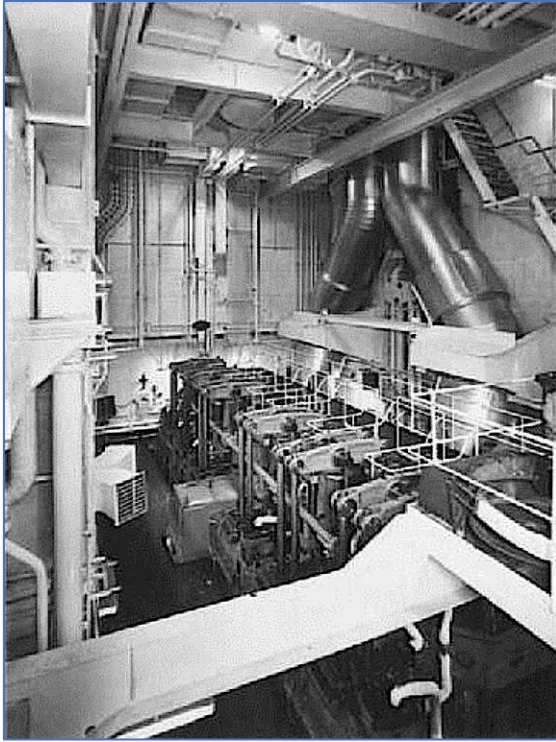


Leuve Lloyd vlak voor de tewaterlating

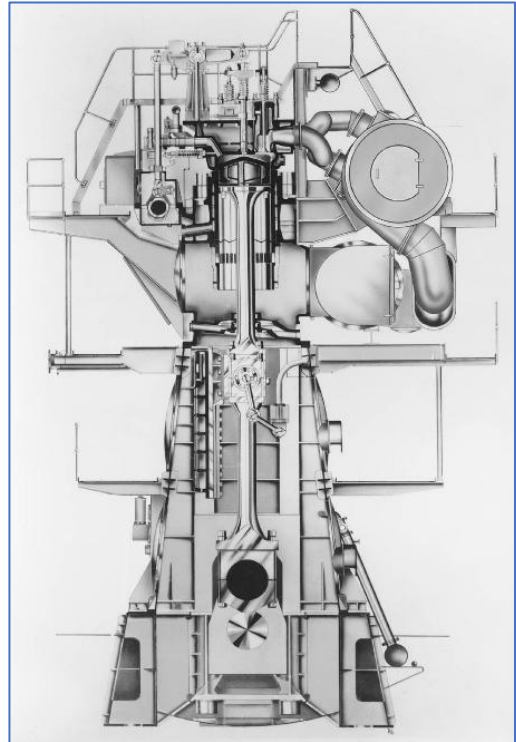
Technical Data

Gross Tonnage:	9603
Net Tonnage:	5034
Deadweight:	12746
Length 1 (Loa):	162.01 Meter
Length 2: (Lbp)	158.10 Meter
Beam:	23.77 Meter
Depth:	14.00 Meter
Draught:	9.45 Meter
Power:	17000 bhp
Engine:	2-stroke single-acting Stork 6 cylinder
Speed:	20 kn

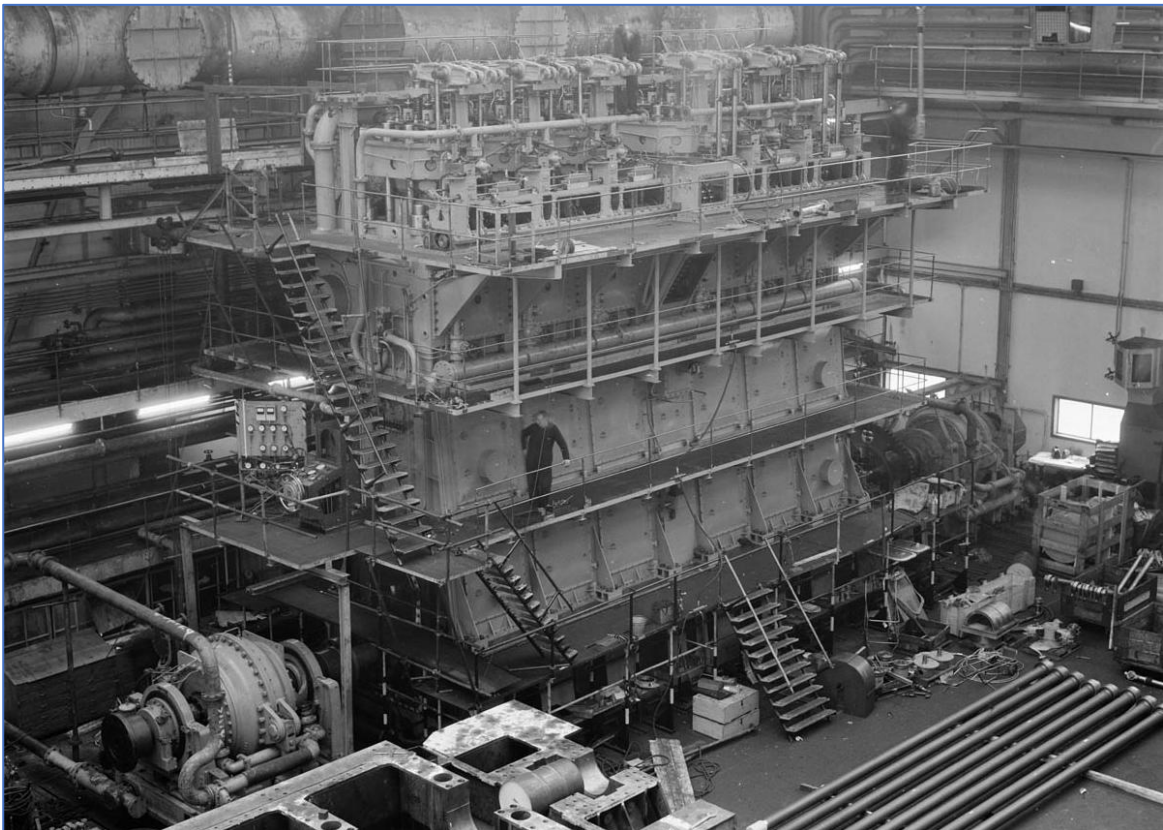
Stork hoofdmotor Leuve Lloyd



Machinekamer Leuve Lloyd



Hoofdmotor met drukvulling en langspoeling



Stork SW-6 X 90/170 Hoofdmotor op montage plaats voor afbouw

Kennismaking met het ms. Leuve Lloyd

Vol ongeduld hebben velen uitgezien naar de komst van de jongste vlootaanwinst van onze maatschappij, het ms Leuve Lloyd. Bijna 8 weken na indienststelling in Japan kwam het dan eindelijk in de late avond van 9 februari voor het eerst in de thuishaven, waar het de volgende ochtend onmiddellijk aan nieuwsgierige en kritische blikken werd onderworpen, omdat het een schip is met zeer veel afwijkingen t.o.v. de schepen, die wij tot dusverre gewend waren. Onder de talrijke belangstellenden, die kwamen kennis maken met het nieuwe schip, behoorden ook haar naamgeefster, mevrouw mr. J.M. van Walsum-Quispel, en haar echtgenoot, de heer mr. G.E. van Walsum, lid van het college van commissarissen van de maatschappij.

De bijzondere band, die mevrouw Van Walsum met de Leuve Lloyd heeft, was aanleiding tot een bijeenkomst in kleine kring, op vrijdag 17 februari, in de salon van het schip, dat zij in Japan had gedoopt en te watergelaten. Het was in deze salon, dat de heer Th. A.W. Ruys, mede namens de gezagvoerder, de heer en mevrouw Van Walsum en de overige genodigden verwelkomde om vervolgens het woord te geven te geven aan de naamgeester van de Leuve Lloyd. Zoals mevrouw Van Walsum zei, was het voor haar en haar echtgenoot een groot genoegen aanwezig te kunnen zijn, omdat zij nu de gelegenheid kregen iets terug te doen voor alles, wat de Lloyd hen in Japan had laten genieten. Zij hadden er veel kunnen zien, er mensen leren kennen en met enige van hen vriendschap kunnen sluiten. Verder zei mevrouw Van Walsum, dat haar relatie met de Lloyd van veel oudere datum is dan die van de tewaterlating van de Leuve Lloyd. Als kleuter had zij namelijk reeds met haar ouders op het ss. Salak een reis gemaakt van Tandjong Priok naar Rotterdam. Het enige, wat zij zich van deze reis kon herinneren, waren de op dek geplaatste houten banken met bruine latjes, die zo gemaakt waren, dat men er niet gemakkelijk op kon zitten!

Haar tweede reis vond plaatst met ss. Rindjani, toen zij met haar ouders, na een verlof, vijf dagen na het uitbreken van de eerste wereldoorlog naar Indië teugging. Hiervan herinnerde zij zich het kolen bunkeren in Colombo, waar koelies deze noodzakelijke brandstof in mandjes aan boord brachten. In verband met de enorme stofontwikkeling, die dit bunkeren teweeg

bracht, moesten de patrijspoorten gesloten blijven en werd alles aan dek zoveel mogelijk afgedekt. Mevrouw van Walsum maakte ook in 1919, de eerste reis van het eerste turbineschip van de Lloyd, de Patria, van Priok naar Rotterdam mee, nu eens in een trilvrije hut!

Echt Rotterdams

Haar jongste relatie met de Lloyd noemde zij die van sponsor van het ms. Leuve Lloyd, een echt Rotterdams schip met een echte Rotterdamse naam. Zij zei, dat dit haar, die vaak op chauvinisme der Rotterdammers had geschamperd, toch wel wat deed.

De naam Leuve herinnerde haar aan de oude monding van de Rotte en zij ging terug tot het jaar 1592, toen het nog kleine Rotterdam behoefte kreeg aan een haven.

De eerste, die werd gegraven, was het Haringvliet. Hier verrees drie jaar later de Koopmansbeurs. Toen volgde de Leuehaven en daarna werden de Wijn-, de Bier- en de Scheepsmakershaven gegraven.

Dit complex van havens vormde de kern van de verbinding met zee.

Doelbewust gekozen geschenk

Het mag wel een bijzonder toeval worden genoemd, dat de heer en mevrouw van Walsum in het bezit zijn van een kopergravure, vervaardigd naar een potloodtekening van E. Maaskamp en voorstellende de Leuehaven omstreeks 1790.



Mevrouw van Walsum overhandigt de applique aan kapitein Viëtor.

Deze gravure had de basis gevormd voor een geschenk, dat mevrouw Van Walsum voor het schip wilde aanbieden. In haar opdracht had De Porceleyne Fles in Delft aan de hand van deze ets een zeer fraaie Delfts-blauwe applique vervaardigd, die zij aan kapitein j.G. Viëtor aanbood. Men kan zich nu nog nauwelijks voorstellen, zei zij, dat dit rustige haventje van 180 jaar geleden is uitgroeid tot de huidige Leuehaven. Zij hoopte, dat wanneer iemand aan boord de afbeelding van de oude Leuehaven zou zien, hij zich zou realiseren, dat Rotterdam door dit oude haventje geworden is tot wat het nu is.

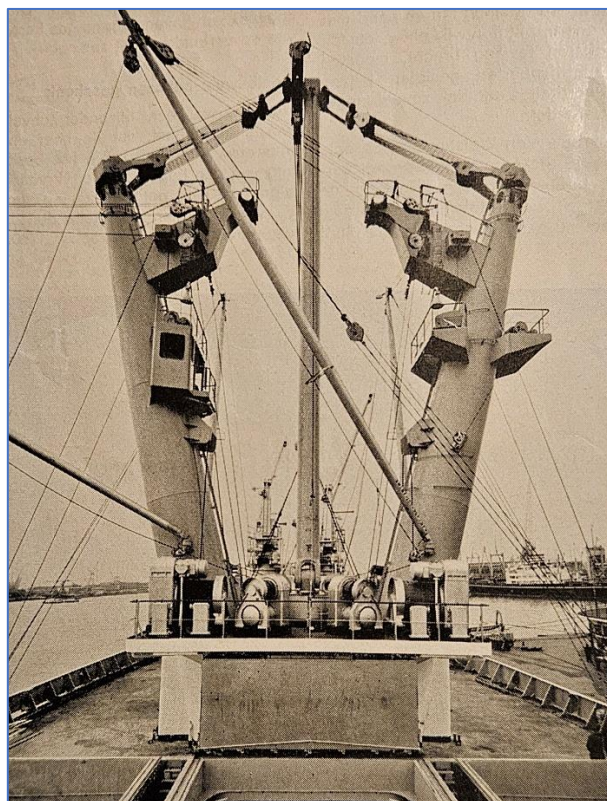
Kapitein Viëtor dankte mevrouw Van Walsum voor haar komst naar het schip, waarvoor zij nu, naar hij zei, niet zo'n lange reis had behoeven te maken als destijds voor de tewaterlating. Hij dankte haar ook voor de applique, waaraan een goede plaats aan boord zou worden gegeven.

Tenslotte zei hij, dat het herinneringstableau hem vaak aan Rotterdam zal doen denken.

Gladdekker

De Leuve Lloyd is het eerste van vier schepen, waarvan onze maatschappij en de Stoomvaart Maatschappij Nederland er elk twee gezamenlijk hebben besteld bij de Nippon Kokan Kabushiki Kaishawerf, te Shimizu (Japan).

Het ontwerp en het bestek kwamen tot stand in een zeer nauwe samenwerking tussen de technische diensten van beiden rederijen.



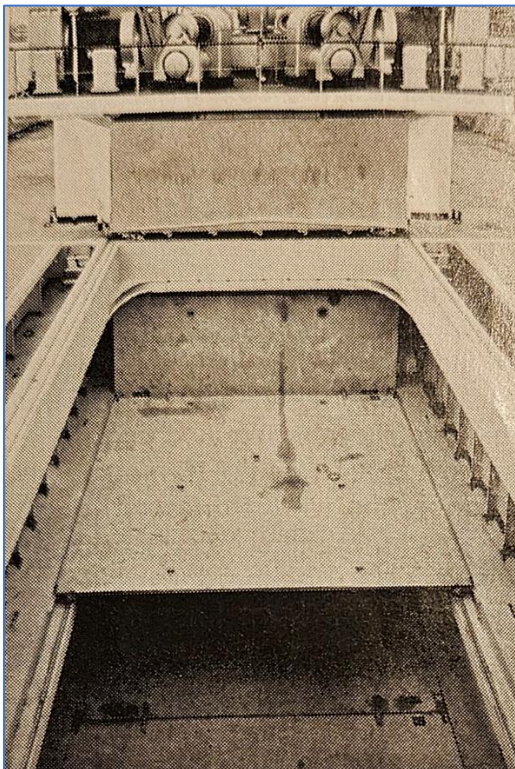
De 130-tons Stulckn-laadboom met de masten.

Het schip is van het gladdek -type (vandaar, dat al heel gauw het woord gladdekker werd gebruikt) met een lange bak en is voorzien van een bulbsteven en een spiegelhek. Het heeft zes laadruimen, waarvan er vier vóór de machinekamer zijn gelegen en twee erachter. De ruimen 3 en 4 zijn zgn. open ruimen, d.w.z. dat deze voorzien zijn van drie naast elkaar gelegen laadhoofden, hetgeen horizontaal transport van lading overbodig maakt. Bovendien zijn hierin drie tussen-dekken aan gebracht, in plaats van de gebruikelijke twee, zoals in de overige ruimen. Ruim 6 is geheel ingericht voor gekoelde lading tot -22°C en heeft een inhoud van ongeveer 58.000 ft^3 . Het is onderverdeeld in negen kamers, waarvan er zich zeven in het boventussendek bevinden. Laatstgenoemde kamers zijn alle voorzien van laadhoofden op het bovendek.

De temperaturen in de kamers worden automatisch geregeld en op één centraal punt gecontroleerd en geregistreerd. Deze kamers kunnen alle, naar keuze en onafhankelijke van elkaar, koelen vriezen of diepvriezen, volgens een temperatuurschaal van $+10^{\circ}$ tot -22°C .

Voor het vervoer van eetbare oliën en chemicaliën heeft de Leuve Lloyd ca. 30.000 ft³ dieptankruimte, onderverdeeld in negen tanks. In het onderruim 1 bevinden zich drie tanks, die bovendien zijn ingericht voor het vervoer van wijn. De overige dieptanken, die tevens voor vervoer van droge lading zijn bestemd, zijn ondergebracht in het boventussendek van ruim 5.

Met uitzondering van de kleine laadhoofden op de dieptanken en koelkamers zijn alle luiken d.m.v. drukknoppen hydraulisch bedienbaar volgens het hydrotorque-systeem van Götaverken. Zij bestaan uit 4 à 6 pontons, die paarsgewijze onafhankelijk van elkaar kunnen worden bediend.

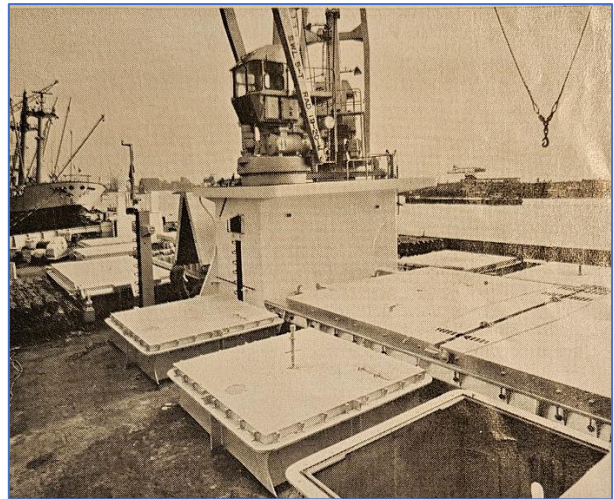


Ook de luiken in de tussendekken kunnen hydraulisch worden bediend.

Voor het snel laden en lossen zijn drie stel laadbomen van 10 ton en één stel van 15 ton aangebracht. Alle laadbomen zijn met de volle last volledig bestuurbaar d.m.v. elektrische hanger- en geillieren, fabricaat AEG. Verder zijn er zes elektrische 5-tons dekkranen met een spreid van 20 m opgesteld van het fabricaat ASEA.

Zij kunnen eventueel op afstand worden bediend.

Voor het vervoer van zware lading is het schip uitgerust met een 130 tons Stülcken-laadboom, die kan werken op de ruimen 2 en 3 en waaromheen 18 winches zijn gegroepeerd! Een indrukwekkend aantal, wanneer men bedenkt, dat vroeger een schip slechts 18 winches in totaal had.



De dieptanks op het achterdek.



De open luiken op het voordek.

Het verhaal- en meergerei bestaat behalve uit twee ankerlier-kaapstanders op de bak en twee kaapstanders op het achterschip, uit vier

constant-tension meerlieren, die het mogelijk maken de trossen, ondanks wisselend getij, steeds op dezelfde strakheid te houden. Alle dekwerktuigen, alsmede de laadlieren, zijn geleverd door Van der Giessen's Werktuigenfabriek, te Krimpen a/d IJssel. De Leuve Lloyd heeft twee polyester motor-reddingboten, elk voor 55 personen.

Accommodatie

Alle ongeveer 40 bemanningsleden zijn midscheeps ondergebracht in éénpersoons hutten. Naast de gebruikelijke recreatiemogelijkheden heeft het schip ook een permanent zwembad en twee universele televisietoestellen. Alle verblijven zijn geheel airconditioned. Er zijn 2 eetruok-salons, die rondom de keuken zijn gegroepeerd.

Nautische installatie

De brug is zoveel mogelijk rondom van ramen voorzien, waardoor ook een goed uitzicht naar achteren wordt verkregen. De kaartenkamer is in de navigatieruimte opgenomen. Het schip is uitgerust alle moderne navigatie- en veiligheidsmiddelen, zoals o.a. gyrokompass; automatische stuurinrichting; twee onafhankelijk van elkaar werkende radarapparaten; Decca-navigator; elektrisch log; automatische radiorichtingzoeker; rookmelder; CO₂-blusinstallatie; ankerspil met afstandsbediening vanaf de brug; VHF-radio-telefoon en een telefooncentrale met 50 aansluitingen.

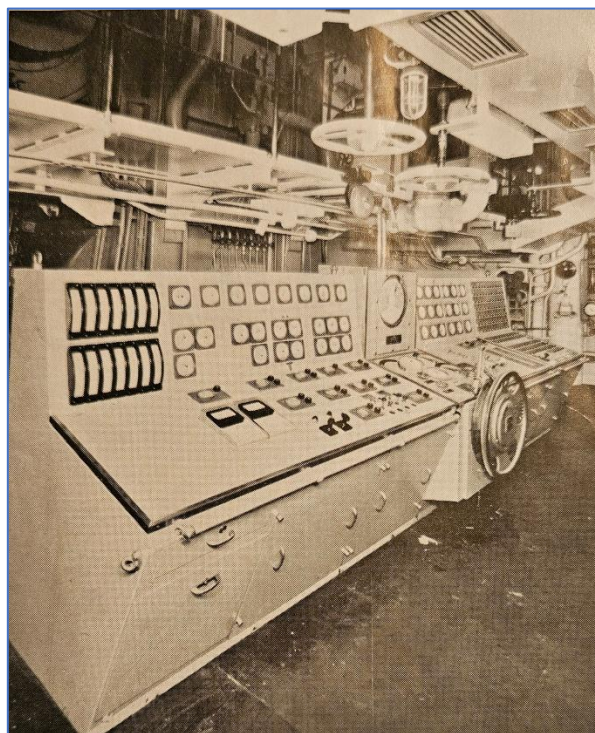


De commandobrug. Links de afstandsbediening van de ankers.

Behalve deze min of meer gebruikelijke navigatie-apparatuur bevinden zich op de brug ook nog een telegraaf-commando-schrijver, een registrerende ruimtemperatuurmeter en alarmpaneel voor de bilgemeetapparatuur.

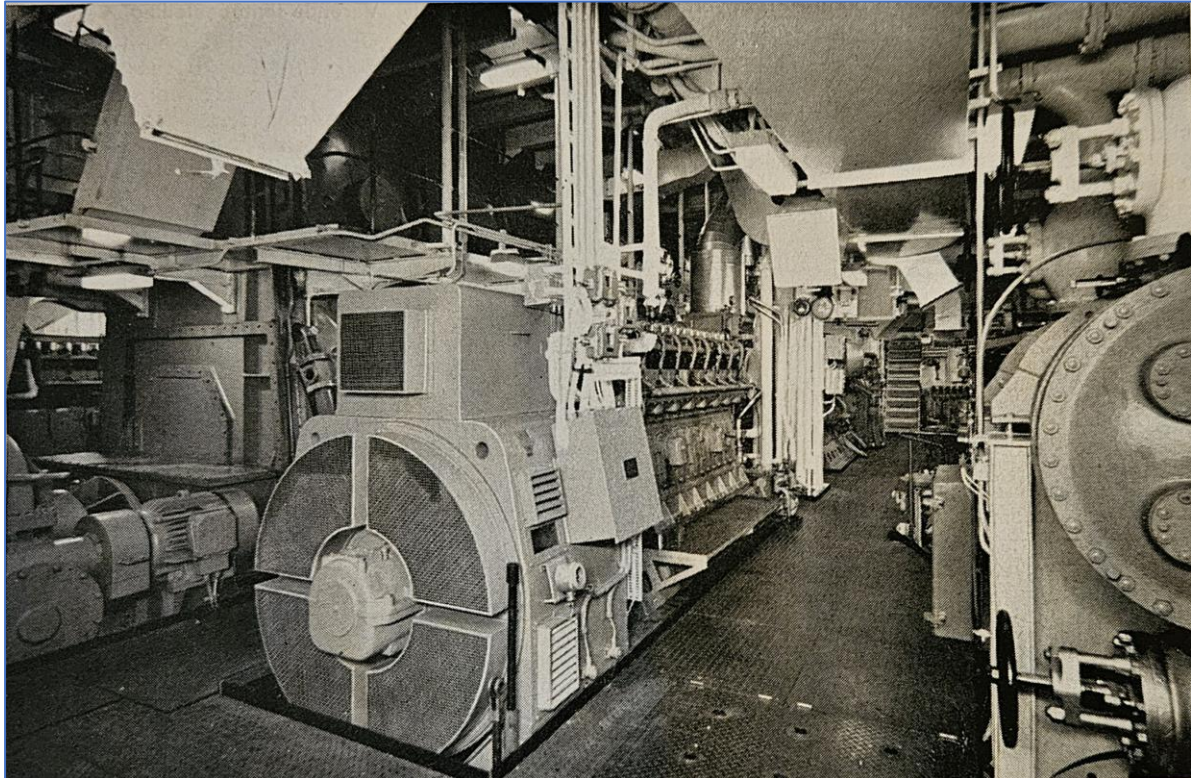
Machine-installatie

De voortstuwing wordt verzorgd door de eerste Stork-motor met grote boring, de SW 6 x 90/170, die een vermogen van 17.000 apk ontwikkelt bij 115 omw/min. Voor de elektrische energie zijn drie Stork hulpmotoren ROH opgesteld, elk gekoppeld aan een 375 kW Heemaf generator 440 V draaistroom. Voorts zijn de gebruikelijke hulpwerktuigen geïnstalleerd, zoals luchtcompressoren, centrifuges, pompen.

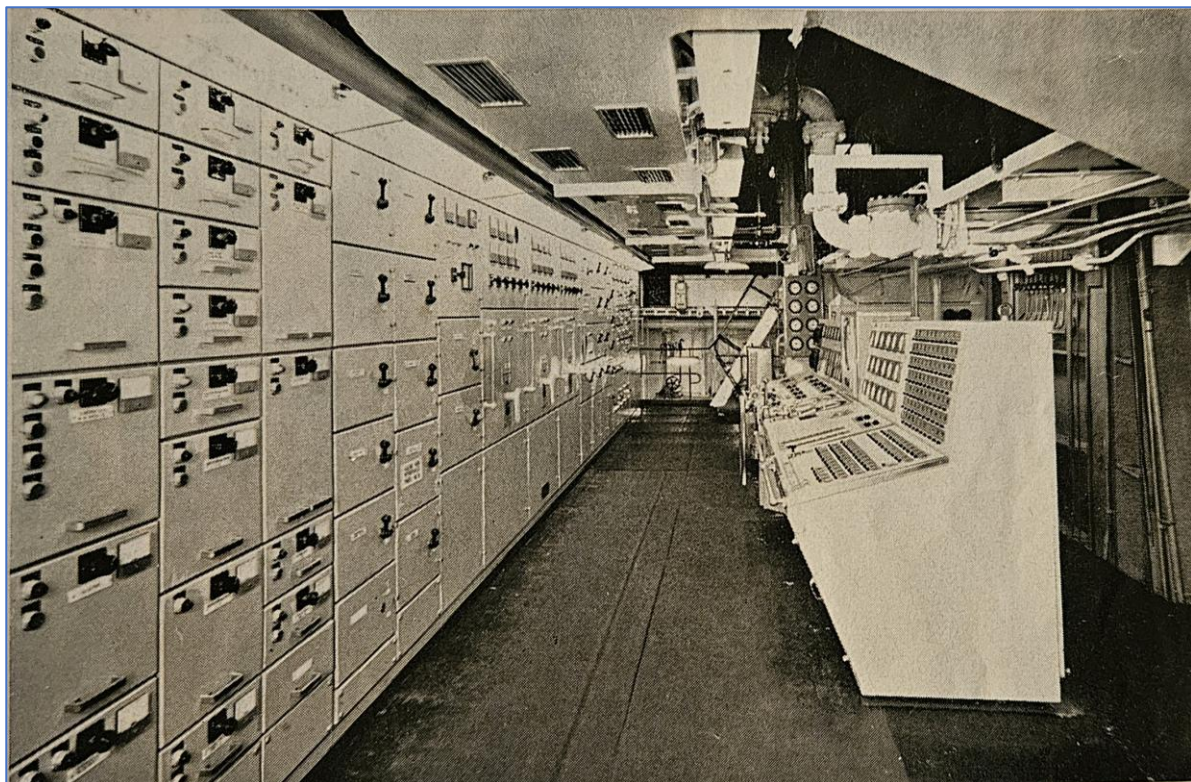


De manoeuvreerstand met geheel rechts, de tableaux voor alarmsignalen.

In de machinekamer is ook een uitgebreide koel- en vriesinstallatie ten behoeve van de reeds genoemde negen kamers in ruim 6. Op ruime schaal zijn automatische regelaars toegepast; voor het hoofdbedrijf treedt automatisch de standby pomp in werking bij uitvallen van de bedrijfspomp.



Een van de Stork hulpmotoren.



De schakelpanelen bij de manoeuvreerstand.

Ook de alarmering is zeer uitgebreid en omvat ongeveer 135 alarmen. Voor zover ons bekend, is deze elektrische brandmeldinstallatie in machinekamer, kombuis en wasserij, waartoe in deze ruimten 52 brandmelders zijn aangebracht, eveneens een nieuwigheid. Daar vrijwel alle smeerpunten automatisch worden gesmeerd, is ook hier een besparing van de nodige mankracht bereikt.

Rompvorm

Ten behoeve van de snelheid is aan de onderwatervorm van de Leuve Lloyd de uiterste aandacht besteed.

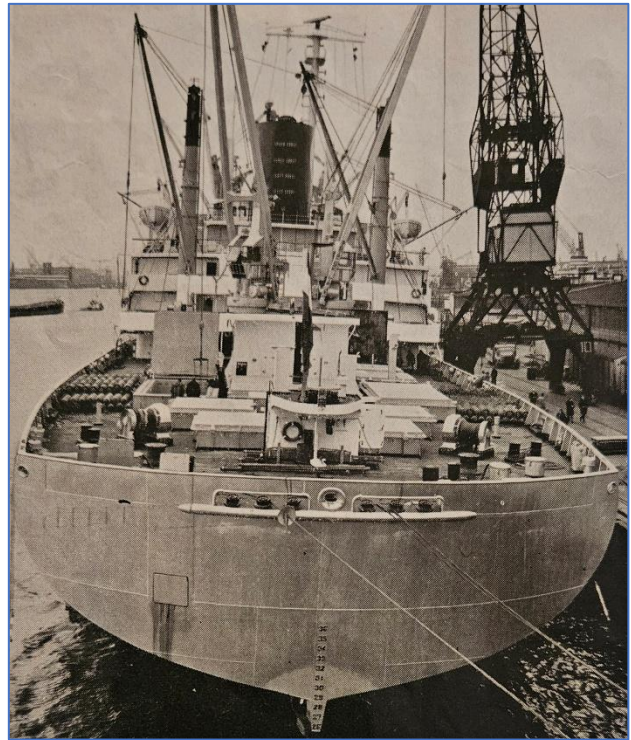
Vermeldenswaard zijn:

- a. **de bulbsteven**,
ten gevolge waarvan de golfweerstand aanzienlijk wordt gereduceerd.
- b. **de clear-water stern**,
Waardoor het water zo gelijkmatig mogelijk van voren in de schroef kan stromen, zodat een goed rendement wordt verkregen.
- c. **het vrijhangende Oertz-roer**,
dat zorgt voor goede koersstabiliteit en bestuurbaarheid, ook bij lage snelheid.
- d. **het spiegel-achterschip**,
hetgeen de volgende voordelen biedt:
vergroting van de ruimte in het achterschip –
vergroting van het dekoppervlak – verhoging
van de stabiliteit. Met deze vormgeving is
men in feite teruggekomen op de achter-
schip-vorm van het oude zeilschip.

Varende tentoonstelling

Onder talrijke nieuwigheden, die zich aan boord van de Leuve Lloyd bevinden, is er een, die over enige maanden weer zal worden verwijderd, nl. een tentoonstelling, die in een der dieptanks is ingericht. De bedoeling van deze primeur is om de eerste rondreis van het schip naar Nieuw-Zeeland aan verladers en andere belangstellenden in de aanloophavens te kunnen demonstreren, wat de Leuve Lloyd mans is op het gebied van laden en lossen en welke vervoersmethoden kunnen worden toegepast. Dit alles kan worden getoond aan de hand van werkende modellen, tekeningen, foto's en verklarende teksten.

Zo is er een model van de Stülckenlaadboom, met daarvoor en erachter-doorzichtige-gedeelten van de ruimten 2 en 3; een ASEA dekkraan, hydraulische Götaverken luiken en een laadboom met elektrische AEG hanger- en geïlieren.



Het spiegelhek met links, het gesloten deksel van de afvalstortkoker.

Het eerst genoemde model werd geheel in timmerwinkel van ons Stuwadoorsbedrijf vervaardigd, onder leiding van de heer S. Schuitemaker. Het personeel van zijn afdeling verzorgde ook de betimmering in de dieptank.

De tentoonstelling werd ontworpen door de heer Joh. H. Berg, van ons Atelier Publiciteit, en onder zijn leiding ingericht. Alle betrokkenen hebben met dit werk hun handen meer dan vol gehad en het resultaat hiervan mag worden gezien. Het was dan ook bijzonder prettig te mogen constateren, dat deze tentoonstelling gedurende de ligperiode aan de Lloydkade reeds veel belangstelling heeft getrokken.

Geadopteerd

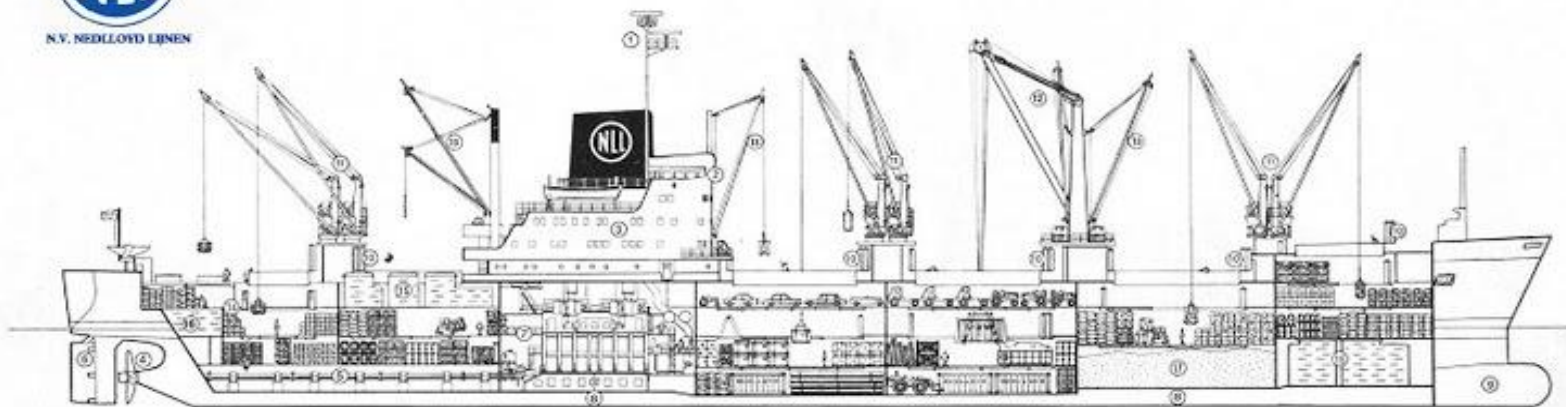
Ook de Leuve Lloyd is geadopteerd en wel door de Maria-kweekschool, te Breda. De school telt 225 leerlingen, in de leeftijd van 16 tot 22 jaar, die er worden opgeleid voor onderwijzers.



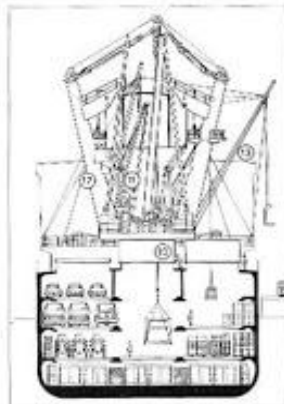
Rook- en eetsalon voor de bemanning, met links een TV toestel.



De rooksalon voor de officieren.



De Leuve Lloyd(1966) overlans en dwars bekeken



Dwarsdoorsnede van ruim 3.

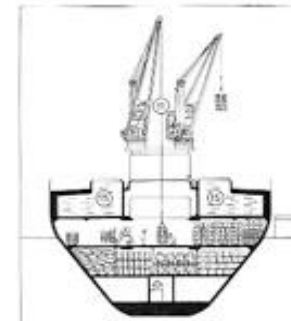
VERKLARING DER CIJFERS

1. Radar antennes
2. Commandobrug
3. Verbleven voor officieren en bemanningsleden
4. Schroef
5. Schroefas
6. Oertz-roer
7. Machinekamer
8. Dubbele bodem
9. Bulbsteven
10. Luiken volgens Götaverken-patent
11. 5-tones-ASEA dekkranen
12. 130-tones Stülcken-mast
13. 10- en 15-tones laadbomen
14. Koel-, vries- en diepvriesruimten
15. Dieptanks voor vloeibare lading
16. Drinkwater
17. Bulkclading

ALGEMENE GEGEVENS

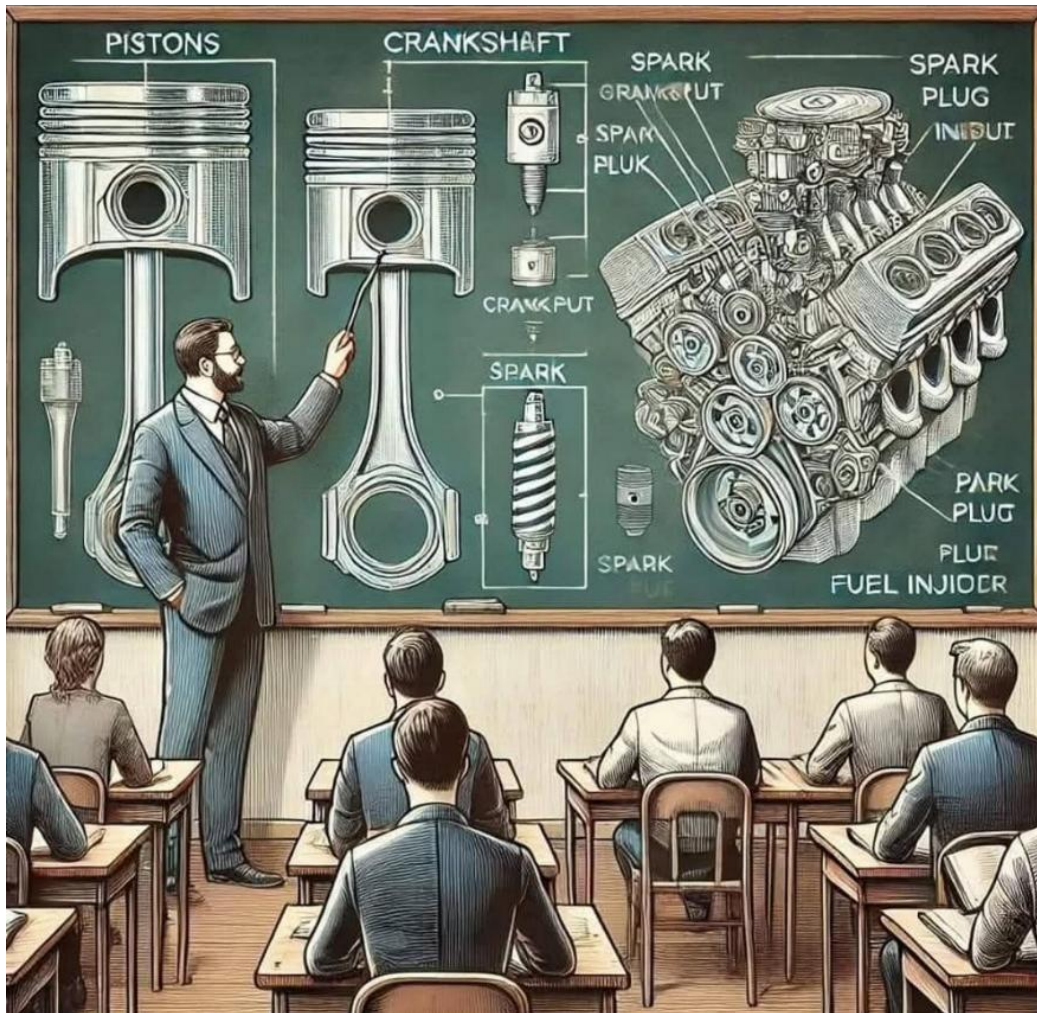
Gebouwd door Nippon Kōkan Kabushiki Kaisha, Shimizu (Japan).
 Hoofdmotor fabrikaat Stork, type SW 6 x 90/170 met grote boring.

Opdracht	30 december 1964
Kiellegging	6 april 1968
Tewasjerling	18 juli 1966
Indienststelling	15 december 1968
Lengte over alles	162 m - 531' 6"
Lengte tussen de lood-lijnen	153,79 m - 504' 7"
Breedte	23,70 m - 77' 9"
Holte	14,00 m - 45' 11"
Diepgang	9,05 m - 29' 9"
Draagvermogen	12.080 ton
Bruto tonnage	12.896,95
Ruiminhoud	696.000 kub.vt.
Draagsnelheid	21 mijl p/u
Machinerie	17.000 apk bij 115 omw/min
Classificatiebureau	Lloyd's Register



Dwarsdoorsnede van ruim 5.

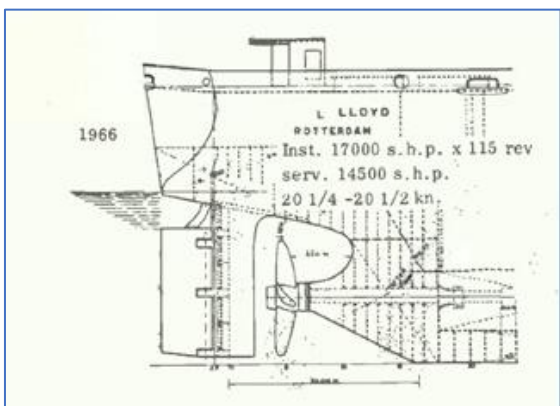
Langsdoorsnede van het schip.



Developments of ship's afterbodies, Propeller excited vibrations.

Bijgevoegd wat info van het Lab. voor Scheepsbouwkunde van de Technische Hogeschool Delft (juni 1988) .

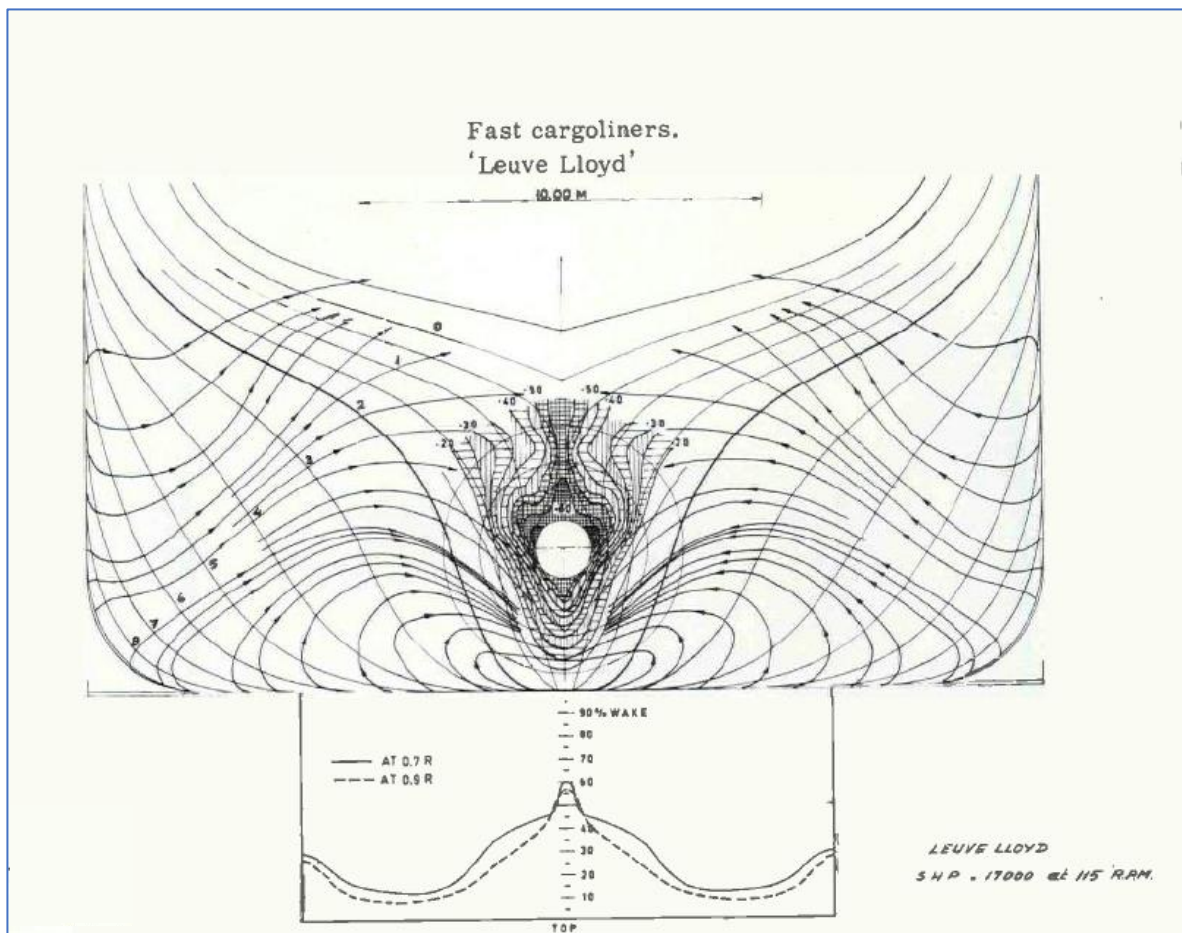
(Na intrede van het vrij hangend roer werden de schepen trillingsvrij).



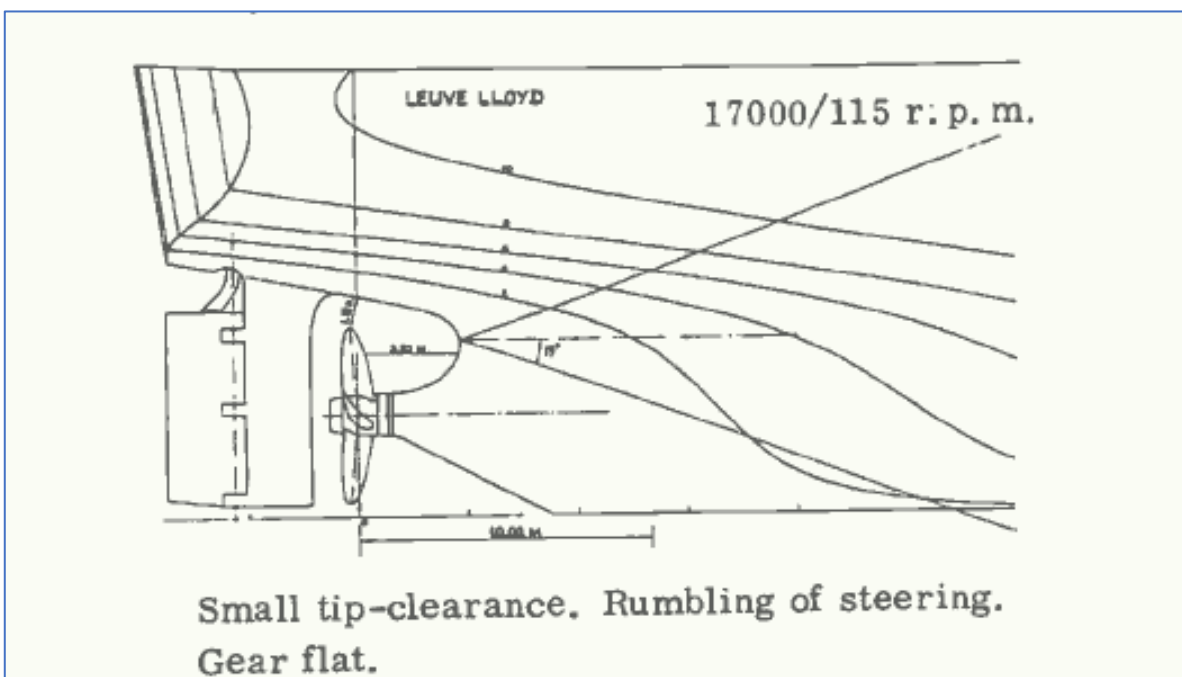
Good construction. No vibrations. Just acceptable rumbling in steering gear-flat because of small tip clearance.



Leuve Lloyd - 17.000 s.h.p. / 115 r.p.m.



Conventional underwater bodies with transom stern.



Small tip-clearance (1,10 m / 3,20 m). Rumbling of steeringgear-flat.