



Nieuwsbrief no. 45

*Struisvogel a/b Marne Lloyd,  
voor oud-Werktuigkundigen van de voormalige  
Koninklijke Rotterdamse Lloyd*



Harry van der Brugh

KRL

20-7-2025

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:** NL81 INGB 0004 3074 96 t.n.v. WTK's Voormalige  
Rotterdamsche Lloyd te Woubrugge.

**Bestuur:**

**Voorzitter:** Fred van den Bogaard (ad-interim)

**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/>

**Overleden in het afgelopen kwartaal**

Helaas is er ons wederom een collega ontvallen. De naam vermelden wij met eerbied in onze nieuwsbrief. R.I.P. dat hij rust in vrede.

Dhr. A. Poldervaart

★ 1 mei 1944

† 2 juni 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.

## Ingekomen berichten

Op 20 juni, een aardige reactie van A. Kleinepier op de foto's van Fred van den Bogaard, van de Hogere Zeevaart School aan de boulevard in Vlissingen.



*De Ruyterschool rond 1953*



*Hotel Zeevaartschool*

Geachte collega's,

Aanvullend op de mededeling van onze secretarie, het volgende. Als oud leerling, was ik zeer benieuwd wat ze van al die klaslokalen gemaakt hadden, dus ben ik binnen gelopen om hier achter te komen.

Er zijn een aantal authentieke zaken gebleven zoals het trappenhuis en herdenkingsbeelden.

Verder heeft men het geheel omgetoverd tot ca 70 hotelkamers, variërend van "kapiteinskamer" tot matrozen kamers (in de vroegere kantine).

De gehele maand houden ze nog een soort rondleidingen, 's middags tussen 14.00 en 16.00 uur afhankelijk van mogelijkheden en drukte.

Wij zijn voor het eerst in het torentje geweest, wat een soort vergaderruimte moet gaan worden.

Een stukje nostalgie, zeker de moeite waard om even langs te gaan, kijkje nemen, terrasje, hapje eten etc.

Hopelijk heeft dit een betere invulling en bestendigheid dan het voorgaande.

Een aanwinst voor Vlissingen mag ik wel zeggen.

Met vriendelijke groeten,

Adri Kleinepier

## Van de Redactie

### In Memoriam – Ab Poldervaart

Met verdriet, hebben wij het overlijden van Ab Poldervaart, oud-voorzitter van onze club van wtk's, van de voormalige Koninklijke Rotterdamse Lloyd moeten vernemen.

Ab was een aimabel mens, betrokken en altijd bereid om mee te denken. In de samenwerking was hij prettig, zorgvuldig en oprecht. Hij was iemand met wie je graag aan tafel zat: geen groot woord, wel een groot hart.

Als werktuigkundige heeft Ab op meerdere schepen van de KRL gevaren, en later als hoofdwerktuigkundige bij de Nedlloyd. Hij kende de machinekamers van binnen en van buiten, maar nog belangrijker: hij kende de mensen. Zijn vakmanschap ging altijd gepaard met menselijkheid, iets wat hem tot een gewaardeerde collega maakte, op zee en aan wal.

Binnen onze club vervulde Ab een voortrekkersrol. Zijn inzet, zijn humor en zijn warme aanwezigheid zullen we missen.

Wij wensen zijn vrouw, kinderen en kleinkinderen veel kracht toe in deze tijd. Mogen zij troost vinden in de vele dierbare herinneringen die Ab heeft nagelaten.

We bewaren hem in ons hart.

Namens het bestuur van de WTK-club van de voormalige Koninklijke Rotterdamse Lloyd.



## Van de secretaris / (Ad-interim Voorzitter)

Geachte collega's, beste leden van de Club,

Namens het resterende bestuur heeft Harry al een prachtig eerbetoon aan Ab Poldervaart geschreven. Het moet voor de deelnemers aan de voorjaarsbijeenkomst in Vlaardingen al wel duidelijk geweest zijn, dat het niet goed ging met Ab. Hij had ons als overige bestuursleden al laten weten, dat hij uitbehandeld was, hooguit nog een paar maanden te leven had en stopte als voorzitter. Maar eerst wilde hij nog de voorjaarsbijeenkomst zonder commotie meemaken en daarna zijn aftreden en toestand bekend maken.

De paar maanden bleken uiteindelijk nog geen drie weken.

Voorlopig nemen Harry, Cor en ik de honneurs waar.

De voorjaarsbijeenkomst was verder een succes, afgaande op de reacties van de deelnemers. Dus nu op naar onze bijeenkomst in Bronbeek op 8 oktober.

We hebben weer dezelfde ruimte gereserveerd met het prachtige uitzicht op tuin. En er staat ons natuurlijk weer een heerlijk buffet te wachten.

Veel leesplezier, want Harry heeft weer flink zijn best gedaan.

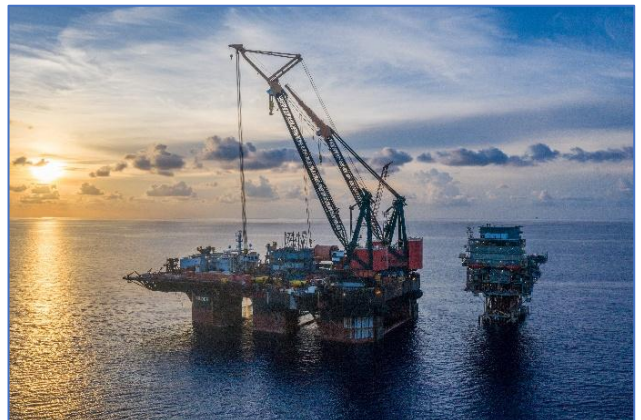
Met vriendelijke groet,

Fred van den Bogaard, secretaris

## s.s.c.v. Balder

De **Balder** is een diepwaterconstructieschip (Engels: Deep Water Construction Vessel), van Heerema Marine Contractors uit Leiden. Het werd in 1978 gebouwd door Mitsui Engineering & Shipbuilding in Japan als half-afzinkbaar kraanschip. In 2001 werd het omgebouwd tot DCV door Verolme Botlek BV.

De *Balder* is vernoemd naar de Noorse asengod Balder, onder andere geëerd als god van het licht en de lente en de welsprekendheid. Balder is de broer van Hermod. *Hermod* is ook de naam van het zusterschip van de *Balder*. De *Balder* heeft twee kranen, stuurboord 3600 ton en bakboord 2700 ton. Sinds de ombouw is het uitgerust met een klasse III dynamisch positioneringssysteem om op positie te kunnen blijven. Het heeft zeven 3500 kW roerpropellers en twee voortstuwingsschroeven.



Tijdens de ombouw werd een Mooring Line Deployment Winch, een meerdraden-installatielie, geïnstalleerd, de grootste in de wereld, met een diameter van 10,5 meter en een SWL (*Safe Working Load*, veilige belasting) van 275 t. In 2002 werd een J-Lay toren van Huisman-Iltrec geïnstalleerd. Hiermee is het mogelijk om een pijp te leggen in 3000 meter waterdiepte.

Het bestaat uit twee pontons met elk drie kolommen. De vaardiepgang is ongeveer 12 meter. Tijdens hijswerkzaamheden wordt er normaalgesproken naar 25 meter geballast. Op deze manier zitten de pontons (met een diepgang van 12 meter)



ruim onder water, om het effect van de deining en zeegang te verminderen.  
Naast het gewone ballastsysteem beschikt het schip over een zeer snel ballastsysteem voor tijdens het hijsen naar een ontwerp van Alexandre Horowitz.  
Het heeft een accommodatie voor 406 personen.

### **Technische specificatie**

S.S.C.V.: semi-submersible crane vessel

Gebouwd: Mitsui Engineering & Shipbuilding in Tamano, Japan

Scheepstype: Half-afzinkbaar kraanschip, Diepwaterconstructieschip

Kiellegging: 2 augustus 1977

Oplevering: 16 juni 1978

Eigenaar: Heerema shipping B.V.

### **Afmetingen.**

Lengte: L.O.A. 154 m

Lengte tussen Loodlijn LII 118 m

Breedte: 86 m

Displacement: 104.355 ton

Bruto-tonnage: 75.374

Netto-tonnage: 22.612

Draagvermogen: 59.404 ton

### **Kranencapaciteit.**

SB-kraan: 3600 ton

BB-kraan: 2700 ton

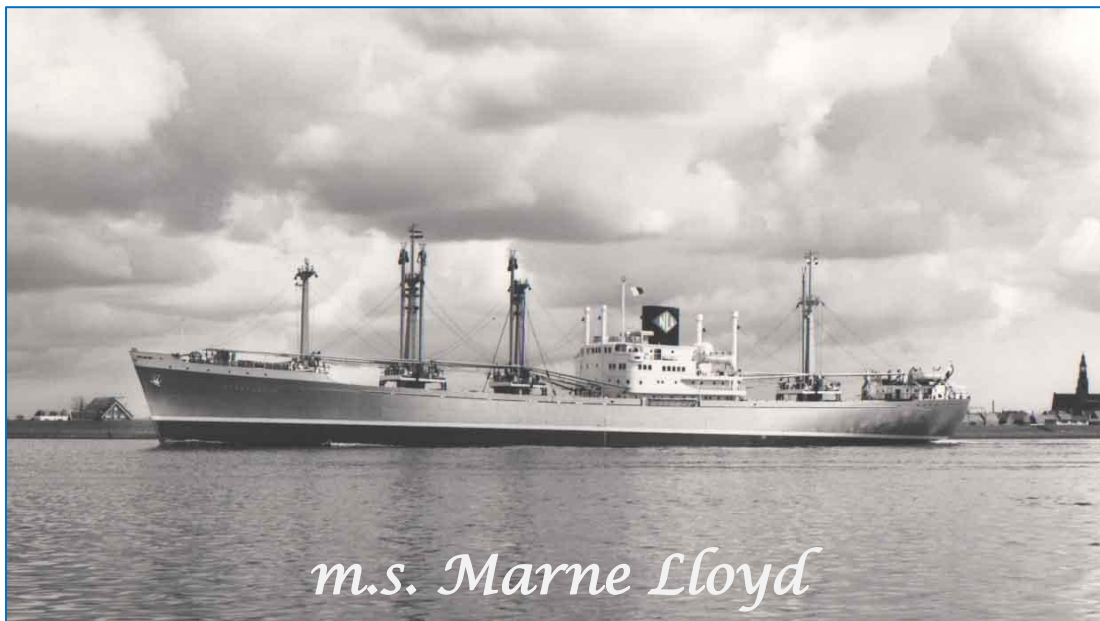
Onderstaande link is een filmpje van: Heerema Balder + Hermod"Two of a kind

<https://www.youtube.com/watch?v=Gnvq-w8tF30>

### *Struisvogel belaagt stuurman*

Kapitein W. K. van den Berg, gezagvoerder van het m.s. Marne Lloyd, zond aan de redactie van de Lloyd Mail, het huisorgaan van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, een krantenknipsel uit „The Daily News” (Durban) van 9 oktober 1963. Hij tekent hierbij aan: „Het is misschien hier en daar op journalistieke wijze lichtelijk aangedikt en opgeblazen, maar het geeft wel een amusant relaas van de wederwaardigheden, die zich kunnen voordoen bij een deklading dieren”. Het verhaal komt dus geheel voor rekening van de scheepvaartverslaggever van het genoemde blad.

De dieren aan boord roken de naderende wal en sprongen opgewonden in hun hokken rond. Een ervan, een struikvogel, zag kans om uit te breken en verwondde daarbij de hals zo ernstig, dat het in razernij de eerste stuurman achterna joeg.

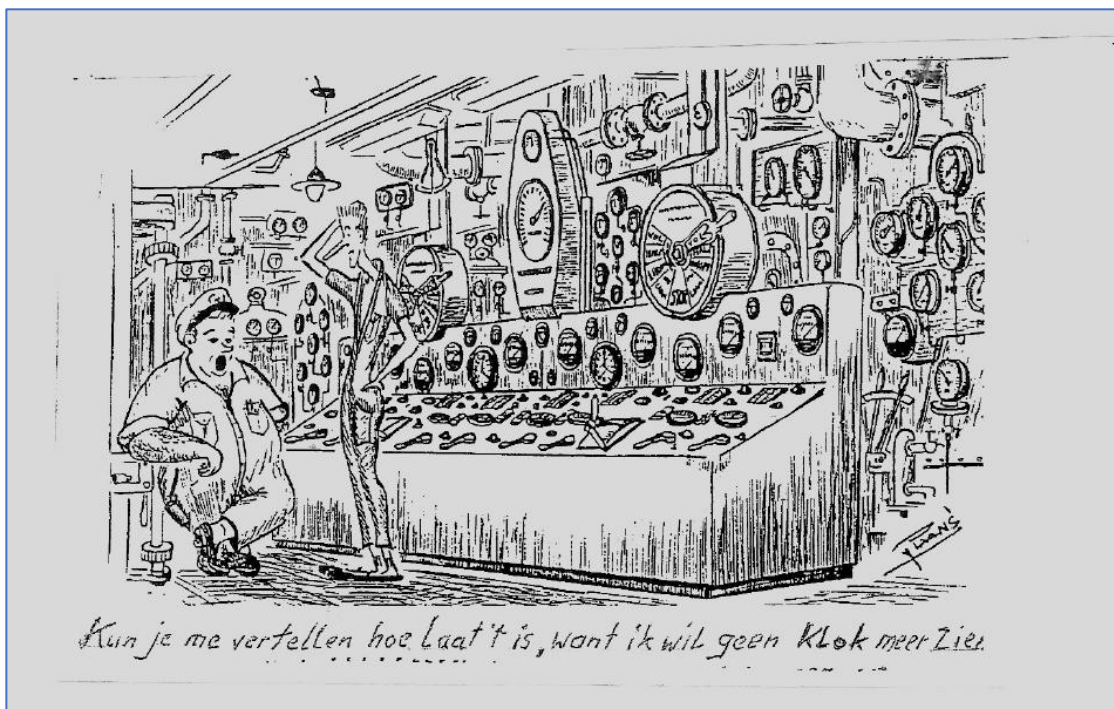


Het schip was het Nederlandse vrachtschip Marne Lloyd, dat deze week in Durban aankwam, doch de spurt voor zijn leven maakte de eerste stuurman, toen het schip enkele weken geleden (11 juli!-Red.) op de rede van Suez lag. Het schip vervoerde toen twee witte rinocerossen uit Zoeloeland, enige zebra's, verscheidene struisvogels en reuzeschildpadden uit Kenia. Toen de struisvogel uitbrak, was het dek, op de eerste stuurman na, geheel verlaten. Deze had namelijk juist enige Egyptische beambten naar de statietrap geleid. Hij wilde juist teruggaan naar zijn hut, toen hij gebonk op het dek hoorde en de struisvogel,

met gestrekte hals en de vleugels gespreid, van achter het dekhuis op zich zag aanstormen. „Wat kon ik doen?

Ik herinnerde mij, dat mensen waren opengereten door de beet van een struisvogel, dus rende ik met de vogel op mijn hielen, de eerste de beste trap op. Bovenaan bleef ik staan om het dier van me af te houden, maar de traptreden hadden hem ervan weerhouden mij verder achterna te jagen. Ik riep de man, die belast is met de verzorging der dieren, en met behulp van de bootsman en een fel-schijnende lantaarn overmeesterden we de struisvogel en kregen hem weer in zijn hok”, aldus de stuurman. Eerst toen werd de verwonding aan de hals geconstateerd. Het was een grote gapende wond, waarin de luchtpijp van de vogel te zien was. Met het naaigerei van de eerste stuurman en een flinke hoeveelheid desinfecterende middelen naaide de dierenverzorger het gat dicht, terwijl verschillende bemanningsleden de vogel in bedwang hielden. De volgende dag bleek, dat het dier ziek was en men vreesde, dat het zou sterven. Maar twee dagen later richtte het zich weer wat op. In Lissabon werd de struisvogel door een veearts behandeld, zodat het in de Verenigde Staten gezond en wel kon worden afgeleverd, zeer tot genoegen van de directie van een dierentuin in Texas.

Ter afsluiting nog de; *De tijd klok .....*!



Cartoon van Jan Paans