



Nieuwsbrief no. 2

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



Harry van der Brugh

Arie de Waardt

KRL

1-10-2018

Een indrukwekkend Stukje Historie

(door Harry van der Brugh)

De aanleiding tot dit verhaal is de indrukwekkende herdenking op 14 november 2015 van de ondergang van de “Modjokerto”, een koopvaardijship van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL) bij Koninklijke Van Der Wees in Dordrecht.

Als vrijwilliger van het KRL-Museum project waarvoor ik mij had aangemeld heb ik een bijdrage kunnen leveren aan het succes van deze herdenking, met als thema “Een Stille Getuige”.

Alvorens ik met mijn verhaal begin wil ik mij eerst voorstellen, voor diegene die mij niet kennen:

Mijn naam is Harry van der Brugh, ben getrouwd en heb een zoon en dochter. Mijn hobby's zijn schilderen, fotografie en het maken van modelschepen. Ik ben woonachtig in het Noord Brabantse Sint Oedenrode.

Ik heb in Utrecht op de Hogere Zeevaart School voor Scheepswerktuigkundigen gezeten (deze bestaat niet meer) en ben vervolgens in 1967 bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, mijn eerste werkgever, terecht gekomen en in 1978 in de buitendienst van Thomassen Holland B.V.

Mijn eerste reis was als Leerling Werktuigkundige aan boord van de Seine Lloyd in de Pacific dienst, een jongens droom.

Via het Panamakanaal naar Tahiti, Samoa, Fiji, Kiëta, Solomon Island, Nouméa, Tarawa de Gilbert-Islands, Papua New Guinea en via de Filippijnen naar Indonesië. Hier liggen de roots van het historisch verhaal “Een Stille Getuige”.

Het project van het KRL- museum bestaat uit de restauratie van de historische teakhouten motorreddingssloep van de Modjokerto door de werf “De Delft” uit Rotterdam en het reviseren van een 2-cilinder oude Lister dieselmotor en de installatie ervan in de motorreddingssloep door ondergetekende, samen met een oud- collega scheepswerktuigkundige van de KRL. Tijdens het reviseren van deze oude Lister dieselmotor komt hierbij uit onverwachte hoek nog een klein stukje geschiedenis van de N.V. Machine en Motoren Fabriek van Thomassen & CO te voorschijn.

De geschiedenis

De ondergang van de Modjokerto in de Indische Oceaan ten zuiden van Java op 1 maart 1942.

De strijd om Java door de Jappen stond op het punt te beginnen en de Nederlands-Indische regering, die de ernst van de situatie inzag, liet instructies geven aan alle koopvaardischepen die zich in de Indische wateren en havens bevonden om te vluchten.

De gezagvoerder van het motorschip Modjokerto van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, welke op dat moment in de havenstad Tjilajap van Java lag, kreeg opdracht van de Commandant Der Zeemacht in Nederlands Indië onmiddellijk het anker te hieuwen en de haven te verlaten, koers te zetten naar Colombo en verdere instructies af te wachten.



De Modjokerto vertrok overhaast uit de haven Tjilajap, met niet alle bemanningsleden aan boord, dienovereenkomstig en als gevolg van het niet laten registreren door de havenautoriteiten wist men dan ook niet welke bemanningsleden niet aan boord waren.

De m.s. Siantar, eveneens van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, vertrok een dag eerder onder de zelfde omstandigheden uit de havestad Tjilajap en heeft op 1 maart een radiotelegram van de Modjokerto opgevangen dat ze door een vliegtuig achtervolgd werd.

Weer een half uur later een bericht dat het werd achtervolgd door een oorlogschip en weer een half uur later een noodbericht dat het schip zinkende was.

Aangenomen werd dat de Modjokerto door de Japanse zeestrijdkrachten tot zinken was gebracht en dat alle bemanningsleden om het leven waren gekomen. Een onderzoek later bevestigd dat er een in Kendari (Zuid-Celebes) gevonden massagraf ook een aantal bemanningsleden van de Modjokerto de aanval van de Jappen hebben overleefd en na ontbering zijn geëxecuteerd en begraven liggen op Celebes. (informatie afkomstig uit diversen kranten artikelen).

De restauratie van de motorreddingssloep

De motorreddingssloep van de m.s. Modjokerto wordt in november 2012 na een tip gevonden en 70 jaar later weer naar Rotterdam gehaald om te worden gerestaureerd.

In het Lloyd-Kompas, het magazine van het KRL-museum van juli 2014 worden vrijwilligers gevraagd om een oude Lister diesel motor te restaureren en in te bouwen. Na het artikel te hebben gelezen besluit ik om mij als vrijwilliger voor dit project aan te melden. Ook blijkt dat er nog een oud collega scheepswerktuigkundige te zijn die zich heeft aangemeld.

We mailen elkaar en spreken af om in mei 2015 een bezoek te brengen aan de werf "De Delft" in Rotterdam om een plan van aanpak en een inventarisatie lijst te maken, tevens om te kijken wat wij allemaal kunnen verwachten. Na een halve dag op de werf te hebben rondgelopen en foto's gemaakt hebben we een aardige indruk hoe de vlag er technisch bij staat, zie foto's 1 t/m 4.



foto 1



foto 2



foto 3



foto 4

We gaan naar huis en laten alles even bezinken, om vervolgens een afspraak te maken voor een tweede bezoek. In juni een paar weken later is het zover, op naar Rotterdam.

Revisie oude Lister Dieselmotor

Als technenuten zeggen we tegen elkaar dat we de montage van de oude 1-cilinder Lister eigenlijk niet zien zitten met als argument dat de Lister zonder keerkoppeling geen scheepsdieselmotor is.

Als oud- werktuigkundigen vinden we dit onze eer te na.

We besluiten de organisatie te adviseren af te zien om de Lister in te bouwen in de sloep.

In de tussentijd zoeken op internet naar een oude Lister diesel uit de zelfde tijdperiode. We vinden er een. Ondanks het feit dat er weinig budget is krijgen we groen licht en gaan aan de slag.

In het noorden van het land (Bergum in Friesland een paar honderd meter van de Centrale waar Thomassen International vier stuks Frame 6 Heavy Duty Gasturbine heeft geïnstalleerd) gaan we de oude Lister ophalen, eveneens afkomstig uit een motorreddingssloep.

Ondertussen zijn we bezig met een locatie om de motor zonder budget te kunnen nakijken en eventueel te reviseren.

Daar mijn oud collega Arie de Waardt na zijn vaartijd bij Koninklijke Van Der Wees in Dordrecht terecht is gekomen vraagt hij het huidige management toestemming en regelt dat wij in de garage bij van der Wees van de faciliteiten gebruik kunnen maken, een prachtige locatie.

We beginnen als eerste de diesel motor met een hoge druk spuit schoon te maken.

Vervolgens controleren wij de oude diesel wat er aan onderdelen ontbreekt en wat eventueel wel of niet functioneert, zie foto's 5 t/m 8.



foto 5



foto 6



foto 7



foto 8

We demonteren de brandstoftank, verwijderen het carterdeksel en cilinder beschermkap.

De foto's behoeven geen uitleg om te zien dat het e.e.a. aardig is vervuilt.

De brandstoftank (echt niet meer bruikbaar) wordt in overleg met de organisatie vervangen door een nieuwe. Alles wordt met het handje schoongemaakt en opgepoetst.

De vervuilde oude smeerolie laten we uit het carter weglopen en maken dit vervolgens grondig schoon.

De verstuivers worden gedemonteerd en visueel geïnspecteerd, er blijken aardige bloemkooltjes op de tip te zitten, dus wordt dit druk testen.

We demonteren één brandstof pomp omdat deze geen brandstof gaf. Ook inspecteren wij de keerkoppeling, zie foto's 9 t/m 13.



foto 9



foto 10

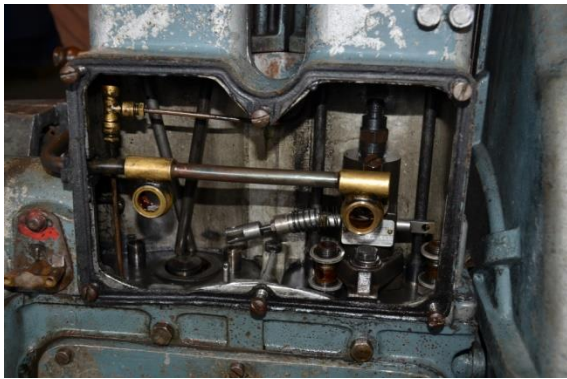


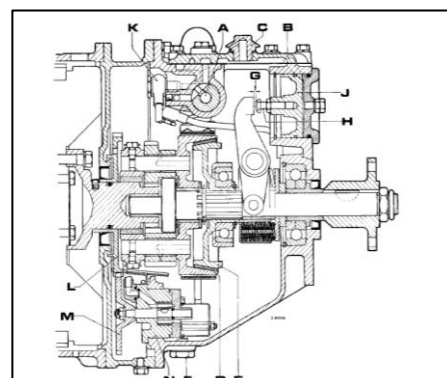
foto 11



foto 12



foto 13



Daar dit een lucht gekoelde diesel motor is verwijderen we het luchtinlaat scherm om de fan en de ruimte erom heen (fan shroud) schoon te kunnen maken. Zie foto 13.

Nadat alles zo goed mogelijk is schoongemaakt repareren we nog het lucht inlaatscherm. Na inspectie wordt alles weer gemonteerd. Natuurlijk kan ik niet alle foto's laten zien in dit verhaal vandaar dat ik verwijs naar de KRL Museum Website.

Stichting Historische Verbrandingsmotoren Papendrecht (SHVMP)



foto 14



foto 15

Daar we niet in het bezit zijn van speciaal gereedschap voor het testen van de verstuivers en de brandstofpomp komen we op het idee om *Stichting Historische Verbrandingsmotoren Papendrecht* om hulp te vragen tenslotte zijn we toch donateur.

De aanwezige vrijwilligers zijn zeer behulpzaam en vinden het leuk om ons te helpen.

De beiden verstuivers worden op 170 bar getest. Vervolgens de brandstofpomp in piece parts gedemonteerd en alle onderdelen schoongemaakt. Nadat alles weer gangbaar is gemaakt wordt de brandstofpomp opnieuw in elkaar gezet.

Na het houden van een koffiepauze krijgen wij ook nog een rondleiding. Tot mijn grote verbazing zie ik tijdens de toer op een naamplaat van een oude motor de naam Thomassen prijken. Het blijkt een gasmotor te zijn, zie foto 16. Ook wordt er nog een Kromhout dieselmotor gestart.

Als men nog niet op de hoogte is van het bestaan van Stichting Historische Verbrandingsmotoren in Papendrecht dan is SHVP een echte aanrader (must see) voor alle gepensioneerden en natuurlijk ook de jeugd die de dieselmotorteknik een warm hart toedragen.

Een prachtig stukje Historische techniek! Zie foto's 14 en 15.

Voor informatie van SHVMP zie website: <http://www.shvp.nl/>

THOMASSEN Gasmotor



foto 16



Type : 2FAG
Motor No. : 4849
Vermogen : 70 pk
Toerental : 800 rpm
Bouwjaar : 1966
Regulateur: Woodward UG8

Montage van Lister diesel motor

Langzaam beginnen we dan met de montage. Als eerste worden de beiden verstuivers en de brandstof pomp gemonteerd, de klepstoters teruggezet, de Kleplichers gemonteerd en de klepspeling opnieuw afgesteld. Omdat we de nieuwe brandstoftank nog niet binnen hebben maken we van een conservenblik een tijdelijke brandstoftank. De Lister diesel is eigenlijk gereed om een proefstart te maken en te kijken of het ontsteken wil.

Na een groot aantal pogingen de krukas rond te slingeren en het brandstofsysteem te ontluchten begint warempel de oude diesel te plokken, plok... plokplok... een prachtig geluid en flink wat zwarte rook, onvolledige verbranding, een smoking gun.

We zijn erg trots dat we zo'n oud barrel met een minimum aan kosten aan de praat hebben gekregen, zie foto's 17 t/m 19.



foto 17



foto 18



foto 19



foto 20

Het wachten is op de nieuwe brandstoftank uit Engeland. Na binnen komst wordt deze direct gemonteerd.

Ook maken we dan nog een uitlaat uit een stuk pijp van 2 inch.

Om alles compleet te maken spuiten we de Lister diesel op in de originelen kleuren, zie foto 20.

Rest ons als laatste het inbouwen van de 2-cilinder Lister dieselmotor in de motorreddingssloep.

Voor diversen mooie foto's en een video filmpje van de eerst opstart verwijs ik naar de KRL Museum Website, en voor diegene die geïnteresseerd zijn in mijn schilderkunsten naar de link met Lloyd kunst.

<http://www.krlmuseum.nl/rlsloep.html>

<http://www.krlmuseum.nl/lloydkunst.html>

Montage Lister in motorreddingssloep

De sloep is inmiddels gereed en wordt van de werf "De Delft" uit Rotterdam naar Koninklijke Van Der Wees in Dordrecht getransporteerd. De sloep wordt in een loods bij Koninklijke Van Der Wees tijdelijk opgesteld, hier zal dan ook de herdenking plaats vinden. Daar de loods is voorzien van een bovenloopkraan is het inbouwen van de Lister een piece of cake.

Ook bouwen wij nog een drinkwater tank in en wordt tevens een authentiek kompas ingebouwd.

Het project nadert op een paar kleine dingetjes na nu zijn einde. Zie foto's 21 t/m 24.

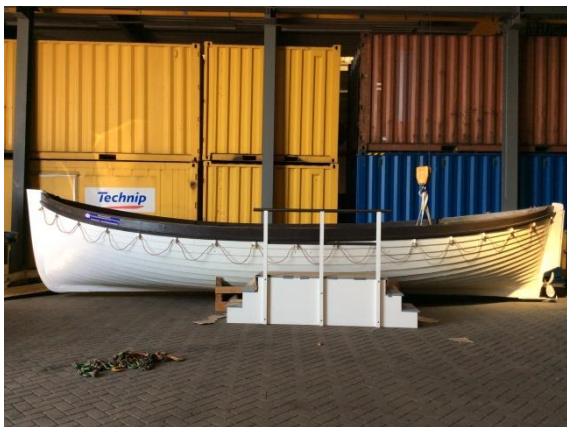


foto 21



foto 22

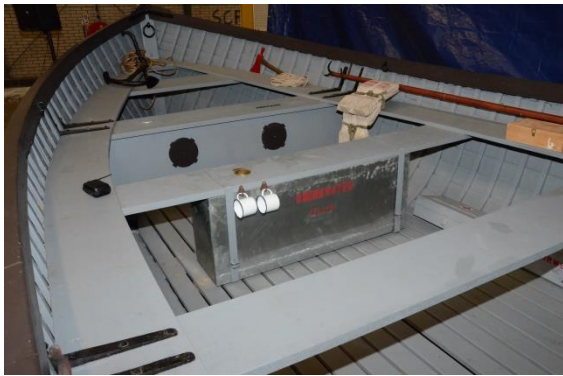


Foto 23



Foto 24



Foto 25



Foto 26

De onthulling van de gerestaureerde sloep wordt door de familieleden van de omgekomen bemanningsleden gedaan.

Tante Lien gaf aan de herdenking een extra Indische sfeer door een paar mooie liedjes te zingen.

Ook laten wij de oude Lister even draaien om het geluid aan de aanwezigen te laten horen.

Een nostalgische geluid, plok...plok...plok..... Zie foto 26.

Een prachtige herdenking en een prachtig project "Een Stille Getuige".

Voor geïnteresseerde kijk op de KRL Museum website voor meer informatie.