

Het s.s. ALPHARD had een bewogen "zeeleven"

door Frank Haalmeijer

www.worldshipsocietyrotterdam.nl

Dit kleine fraai gelijnde stoomschip van Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij onder de naam ALPHARD was één van de harde werkers van de oceanen in de jaren van voor de Tweede Wereldoorlog. Midden in de Grote Wereldoorlog werd in het neutrale Nederland gewoon door gebouwd aan de bestelde nieuwe schepen. Daar was de ALPHARD er ook een van. De kiel werd bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij gelegd op 11 april 1915 en aan het eind van dat jaar volgde de tewaterlating op zaterdag 18 december. In de boeken staat de ALPHARD vermeld onder bouwnummer 52. Al reeds kort na de tewaterlating volgde op donderdag 20 januari 1916 de overdracht aan de rederij. Dit betekent feitelijk, dat bij de tewaterlating het schip al nagenoeg compleet was.

Het schip was van een normaal kuildek type, 2 ruimen voor de brug, 1 ruim tussen de brug en de machinekamer en daarachter nog 2 ruimen. Zowel voor als achter had het schip een kuildek. In de machinekamer stonden 2 hoofdketels en 1 hulpketel. De beide hoofdketels hadden een diameter van ruim 5 meter en de hulpketel slechts 3 meter. De stoomdruk in de hoofdketels was 180 lbs/sq.inch. De stoommachine was een triple expansie machine met 4 cilinders. De lage druk cilinder was gedeeld in 2 cilinders in verband met afmetingen. Dit kwam in die tijd vaker voor. De bunkers lagen aan beide kanten naast het ketelruim, welke aan bakboord 198 ton kolen kon bevatten en aan stuurboord 126 ton. In combinatie met de kolenshoot, de reservebunkers en in het 'bridge tweendeck' was de totale bunkercapaciteit toch nog 1449 ton kolen.

Volgens het Klassebureau Veritas had het schip een bruto inhoud van 3551 ton en was er in de ruimen in totaal ruimte voor 361.740 kubieke voeten.

De lengte van dit vrachtscheepje was 113,83 meter over alles en daarbij was de breedte 15,25 meter. In geleden toestand was de diepgang 6,46 meter. In de midscheeps was erg weinig ruimte. Op het hoofddek woonde de gezagvoerder en waarschijnlijk ook de 1e stuurman. Een dek hoger was de kaartenkamer en een reservehut aan de bakboordkant. De navigatiebrug was niet meer dan een houten ruimte van fraai gevernist teakhout, waarin een groot stuurwiel stond opgesteld. Boven de kaartenkamer was nog een bovenbrug met standaardkompas en telegraaf voor de communicatie met de machinekamer. Wel had het schip al elektrisch licht in de accommodatie. De accommodatie boven de machinekamer bevatte de hutten en verblijven van de officieren en bemanning, welke aan beide kanten van de machinekamerschacht was gesitueerd. Gemiddeld waren 25 tot 30 bemanningsleden aan boord.

Het 'leven van deze oldie' was indrukwekkend te noemen. Al in maart 1918 werd de ALPHARD in Rotterdam opgelegd. Men was toch bang, dat dit schip een prooi zou worden van het oorlogsgeweld op zee en van allerlei maatregelen van de oorlogvoerende en betrokken landen in die oorlog. Maar in 1919 kwam ze weer in de vaart en daarbij is een melding bekend van 04 februari 1919, dat ze op 1 februari 1919 Cape Race was

gepasseerd onderweg van Hampton Roads (USA) naar Rotterdam. Ze had daar kolen geladen voor Europa.

De rederij was in samenwerking met de Holland Amerika Lijn in 1920 een nieuwe lijndienst begonnen onder de naam ROTTERDAM ZUID AMERIKA LIJN. Beide rederijen zouden op gelijke basis schepen beschikbaar stellen voor deze lijndienst.

Zo vertrok op 01 juli 1920 de ALPHARD als eerste Nievelt-schip de Rotterdamse haven richting Zuid Amerika. De dag ervoor was het s.s. MOERDYK van de H.A.L. al vertrokken.

Die eerste Nievelt-rondreis werd op 8 oktober 1920 afgesloten door de aankomst te Rotterdam van de ALPHARD. De jaren erna voer het schip regelmatig maar niet constant in de R.Z.A.L. Ook reizen naar de USA en charterreizen werden tussendoor gevaren. In 1924 voer ze zo eens een reis in ballast naar Canada om daar een lading graan te halen voor Rotterdam. Bij aankomst in Montreal bleek, dat er nogal veel ratten aan boord waren en het schip moest uitgegast worden. De bemanning werd in een hotel gezet en kreeg wat dollars voor voeding. Nadat de ratten verwijderd waren, kon de belading beginnen. Na vertrek uit Montreal werd een weerbericht ontvangen, dat er buiten de St. Lawrence monding een zware storm verwacht werd. Kapitein van der Waarden besloot op de rivier ten anker te gaan in afwachting van een weersverbetering. Na enige tijd was de storm uitgewoed en kon de oceaanoversteek naar Rotterdam beginnen. Vermoedelijk heeft een jonge opvarende van de ALPHARD een fles overboord gegooid op de St. Lawrence, welke in oktober 1924 is aangespoeld. In de fles zat een briefje met de melding, dat de ALPHARD op 25 oktober met man en muis was vergaan. De jongeman was kennelijk bang geworden van de storm. Gelukkig is het schip veilig in Rotterdam aangekomen.

De ALPHARD heeft afwisselend naar Zuid Amerika en naar Archangel gevaren en een enkele keer naar de USA en

Canada. Echter op 3 oktober 1935 had de ALPHARD een aanvaring met een Noors vissersvaartuig uit Solvaer. Dat scheepje is gezonken en die opvarenden werden gered. De ALPAHRD was toen op reis van Archangel naar het Engelse Garston. Na lossing hier ging ze regelrecht naar Buenos Aires en Diamante om een volle lading graan te halen voor Antwerpen.

Zo kwam in het jaar 1936 het noodlot voor de Nigoco-ster. Op donderdagmorgen 7 mei 1936 vertrok de ALPHARD uit Rotterdam voor een reis naar Noord Afrika om erts te laden voor Rotterdam. Op die morgen om 10:00 uur passeerde ze Hoek van Holland met bestemming Melilla in Marokko. Het was dichte mist en regelmatig werd de zware stoomfluit gebruikt om aan te geven, dat de ALPHARD daar voer. De loods werd afgezet bij de Maas-ton en koers gezet naar de Straat Dover. Er was geen radar aan boord, maar men werkte met de oude regel, dat met uitluisteren naar de stoomfluiten van andere schepen voorzichtig gemanoeuvreed moest worden om gevaar voor aanvaring te voorkomen. Ook gebruikte men onderwater kloksignalen. Met een zware hamer werden in een droge tank klappen tegen de scheepshuid gegeven. Het geluid gaat door water veel verder dan door lucht. Ook dit had hetzelfde doel als de stoomfluit.

In de omgeving van het Sandettié-lichtschip was het potdicht van de mist. In de buurt waren 2 grote Duitse schepen van de HAPAG en de Norddeutsche Lloyd, die uit concurrentie overweging een soort 'race' hielden om het eerste binnen te komen in Hamburg. Eén van de Duitse schepen was het vracht-passagiersschip "New York". Het

gebeurde nabij de kust bij het Belgische Oostende in positie 51°40' Noord en 02°44' Oost, toen de "New York" de ALPHARD aan bakboordzijde aanvoer. De gehele linkerkant van het schip was zwaar beschadigd en ook de machinekamer maakte water. De ALPHARD begon direct slagzij te maken over bakboord en begon te zinken. Acht bemanningsleden van de ALPHARD maakten gebruik van de stormladders, die door de "New York" waren uitgehangen en de overige 18 mannen gingen aan stuurboord met de reddingboot van boord en werden kort daarna ook door de "New York" overgenomen. Alle opvarenden werden gered en zijn goed verzorgd door de Duitse bemanning. Ook de "New York" had schade opgelopen. Ze had een groot gat in de voorsteven, precies op de waterlijn en maakte ook water. Toch is de "New York" op eigen kracht naar Southampton gevaren, al waar de drenkelingen aan wal gebracht werden. De zaak is behandeld voor de Raad van de Scheepvaart op 28 mei 1936.