Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter



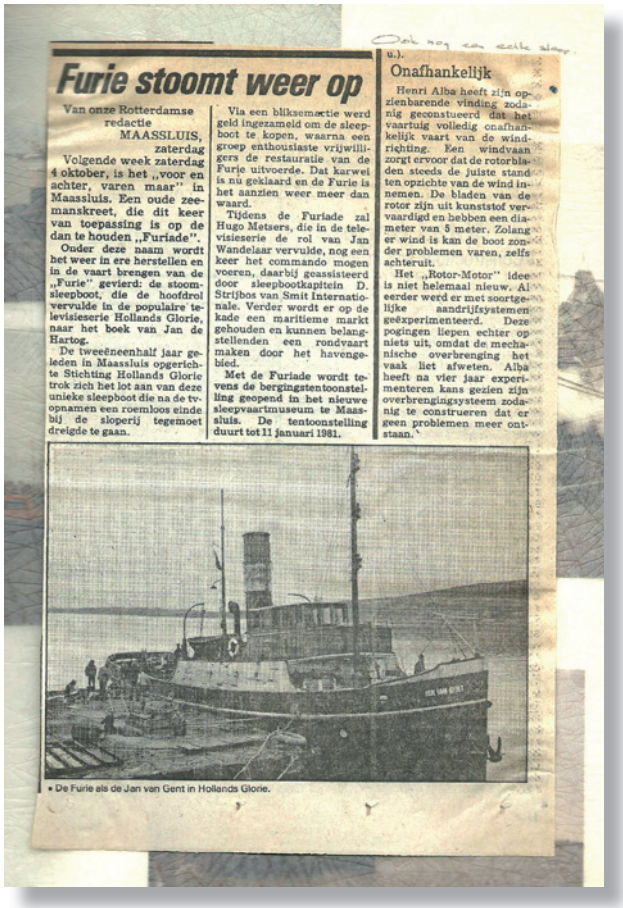
Beste Lezers en Lezeressen,

Na de eerdere festiviteiten ter gelegenheid van de viering van het 40-jarig bestaan van ons Museum, was het nu tijd voor een ander jubileum.
Op de bekende eerste zaterdag van de maand oktober werd de Furiade voor de veertigste keer gehouden en dat allemaal in de achtertuin van ons Museum.
Niets wetende van een eventuele toekomstige functie van Voorzitter van het Museum, maar als een toevallige passant in Maasluis, was ik ooit getuige van de eerste vaartocht van de Furie onder “commando” van Hugo Metsers als Jan Wandelaar tijdens de eerste Furiade in 1979, die de Koe-Paard brug passeerde. Dan zijn veertig jaar zo maar voorbijgevlogen.
Een spectaculaire opening op vrijdagavond en prima “jaarmarktweer” op de zaterdag.
Een verslag van de 40e Furiade vindt u in deze Nieuwsbrief.
Mooi weer en een rijk gevulde kraam plus een grote gratis inloop in het Museum spekte toch weer de kas van onze museumwinkel.

De verkoop van het jubileumboek “Sleepvaart in Stroomversnelling” verloopt voorspoedig, zeker op evenementen als de Furiade, maar ook op de Wereld Haven Dagen was het een geliefd stuk verkoop waar. Op zowel de zaterdag als de zondag in de eerste week van september mochten wij weer met onze twee kramen staan aan de Leuvehaven bij het Buiten Museum. De standwerkers Cees en Leo waren met het mooie weer opgewekt op de fiets van Maassluis naar Rotterdam gegaan. Helaas brak op de terugweg een noodweer los en konden ze samen door de ervaren beloodsing van Cees voldaan, maar wel strontnat, veilig in Maassluis aankomen.

Goed nieuws is dat oproepen om vrijwilliger te worden bij ons museum in zowel De Schakel als “Lezers helpen lezers” rubriek in het Algemeen Dagblad zijn vruchten heeft afgeworpen. In een volgende Nieuwsbrief hopen een aantal van deze nieuwe vrijwilligers zich aan u voor te stellen.
Ons museum laat zich van de beste kant zien in de Drie Maashave, door middel van een kleine expositie.
Paul Firet (woonachtig in Singapore) heeft een interessant artikel geschreven over de “oude” Hudson.

In deze Nieuwsbrief ook een vooruitblik op de volgende wisseltentoonstelling met als onderwerp “Zwaar Transport” geschreven door Nico Ouwehand. We hopen deze tentoonstelling op zaterdag 23 november te openen.
“Debiteuren/Crediteuren” komt aan de orde in een verhaal van onze penningmeester, dat je ook wel eens een bijdrage uit onverwachte hoek kan verwachten. >>>>>



Furie stoomt weer op

Van onze Rotterdamse redactie

MAASSLUIS, zaterdag

Volgende week zaterdag 4 oktober, is het „voor en achter, varen maar" in Maassluis. Een oude zeemanskreet, die dit keer van toepassing is op de dan te houden „Furiade".

Onder deze naam wordt het weer in ere herstellen en in de vaart brengen van de „Furie" gevierd: de stoomsleepboot, die de hoofdrol vervulde in de populaire televisieserie Hollands Glorie, naar het boek van Jan de Hartog.

De tweeëneenhalf jaar geleden in Maassluis opgerichte Stichting Hollands Glorie trok zich het lot aan van deze unieke sleepboot die na de tv-opnamen een roemloos einde bij de sloperij tegemoet dreigde te gaan.

Via een bliksemactie werd geld ingezameld om de sleepboot te kopen, waarna een groep enthousiaste vrijwilligers de restauratie van de Furie uitvoerde. Dat karwei is nu geklaard en de Furie is het aanzien weer meer dan waard.

Tijdens de Furiade zal Hugo Metsers, die in de televisieserie de rol van Jan Wandelaar vervulde, nog een keer het commando mogen voeren, daarbij geassisteerd door sleepbootkapitein D. Strijbos van Smit Internationale. Verder wordt er op de kade een maritieme markt gehouden en kunnen belangstellenden een rondvaart maken door het havengebied.

Met de Furiade wordt tevens de bergingstentoonstelling geopend in het nieuwe sleepvaartmuseum te Maassluis. De tentoonstelling duurt tot 11 januari 1981.

Onafhankelijk

Henri Alba heeft zijn opzienbarende vinding zodanig geconstrueerd dat het vaartuig volledig onafhankelijk vaart van de windrichting. Een windvaan zorgt ervoor dat de rotorbladen steeds de juiste stand ten opzichte van de wind innemen. De bladen van de rotor zijn uit kunststof vervaardigd en hebben een diameter van 5 meter. Zolang er wind is kan de boot zonder problemen varen, zelfs achteruit.

Het „Rotor-Motor" idee is niet helemaal nieuw. Al eerder werd er met soortgelijke aandrijfsystemen geëxperimenteerd. Deze pogingen liepen echter op niets uit, omdat de mechanische overbrenging het vaak liet afweten. Alba heeft na vier jaar experimenteren kans gezien zijn overbrengingssysteem zodanig te construeren dat er geen problemen meer ontstaan.

• De Furie als de Jan van Gent in Hollands Glorie.

Krantenknipsel uit 1980





>>>>>

Tenslotte sluit ik af met een positieve ervaring. Als Geregistreerd Museum is er buiten de vijfjaarlijkse interne audit rapportage ook de kans dat het museum een externe audit krijgt. Dat was dit jaar het geval. Met het voorbehoud dat wij het officiële verslag van de beoordelingscommissie nog moeten ontvangen en er wellicht nog wat zaken extra moeten worden veranderd of verbeterd, deed het ons genoegen om het volgende te lezen.

De auditor, mevrouw Bonnie Nilhamn schreef het volgende:
Quote - Ik was positief verrast over de omvang van de collectie, hoe schoon het was en onder de indruk van hoe jullie een gevoel hebben gemaakt dat men zich op een schip bevindt. Vervelend voor mindervaliden maar fantastisch voor kinderen (en volwassenen)! Jullie benoemen zelf het museum als een statisch museum. Dat is misschien een eerste indruk maar met alle simulaties en digitale media die jullie hebben vind ik het verre van statisch- Un quote.

Tot het einde van het jaar staat er nog de medewerking van onze vrijwilligers in de stand van de Stichting Sleepboothaven Maassluis op de Europort tentoonstelling, de opening van de nieuwe wisseltentoonstelling en eind december het Allemansend, op het programma.
Genoeg te doen en dan moeten we ook nog “Schoon Schip” maken op de zolder van het Museum en op de entresol van “Stroomopwaarts”.

Hoop bij de opening van de nieuwe tentoonstelling weer een aantal van onze lezers te mogen begroeten.

Kees van Essen
Voorzitter

Foto’s uit het plakboek van 1980



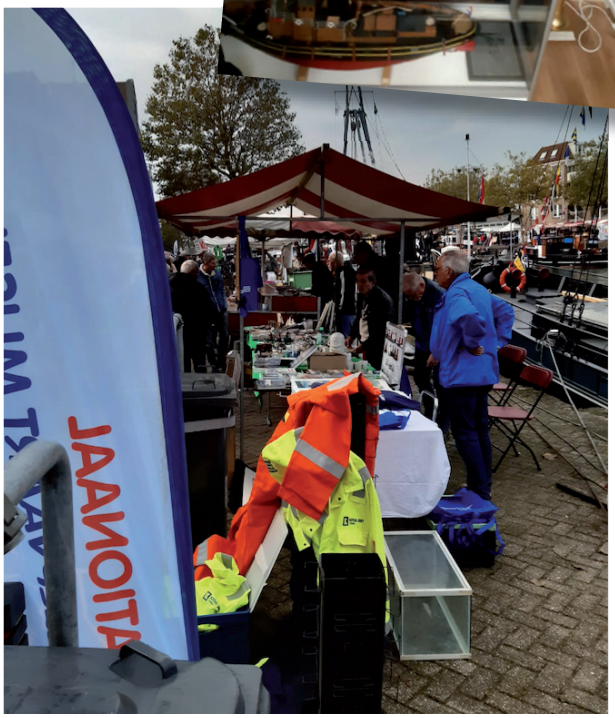


40ste Furiade

Tijdens de spectaculaire openingsact op vrijdagavond 4 oktober hadden enkele vrijwilligers vanaf het balkon van ons museum een schitterend uitzicht op de activiteiten in de binnenkom van onze haven. Ondanks de regen een fraai schouwspel !
Even zag het er naar uit dat het ook zou gaan regenen op zaterdag 5 oktober maar gelukkig bleek het een droge dag te zijn.
Het Nationaal Sleepvaart Museum stond met een goed gevulde kraam op de vertrouwde plaats langs de binnenhaven. Velen bezochten onze kraam en er werden flink wat artikelen verkocht.
Ook hiervoor dank aan de vrijwilligers van ons museum!









Tentoonstelling “Zwaar Transport over water”

vanaf 23 november in het museum

door Nico J. Ouwehand

Wat is zwaar transport nu eigenlijk precies? Naar onze opvatting zijn dit alle vormen van transport die qua omvang en gewicht van de buitencategorie zijn.
In de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft het toenmalige tentoonstellingsteam al eens een expositie georganiseerd over hetzelfde onderwerp. De aanleiding daartoe was het feit dat een groot deel van de zwaar transportschepen, die in de jaren zeventig werden gebouwd, eigendom waren van sleepvaartmaatschappijen.
In zekere zin was het zwaar transport dus een voortzetting van de sleepvaart, zij het dat op langere termijn de connectie met die bedrijfstak steeds losser werd. Dat nu is de aanleiding voor het opzetten van een nieuwe tentoonstelling, omdat er in de laatste ruim dertig jaar heel veel veranderd is in zowel het zwaar transport als de sleepvaartsector.



De Dock Express 20

Voor de Tweede Wereldoorlog werden grote en zware objecten alleen over zee *gesleept* zonder dat die objecten op een ponton waren geplaatst. Half-afzinkbare pontons bestonden nog niet, dus er was weinig alternatief. Soms werd zo’n object in delen geconstrueerd, en in losse segmenten per vrachtschip naar de plaats van bestemming gebracht. We denken in dit verband aan droogdokken en tinbaggermolens die eind 19e eeuw en nog iets later op die manier naar ‘de Oost’ gingen. Echter vanaf 1896 werd duidelijk dat droogdokken als één geheel ook door zeegaande sleepboten konden worden versleept. Voorwaarde was wel dat zich aan boord van de slepers ter zake deskundige bemanningen bevonden, die de grillen van de zee en de stormen kenden. Er volgde dan ook een groot aantal sleepreizen die veel tijd vergden, maar, op een enkele uitzondering na, met succes konden worden voltooid. In dit verband mag zeker het zgn. ‘Singaporedok’ worden genoemd dat in 1928 in twee aparte delen van Engeland via het Suezkanaal naar Singapore werd gesleept. Van de gesleepte tin baggermolens ging er maar één verloren. Tot op de dag van vandaag weet niemand door welke oorzaak er in de *Kantoeng* lekkage ontstond waardoor het gevaarte onder de Engelse kust kapseisde.



Na de oorlog leek de situatie nauwelijks gewijzigd en nog jaren gingen de transporten over zee als vanouds verder, zij het dat de stoomslepers gaandeweg grotendeels vervangen waren door motorslepers. Pas begin jaren vijftig ontstonden de eerste ideeën over schepen die speciaal berekend waren op zwaar transport. De heer Berend van der Laan met zijn verbouwde vrachtschip *Bernard John* was zo’n pionier.
Later stond de man aan de wieg van rederijen als Big Lift en Dock Express. >>>>>

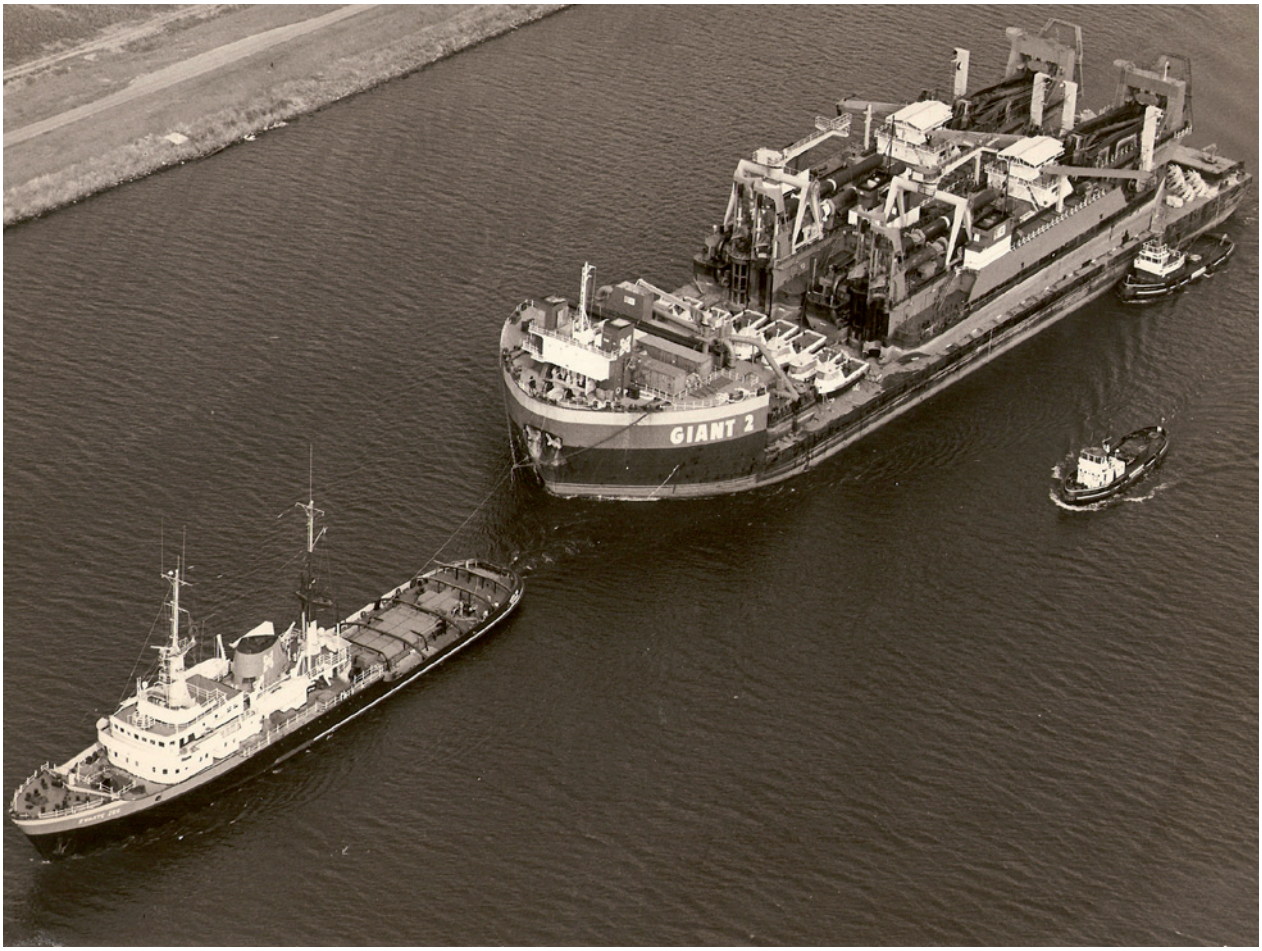
Mighty Servant 1

>>>>>
Bureau Wijsmuller en later International Transport Contractors experimenteerden met al dan niet half-afzinkbare pontons, die nog gesleept moesten worden. Het betekende echter de aanloop naar het bouwen van zwaar transportschepen met eigen voortstuwing als de Super Servants en later de Mighty Servants, die een begrip werden in de wereld van het zwaar transport, vooral met betrekking tot boorplatforms. Ze waren sneller dan gesleepte objecten, betrouwbaar en goedkoper wat tot uiting kwam in lagere verzekeringspremies.

Dock Express liet zwaar transportschepen bouwen van een ander type. De 'lading' kon daar het ruim in varen en ook kon het ruim droog gebruikt worden. Over kortere afstanden bleven objecten vaak door sleepboten worden verplaatst, maar de toon was gezet: een aparte vorm van transport was geboren en ging zijn eigen weg. In de jaren tachtig zat het tegen. Olieprijzen zakten en er kwamen teveel zwaar transport schepen, waardoor de vervoerprijzen kelderden. Er moesten zelfs schepen tijdelijk worden opgelegd. Wijsmuller moest zijn Servants aan de banken verkopen met het eerste recht van terugkoop.
Die laatste voorwaarde werd door een maas in de contracten niet echt nagekomen en tenslotte werden de schepen opgenomen in een gezamenlijke onderneming met Dock Express, dat daardoor Dockwise ging heten.
Die rederij heeft een enorme vlucht genomen en kan zonder overdrijving worden aangeduid als marktleider van de sector. De inmiddels tot *Boka Vanguard* herdoopte *Dockwise Vanguard* is een voorbeeld van innovatief ontwerpen van deze rederij. Andere ondernemingen zaten echter niet stil. Big Lift B.V. werd een rederij van betekenis. De half-afzinkbare pontons van Smit Internationale, de zgn. "Giant-pontons" moesten weliswaar nog gesleept worden, maar waren niettemin ook een succes voor bijvoorbeeld het vervoer van baggermaterieel, brugdelen en zelfs de gelichte Russische onderzeeboot *Kursk*.

Heden ten dage zijn er ondernemingen als Red Box en Rolldock die vanuit Nederland een belangrijke rol spelen. Het aanvankelijk zelfstandig opererende Fairstar werd overgenomen door Dockwise en die rederij zelf kwam onder de vleugels van Boskalis terecht. Ook met name Chinese rederijen hebben zich op de zwaar transportmarkt gestort.

De nieuwe expositie voorziet in een overzicht van de geschiedenis van de nog vrij jonge sector die qua omvang en techniek binnen enkele decennia een stormachtige ontwikkeling heeft doorgemaakt. Vanaf 23 november a.s. is de nieuwe tentoonstelling over dit fenomeen te zien in ons museum aan de hand van vele foto's, curiosa en opvallende scheepsmodellen, voor een groot deel ter beschikking gesteld door de verschillende rederijen. U bent van harte welkom.



De Zwarte Zee met de Giant 2 in 1977

Mini expositie bij DrieMaasHave



Op vrijdag 11 oktober is in het verzorgingscentrum de DrieMaasHave in Maassluis een kleine tentoonstelling geopend naar aanleiding van de 40e Furieade en het 40-jarig jubileum van het Nationaal Sleepvaart Museum, die de innige relatie tussen Maassluis en de zeesleepvaart benadrukt. Lange tijd was Maassluis immers de thuishaven van de zeeslepers en de belangrijkste basis voor de bergers van Smit. De kantoren en werkplaatsen van Smit en het Loodswezen aan de Govert van Wijnkade is sinds kort een aantal in gebruik als hotel. De zeeslepers “Furie” en “Hudson” bepalen heden ten dage in de Binnenhaven van Maassluis het beeld.



Zeeslepers kwamen tot ver in de vorige eeuw geregeld naar Maassluis om gereed gemaakt te worden voor een nieuwe sleepreis en ook de bemanningen woonden er veelal. Soms lag de haven dan stampvol sleepboten. Enkele modellen van historische sleepboten zijn op de expositie te zien.

De tentoonstelling werd onder grote belangstelling geopend door enkele bewoners, die bij de sleepdienst van Smit hebben gewerkt of zelf hebben gevaren. Zo heeft één van de bewoners zelfs nog op de stoomsleepboot Ganges gevaren. Na de opening is de film “Recht zo die gaat” vertoond. Dit was de eerste bedrijfsfilm van Smit en geeft een leuke kijk op de zeesleepvaart in de jaren 50 met onder meer beelden van de sleepboot Zwarte Zee, diverse slepen met baggermateriaal, een droogdok en sloopschepen en bovenal de berging van de “Helga Bolten”.

De opening en de film werden door sommige aanwezigen nog van extra commentaar uit de eerste hand voorzien, zodat het een vrolijke en geslaagde bijeenkomst werd. DrieMaasHave organiseert het gehele jaar door kleine tentoonstellingen over kunst of actuele onderwerpen. In het Nationaal Sleepvaart Museum zelf is tot en met 16 november een uitgebreid overzicht van de interessantste tentoonstellingen te zien die de afgelopen 40 jaar in het museum zijn gehouden.

Wereldhavendagen Rotterdam

Traditiegetrouw stond het Nationaal Sleepvaart Museum met een kraam op de kade van de Leuvehaven tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam.
Een aantal enthousiaste vrijwilligers hebben voor de aankleding en bemensing van onze kraam gezorgd.
Het weer was lekker en onze kraam werd goed bezocht.
De betreffende vrijwilligers worden hartelijk bedankt voor hun inzet!







Het Nationaal Sleepvaartmuseum op de Havendagen

Al vele jaren smaken wij van het Nationaal Sleepvaart Museum het genoegen tijdens de jaarlijkse Wereld Haven Dagen in Rotterdam in het eerste weekend van september op uitnodiging van het Scheepvaartmuseum een kraam te mogen gebruiken aan de kade van de Leuvehaven.
Met een twee- of driemansbezetting door vrijwilligers van het Sleepvaartmuseum op zaterdag en zondag promoten we aldaar het museum en presenteren tevens een selectie uit onze museumwinkel die wij te koop aanbieden aan de passanten.

Tezamen met de jaarlijkse Furieadekraam een maand later en onze deelname aan de dag van de zeesleepvaart in het voorjaar realiseren de vrijwilligers zodoende een aardige opsteker voor de penningmeester.
Nu vergen deze activiteiten wel een behoorlijke organisatie, waarbij we er ieder jaar weer achter komen dat er toch weer iets niet verliep zoals we het wilden. Vorig jaar waren we stoelen vergeten, en dit jaar de elastiekjes. Bovendien konden we bijna onze spullen niet kwijt in de nacht van zaterdag op zondag, omdat we pas laat gingen opruimen en alle opslagruimten van het Scheepvaart museum al waren afgesloten. Maar met wat improvisatie, extra inspanning en nadenken lukte het zoals ieder jaar weer de plooien glad te strijken.
Dit jaar maakten we voor het eerst gebruik van een tweetal beachvlaggen, gerealiseerd door onze sponsor in spe Print-It-Design C.V. uit Maasdijk, waardoor onze aanwezigheid op de evenementen een stuk opvallender is. De vlaggen worden nu ook gebruikt om voor de bordestrap naar de ingang van het museum te plaatsen, als dit geopend is.
Nu hangt het kraamsucces in de eerste plaats natuurlijk ervan af hoe de muts van de weergoden staat. Dat hebben we dit voorjaar gemerkt met de dag van de zeesleepvaart. Maar tijdens de Havendagen viel het mee, alleen op zaterdagochtend vielen er een paar buien. Gelukkig was er ook weinig wind, want als je de hele dag achter je dwarrelende folders en prijskaartjes moet aanrennen, is het ook niet te doen.
Op zaterdag bemanden Cees Dubbeld en ondergetekende de kraam. Wij vormen een goed team en zijn redelijk op elkaar ingespeeld. Op zondag namen Niek Mesker en Lou Krijger de honneurs waar.

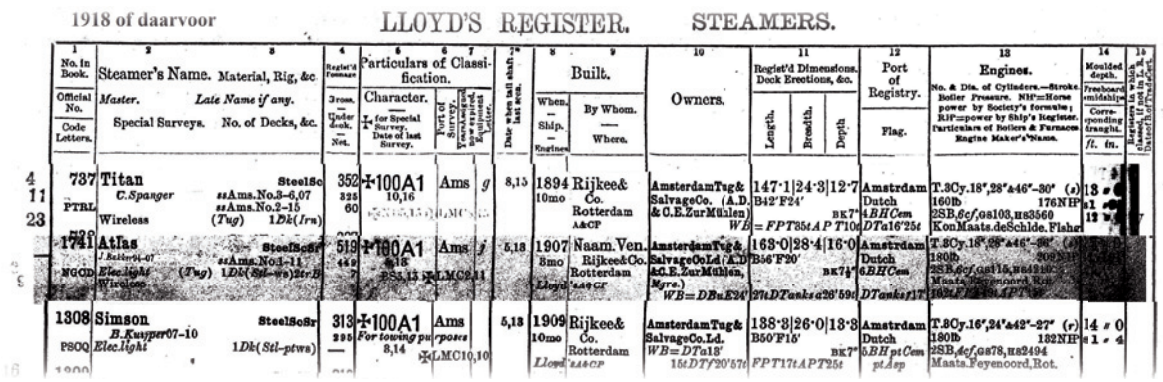


Tijdens de voorafgaande werkweek hebben Cees en ik alle benodigdheden en artikelen voor de kraam op afspraak met het Scheepvaartmuseum aldaar afgeleverd, daarbij - en later ook - uitstekend geholpen door “Mr. Ed” van de lokale organisatie. Op dezelfde wijze maar dan andersom hebben wij op de maandag na afloop de kraaminventaris weer opgehaald.

Het is best leuk om als vrijwilliger veel contact te hebben met personen uit de mensenstroom, die op zo’n dag aan je voorbijtrekt. Je kunt veel informatie kwijt over ons museum en het verkoopproces levert steeds weer verrassingen op. Zo bleek dit jaar dat er best belangstelling is voor tweedehands boeken e.d. Ook het nieuwe boek “Sleepvaart in Stroomversnelling” is een aantal malen verkocht.
Ook hadden we wat werkpakken met het logo van Smit, in de maten groot en te groot, die na enig aandringen onzerzijds ook wel “liepen”. Bij aarzeling en twijfels over de maat wezen wij op de naast de kraam geparkeerde vuilcontainer om die als pashokje te gebruiken. Hilariteit alom.

Om 5 uur ’s middags op zaterdag wilden we opruimen, maar dat ging niet door omdat de kraam opeens bezocht werd door een aanzwellende stroom Aziatische toeristen, die het nodig vonden bij ons tal van maritieme snuisterijen in te slaan. Maar wel nadat zij alles in hun handen hadden gehad, wat veel tijd kostte, dus waren we (te) laat met inpakken.
Cees en ik waren sportief op de fiets gekomen, ook omdat de metro nog steeds niet reed. Dat betekende wel ’s avonds op dezelfde wijze terug naar Maassluis. Nadat we de kas bij onze opvolger voor de zondag Niek Mesker in Vlaardingen hadden afgeleverd, opende zich een wolkbreuk boven ons die we zelden hadden meegemaakt. Na 2 minuten waren we tot op de huid doorweekt en tijdens de hele rit naar Maassluis bleef het gutsen. Op zo’n moment wil je wel ruitenwissers op je ogen. Maar, eind goed, al goed, thuisgekomen en na een warme douche en droge kleren, was het leed spoedig geleden.
Ik zou zeggen, voor volgend jaar, meld je aan als kraamverzorger. Hartstikke leuk!

Leo Kischemöller



1918 of daarvoor — LLOYD'S REGISTER. — STEAMERS.

No. In Book.	Official No. / Code Letters.	Steamer's Name. Material, Rig, &c. / Master. / Special Surveys.	Regist'd Tonnage	Particulars of Classification. Character.	Built. When. By Whom. Where.	Owners.	Regist'd Dimensions. Length. Breadth. Depth.	Port of Registry. Flag.	Engines.	Moulded depth.
737	PTRL	**Titan** Steel Sc — C.Spanger — Wireless	352 / 325 / 60	+100A1 10,16 Ams g — ssAms.No.3–6,07 ssAms.No.2–15 (Tug) 1Dk(Irn)	8,15 — 1894 10mo — Rijkee& Co. Rotterdam A&CP	AmsterdamTug& SalvageCo. (A.D. & C.E.ZurMühlen) WB = FPT85t A P T10	147·1 | 24·3 | 12·7 B42'F24' BK7" DTa16'25t	Amstrdam Dutch 4BHCem	T.3Cy.18",28"x46"–30" (s) 160lb 176NHP 2SB,6cf,gs103,us3560 KonMaats.deSchlde.Fisher	13 ft 6 in
1741	NGCD	**Atlas** Steel Sc — Elec.light — Wireless — (Tug) — 1Dk(Stl–ws)	519 / 449 / 7	+100A1 Ams j — ssAms.No.3–11 — 5,18 — 1907 8mo — Naam.Ven. Rijkee&Co. Rotterdam Lloyd's	AmsterdamTug& SalvageCoLtd (A.D. & C.E.ZurMühlen, Mgrs.) WB = DBuE24' DTa13'	163·0 | 28·4 | 16·0 B56'F20' BK7½" DTanks a17	Amstrdam Dutch 6BHCem	T.3Cy.18",28"x46"–36" (s) 180lb 2SB,6cf,gs15,us4910 Maats.Feyenoord,Rot.	
1308	PSCQ	**Simson** Steel Sc — B.Kuyper07–10 Elec.light — 1Dk(Stl–ptws)	313 / 295 / —	+100A1 Ams For towing purposes 8,14 LMC10,10	5,18 — 1909 10mo — Rijkee& Co. Rotterdam Lloyd's	AmsterdamTug& SalvageCo.Ld. WB = DTa13' 15tDTf20'57t	138·3 | 26·0 | 13·3 B50'F15' BK7" FPT17t APT25t	Amstrdam Dutch 5BH pt Cem pt Asp	T.3Cy.16",24"x42"–27" (r) 180lb 132NHP 2SB,6cf,gs78,us2494 Maats.Feyenoord,Rot.	14 ft 0 in

De onbekende toestand rond de overdracht van de eerste "Hudson" in 1919

Het is alweer 100 jaar geleden dat een gerenommeerd sleepvaartbedrijf van het eerste uur A.& D. Zur Mühlen uit Amsterdam haar poorten sloot. Zij had haar boten en materialen voornamelijk bij het Nieuwediep liggen. De rederij is misschien bij de huidige generatie nauwelijks meer bekend maar ze was gedurende de tachtiger jaren van de 19e eeuw en daarvoor, in een aantal opzichten reeds verder ontwikkeld - en groter - dan bijvoorbeeld L. Smit & Co. Zo kwam hun "Titan" een jaar eerder in dienst dan de "Oceaan" van Smit. Maar we houden het hier vooral bij de overdracht van de eerste "Hudson", de ex "Titan", omdat door de jaren heen over de twee overdrachten van dit schip veel onduidelijkheid is blijven bestaan

Om te beginnen:
De drie grote Zur Mühlen boten, destijds bij Lloyds Register of Shipping geregistreerd, waren de "Titan", "Atlas" en "Simson".

Op 19 januari 1919 stopt Zur Mühlen en in het Rotterdamsch Nieuwsblad van 24 januari staat de verkoop van de drie grote boten aan de Internationale Sleepdienst Maatschappij.

Een belangrijke vergrooting van de Rotterdamsche sleepvloot.

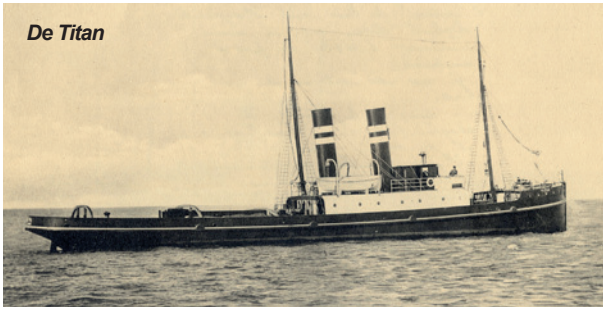
De vloot van de Internationale Sleepdienstmaatschappij is wederom belangrijk uitgebreid. Deze maatschappij heeft n.l. 3 zeesleepbooten van de firma Zur Mühlen, te Amsterdam overgenomen en wel de „Atlas" (circa 1500 I.P.K.), de „Titan" (circa 1200 I.P.K.) en de „Simson" (circa 900 I.P.K. sterk). Deze booten zullen voortaan de volgende namen dragen: „Humber", Hudson" en „Schelde".

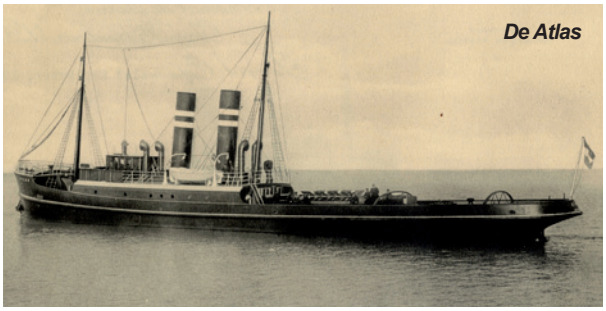
De rest van het materiaal gaat naar Wijsmuller, die, volgens een bericht in de Heldersche Courant van 4 februari 1919, belooft dit in Den Helder te houden.

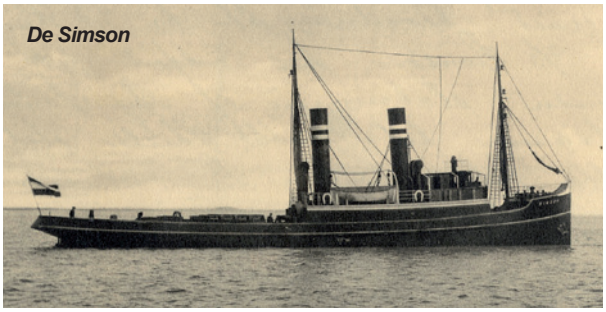
Sleepbooten te Nieuwediep.

Van bevoegde zijde wordt ons medegedeeld dat ter vervanging van de booten der rederij Zur Mühlen, de N.V. Bureau Wijsmuller hier een tweetal harer sleepbooten zal stationeeren, om eventueel strandwerk te verrichten.

De ondernemende heer Wijsmuller, oprichter van het bureau van dien naam, heeft al het hier aanwezige bergingsmateriaal van de reederij Zur Mühlen gekocht, zoomede de sleepbooten „Cyclop" en „Assistent" en daar nog een viertal booten, n.l. de „Drente", „Gelderland", „Limburg" en „Zeeland" alle van 800 I.P.K., in het bezit zijn van meergenoemd bureau, bovendien het casco van de

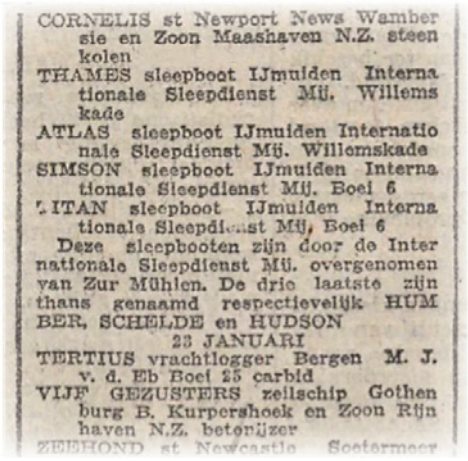

De Titan


De Atlas


De Simson

Het is jammer dat er, bij mijn weten, geen foto's bestaan van het vertrek uit Den Helder en/of de aankomst in Rotterdam, die uitsluitsel zouden kunnen geven over hoe deze verhuizing is verlopen.
In sommige scheepstijdingen wordt vermeld dat de "Thames" op dezelfde dag ook dezelfde trip heeft gemaakt. Ergens anders wordt óók de "Poolzee", genoemd, maar waarom zou de Internationale een boot van L. Smit huren? En als de "Thames" was gebruikt, hoe was de sleep dan samengesteld? Eén boot als sleep, of twee boten, of alle drie? Ook weten we niet of één (of meer) van de drie Zur Mühlen boten misschien onder stoom was gebracht. >>>>>

>>>>> 23-01-1919: Aankomst in Rotterdam aan de Willemskade en de boeien (Rotterdamsch Nieuwsblad)



CORNELIS st Newport News Wambersie en Zoon Maashaven N.Z. steenkolen
THAMES sleepboot IJmuiden Internationale Sleepdienst Mij. Willemskade
ATLAS sleepboot IJmuiden Internationale Sleepdienst Mij. Willemskade
SIMSON sleepboot IJmuiden Internationale Sleepdienst Mij. Boei 6
TITAN sleepboot IJmuiden Internationale Sleepdienst Mij. Boei 6
Deze sleepbooten zijn door de Internationale Sleepdienst Mij. overgenomen van Zur Mühlen. De drie laatste zijn thans genaamd respectievelijk HUMBER, SCHELDE en HUDSON
23 JANUARI
TERTIUS vrachtlogger Bergen M. J. v. d. Eb Boei 25 carbid
VIJF GEZUSTERS zeilschip Gothenburg B. Kurpershoek en Zoon Rijnhaven N.Z. betonijzer
ZEEHOND st Newcastle Scotermeer

In de loop van de jaren is in verschillende vooraanstaande maritieme publicaties vermeld, dat de “Hudson”, als zodanig nooit voor de Internationale heeft gevaren, maar na een opleg periode van een half jaar, direct naar Wijsmuller is doorverkocht en als “Drente” in de vaart gebracht.

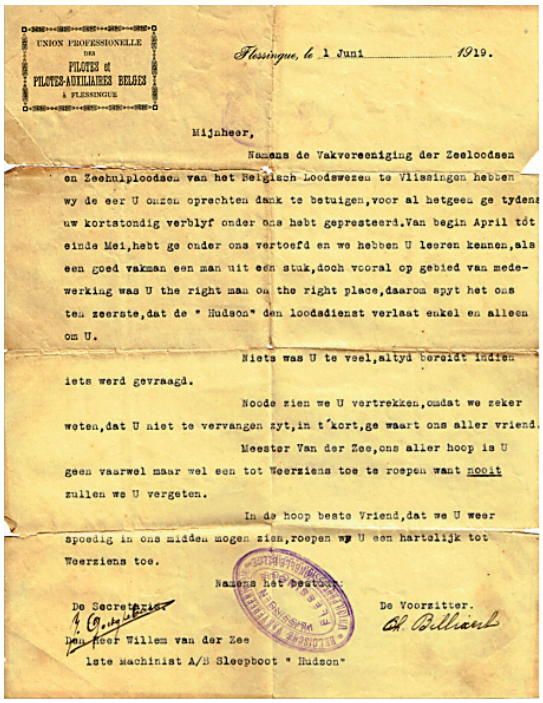
Bij een enkeling, waar onder schrijver dezes, rees toch twijfel over deze ‘directe’ overdracht maar bij gebrek aan documentatie bleef deze veel gepubliceerde gang van zaken gewoon gehandhaafd, ondanks een bijzondere foto van de “Hudson”.

Een punt, dat die twijfels vergrootte, was de vermelding van de ‘Hudson’ in Lloyds Register of Shipping van 1919/1920 als varend voor de Internationale, zelfs met de naam van de kapitein erbij. Zo’n eigendomsvermelding gebeurt alleen wanneer een schip daadwerkelijk in eigendom van die partij is. Daarbij worden officiële certificaten uitgegeven, die onder meer noodzakelijk zijn bij het in- en uitklaren van havens.

De ‘beruchte’ foto

Deze foto van de “Titan” als “Hudson” was al die tijd wel in omloop maar werd ‘onbetrouwbaar’ genoemd (om het zachtjes uit te drukken).
Maar… misschien moeten we toch eerst het onderstaande verhaal lezen.

De twijfels verdwijnen; de dankbetuiging
Onlangs moest ik wat dozen doorspitten en tot mijn grote verrassing kwam ik daar een aantal oude documenten tegen, waaronder de hier afgebeelde dankbetuiging, aan mijn grootvader gericht.
De tekst is erg duidelijk. De “Hudson” heeft wel degelijk voor de Internationale gevaren. >>>>>



UNION PROFESSIONNELLE DES PILOTES et PILOTES-AUXILIAIRES BELGES A FLESSINGUE

Flessingue, le 1 Juni 1919.

Mijnheer,

Namens de Vakvereeniging der Zeeloodsen en Zeehulploodsen van het Belgisch Loodswezen te Vlissingen hebben wy de eer U onzen oprechten dank te betuigen,voor al hetgeen ge tydens uw kortstondig verblyf onder ons hebt gepresteerd.Van begin April tót einde Mei,hebt ge onder ons vertoefd en we hebben U leeren kennen,als een goed vakman een man uit een stuk,doch vooral op gebied van medewerking was U the right man on the right place,daarom spyt het ons ten zeerste,dat de " Hudson" den loodsdienst verlaat enkel en alleen om U.

Niets was U te veel,altyd bereidt indien iets werd gevraagd.

Noode zien we U vertrekken,omdat we zeker weten,dat U niet te vervangen zyt,in t'kort,ge waart ons aller vriend.

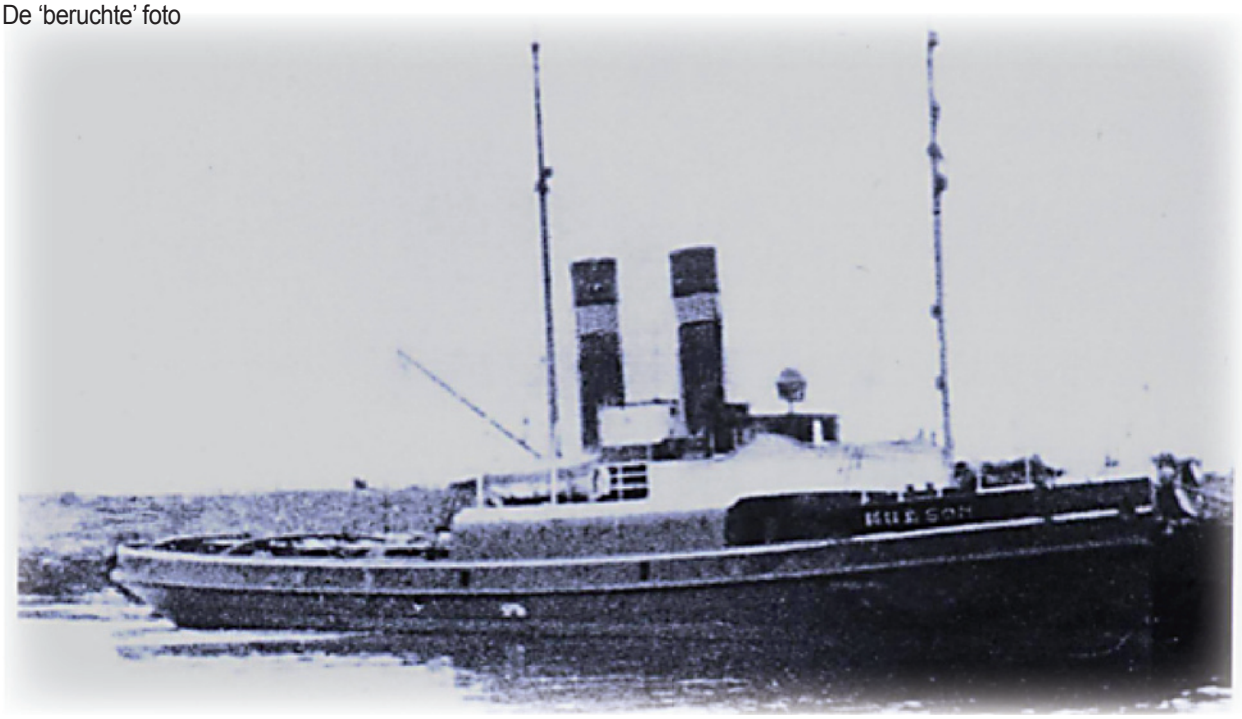
Meester Van der Zee,ons aller hoop is U geen vaarwel maar wel een tot Weerziens toe te roepen want nooit zullen we U vergeten.

In de hoop beste Vriend,dat we U weer spoedig in ons midden mogen zien,roepen wy U een hartelijk tot Weerziens toe.

Namens het Bestuur:

De Secretaris. De Voorzitter.

Den heer Willem van der Zee
1ste Machinist A/B Sleepboot " Hudson"



>>>>> Bij navraag stuurde dhr. Maarten Helwig mij een aantal krantenknipsels, welke een en ander duidelijk weergeven.

De bevestiging van de charter voor het Belgische Loodswezen in de Middelburgse Courant van 14 april 1919. De Newa was al in 1916 door de Internationale aan de vloot toegevoegd.



— Te Vlissingen zijn aangekomen de sleepbooten „Hudson" en „Newa", die in dienst zullen worden gesteld van het Belgisch loodswezen, de „Hudson" wordt aan den Schouwenbank gestationneerd, terwijl de „Newa" dienst zal doen om Belgische zeeloodsen aan boord der schepen te brengen.

De Telegraaf van 14 april 1919:



GEMENGDE BERICHTEN.

ar Crag. Vlissingen, 15 April. Het Engelsche stoomschip „War Crag", van Antwerpen naar Southampton, een admiraliteitsschip, geladen met ledige patroonhulzen, is Zondag op het Leugenaarshoofd geloopen, waardoor 30 palen, ter waarde van ongeveer ƒ 12.000 werden vernield en het schip door een groot gat in de voorpiek veel water maakte, het is later met eigen kracht vlot gekomen en gezeiteerd door de sleepboot „Cosmopolite" naar Antwerpen teruggekeerd.

Loodswezen. Vlissingen, 15 April. Alhier zijn aangekomen de sleepbooten „Hudson" en „Newa", die in dienst worden gesteld van het Belgisch loodswezen, en wel de „Hudson" bij de Schouwenbank en de „Newa" te Vlissingen voor het aan boord brengen van Belgische zeeloodsen.

Voor wie denkt dat alle vragen zijn beantwoord, is er toch een kleine teleurstelling.
De sleepboot gaat terug naar 't Noorden en is dan actief voor Wijsmuller, maar vaart wel nog steeds onder de Internationale naam "Hudson".

Klaarblijkelijk is het schip eerst in charter naar Wijsmuller gegaan en heeft zo de hieronder gemelde hulpverlening verricht. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 21 juni 1919).

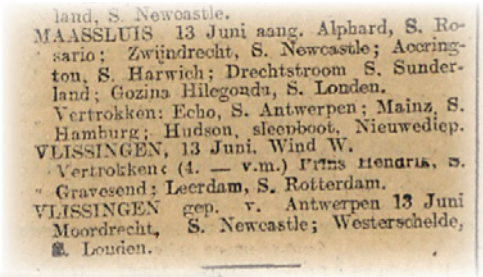
21-03-1919 Algemeen Handelsblad



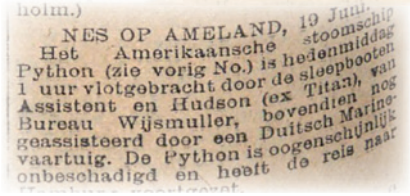
SCHEEPSTIJDINGEN.

Binnenlandsche Havens.

IJMUIDEN, 20 Maart. Vertrokken Oscar, S. Oscarshamn, Texelstroom, S. Glasgow; Lingestroom, S. Duinkerken.
MAASSLUIS, 20 Maart. Wind O.Z.O. Vertrokken: Hudson, sleepboot, Terschelling; Ary Scheffer, S., Havre.
MAASSLUIS, 20 Maart. (2 u.) Wind O.Z.O.



land, S. Newcastle.
MAASSLUIS 13 Juni aang. Alphard, S. Rosario; Zwijndrecht, S. Newcastle; Accrington, S. Harwich; Drechtstroom S. Sunderland; Gozina Hilegonda, S. Londen.
Vertrokken: Echo, S. Antwerpen; Mainz, S. Hamburg; Hudson, sleepboot, Nieuwediep.
VLISSINGEN, 13 Juni. Wind W.
Vertrokken: (4. — v.m.) Frins Hendrik, S. Gravesend; Leerdam, S. Rotterdam.
VLISSINGEN gep. v. Antwerpen 13 Juni Moordrecht, S. Newcastle; Westerschelde, S. Londen.



holm.)
NES OP AMELAND, 19 Juni.
Het Amerikaansche stoomschip Python (zie vorig No.) is hedenmiddag 1 uur vlotgebracht door de sleepbooten Assistent en Hudson (ex Titan), van Bureau Wijsmuller, bovendien nog geassisteerd door een Duitsch Marine-vaartuig. De Python is oogenschijnlijk onbeschadigd en heeft de reis naar

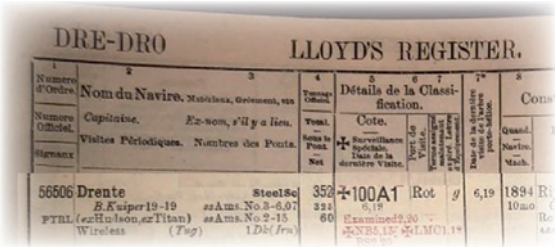
Pas in juli, dus 6 maanden na de verkoop aan de ISM, komt voor het eerst de naam "Drente" in de scheepstijdingen voor, zoals hier in de Tijd van 14 juli 1919.



BUITENLANDSCHE HAVENS.

ANTWERPEN, 9 Juli. Binnen: „Echo" st. Rotterdam.
ROCHESTER, 9 Juli. Binnen: „Ardgarvel" st. Rotterdam.
CARDIFF, 8 Juli. Binnen: „Lake Catherine" st. Rotterdam; 9 Juli: „Drente", sleepboot, dito; „Escaut" st. dito.
BARRY, 8 Juli. Binnen. „Sif" st. Rotterdam.
SHIELDS, 10 Juli. Binnen: „Oosterland" st. Rotterdam.
GRIMSBY, 10 Juli. Binnen: „Bury" st. Rott.
ELSENEUR, 9 Juli. Gepasseerd: „Talita" st. Rotterdam n. Kopenhagen.

Kort daarna is het schip voor Wijsmuller bij Lloyds Register of Shipping als "Drente" geregistreerd.



DRE-DRO LLOYD'S REGISTER.

Numéro d'Ordre	Nom du Navire.	Tonnage Officiel.	Détails de la Classification. Cote.	Cons
Numéro Officiel.	Capitaine.	Tonn.		
Signaux	Visites Périodiques. Nombres des Ponts.	Sous le Pont. Net		
56506	Drente Steel Sc	352	✠100A1 Rot	6,19
	B.Kuiper 19-19 ss Ams. No 3-6.07	324		
PTRL (ex Hudson, ex Titan)	ss Ams. No 2-15	60		
Wireless (Tug)	1 Dk (fr.)			

Weer kijkend naar die enige 'onbetrouwbare' foto hierboven, is duidelijk te zien dat de scheepsnaam weliswaar handmatig is geretoucheerd, wat niet ongebruikelijk was in die tijd, maar dat ogenschijnlijk in de onderliggende witte letters de naam "Hudson" is waar te nemen. Waar de schoorstenen duidelijk (nog) niet in de Wijsmuller kleuren staan, maar waar wel de typerende witte (?) band onder het potdeksel over de volle lengte van het schip is aangebracht. Is dit wellicht een foto uit die charter periode?
Voor mij is hiermee wel voldoende aannemelijk geworden dat deze sleepboot weliswaar kort, maar wel degelijk als Hudson voor de Internationale heeft gevaren.

De rest is historie, zoals men zo vaak zegt: het wel bekende einde in 1935.

Naschrift:
In dit verhaal is ook de "Newa" (2) vermeld. Aangekocht in 1916 door de Internationale werd ze vanaf 1923 een aantal jaren als kantoorschip o.a. in Vlaardingen gebruikt. Over deze sleepboot is, bij mijn weten óók weinig materiaal voorhanden. Hier een afbeelding uit Vlaardingen waar de "Newa" links aan de kade, waar het kantoor van de Internationale was gevestigd, te zien is.



Paul Firet
Augustus 2019, Singapore



Drente



Hudson

CJIB

Deze organisatie kennen de meesten van ons. Heb je een keer wat te hard gereden dan krijg je een tik op je vingers en een verzoek om een extra bijdrage voor de schatkist.

Begin juni 2019 lag er een ongedateerde brief van het CJIB in de brievenbus op de Hoogstraat. Nu heeft het museum alleen scheepsmodellen en is te hard rijden wat moeilijk. Een boete voor te hard werkende vrijwilligers is ook wat overdreven.

Rien Vergeer heeft de brief opengemaakt en daarin werd gevraagd om een uittreksel KvK, bankrekeningnummer en een kopie IB-bewijs, want het museum zou geld krijgen van het CJIB. Hoeveel geld dat stond niet vermeld. Indachtig vele ingenieuze oplichtingspraktijken en bang voor een plundering van de bankrekening heb ik toch maar eens het CJIB gebeld om te vragen hoe het nu zit.

De dame van het CJIB vertelde dat er inderdaad een zaak geregistreerd was en dat het museum recht had op een schadevergoeding. Het innen en uitbetalen van schade-vergoedingen is ook een taak van het CJIB. Hoeveel we zouden krijgen mocht ze in het kader van de privacy niet zeggen.

De stukken zijn opgestuurd en we hebben afgewacht. De schadevergoeding komt in bedragen van € 25 binnen op de bankrekening. Om gelijk maar met de deur in huis te vallen Hoogstraat 5 erbij kopen lukt niet. Met de vergoeding kunnen wel wat flessen jonge jenever gekocht worden en die zullen we dan maar gezamenlijk als vrijwilligers nuttigen.

Nog even een update: onlangs kregen we weer geld. Dus het zijn geen 2 maar nu al 4 flessen. Ik ben benieuwd hoe vaak CJIB gaat betalen, want daar doen ze per telefoon geen uitspraak over.

Martin Boekestijn, Penningmeester

NSM Ahoy

Omdat het Nationaal Sleepvaart Museum deel uitmaakt van de Stichting Sleepboothaven Maassluis zullen enkele van onze vrijwilligers de stand van de SSM bemannen tijdens de maritieme beurs Europort in het congrescentrum Ahoy te Rotterdam.

Eens in de 2 jaar wordt deze beurs georganiseerd in meer-dere hallen van het Ahoy complex. Vele bedrijven uit binnen- en buitenland tonen er hun laatste “uitvindingen”. De beurs wordt gehouden op 5, 6, 7 of 8 november 2019.

Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1 - 3, 3142 EA Maassluis
tel.: (010) 5912474

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
F: NationaalSleepvaartMuseum
t: @Sleepvaartmuseu
IBAN: NL22 INGB 0004 1617 00

Openingstijden:
zie onze website.

Gesloten:
maandag, Oude- en Nieuwjaarsdag,
1e Paasdag, 1e Pinksterdag, 1e Kerstdag en
tijdens het wisselen van tentoonstellingen
(zie info website).