Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers,

Het is lang wachten geweest op deze nieuwsbrief, maar uiteindelijk is het weer gelukt. Het museum en haar team hebben zich weer goed laten zien op de Havendagen in Rotterdam. Onze kraam werd goed bezocht en dat heeft weer een positief effect gehad op onze financiele huishouding. Hiervoor mijn hartelijke dank aan hen die zich hiervoor toch een lang weekeinde hebben ingezet.
Voor de deur staat de jaarlijkse Furiade (6-7 oktober), waarbij het museum vrij toegang geeft aan haar bezoekers, ook zullen wij weer aanwezig zijn met een paar kramen waarop wij leuke en interessante spullen te koop aanbieden. U allen bent van harte welkom.
In de nieuwsbrief is veel nieuws te lezen en ook een verhaal hoe men lang geleden de paaltrek benoemde en berekende.



Wij schenken onder andere aandacht aan de volgende onderwerpen:

- De “Steenbank” en de “Symphonie”;
- Twee nieuwe modellen;
- De voortgang van het BIS systeem;
- De “Nestor” en de SSM film;
- Paaltrek.

Ik verwacht dat u met veel plezier deze brief zult lezen, en dat u zeker nieuwsgierig bent geworden om het bovenstaande echt te zien. Dus wij begroeten u alvast voor het volgende bezoek aan het museum.

Karel Kaffa, voorzitter

Stichting Sleepboothaven Maassluis

De Stichting Sleepboothaven Maassluis, waar het Nationaal Sleepvaartmuseum deel van uitmaakt, zal dit jaar van 7 t/m 10 november weer aanwezig zijn met een promotiestand tijdens Europort tentoonstelling in de Ahoy te Rotterddam.



We hebben ook dit jaar weer een kleine stand van 9 m^2, maar wel op een prominente locatie in de centrale ontvangsthal, ons stand-nummer is P102.

Indien u het voornemen heeft de Europort tentoonstelling te bezoeken, stellen wij een bezoekje zeer op prijs.

Hoe sterk is mijn favoriete sleepboot??
(Of die van mijn buurman?)

Deze vraag komt vaak naar voren en als deze vraag op een forum verschijnt dan is het navolgende scenario onvermijdelijk: Antwoord: “4200 PK”; “Ja”, zegt men dan “maar dat zijn IPK’s en dat is inclusief de aardappelschilmachine en het scheerapparaat van de kapitein”. Hierbij wordt dus gevoegelijk aangenomen dat de kok een aardappelschilmachine heeft en dat elke kapitein voorzien is van een scheerapparaat. Buiten dit, er is nog steeds geen hybride scheer-apparaat uitgevonden en dus mag het nog niet eens worden meegeteld...

Op z’n best wordt er dan in het forum vervolgd met een uitleg over het geïnstalleerde vermogen, over de as paardenkrachten, de indicateur paardenkrachten, de MCR, enz., enz. Vervolgens wordt er in details uit-gelegd hoe een sleepboot eigenaar die betreffende PK getallen flink omhoog schroeft; Soms worden de ‘echte’ vermogens door de motorfabrikanten vermeld, die dan met veel ongeloof worden geobserveerd om daarna weer snel te worden ‘vergeten’.

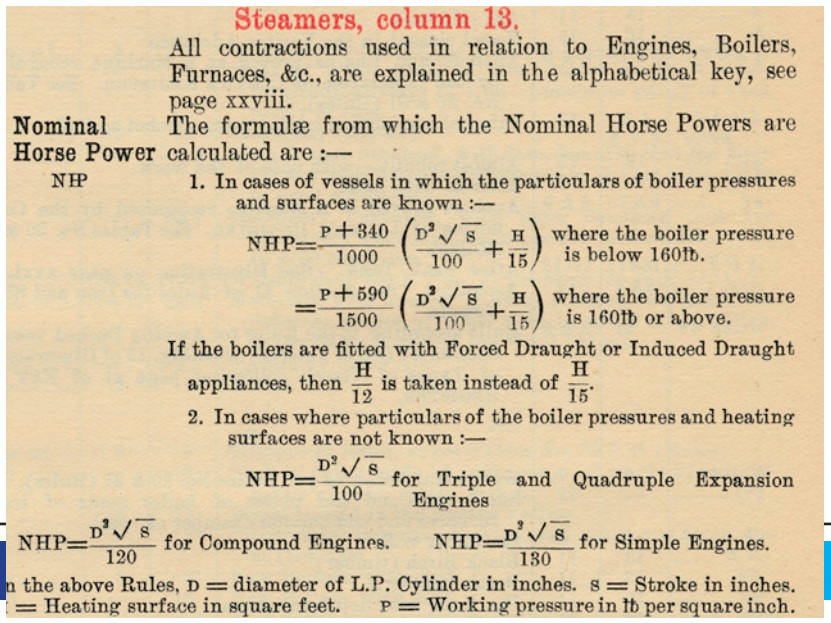
Het zal misschien een verrassing zijn om te lezen dat de oorsprong van dit bovenstaande verhaaltje terug gaat naar de tijd van James Watt (1736-1819). Sinds de fabricatie van de eerste stoommachines hoofdzakelijk in de UK plaats vonden (in Nederland kon men gedurende een lange periode geen goede stoommachines produceren- men had gewoon niet de juiste materialen kennis beschikbaar), gingen de toenmalige fabrikanten, ieder op zijn eigen manier, hun product aanprijzen met een verwijzing naar de kracht van een paard. De machine zou vaak als krachtbron worden gebruikt waar normaal één of meerdere paarden voor werden ingezet.

Hoe meer ‘horesepower’ in de machine beschikbaar, hoe hoger de kans op een verkoop. Deze reeks van misleidende aanduidingen werden allemaal neerge-zet als ‘NHP’, -Nominal Horsepower- aanduiding, dat een sterk eigen leven ging leiden, zelfs nadat er al lang daarvoor door dezelfde James Watt een vaste maat voor de horsepower als HP, was vastgesteld. (Hij had echter, om ‘ontevreden klanten te voorkomen’, gekozen voor een getal wat iets hoger lag dan wat het arme paard in werkelijkheid kon opbrengen).

Zo waren we in een situatie beland waar aan de ene kant de commerciële jongens vast hielden aan hun eigen NHP benoemingen en de andere kant met het legioen techneuten die, elk op hun eigen manier, probeerden om voor de diverse stoommachines een nauwkeurige HP waarde te berekenen. Combinaties van cilinder diameters, slag lengtes, werden te pas en te onpas, in formule vorm gegoten, vaak met eigen ontwikkelde factoren als een vervangende inbreng voor de onbekende zaken; Zelfs de diameter van een krukas werd een poosje gebruikt om het aantal HP’s te berekenen. Maar ja, heb je dan twee cilinders in gebruik, dan gaat die berekening ook weer het raam uit. Stoomdruk was in die tijd nog geen bepalende factor, want er waren voor een langere periode alleen maar lage druk ketels in gebruik. Een vast cijfer of 7 p.s.i.(!!) diende daarom voor deze inbreng. Een groot probleem met het formuleren was, dat de ‘land’ stoom-machines veel sneller draaiden dan hun soortgenoten in de scheepvaart, waar de scheepsschroef een laag toerental vereiste. Met het groter aantal geïnstalleer-de stoommachines in de schepen en de verbeterde stoomketels met veel hogere stoom drukken, is het begrijpelijk dat uiteindelijk Lloyds Register het heft in eigen hand ging nemen door een formule vast te stellen en de uitkomst van die berekening als hun ‘NHP’ in de register boeken te vermelden.

Ze moesten toen nog wel rekening houden met de diverse regeringsinstanties, die gewoon door gingen met het verstrekken van de uitkomst van hun eigen berekeningen en daarom vermeldde Lloyds deze verstrekte waarden in hun boeken als ‘RHP’ in plaats van ‘NHP’. In het Lloyds Registerbook van 1899-1890 stond b.v deze formule voor hun NHP:

>>>>>



Steamers, column 13.

All contractions used in relation to Engines, Boilers, Furnaces, &c., are explained in the alphabetical key, see page xxviii.

Nominal Horse Power NHP

The formulæ from which the Nominal Horse Powers are calculated are :—

1. In cases of vessels in which the particulars of boiler pressures and surfaces are known :—

$$NHP = \frac{P+340}{1000}\left(\frac{D^2\sqrt{S}}{100}+\frac{H}{15}\right)$$ where the boiler pressure is below 160lb.

$$= \frac{P+590}{1500}\left(\frac{D^2\sqrt{S}}{100}+\frac{H}{15}\right)$$ where the boiler pressure is 160lb or above.

If the boilers are fitted with Forced Draught or Induced Draught appliances, then $\frac{H}{12}$ is taken instead of $\frac{H}{15}$.

2. In cases where particulars of the boiler pressures and heating surfaces are not known :—

$$NHP = \frac{D^2\sqrt{S}}{100}$$ for Triple and Quadruple Expansion Engines

$NHP = \frac{D^2\sqrt{S}}{120}$ for Compound Engines. $NHP = \frac{D^2\sqrt{S}}{130}$ for Simple Engines.

n the above Rules, D = diameter of L.P. Cylinder in inches. S = Stroke in inches.
= Heating surface in square feet. P = Working pressure in lb per square inch.

>>>>>

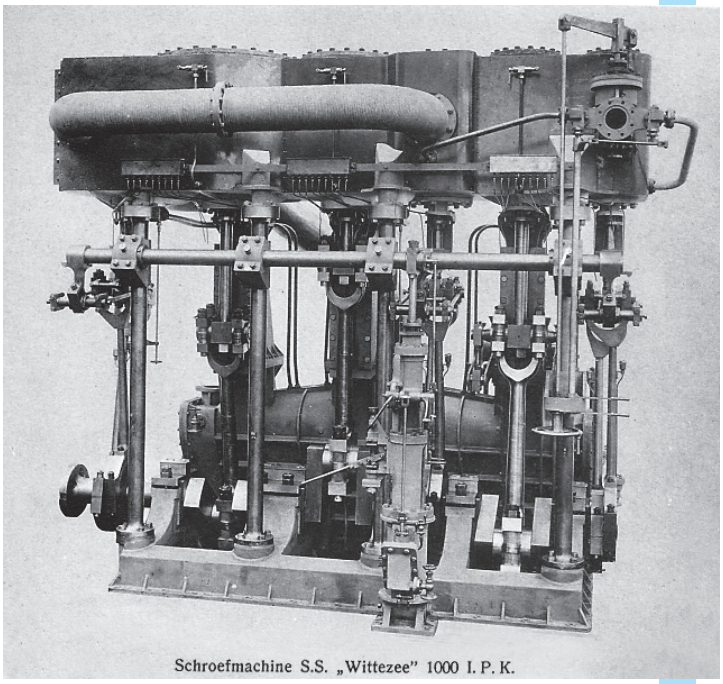
Wat we hieraan hebben als sleepboot hobbyist, is een onpartijdige vaststelling van een zeker machine vermogen in een (stoom)sleepboot waar niet mee ‘gerommeld’ is. Alle boten dus onder dezelfde formule; Hier wat cijfers voor de diverse stoomboten met een NHP vermelding:

ZWARTE ZEE 1898	203
GOUWZEE 1906	82
ZWARTE ZEE 1906	246
SEINE 1908	115
DONAU 1910	79
HUMBER 1919	206
OOSTZEE 1926	144
SCHELDE 1926	134
INDUS 1927	153
GANGES 1928	170
LAUWERZEE 1930	106
EBRO 1931	108
MAAS 1936	51

Het is technisch gezien, niet mogelijk om een NHP getal met een formule om te zetten in een HP getal. Wel is gebleken dat vrij vaak een NHP getal, dat wordt vermenigvuldigd met een factor ‘6’, vrij dicht bij de actuele HP terecht komt.

Uiteraard heeft Lloyds, als een echte Britse conservatieve club, óók een soortgelijke formule opgesteld voor de motorsleepboten:
De gebruikte formule hiervoor is:

NHP = 0.45 x I (D - 1.18)(L + D)
‘I’ is het aantal cilinders
‘D’ is de cilinder diameter in inches
‘L’ is de slag lengte in inches



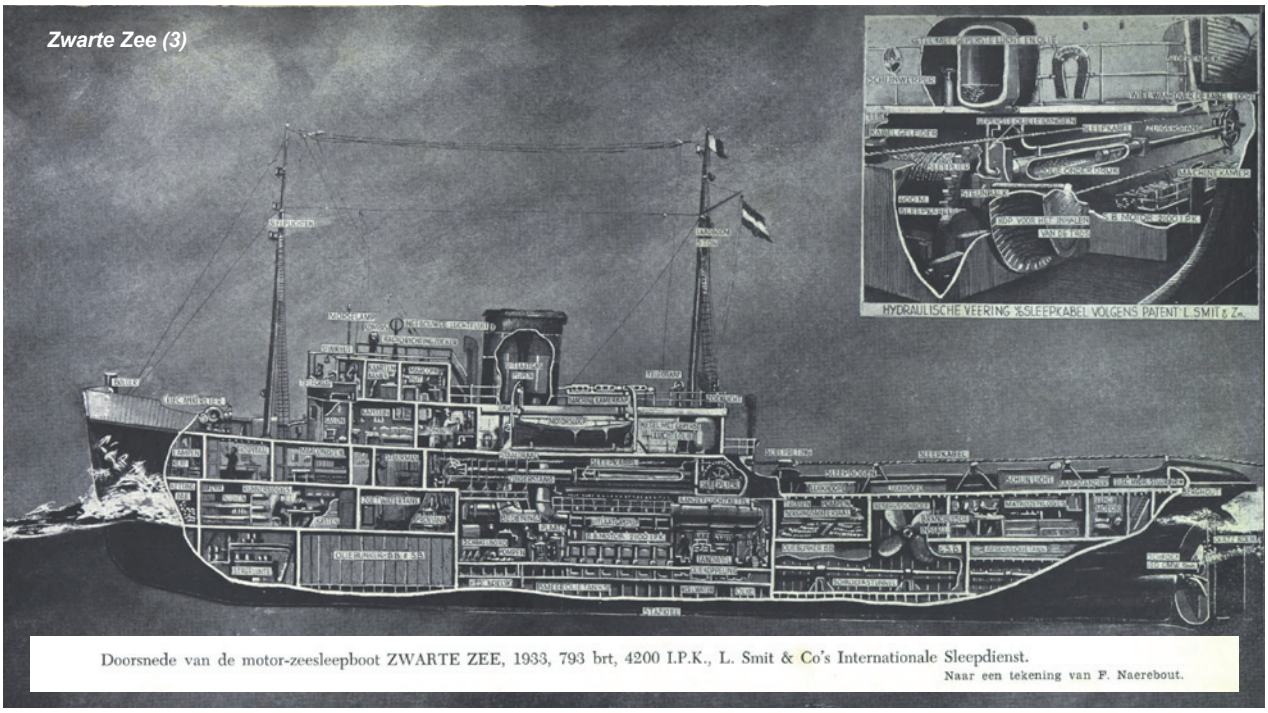
Schroefmachine S.S. „Wittezee" 1000 I. P. K.

Zo ook hier een greep uit een aantal boten uit een ver verleden:

ZWARTE ZEE 1933	453
THAMES 1938	405
ROODE ZEE 1938	241
RODE ZEE 1949	316
TYNE 1941	232
HUMBER 1948	237
WITTE ZEE 1946	194
HUDSON 1939	166
BLANKENBURG 1938	172
NOORDZEE 1949	150
MAAS 1954	160

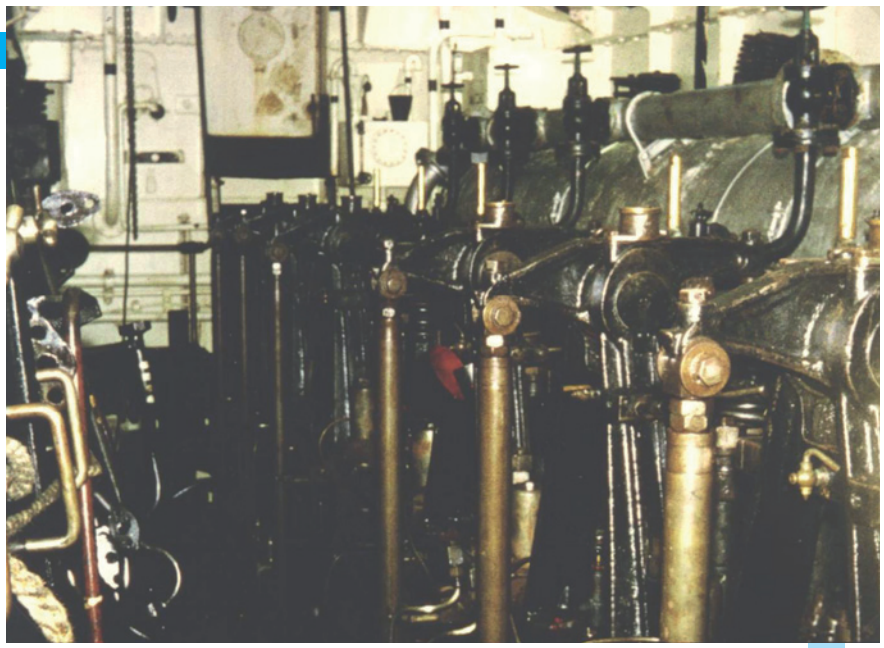
>>>>>

Zwarte Zee (3)



Doorsnede van de motor-zeesleepboot ZWARTE ZEE, 1933, 793 brt, 4200 I.P.K., L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst.
Naar een tekening van F. Naerebout.

>>>>>
Zoals men kan lezen, is er in het gehele bovenstaande verhaal geen enkel verband gelegd met het aantal gevonden paarden-krachten (hetzij NHP of HP) en het fenomeen ‘de schroef’. Het ging uiteindelijk over het verkopen van een stoommachine en wat daar verder achter zat, was te ingewikkeld om in een formule te zetten en werd dus als een blank hoofdstuk naar de eigenaar door geschoven. Weliswaar zijn er tientallen schroef ontwerpen - en de bijbehorende theorieën - in dezelfde periode als die van de stoommachine ont-wikkeld. Maar het kwam - met de vaste bladen constructie - uiteindelijk voor een sleepboot toch neer op het maken van een keuze uit een echte ‘trek’ schroef ontwerp, dan wel de toepassing van een ‘loopschroef’ type, met een groot aantal varianten in de vorm van een beetje meer van de één en wat minder van de ander.



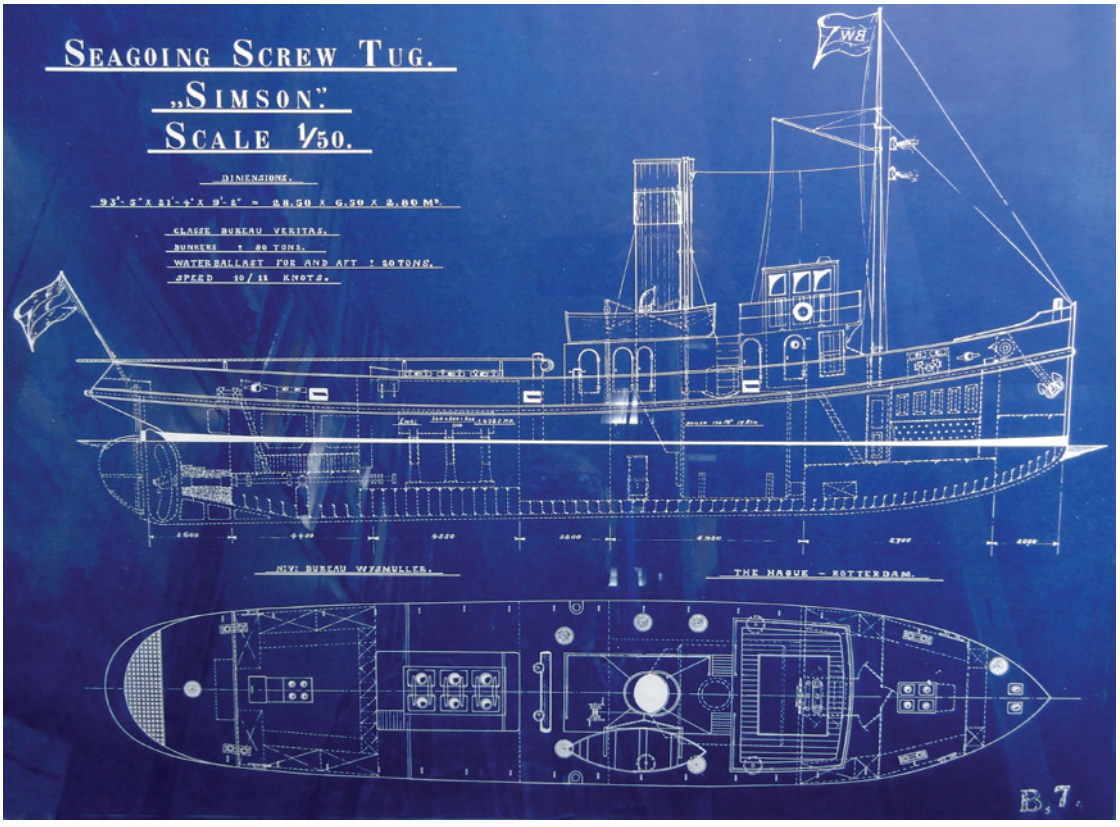
Hoofdmotor “Tyne”

Het zal duidelijk zijn dat een schroef naast de gewenste trekkracht, óók wat kracht moet afstaan om de vastgestelde snelheid van het eigen schip te verzorgen, wat dus uiteraard van de beschikbare trekkracht zal moeten worden afgenomen.
Een sleepboot met 3000 HP en een 12 mijl eigen snelheid, zal meer trekkracht kunnen opbrengen dan een sleepboot met dezelfde 3000 HP en een 16 mijl eigen snelheid.
En dan hebben we ook nog de vorm van het onderwaterschip te bezien...

Gelukkig is er nu een ‘Paaltrek’ (Bollard-Pull) notatie, die veel dichter bij de actuele kracht komt maar óók hier zijn we, wegens de verschillende condities waaronder een BP test kan worden uitgevoerd, nog steeds niet 100% waterdicht, want de resultaten kunnen toch beduidend verschillen.

Bronnen:
‘Paxman History Pages’- , Richard Carr’s publikatie 2005
Nominal Horse Power of Engines’- by James Shirra, 1912
en eigen verzameling.

stoomsleepboot “Simson”



Bezoekers Informatie Centrum

Om zoveel mogelijk gegevens over de (zee) sleepvaart gemakkelijk en snel toegankelijk te maken voor de bezoekers van het museum worden de belangrijkste gegevens met foto in een speciale database van het museum gezet door onze vrijwilligers. Dat is een hele klus maar uit de aantallen nieuw ingevoerde schepen blijkt dat het project goed op schema ligt.

In het eerste kwartaal 2017 zijn ca. 50 schepen toegevoegd met 142 namen.
In het tweede kwartaal 2017 zijn ca. 80 schepen toegevoegd (288 namen).
In totaal staan er per 1 juli 2017 534 schepen in BIS met 1952 namen.
Tot en met 2016 stonden er ca. 400 schepen in BIS met 1522 namen.
Het is de bedoeling per kwartaal ca. 100 boten in te voeren met 400 namen.

In het tweede kwartaal 2017 zijn in BIS series schepen toegevoegd van de volgende rederijen (naast een aantal varia):

P. Smit Jr.
L. Smit & Co.
Bureau Wijsmuller
Sleepdienst Hoek van Holland / Wm H Muller
Scheepvaart & Steenkolen Maatschappij SSM

Voorts is BIS uitgebreid met alle bekende nummers en codes per boot (voor zover bekend natuurlijk), behalve het MMSI nummer. Eerst was het slechts mogelijk schepen via het IMO nummer en/of het IVR nummer op te zoeken. Dat kan dus tegenwoordig ook met behulp van andere codes, zoals het brandmerk, Official Number, marinenummer, Bureau Veritas nummer en de roepnaam. De bezoeker tikt de aan hem bekende code of een gedeelte daarvan van een schip in op het veld “Registratienummers”.

Meer informatie over het BIS is te vinden op onze Website en kom eens langs om een sleepboot op te zoeken.



Nestor



In juni van dit jaar kreeg het Museum de gelegenheid om een fraai model van de Nestor aan te kopen. Van dit type Wijsmuller-sleepboot bezat het museum slechts een kleiner model. De Nestor en haar drie zustersleepboten, Hector, Stentor en Titan waren in de 2e helft van de vorige eeuw lange tijd beeldbepalend voor de havenmond bij IJmuiden. Ook hebben deze sleepboten vele bergingen op de Nederlandse en Engelse kust mogen volbrengen. Soms werden ook langere sleepreizen uitgevoerd.

Een bekende operatie waar de Nestor bij betrokken was, is de bergingspoging van de zinkende Stanislav Dubois. Geladen met Carbid (een ongelukkige combinatie met water), moest die uiteindelijk op last van de overheid tot zinken worden gebracht.

De Nestor kwam in januari 1959 in de vaart. In 1982 werd ze overgedaan aan bergingsbedrijf Titan dat toen net was opgericht. Onder andere eigenaren is de Nestor uiteindelijk in Porte Tores, Sardinië terecht gekomen en daar helaas geabandonneerd.

Via de website van het museum is een filmpje te zien van de berging van de Wodan door de Titan dat een goede indruk geeft van deze klasse fraaie sleepboten. In de bedrijfsfilm ‘Slepen met een eiland’ komt de sleepboot Hector voor.

De Nestor is een echte aanwinst voor de modellencollectie van het Museum en heeft een plaats gekregen in de modellenwand van het museum.

Steenbank

De Maassluise Museumhaven is een historische sleepboot rijker. De Steenbank, een voormalige sleepboot van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst en later als Astroloog voor Smit Internationale Havensleepdiensten, heeft een ligplaats gekregen in de Buitenhaven. Het bijzondere is dat het schip een niet veel voorkomende dieselelektrische voortstuwing heeft. Twee dieselmotoren drijven elk een generator aan die 440 volt gelijkstroom leveren aan de 860pk sterke elektrohoofdmotor.



Dit gaf haar de mogelijkheid om nauwkeurig en snel te manoeuvreren omdat de motor niet behoefde te worden omgekeerd. Ook modern voor die tijd was dat de motor op de brug kon worden bediend.
Op de kleine brug is daar een indrukwekkende regelkast geïnstalleerd. Tijdens haar actieve loopbaan bij de NRS en SIH en daarna bij de Belgische Marine als Valcke is er weinig fundamenteel aan de sleepboot verbouwd. Ook de accommodatie is grotendeels in originele staat zodat de Steenbank een goed beeld geeft van de sleepbootbouw voor haven en kustvaart rond 1960.

Op het ogenblik is men druk bezig om haar, na een langdurige oplegperiode die de elektrische installatie weinig goed heeft gedaan, weer in haar oude conditie en kleuren te brengen.



De Steenbank onderweg naar de werf van De Haas in Maassluis, waar zij de helling op ging voor het werk aan het onderwaterschip.



Symphony Provider

Bij de doopplechtigheid van de Symphony Provider op 19 juni 2017 heeft ons Museum ook nog een rol mogen vervullen. Voor deze plechtigheid zocht men een scheepstelegraaf en na bij diverse instanties nul op rekest gekregen te hebben had men ons benaderd. Wij hebben diverse telegrafen in onze collectie en kwamen uit op de dubbele telegraaf, die een goed werkende bel heeft. Na een grondige poetsbeurt door de vrijwilligers C. Dubbeld en A. van Eijsden stond ze te glimmen op het podium. De telegraaf mocht zelfs 2 maal bediend worden, omdat bij de eerste keer de fles niet kapot ging. Maar bij de 2e poging ging het goed en was het schip gedoopt. De doop werd verricht door mevr. Poulien Wolfswinkel, echtgenote van dhr. Edward Heerema, president of de Allseas group.
Na de overdracht zal de Symphony Provider naar Mexico vertrekken om daar materialen te gaan vervoeren naar een daar te realiseren windfarmproject.



Promotie Film Stichting Sleepboothaven Maassluis



In augustus kreeg het museum bezoek van een filmploeg die opnames maakten voor een promotiefilm voor Stichting Sleepboothaven Maassluis. Zij hadden al opnamen gemaakt tijdens de Dag van de Zeesleepvaart 2017 en aan boord van de sleepboten die bij SSM behoren.

Het Nationaal Sleepvaart Museum is dan wel geen drijvend trekpaard maar heeft speelt wel een duidelijke rol bij het hooghouden van Maassluis als historische sleepboothaven. Er zijn binnen en buiten het Museum gemaakt. Zo zullen waarschijnlijk, want we hebben het eind resultaat nog niet gezien, beelden te zien zijn van de huidige wisseltentoonstelling over Sleepboten op Station, de Marconisten hut en het gebouw zelf.

Onze penningmeester, Kees Goedhart, heeft zijn eerste roeping voor een keer weer gevolgd en seinde weer alsof er een schip in nood was.

De film is binnenkort te zien op de Historische avond die door SSM en de Maassluisse Historische Vereniging wordt georganiseerd.



Twee fraaie modellen van een modelbouwer



De Jan Goedkoop

De Barentsz Zee

Het Sleepvaart Museum heeft verder twee zeer fraaie modellen ontvangen, geschonken door Jan Rison: De havensleepboot Jan Goedkoop Jr en de zeesleepboot Barentsz Zee. Aan ieder model is door hem zo'n 500 uur gewerkt. De Barentsz Zee is 10 jaar geleden door Jan gevonden bij een Antiquair in de vuilnisbak en hij mocht hem hebben om op te knappen. Uitzonderlijk is dat het model is gesoldeerd van zinken platen en een messing kiel. De boeg was onherstelbaar beschadigd en is met polyester gerestaureerd.
De beschadigde bovenbouw was van rood koper maar is herbouwd van kunststof omdat het model varend gemaakt werd. De schoorsteenkap is wel nog steeds van koper. Jan Rison denkt dat de oorspronkelijke bouwer er minstens 2000 uur aan gewerkt moet hebben. De echte Barentsz Zee heeft van 1957 tot 1979 (1977 Smit Jakarta) voor Smit gevaren.

De Jan Goedkoop jr. is van hout en op spant gebouwd. De echte Jan Goedkoop jr. is gebouwd in 1958 en werd in 1973 verkocht naar Ierland. Onder de leiding van Jan Goekoop Jr (geb. 1875) werden de goederen en passagiersdiensten van de firma Gebr. Goedkoop verkocht en ging het bedrijf zich vooral richten op de havensleepvaart op en rond het Noordzee kanaal.
Beide modellen hebben een prominente plaats gekregen in het Sleepvaart Museum.

Toezending NSM Nieuwsbrief per e-mail
Wilt u toezending per e-mail van de nieuwsbrief, dan kunt u zich hiervoor opgeven onder vermelding van uw e-mailadres via info@nationaalsleepvaartmuseum.nl.

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).