Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Het is alweer juli 2015, wat gaat de tijd toch snel.
Vier jaar geleden begon ik aan deze job begon en het is toch nog steeds verrassend wat je zoal tegenkomt in onze maritieme wereld en zeker in onze specialiteit de sleepvaart (zoet of zout).

Eind mei hebben we de sleepvaartdag gehad. In de morgen liet het weer het wat afweten, maar gelukkig brak de zon in de namiddag door.
Helaas, waarschijnlijk door het weer in de morgen, was het bezoekersaantal beneden de verwachting.
De opbrengst van onze artikelen etc. kan redelijk genoemd worden. Ook dank aan onze vrijwilligers die zich ingezet hebben om deze dag tot een succes te maken.

Op zondag zijn we met veel vrijwilligers een vaartocht gaan maken met de “Furie” naar de 2e Maasvlakte, ondanks het regenachtige weer, werd deze tocht een succes en zien we uit naar de volgende.

In het museum zijn we weer met allerlei zaken aan de gang, in deze nieuwsbrief krijgt u onder andere uitleg over de Mc.Elroy kaart, uitleg over een satelliet antenne, rol N.S.M. bij opvragen info over 2e wereldoorlog, ontstaan sleepvaart, veranderingen in de offshore en nog meer.

U veel leesplezier wensend, zien wij u met belangstelling tegemoet bij een bezoek aan ons Museum.

Karel Kaffa

De geschiedenis van de sleepvaart

Als wij bij aanvang van de sleepvaart willen beginnen dan moeten we terug naar omstreeks het jaar 600. In China regeerde toen keizer Yang, die zes luxe drakenschepen had die werden voortgetrokken door honderden jonge mannen en meisjes, gekleed in zijde. De beschrijving van deze sprookjesachtige vertoning schildert het zo mooi, dat men zou denken dat het een genoegen was om deze schepen te trekken.

Wij weten wel beter. Het volk in China is in opstand gekomen en keizer Yang is van het leven beroofd. Na dit voorbeeld uit een heel ver verleden gaan we terug naar een jonger tijdperk, nl. de 10e eeuw. Op de Rijn, waar toen voor die tijd belangrijk verkeer werd onderhouden, voeren kleine scheepjes die door hun primitieve bouw vrij lomp waren, voortgetrokken door schippersknechts. Dit althans stroomopwaarts. Met een dag traject van 10 km stelde men zich tevreden. Dit trekken noemde men jagen. We kunnen in ons waterrijke Holland nu nog weleens een scheepje tegenkomen dat getrokken wordt, dus gejaagd. Langs vele kanalen en riviertjes zijn nu nog de jaagpaden waar te nemen.

Geleidelijk echter ontwikkelde zich het jagen met ossen en paarden. In de 11e eeuw werd dit jagen meer en meer een zelfstandig beroep. Hoewel dus het jaagpaard al lang in zwang was, werd het Amsterdamse Rijn vervoer in het begin van de 19e eeuw nog met mensen (en door de stad Utrecht speciaal met vrouwen) gejaagd als gevolg van een privilege van 1765.

De route Amsterdam-Lobith liep toen over de Zuiderzee naar Muiden, vandaar langs de Vecht naar Utrecht en vervolgens langs de Vaartse Rijn tot Jutphaas en vandaar door het onder Floris V gegraven kanaal naar Vreeswijk waar de Lek bereikt werd. Men stelle zich een ogenblik de Amsterdam-Rijnvaart verbinding voor door de oude binnenstad van Utrecht of het nu de Oudegracht of een ander stadswater geweest is. Met het groter worden van de schepen steeg allengs het aantal paarden dat nodig was en vooral op de rivieren moest men soms met hele kudden van deze dieren werken. Omstreeks 1800 waren 20 tot 30 paarden per schip geen uitzondering, met een paard kon men al naar gelang de stroomsnelheid tot maximaal 15 ton laadvermogen trekken.

Er is waarschijnlijk zoveel overeenkomst te ontdekken tussen prestatie van 25 paarden en een sleepboot welke volgens de oude berekeningswijze 25 npk ontwikkelde, dat men hiertussen verband zou willen leggen. Doch de eenheid npk is aanmerkelijk ouder dan de toepassing van stoom in de sleepvaart. Het zijn dus andere paarden dan de jaagpaarden geweest die hun naam aan deze vermogenseenheid gegeven hebben.

Op de 1e verdieping van het Nationaal Sleepvaart Museum is de Rivierzaal gevestigd, waar U de bovenstaande geschiedenis eens rustig kan bekijken. Deze zaal huisvest de collectie Rijn- en Binnenvaart. Een unieke collectie, die is voortgekomen uit collectie van wijlen de Heer Martin van der Geer. Martin had in Rotterdam aan de Maaskade zijn eigen museum voor Rijn- en Binnenvaart. Door het ouder worden van Martin en omdat er geen opvolgers waren, kon het Nationaal Sleepvaart Museum zijn collectie aanschaffen.

Hans van der Ster

McElroy Chart of Codes And Sinals

Dit is een reprint van de op 11 februari 1943 uitgegeven poster door de firma Mc Elroy ter gelegenheid van de 18e verjaardag van de Veteran Wireless Operators Association.
De originele poster is in het bezit van de Stichting Historisch Materiaal Radio-Holland.
Op deze poster zijn alle toen bekende en toegepaste morse-tekens vermeld, evenals de internationale vlagseinen, de semafoor land-codes, het US-Navy en US-Army fonetische alfabet en het Western Union fonetische alfabet. Uniek zijn de afwijkende morse-tekens voor het Griekse alfabet, het Russisch cyrillische alfabet, het Arabische alfabet en het Turkse alfabet.
Apart aandacht voor de Japanse morse-tekens, welke het Japanse Katakana-alfabet vertegenwoordigen en uit 59 tekens bestaat. Tot voor kort werden deze tekens nog door de Japanse telegrafisten in onderling telegrafie-verkeer gebruikt. Links, van boven naar beneden worden de nu nog steeds gebruikte vlag- en wimpelseinen vermeld. Rechts, van boven naar beneden de nagenoeg niet meer toegepaste semafoorcode.

Scheepspraat

In de periode dat Smit Lloyd nog een vooraanstaande rederij in de offshore was, werd er een zgn “Smit Lloyd taal” ontwikkeld. Dit werd regelmatig gepubliceerd in de “Smit Lloyd 13”. Toch vragen wij ons af of zulke verhalen en of taal ook bij de andere specieke rederijen in gebruik was. Wij geven hierbij een voorzetje, maar als u ook zoiets weet te vertellen, aarzel dan niet onze redactie van kopij te voor zien, zodat we een rubriek kunnen opnemen in onze nieuwsbrief met een leuk verhaaltje per uitgave. Uw inbreng zien we met belangstelling tegemoet.

1. ***De bitterhappen*** - het zogenaamde knabbeltje bij de borrel - waren vroeger wereldberoemd. Ze begonnen om 12 uur en waren de versiering bij potjestijd. Soms liepen ze uit tot satés, kroketten, bitterballen, toast met zalm en paling. De kok gooide later met een mistroostig gezicht het eten weg, of vroor het in, tenminste dat vertelde hij aan ons. “Potjestijd” is een term die al onze buitenlandse agenten feilloos wisten te interpreteren. Ze bezochten de schepen altijd rond twaalf uur.
2. Een goeie matroos werd vroeger een ***monstermatroos*** genoemd, een groot compliment dus. Als je echter als “***kadootje***” betitelden stelde je weinig voor.
3. ***Onder de zure lappen gaan***, dan ging je te kooi. Het bed of de kooi werd ook wel de “***pietebak***” genoemd.
4. ***Praatje pot*** - een gezellige babbel over andere mensen. ***Buiten de pot piesen***, dan was je fout of ging je fout.
5. De “***voorganger***” was een beruchte figuur, het was altijd de afgeloste collega die er een rotzooitje van had gemaakt. Veel voorgangers dus, maar zelf was je er nooit een, want je had van een Panamees een jacht gemaakt.

What in Name?? Dit gaat over bijnamen, die zeker ook bij veel zeevarenden herinneringen oproept.
• ***Dr John*** (die radar in zijn auto had) praatte vroeger veel met ***Glimpie*** (glom zijn neus?). Bijna iedereen kende ***Cor de Regelaar*** die het werkwoord in de perfectie beheerste. ***Sterretje van Bethlehem*** kon goed opschieten met ***Kontje***. ***Beertje*** daarentegen heeft weer veel geleerd van ***Johnny the Selfkicker***. Herinnert u zich ***Dolle Dries*** nog? Ook iemend van vroeger was ***Red Snapper*** die altijd zijn stuurlieden goed begeleidde en opleidde. Weet u hoe een stuurman heet die er af en toe een rotzooitje van maakt? Een ***rampenfonds***!!
Japie Kingcorn, nee die moest weer niks van hem weten, die zwoer bij de ***Winterschilders***. Man, schei uit, geef mij de ***Gebroeders Bever*** maar.

Misschien heeft u ook nog wat van deze in herinnering, laat het ons maar weten.

Herinneringen

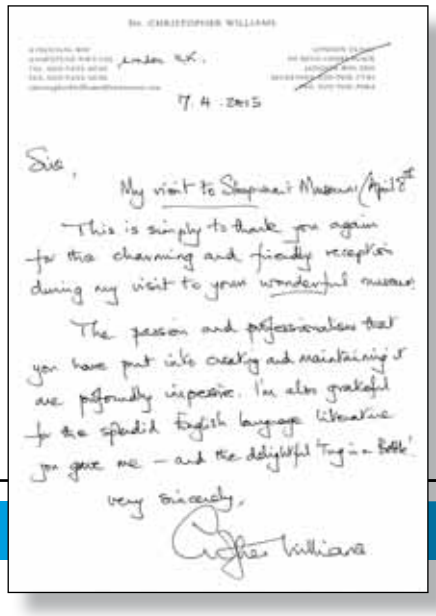
We hebben dit jaar de tweede wereldoorlog herdacht. Ook als sleepvaartmuseum werden we daar op een bijzondere manier mee geconfronteerd.

Op zaterdag 30 april ging de telefoon en mevrouw Verduin-Koek uit Vlissingen vroeg om informatie over haar vader en moeder, die beide zijn omgekomen in deze oorlog. Haar vader had gevaren op de *Noordzee* als matroos en was omgekomen toen de *Noordzee* op een mijn liep en haar moeder kwam om bij het bombardement op 18 maart 1943 in Maassluis.
Zij vroeg of wij gegevens daarvan hadden.
Uit beide foto’s blijkt dat we van haar vader de naam hebben kunnen vinden op de plaquette die in het museum hangt en van haar moeder hebben we een gedenksteen bij de Groote Kerk kunnen vinden.
Mevrouw Verduin was ons zeer erkentelijk.

Een andere foto van een brief van Dr. Crhistopher Williams uit Hampstead (GB) is ook een dankbare herinnering aan ons museum.

Zo was het bezoek van een familie Snoek uit Steenwijk opmerkelijk en zij hadden een dag om nooit meer te vergeten want zij werden tevredengesteld met een boekje waarin een foto stond van het sigarenwinkeltje van Van der Snoek. Zo zijn wij als sleepvaartmuseum op informatief gebied voor veel mensen prettig bezig.

Wilt u als lezer van de Nieuwsbrief van ons gegevens hebben dan zijn wij altijd bereid er naar te zoeken.


17.4.2015

Sirs,

My visit to Sleepvaart Museum / April 8th

This is simply to thank you again for the charming and friendly reception during my visit to your wonderful museum.

The passion and professionalism that you have put into creating and maintaining it are profoundly impressive. I'm also grateful for the splendid English language literature you gave me – and the delightful 'Tug in a Bottle'.

Very sincerely,

Christopher Williams

De Furie

Op 31 mei j.l. was het op uitnodiging van het bestuur, verzamelen voor de vrijwilligers op de Govert van Wijnkade. Door het bestuur was op deze dag een vaartocht georganiseerd met de bekende stoomsleepboot *Furie*. De aanvankelijk zeer gunstige weersvoorspellingen voor die dag, bleken gedurende de week voorafgaande aan dit vaarfestijn, dagelijks te devalueren tot uiteindelijk een herfstachtige dag met regen… veel regen, wind, afgewisseld door motregen.

Wat schetste ieders verbazing, dat bij het aan boord gaan van de *Furie*, wij werden begroet door een uiterst enthousiaste bemanning.
Een bemanning die er duidelijk zin in had. De vuren waren reeds hoog opgestookt. Een behagelijke warmte kwam ons tegemoet en niet op de laatste plaats stond een enorme thermoskan met twee liter ambachtelijk gezette koffie te dampen. In de kombuis stond een royale vier liter soep pan te geuren. Die pan was gevuld met een verhemelte strelende bouillon waar top kok Herman den Blijker nog iets van kon leren. Op het achterdek werden wat kratten met geestrijk vocht zeevast neergezet.
De wat gekoelde, licht alcoholische versnaperingen werden voor vertrek in de zogenaamde stand-by modus gehouden. Kortom, alle ingrediënten voor een geslaagde dag waren al aanwezig toen we de haven van Maassluis verlieten.

Het is het vermelden waard dat bij het verlaten van de haven van Maassluis een aantal ex-zeevarende spontaan geplaagd werden met een nostalgische, maar onweerstaanbare drang, om wat zeemansliederen ten gehore te brengen. Voor een enkeling volstrekt nieuwe en soms tekstueel shockerende liederen, maar voor velen meer dan bekende liederen. Zoals over het weemoedig verlaten van de haven van het eiland Curaçao… en het bijbehorende afscheid van Campo Alegre…!! etc etc…! Bij een aantal onder ons, door de tand des tijds geplaagd, was de “pointe” van een aantal teksten verdampt. Gelukkig konden we gezamenlijk de ontbrekende teksten weer invullen hetgeen, door de vaak smeuïge inhoud van die teksten, tot hilarische uitbarstingen leidden.

U zult begrijpen dat ondanks de regen en wind er goed de stemming in zat. Deze stemming werd door Paul Alers, onderbroken voor een officieel gedeelte. Mede vrijwilliger Kees Noevers, had ruim een maand geleden het plan opgevat om een collecte onder de vrijwilligers te houden. Doel om namens de vrijwilligers van het Nationaal Sleepvaartmuseum, een financiële bijdrage te kunnen leveren t.b.v. het vernieuwen van het houten dek aan boord van het ss *Furie*. De mooie bijdrage werd door Paul Alers, na een humoristische toespraak overhandigd aan onze penningmeester Kees Goedhart. Goed gebekt als altijd, kon ook Kees niet achterblijven en dankte op zijn eigen wijze een ieder en zegde toe dat het ingezamelde bedrag op de juiste bestemming bij de stichting ss *Furie* zou komen. Kees Noevers, chapeau voor dit initiatief!

Er is veel te verhalen over deze uiterst geanimeerde dag. De reis naar de 2e Maasvlakte en het bezoek aan “Futureland”. De voortreffelijke broodjes die geserveerd werden, de eerder geroemde soep, waarvan velen meer dan één kop namen. Er was meer dan voldoende. Het geestrijke vocht, opgeslagen op het achterdek, wat door een ieder met mate werd genuttigd, maar geconstateerd werd, dat het achterdek regelmatig werd bezocht.
Het bezoek aan de machinekamer met zijn triple expansie machine, waar Willem met furore uitleg gaf over het opstoken van de ketels. Hoe hij, als een dirigent druk op die ketels hield.
De verhalen van Kees Borstlap herleefden weer.

Toen wij rond half zes weer voet aan wal zetten, was de unanieme mening van de deelnemers, dat dit een fanatische dag was. Een initiatief van het bestuur van het Nationaal Sleepvaartmuseum, wat door de vrijwilligers bijzonder enorm is gewaardeerd.

Veranderingen in de offshore en sleepvaart

Vroeger, vanaf eind jaren vijftig, was de offshore-industrie overzichtelijk. In de Golf van Mexico deden Amerikaanse bevoorradingsvaartuigen met beperkte eigenschappen en afmetingen hun best de nog bescheiden boorpontons of -platforms te bevoorraden met leeftocht, boorvloeistof, boorpijpen en verse bemanningen. Het verslepen van een boorplatform van West-Europa naar het Midden Oosten was wereldnieuws. In de jaren zestig besloten mannen met visie dat, gezien de vondsten van olie en gas in het Noordzeegebied, het tijd werd om een Nederlands bedrijf op te richten dat de bevoorrading van de spoedig te bouwen booreilanden moest gaan verzorgen.

Dat bedrijf werd Smit-Lloyd N.V., waarin zowel het sleepbedrijf Smit als de Koninklijke Rotterdamse Lloyd belangen hadden. De oorspronkelijke plannen gingen niet verder dan zes suppliers, maar dat idee heeft niet lang stand gehouden. Zo lang er contracten waren af te sluiten ging Smit-Lloyd door met het bouwen van bevoorradingsschepen. In no time was er een vloot gecreëerd van meer dan 20 suppliers, die vooral niet mochten worden aangezien als zeesleepers, want dat zou wel eens concurrentie voor de moedermaatschappij kunnen betekenen.

De suppliers die in Nederland werden gebouwd waren aanzienlijk steviger en groter van formaat dan hun Amerikaanse soortgenoten.
De Noordzee heeft nu eenmaal andere eigenschappen dan de Golf van Mexico. In het buitenland zat men ook niet stil en in Duitsland (OSA), Denemarken (Maersk) en Noorwegen (o.a. Viking) werden soortgelijke maatschappijen opgericht.

Hoe verschillend is de situatie nu in vergelijking met de beginjaren! Smit-Lloyd is van het toneel verdwenen. Het bedrijf werd in 1996 verkocht aan het Amerikaanse Seacor. In de loop van de daarop volgende jaren werd nagenoeg de hele voormalige Smit-Lloydvloot aan derden verkocht. Een paar eenheden werden na verloop van tijd door Smit teruggekocht. Anno 2015 zijn er nog maar enkele schepen over van de vloot die ooit eigendom was van hetgeen vroeger een bloeiende rederij was. Van de laatste in de tachtiger jaren gebouwde Smit-Lloyders, (voor de kenners: schepen uit de 30-serie) zijn er onlangs enkele aan een sloperij verkocht.

Ook de Duitse maatschappij die bevoorraders exploiteerde bestaat niet meer. Daarentegen zijn de Noren en de Denen uitgegroeid tot giganten in de markt. Overal in de wereld zijn nu suppliers te vinden die bovendien heel vaak complete zeeslepers zijn.
Het onderscheid tussen de twee categorieën is nagenoeg weggevallen. Vanuit Nederland zijn er twee maatschappijen die een belangrijke rol spelen op de wereldmarkt van zowel de sleepvaart als de offshore-industrie, namelijk Fairmount (nu dochter van Boskalis) en het onlangs opgerichte ALP, dat een aanzienlijk deel van de vloot van het Duitse Harms overnam. Verder doet Boskalis mee met enkele schepen waar in de naam nog het voorvoegsel ‘Smit’ of ‘Union’ voor komt en ook Tschudi, het voormalige ITC, is van de partij. Het bedrijf Vroon uit Breskens heeft inmiddels een vloot suppliers die in aantal die van Smit-Lloyd in haar beste tijd verre overtreft. Maersk is verreweg de grootste speler in de bevoorradingsvaart.

Lees verder op de volgende pagina.

Vervolg van pagina 6.

In het Verre Oosten en rond Brazilië worden met regelmaat nieuwe oliebronnen letterlijk aangeboord met als gevolg dat ook daar een aanzienlijke markten ontstonden voor bevoorraders en zeeslepers/ankerbehandelaars. Dat had weer consequenties voor de werven ter plaatse, die seriematig suppliers gingen bouwen. Alleen het nieuwste van het nieuwste was goed genoeg, dus speelden de oude bevoorraders uit bijvoorbeeld de 120-serie van Smit-Lloyd geen enkele rol meer. Ze konden worden opgelegd en gingen geleidelijk naar de sloop. Wie de markt voor suppliers nu bekijkt kan niet anders dan concluderen dat de markt verzadigd, zo niet oververzadigd is.
Op de rede van Singapore liggen talrijke vaartuigen uit deze categorie op orders te wachten. De grote jongens in de markt laten nog steeds nieuwe schepen bouwen, maar die zijn technisch dermate geavanceerd dat ze vaak ook pijpenleggers of zelfs kraanschepen zijn. Sommige van deze giganten werden nog onlangs in Nederland gebouwd, waaronder de *Sapura Onix*.
Naar dit soort vaartuigen is nog steeds vraag. Wie de hoop koestert dat de olie-industrie op korte termijn wel eens grotendeels zou kunnen worden vervangen door alternatieve energie als die afkomstig uit windmolenparken, kan dat voor de eerst komende decennia wel vergeten.
Niettemin zijn windmolenparken een belangrijke bron van inkomsten voor de sleepvaart en een ondersteuning in de energievoorziening.
Ondernemingen met kleinere slepers zijn de laatste jaren als de bekende paddenstoelen uit de grond geschoten of groter gegroeid en maken een bloeiperiode door. Dit soort vaartuigen is onmisbaar gebleken voor de bouw van de grote windmolens.

Het sleepvaartbedrijf van weleer is een multi-inzetbare offshore onderneming geworden.
Het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis blijft de ontwikkelingen, zeker ook internationaal, met veel belangstelling volgen.

In de zeezaal is onlangs een nieuw object geplaatst. Er staat een opengewerkte satelliet-antenne bol.
Als op de “start”knop wordt gedrukt dan gaat de z.g.n. Phase-Array antenne draaien en wordt er een ingesproken tekst gestart. Hierin wordt gedurende circa 4,5 minuut een populaire uitleg gegeven betreffende satelliet communicatie en navigatie.
Achtergrond is, dat heden ten dage alle schepen en/of drijvende objecten communicatie bedrijven via geostationaire satellieten. Ook bij het vertier aan boord in de vorm van televisie en internet, wordt op zee gebruik gemaakt van satelliet verbindingen.
Wij, als passanten, zien op de schepen, die de Waterweg in en uit varen, van die “witte bollen”staan. Maar wat zit daar nu in..??
Ik kan u zeggen, dat in deze bol een zeer hoogwaardige elektronische en mechanische techniek zit.
Bij toeval kon ondergetekende (legaal...!!) de hand leggen op zo’n antenne. Door de opbouw van het servo besturing systeem, was het weliswaar wat prutsen, maar lukte het om een draaibaar geheel te maken. De futorische blauwe verlichting, die origineel niet aanwezig is, is door mij verzonnen om e.e.a. wat extra te laten “smoelen”. De verwachting is, dat e.e.a. een extra educatieve uitstraling heeft naar de vooral jeugdige bezoekers.

PR-activiteiten

Een museum dat meer dan 35 jaar bestaat, ontkomt er tegenwoordig niet aan om met de moderne communicatiemiddelen om te gaan en daar gebruik van te maken. We hebben op het terrein van de PR wat belangrijke stappen gezet en het lijkt ons een goede gelegenheid om daarvan in deze nieuwsbrief aandacht aan te besteden.

Nieuw logo
Het oude logo met het oude stadhuis is vernieuwd en daarin is het oude stadhuis en een sleepboot samengevat in een moderne vormgeving.

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

Website
De website draait nu bijna een jaar en deze heeft ook een geheel nieuw uiterlijk gekregen en is nu zowel in het Engels als in het Nederlands te raadplegen. We proberen hem zoveel mogelijk actueel te houden.

PR- en Vrijwilligersfilm
De PR film en de vrijwilligersfilm zijn in eendrachtige samenwerking tot stand gekomen met het bedrijf Dubbelklik uit Rotterdam, die ons ook geholpen hebben bij de Website.

Folder
Ook hier hebben we een nieuw gezicht aan gegeven en zijn wat de vormgeving en de tekst niet over één nacht ijs gegaan. De oorspronkelijke opzet heeft vier correctierondes doorgemaakt en met het uiteindelijke resultaat zijn we best tevreden.
De folder kwam tot stand dankzij de medewerking van Buro Toob uit Alphen aan den Rijn.

Nieuwe vrijwilliger
Met ingang van 1 juli hebben we Maarten Helwig uit Heemstede aan ons vrijwilligersteam toe kunnen voegen en hij wil ons gaan helpen om alles op het gebied van PR meer body te geven.

Weet u iemand die ook belangstelling heeft in onze nieuwsbrief, dan voegen wij deze graag met zijn of haar e-mailadres toe aan onze adreslijst.

In de maanden juli en augustus zijn wij alle dagen geopend vanaf 11.00 uur tot 16.30 uur.

Nationaal Sleepvaart Museum

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

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
IBAN: NL22INGB0004161700

Openingstijden:
zie onze website.

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