Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers,

De tijd vliegt voorbij en zo zijn we alweer in april 2016 terecht gekomen. Soms verdrietige en soms hoopvolle dagen en we moeten het maar nemen zoals het komt.

Onlangs ontvingen wij het bericht dat Frits Stigter op 17 maart j.l. op 88-jarige leeftijd is overleden. Frits is vanaf het eerste uur bij het sleepvaartmuseum betrokken geweest en hij heeft er veel aan bijgedragen dat het museum is geworden zoals het er nu is. Wij herinneren Frits als een rustige vriendelijke medewerker. Frits werkte bij Smit en was daar o.a. als fotograaf werkzaam. Zijn volledige fotocollectie heeft hij jaren geleden aan ons museum geschonken. Hij was de eerste penningmeester van ons museum. De laatste jaren, na het overlijden van zijn vrouw waren voor hem niet gemakkelijk en daardoor werd zijn wereld erg klein en zagen we hem steeds minder in ons museum. Zijn fotocollectie is een waardevolle herinnering aan Frits.

In deze Nieuwsbrief zijn de volgende artikelen opgenomen: de uitbreiding van onze morse decoder, een verbeterde Ship simulator, vorderingen van ons Bezoekers Informatie Systeem waar de 1000ste sleepbootnaam ingevoerd is, een 50 jaar sleepbootgast, 21 mei Vaardag SSM, Dutch Pride en PR perikelen via TV en diverse websites.

Veel leesplezier gewenst! ***Karel Kaffa***

Het Museum is onlangs weer uitgebreid met een prachtig model van de Dutch Pride. Deze sleper is een product van de Werf Kooiman uit Zwijndrecht. Van dit type sleepboot zijn er inmiddels zo'n 12 stuks gebouwd. Het model werd in langdurig bruikleen gegeven, met een optie voor aankoop, door dhr. R. Hubregtse uit Scharendijke, die mede ontwikkelaar is geweest van dit type sleepboot en heeft ook enkele schepen van dit ontwerp in zijn vloot gehad. De ervaringen die door hem in de praktijk werden opgedaan, werden elke keer verwerkt in een volgende nieuw te bouwen sleper. De Dutch Pride is inmiddels verkocht en vaart nu onder de naam Meric samen met enkele zusterschepen in de Kaspische Zee, waar ze door haar geringe diepgang uitermate geschikt is voor het verrichten van diverse sleepwerkzaamheden.
Wij zijn dan ook erg verheugd dit fraaie model van deze sleper in onze expositie te kunnen laten zien.

Update Bezoekers Informatie Systeem

De ontwikkeling van de informatie in het Bezoekers Informatie Systeem (BIS) verloopt voorspoedig.
In dit systeem worden van Nederlandse sleepboten alle bekende gegevens opgenomen. Rond 21 maart j.l. (het begin van de lente) hebben we het 1000ste sleepbootnaam in BIS ingevoerd. Dat is de Broedertrouw XVI.
Eind derde kwartaal 2015 waren dat er 500 en per eind van vorig jaar 750. Een mijlpaal om trots op te zijn!
Hoeveel schepen er nog moeten worden ingevoerd, is niet duidelijk. Er wordt naar gestreefd alle slepers van enig formaat en machinevermogen uiteindelijk in BIS te plaatsen. Dan praten we wel over verscheidene duizenden boten. Maar, Keulen en Aken zijn niet op een dag gebouwd. In ieder geval bevat BIS een beschrijving van alle modellen in het museum.
Let wel: dit zijn 1000 namen. In een aantal gevallen telt een zelfde schip meermalen mee, omdat het verschillende eigenaren en namen heeft gehad.
Van een aantal sleepboten in BIS moet de informatie, die is opgenomen, nog wel tot leesbare tekst worden veredeld en moeten de beschrijvingen nog van beeldmateriaal worden voorzien.
Ook moet zo langzamerhand aandacht worden geschonken aan het onderhoud van de scheepsbestanden. Naast allerlei correctiewerk moeten deze jaarlijks worden doorlopen op nieuw bekend geworden informatie. Hiermee is een begin gemaakt.

Maar er is nog meer goed nieuws te melden: sinds een maand of twee hebben een aantal collega's zich bereid verklaard hun krachten, kennis en fotobezit mede aan te wenden om BIS verder tot een succes te maken. Hans de Klerk en Reinier van de Wetering zorgen voornamelijk voor uniek fotomateriaal en Jasiu van Haarlem zorgt voor de juiste informatievoorziening betreffende de technische aspecten en de historie van de schepen. Voorts zijn er de heren Nico Ouwehand, Gerard Fransen, Hans van der Ster, Kees Noevers en Dirk Verschoor (hopelijk vergeet ik niemand?), die op de achtergrond meekijken en waar nodig met nadere inzichten komen. Hun inbreng wordt uiteraard buitengewoon gewaardeerd.

De schepen worden volgens een bepaalde systematiek ingevoerd. Dat gebeurt nu per rederij. Momenteel worden alle sleepboten van het voormalige sleepbedrijf Piet Smit Jr. opgenomen. Daarnaast loopt een programma betreffende de sleepboten die voor de grote zee rederijen hebben gevaren, zoals Van Ommeren, Shell Tankers, Hudig en Veder en de KNSM. Doorlopend worden de sleepboten van de lopende tentoonstellingen ingevoerd. Dit betekent dat het eerdere beleid, eerst de schepen invoeren die na de tweede wereldoorlog zijn gebouwd, is verlaten.
De trage verwerkingssnelheid van het systeem baart ons nog wel zorgen. Het opzoeken van een schip vergt soms wel een lange wachttijd, en een bezoeker kan of wil - begrijpelijk - niet altijd het geduld daarvoor opbrengen. Dit probleem is enkele weken geleden opnieuw aangekaart bij het externe automatiseringsbureau, dat ons al enkele jaren bijstaat bij de informaticaperikelen van het sleepvaartmuseum.
Waar we ook mee geconfronteerd worden is de achter-

Lees verder op de volgende pagina. >

Vervolg van vorige pagina. >

uitgang van de bronnen op internet voor zover het informatie over oudere en al gesloopte schepen gaat. Oudere foto's zijn op de diverse forums helaas niet meer te openen, deze zijn om de een of andere reden verwijderd.

Samen met een aantal van genoemde medewerkers hebben we ook de definitie vastgesteld van het begrip "Nationaal". We zijn immers een Nationaal Sleepvaartmuseum. Dat roept de vraag op aan welke criteria sleepboten moeten voldoen om in BIS te worden opgenomen. In de eerste plaats wordt de eis gesteld dat de schepen over een volwaardige sleepinrichting moeten beschikken. Een bevoorradingsschip, dat niet kan slepen, wordt dus niet in BIS opgenomen. Een multicat (werkboot) met sleepinrichting derhalve juist wel. Daarnaast moet sprake zijn (geweest) van een duidelijke band met Nederland. Dat houdt in, dat zij of voor een Nederlandse eigenaar en/of beheerder moeten hebben gevaren, dan wel voor langere tijd op de Nederlandse wateren operationeel zijn geweest. Het gebouwd zijn op een Nederlandse werf is bijvoorbeeld geen criterium. De scheidslijn is echter niet altijd scherp te trekken.

Naast sleepboten komen ook duwboten en bergingsvaartuigen in het systeem, evenals andersoortige schepen met sleepcapaciteit, zoals multicats, ijsbrekers en bevoorradingsschepen. Het gaat om zowel havensleepboten, kustsleepboten, zee sleepboten, rijnsleepboten (waaronder radersleepboten) en andere typen (Amsterdammers, opduwers etc.). Maar we gaan uit van het standpunt dat het bij twijfel geen pijn doet het schip toch in BIS op te nemen. "Nederland" omvat overigens alle Nederlandse gebiedsdelen, vroeger en nu, zoals Indië, Suriname en de Antillen.

Betreffende de betrouwbaarheid en volledigheid van de informatie in BIS moet echter de volgende kanttekening gemaakt worden: deze is helaas niet altijd correct, omdat de geraadpleegde bronnen soms niet duidelijk zijn of elkaar zelfs tegenspreken. De beheerders van het systeem verzoeken daarom een ieder die denkt dat er m.b.t. een schip in BIS sprake is van onjuistheden of onvolkomenheden, deze via het emailadres van het museum aan te melden.

Het BIS systeem kan alleen in het museum worden geraadpleegd, dus niet op internet. Dat heeft te maken met copyrights en het tonen van unieke informatie. Het systeem is voor verschillende soorten museumbezoekers interessant om te raadplegen. Voor de "recreatieve" belangstellenden is het aardig om de schepen, waarvan een model in het museum staat, op te zoeken. Dat kan niet alleen op het grote scherm, maar ook op de tablet die door de suppoost ter beschikking wordt gesteld en waarmee de bezoeker door het scannen van de QR code, waarvan alle 200 schaalmodellen van het museum zijn voorzien, op de tablet alle informatie over het schip kan lezen en het beeldmateriaal bekijken. Ook de technisch en nautisch ervaren en geïnteresseerde clientèle wordt op haar wenken bediend. Er zijn per boot zeer veel technische en historische bijzonderheden opgenomen, die het ook voor deze groep aantrekkelijk maakt, bepaalde schepen op te zoeken.

Tenslotte zijn wij van mening dat met het "Zoek en Vind" concept voor een passende presentatie van het materiaal is gekozen. De informatie is overzichtelijk en fris in zeer leesbare tekst weergegeven. Alle getoonde foto's kunnen worden vergroot door erop te klikken. Mocht u als geïnteresseerde lezer op- of aanmerkingen hebben ten aanzien van het BIS systeem of de daarin voorkomende sleepboten, nogmaals, dan horen we dat graag van u. Vertel het aan een van de suppoosten of rondleiders of mail het ons.

Veel leesplezier toegewenst!

Leo Kischemöller

VAARDAG STICHTING SLEEPBOOTHAVEN MAASSLUIS

Op 21 mei organiseert de Stichting Sleepboothaven Maassluis (SSM) weer een vaardag in Maassluis.

Vanuit de buitenhaven van Maassluis vertrekken de Elbe, Bruinvisch en Furie om totaal ruim 10 vaartochten te maken, zodat er ca. 400 passagiers kunnen inschepen.
U kunt zich voorstellen dat het voor de SSM te kostbaar is om ieder jaar zo'n spetterend evenement als Dag van de Zeesleepvaart (DvdZ) te organiseren. Bovendien is het ook bezwaarlijk ieder jaar aan de sleepbootrederijen te vragen om naar Maassluis te komen voor een vlootschouw.
Vandaar het ene jaar een DvdZ en het andere jaar een Vaardag.
Kijk voor de details betreffende kaartverkoop en vertrektijden van de boten op de onlangs vernieuwde website ***www.Sleepboothaven.nl.***

Om een bezoek aan Maassluis aantrekkelijker te maken wordt op 21 mei tevens een Binnenstad fair gehouden, zie voor meer informatie ***www.ervaarmaassluis.nl***.

Er is gratis vervoer (paardentram van de Karperhoeve en sloep van Wim Warbout) tussen de Binnenstad en de Buitenhaven.

Renovatie Ship-simulator

Eind vorig jaar werd het plan op gevat om de achtergrond bij de Ship simulator wat op te leuken. Ook viel mij op, dat diverse lampjes van de Roer-Joystick (hoe moet je zo'n ding anders noemen!) niet brandden. Wordt er stuurboord uit gegaan, dan is het toch leuk als e.e.a. wordt gevisualiseerd door het aangaan van een lampje. In de praktijk is dat zo, dus waarom hier niet, vroeg ik mij af. Kortom, er diende e.e.a. aangepast te gaan worden. Maar eerst de achtergrond. Er was geen achtergrond, alleen een saai geverfde wand, met links een loshangend kabeltje waarin een schakelaar was verwerkt. In overleg met Paul Alers, werd contact opgenomen met Alphatron, de sponsor en leverancier van de simulator. Daar werd de vraag neer gelegd of de afdeling PR niet een aardige foto had (of een artist impression..!) van de brug van een modern schip. Of nog beter, een sleepboot. Zelf had ik het idee om de brug van de sleepboot Furie of Elbe te fotograferen, maar de optische kijkhoek van mijn camera was voor dit werk onvoldoende. Het was ook niet nodig om daar verder over na te denken. Binnen 48 uur kreeg ik na wat heen en weer correspondentie met Luuk Vroombout en Frank van der Ham een perfecte foto binnen, van voldoende pixel-grootte om er een deftige afdruk door een ter zake kundig bedrijf van te laten maken. Een schitterende foto/artist impression van de sleepboot RT-Evolution. Via het Beeldgebouw in Ridderkerk werd een afdruk gerealiseerd van 80x100cm en werd deze afdruk door hen professioneel op een Dibond ondergrond afgewerkt.

Om de foto op te hangen, diende het complete bedieningspaneel te worden verschoven. Daarbij bleek, dat de volledige bekabeling, waarmee de diverse apparaten werden aangestuurd, toch echt wel aan een z.g. "re-work" toe waren. Alle bekabeling hing uiteindelijk aan een zwevende spanningsslof. Op zich kan dit allemaal geen kwaad, als je er maar met je ongewassen tengels van afblijft. En dat deed deze jongen bepaald niet!

Wel z'n handen wassen, maar verder komt 'ie overal aan. Eind resultaat, na wat heen en weer geschuif, functioneerde de hele simulator niet meer. Soms wel, soms niet… een typisch geval op z'n Duits "ein wackel contact, meinen herrschaften"… zoals ik in vroeger tijden regelmatig hoorde als ik aan boord van de een of andere plofbotter kwam voor radioservice dienst. Je gaf een rotschop tegen de onwillende bedieningskast van een zender of zo en zie… het spulletje draaide weer!!! Hier kan ik niet zo goed tegen en zeker voor de bezoekers die in het museum komen, moet e.e.a. perfect werken. Zo niet, dan moet je het weghalen.

Kortom er was meer werk aan de winkel, dan alleen een achterwandje opleuken en een lampje vervangen. Eerst werd de foto opgehangen. Ter voorkoming van allerlei vragen vanuit het bestuur… "waarom hangt 'ie niet zus of zo…" heb ik een paar toonaangevende en beslissing bevoegde bestuursleden uitgenodigd. In gezamenlijk overleg de juiste hang-positie gevonden. Voordeel… één keer werken en geen gezeur achter af. Hetzelfde gedaan met de verlichting van deze prachtige foto. Met een paar spotjes op diverse locaties in de simulator ruimte allerhande verlichting erop los gelaten. Echter, niets, maar dan ook niets was goed. Vond ik en de welwillende bestuursleden! Na een week erop gekauwd te hebben, kwam de oplossing.

U bent bekend met de uitdrukking: Een vliegende kraai vangt altijd wat..?? Deze uitdrukking is van toepassing op de huidige LED-TL verlichting die gebruikt is voor de achterwand. Voordat een groot aantal defecte LED-TL buizen, van een niet nader te noemen gemeentelijke instelling, in de container verdwenen, kon ik een aantal van die 150 cm lange buizen verkrijgen. Mijn vrouw kreeg de zenuwen toen ik die dingen het huis in sjouwde. Ik kon haar geruststellen door te zeggen dat e.e.a. voor een goed doel was. Ze zouden niet in huis blijven!

>>>>>>

>>>>>>>

Toch even een stukje techniek, ter lering en de vermaak. Het kan u, als gewaardeerd lezer, altijd van pas komen nietwaar? Toen ik de LED-TL balk uit elkaar pulkte, kwam ik een paar interessante onderdelen tegen. Allereerst een 220 volt z.g. geschakelde voeding. Die werkte niet meer... dit was ook de oorzaak van de afkeur van deze verlichting. Probeer zo'n voeding als leek niet te repareren. Er zit weliswaar een zekeringetje op het printje, maar als die kapot is moet je je altijd afvragen, waarom is die kapot…! Die dingen gaan nooit uit zich zelf kapot, heeft meestal een reden.

Les 1: als je er geen verstand van heb, nooit rűcksichloss vervangen. Nu deed zich hier het geval voor dat het zekeringetje goed was. Helemaal listig, want dan is er wat anders aan de hand. Als je op onderzoek uitgaat, is meestal een enorme oplazer je deel, want het spul hangt vol aan de 220 volt.
Les 2: nooit in die voeding rommelen, voeding er uit knippen en in de vuilcontainer ermee.
Nu had ik dus een staaf van 150 cm lang met maar liefst 360 LED-jes! En die dingen zaten op een print gesoldeerd. Na veel wurmen, brommen en tanden-knarsen, kreeg ik de print er in z'n geheel onbeschadigd uit. Nu kon ik aan de onderkant van de print kijken om te zien hoe de ledjes waren geschakeld. Want… een LEDje heeft gemiddeld niet meer spanning nodig dan circa 2 volt. Het kan verschillen per type en kleur.
Bij onbekende LED's, ook hier, stel ik de voltage vast langs empirische weg. Dus op een regelbare voeding heel voorzichtig de spanning op draaien totdat de licht opbrengst acceptabel is. Dan de stroomsterkte in milli-ampères op de meter aflezen. Met behulp van de wet van ohm kan dan een voorschakel weerstandje worden uitgerekend, om 'm bij een voorhanden zijnde spanning netjes te laten branden. Zo simpel als pomp-water. Eerste klas van de LTS! Genoeg over de techniek.

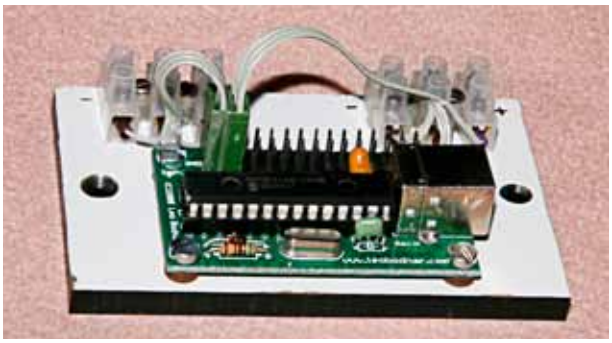
De LEDjes waren in parallel groepjes weer in serie geschakeld om zo op een spanning/stroom te komen waar de voeding voor was uitgelegd. Ik ben echter eigenwijs. De LED-staaf van 150 cm, heb ik gehalveerd en heb serie-parallel groepen op de print gemaakt, zodat ik op een veilige totaal spanning van 12 volt uit kwam. In totaal zitten er nu 180 LEDjes op de print, in drie groepen van 60 stuks, parallel-serie geschakeld, die nu de verlichting van de achterplaat verzorgen.
De welwillende, meedenkende, toonaangevende en beslissingsbevoegde bestuursleden, waren tevreden. Weer een zorg minder.

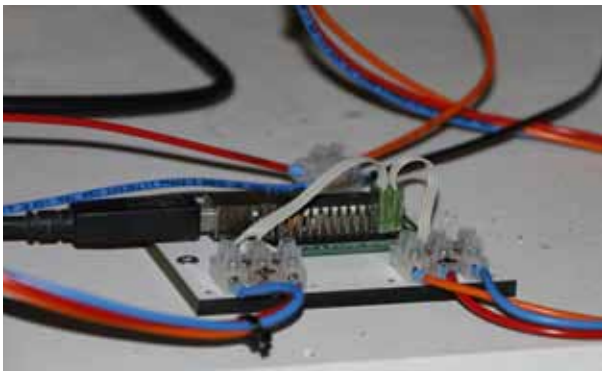
Het elektronische hart van de Ship-Simulator

De simulator zelf is toen aangepakt. De gehele interne bedrading is verwijderd en volledig vernieuwd.
Het hardwarematige hart van de simulator, een z.g. PIC-controler, waarvan het printje min of meer ook zwevend was opgesteld tussen de telegraaf en stuur-inrichting, is geplaatst op een stevige ondergrond van Trespa, welke vast geschroefd kon worden.

De afgaande draadjes middels een veel kleinere drie-voudige connector, is d.m.v. flat ribbon cable (=0,08 m² per draadje) naar een soort kroonsteentje uitgevoerd, waarop hanteerbaar draad van 0,5 mm² op aangesloten kon worden.
De bedrading naar de telegraaf werd vernieuwd en aangesloten. De bedrading naar de stuurinrichting werd ook vervangen.

>>>>>>>





>>>>>>>

De stuurinrichting, waarvan een component, een z.g. lineaire potentiometer, werd vervangen door een nieuw exemplaar maar ook een van een betere waarde voor deze installatie. De mechanische constructie van de stuurinrichting werd uitgebreid met een activeringskam voor het schakelen van micro-switches, zodat bij stuur- of bakboord het betreffende lampje gaat branden.
De 12 volt voorziening van de LED-TL verlichting, verzorgt ook de spanning voor de verlichting van het stuurpaneeltje.

De stuurinrichting en de machinekamer telegraaf werden opnieuw gemonteerd in het console. Kees Korree is driftig aan het zagen geweest om een doeltreffende montage te realiseren, zodanig dat bij een storing e.e.a. makkelijk gedemonteerd kan worden. Als nu de hoofdschakelaar wordt ingeschakeld, gaat op de stuurinrichting het rode lampje branden als indicatie dat er spanning voorhanden is. Bij het geven van het stuurboord of bakboord commando met de Joystick, gaat het betreffende lampje branden. Midscheeps brandt er geen van beide lampjes.

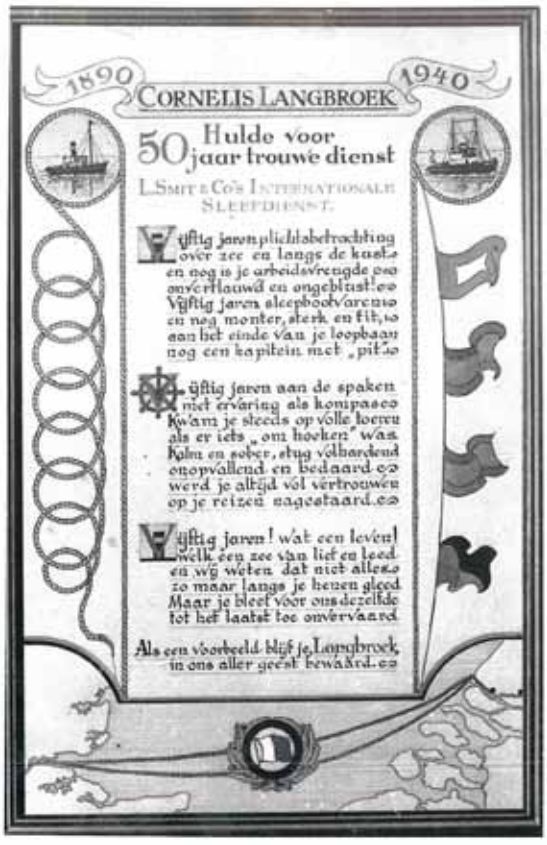
Begin 2016 is de Ship Simulator weer operationeel geïnstalleerd. Er moesten nog wat draadjes omgezet worden, maar dat had eigenlijk geen naam. Kees Koree heeft de zaak weer volledig ingeregeld en e.e.a. draait nu weer geheel betrouwbaar voor onze bezoekers en rondleiders.

Hans van der Pennen

“Een halve eeuw sleepbootgast”

Ik vraag me wel eens af “zijn er nog sleepbootgasten”, met name die het zo’n 50 jaar hebben weten vol te houden bij één en dezelfde rederij. Tegenwoordig is dit haast niet meer denkbaar. Het verkassen van de ene rederij naar de ander is meer gewoon dan uitzondering. Niet alleen door een eigen beslissing dan wel doordat er tegenwoordig in de sleepvaart veel veranderingen zijn. Rederijen smelten samen, overnamen vinden plaats, fusies komen tot stand en rederijen die verdwijnen. De mogelijkheden om langdurig bij een rederij aan te blijven zijn dan ook beperkt geworden. Toch komen er nog wel redelijk veel 25 jarige jubilarissen voor en slechts enkele 40 jarige jubileums worden er gevierd. Echter een 50 jarige jubilaris zal men misschien nooit of bijna nooit meer tegenkomen.
Toch zijn die er wel geweest, al moet men daarvoor wel een stukje terug in de tijd. Zo kwam ik onlangs in het archief een oorkonde tegen van een wel zeer trouwe werknemer van de sleepdienst van L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienst, die in dienst trad in 19e eeuw en zijn 50 jarig jubileum vierde in het oorlog jaar 1940. In de oorkonde sprak de rederij haar waardering uit over de plichtsbetrachting van deze kapitein “Cornelis Langbroek”, zijn bijzondere arbeidsvreugde, zijn monter sterk en fit postuur aan het einde van zijn loopbaan, ook nog na die 50 jaar.
Om zijn kalme en sober, stug volhardend, onopvallend en bedaard karakter, werd hij de reizen door de rederij vol vertrouwen toe vertrouwd.
In het museum zijn een groot aantal medailles, onderscheidingen, oorkondes te zien van de sleepbootgasten. Elk weer met een eigen verhaal. Kom gerust eens langs en laat u informeren over deze unieke verzameling.

Hans van der Ster


1890 CORNELIS LANGBROEK 1940

50 Hulde voor jaar trouwe dienst

L. SMIT & Co's INTERNATIONALE SLEEPDIENST.

Vijftig jaren plichtsbetrachting over zee en langs de kust en nog is je arbeidsvreugde ons onverflauwd en ongebluscht! Vijftig jaren sleepbootvaren en nog monter, sterk en fit, aan het einde van je loopbaan nog een kapitein met „pit”!

Vijftig jaren aan de spaken met ervaring als kompasco kwam je steeds op volle koers als er iets „om hoeken” was. Kalm en sober, stug volhardend onopvallend en bedaard en werd je altijd vol vertrouwen op je reizen ingestaard.

Vijftig jaren! wat een leven! welk een zee van lief en leed en wij weten dat niet alles zo maar langs je heenen gleed. Maar je bleef voor ons dezelfde tot het laatst toe onvervaard.

Als een voorbeeld blijf je, Langbroek, in ons aller geest bewaard.

Nieuws van de PR Commissie

Aan de PR Commissie is Anna Kaffa toegevoegd en zij gaat zich voornamelijk bezig houden met het werven van donateurs.

In het eerste kwartaal van dit jaar is ons museum meerdere keren op de TV herkenbaar in beeld geweest. Op NPO2 in het EO programma Geloof en een Hoop liefde, op de WOS in één van de afleveringen van Ervaar Maassluis en op RTL4 Plezier en Passie.

Sinds maart ’16 staan we vermeld op de vernieuwde website van Sleepboothaven Maassluis en de nieuwe website van Ervaar Maassluis. Neem gerust eens een kijkje op deze fraaie websites.

Vanaf 7 april kunnen alle Museumkaarthouders ons vinden op de website www.museumkaart.nl met deze tekst:

Litho cadeau Nationaal Sleepvaart Museum

De tentoonstelling Van IJ tot IJmond in het Nationaal Sleepvaart Museum (NSM) in Maassluis gaat over de ontwikkeling van de sleepvaart rond IJmuiden en Amsterdam.
Aan bod komt onder meer het Amsterdammertje, een uniek type sleepboot, speciaal gebouwd om door de smalle Amsterdamse grachten en vaarten met lage bruggen te kunnen varen.

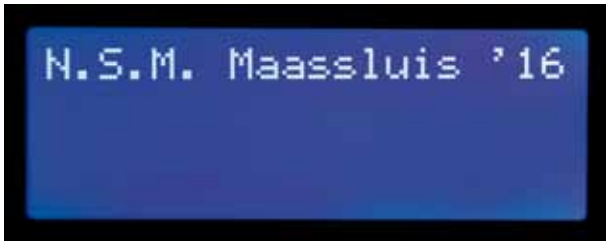
Het NSM is gevestigd in het oude pittoreske stadhuis aan de haven waarin onder andere de historische (stoom)sleepboten Furie, Elbe, Hudson en Bruinvisch liggen. Voor inzicht in verleden en heden van de Nederlandse sleepvaart op zee en op de binnenwateren is het NSM hét museum.

De collectie bestaat uit vele modellen en voorwerpen op het gebied van de (zee)sleepvaart.
Modern zijn het interactieve informatiesysteem en een sleepbootsimulator waarmee bijna echt gevaren kan worden. Leuk voor jong en ouder.

Bijzonder is dat het museum gerund wordt door vrijwilligers die vrijwel allemaal een sleep- of scheepvaartachtergrond hebben en altijd wel een sterk verhaal kunnen vertellen.

Hopelijk krijgen wij door alle bovenstaande initiatieven meer naamsbekendheid en ontvangen wij meer bezoekers in ons museum.

Morse decoder uitgebreid



Recentelijk is de morse decoder in de radio-hut van het Nationaal Sleepvaartmuseum voorzien van een nieuwe microcontroler. Deze is "geladen" met het restant morse tekens, zoals die tot voor kort werden gebruikt in de professionele telegrafie communicatie. U moet begrijpen dat de eerste versie van de morse-decoder er een was/is van een Amerikaanse amateur die voor het decoderen een schitterend programma heeft geschreven, welke met het gebruik maken van een microcontroler, keurig netjes de tekens decodeert. Echter, de tekens die werden gedecodeerd lagen vast in een bepaalde reeks. Ik zal u niet vermoeien met details aangaande die reeks, maar daardoor waren er tekens die niet gedecodeerd konden worden. Gewoon weg, omdat deze in die reeks niet voorkwamen.

Een vriendje, die zijn inmiddels afgeronde werkzaamheden in o.a. het programmeren van dataloggers heeft beëindigd, heb ik gevraagd om zich te verdiepen in deze programmatuur. Ik kon geen vat krijgen op de wijze waarop de tekens herkend werden. Ik zal u zijn urenlange omzwervingen over het internet besparen, maar vorige week kwam hij vol enthousiasme vertellen dat hij de sleutel gevonden had. (Een soort Archimedes, onder het uitroepen van Eureka… maar dan wel met z'n broek aan!!) Er diende nog wel wat extra gemaakt te worden om bepaalde zaken uit te lezen, maar hij was eruit. Ik ben toen direct aan de slag gegaan.

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.

Een extra microcontroler opgebouwd en voorzien van weer een andere programmatuur en zo kwam ik ook in het "zielenrijk" van de toegepaste decodeerder. En zowaar het lukte mij om specifieke tekens te vertalen naar een grafische uitslag. Zo wordt het fout teken, wat uiteindelijk niet meer is dan 8 punten achtereenvolgens geseind, nu uitgedrukt in "foutje". Het SOS teken, wordt nu ook als zodanig herkend. Voor niet insiders… in dit teken worden de letters S, O en weer S als één totaal teken geseind en niet de letters afzonderlijk, zoals in berichten verkeer gebeurd. Ook "haakje openen" en "sluiten" zijn opgenomen, het = gelijk teken en het + teken. Allemaal karakters die in het voormalige morse communicatie verkeer, standaard toegepast werden.

Voor rondleiders met kennis van de morse code is e.e.a. misschien een leuke aanvulling voor hun verhaal over de morse code. Ook kan de rondleider nu vertellen dat medio 2015 de morse code is benoemd tot immaterieel cultureel erfgoed. Eerdaags kunnen we op een braderie "oude ambachten" naast de klompenmaker, onze kunsten gaan vertonen!

Hans v,.d. Pennen

Nationaal Sleepvaart Museum

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

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
F NationaalSleepvaartMuseum
t @Sleepvaartmuseu
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).