Nieuwsbrief

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers,

Gelukkig zijn we via de lente op weg naar de hopelijk warme zomer, met het vooruitzicht van een goede toeloop van bezoekers. Het museum heeft een goed kwartaal gehad met het laatste deel van de “Furie” tentoonstelling en de opening en aanvang van onze huidige thema voorstelling “Sleepboten op station”. We kijken ernaar uit om vele bezoekers te kunnen begroeten in de komende maanden waarin veel activiteiten in en rondom Maassluis zullen plaatsvinden. De succesvolle Dag van de Zeesleepvaart, op 20 mei, was daarvan de eerste.

In deze Nieuwsbrief kunt u alles te weten komen over de giften die we hebben mogen ontvangen, een goed verhaal uit Singapore door een echte Maassluiser over een sleepboot op station in het stoomtijdperk, nieuw boek etc. Wij kijken uit naar de komende maanden, meer bezoekers is ons doel, u kunt ons hierbij helpen door bijvoorbeeld deze nieuwsbrief te delen met uw familie en kennissen.
U een heerlijke lente en zomer toewensend, zien wij u gaarne weer terug in ons aller Nationaal Sleepvaart Museum!

Karel Kaffa, voorzitter

Dag van de Zeesleepvaart Maassluis trekt 4000 bezoekers

Bijna 4000 bezoekers hebben zaterdag in de buitenhaven van Maassluis een overwegend zonnige Dag van de Zeesleepvaart bezocht. Om 11.00 uur bliezen schepen hun hoorn om de start van het maritieme evenement in te luiden. Bezoekers konden heel de dag de verschillende historische slepers bezoeken waar druk gebruik van werd gemaakt. Op de kade stonden oude ambachten, eetgelegenheden en met verschillende schepen kon een rondvaart worden gemaakt. Shantykoor die Maeze Sanghers,
Het Waterwegkoor en het Meezingkoor Maassluis zorgden in de middag voor extra sfeer op de kade.
Als verrassing gaf een helikopter van de Kustwacht om 14.30 uur een demonstratie waarbij een persoon van het KNRM-schip de Koningin Juliana werd opgepikt.

zie volgende pagina >>>>>

Rechts op de foto is de stand van het Nationaal Sleepvaart Museum te zien

Fotoscherm opgeleverd in de Zeezaal-Havenzijde

In de zeezaal-havenzijde is op 13 februari j.l. een nieuw fotoscherm opgeleverd. Al geruime tijd is het NSM in bezit van een tweetal LCD-schermen welke bedoeld zijn om wisselende fotoseries en/of korte filmpjes te tonen.
Er is lange tijd nagedacht over de juiste presentatie-wijze. Er zijn diverse proefjes gedaan met betrekking tot een actieve achtergrondkleur. Een actieve kleur d.m.v. een wisselende gekleurde led verlichting. Enfin, …laat ik u niet vermoeien met allerlei gedachtenspinsels omtrent een dynamische ver-lichting. Voor je het vergeet verzeil je in een verlichting, die ouderen onder ons doet denken aan de kleurrijke verlichtingen, die ons ten deel viel bij het betreden van de “Große-Freiheit” aan de Reeperbahn te Hamburg! Het gaat uiteindelijk om de foto’s die getoond worden en niet om de verlichting. Bij de opbouw van het AIS-scherm is uiteindelijk een positieve ervaring opgedaan met een geschikte achtergrond van het betreffende scherm. Door de juiste achtergrond te kiezen worden de bezoekers ongedwongen geattendeerd op het feit dat “daar wat gebeurt”! En er gebeurt wat… Er wordt op die locatie gericht wat getoond. Dat kan een project gerichte film zijn, of een product gerichte fotosessie. Voorwaarde is wel dat het de bezoeker zichtbaar moet fascineren zodat hij blijft kijken. En dat kan alleen met voldoende grote schermen die goed zichtbaar zijn opgesteld.

Het nieuwe scherm voldoet aan die eisen. Het is goed zichtbaar tegen de witte achtergrond.
De aandacht wordt niet verstoort door achterliggende bekabeling, het scherm valt op en is voor een ieder goed te bekijken. Op dit moment draait er een fotoserie van oude slepers. De foto’s komen uit het NSM-archief, zijn nagenoeg allemaal ontdaan van vervuilingen en andere onrechtmatigheden en zijn het rustig bekijken de moeite waard.

Ook is aan de dienst doende suppoosten gedacht. Bij het inschakelen van de zaal verlichting springt het scherm automatisch aan. Het scherm hoeft dus niet extra aan (en zeker niet “uit”) te worden gezet.

>>>>> *Vervolg van pagina 1*

Als spectaculaire afsluiting van deze dag was er een vlootschouw waaraan tientallen schepen deelnamen. Een parade aan diverse schepen van oude stoomslepers zoals de Furie tot moderne schepen zoals de Alp Ace trok voorbij de havenmonding van Maassluis zodat de vele bezoekers een prachtig zicht hadden. Als kers op de taart lieten de Piet Hein, het oude jacht van koningin Juliana, en het cruiseschip Rotterdam zich ook nog zien.

De Stichting Sleepboothaven Maassluis organiseert het ene jaar de Dag van de Zeesleepvaart en het andere jaar de Vaardag Sleepboothaven. Bij laatstgenoemde is de opzet kleiner en ligt de focus puur op rondvaarten van Maassluise schepen. De Dag van de Zeesleepvaart is groter van opzet met meer schepen, ook van buiten Maassluis, veel leuke walactiviteiten en traditiegetrouw een vlootschouw.

Het Sleepvaart Museum was aanwezig met drie kramen waar nieuw verschenen en antiquarische boeken en items uit de museumshop te koop waren.

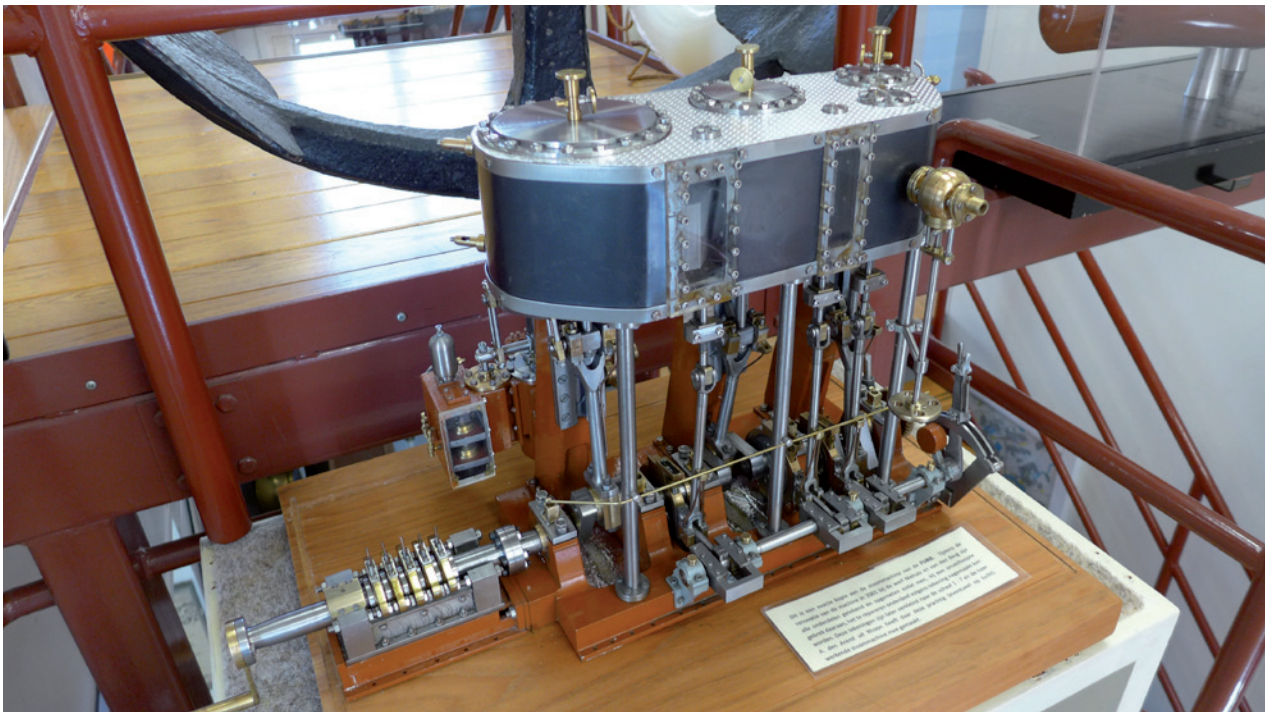
Aanwinsten

In het eerste kwartaal van dit jaar heeft het Nationaal Sleepvaart Museum een groot aantal modellen en objecten mogen ontvangen.

Na het afsluiten van de tentoonstelling over “100 jaar Furie” heeft het Museum het tentoongestelde model van de stoommachine van de “Furie” en een zeer gedetailleerd model van de ‘Furie” tot verrassing van het Museum in bruikleen ontvangen.

Het model van de stoommachine van de “Furie” heeft een bijzondere aanleiding.
De echte stoommachine had na 80 jaar draaien nog nooit een volledige overhaal gehad. Dat was wel te merken aan het geluid en smeerolieverbruik.
Het toeval wilde dat bij scheepsreparatiewerf Niehuis van den Berg twee zeer ervaren machine-bankwekers tegen hun pensioen zaten en als laatsten met ervaring met triple expansie machines. Hun laatste klus werd dus het minutieuze overhalen van de stoommachine. Tijdens de werkzaamheden zijn alle onderdelen van de stoommachine nauwkeurig opgemeten en op tekening gezet. Niet alleen handig mocht het onverhoopt nodig zijn in de toekomst voor de echte stoommachine. De heer Arend, die de totale renovatie van de stoommachine begeleidde vanuit management van Niehuis van den Berg, heeft er namelijk een werkend model van gebouwd op schaal 1:7.

Dat model mag voor onbepaalde tijd op bruikleen basis in het Museum getoond worden en heeft nu een vaste plaats gekregen in het trappenhuis. >>>>>>>



>>>>>>>
Het model van de “Furie” is zeer minutieus nagebouwd. In de jaren 80 kwam de heer van den Bussche regelmatig op zaterdagen op de werf van de Haas waar de “Furie” werd gerestaureerd. Gewapend met een meetlint en geholpen door jonge vrijwilligers heeft hij de “Furie” in al haar details opgemeten en getekend. Zijn model heeft daardoor een graad van detaillering zoals je dat niet vaak tegenkomt.

Verder is een fraai model van de “Jeremiah O’Brien” aangekocht. Weliswaar geen sleepboot maar geen onbekende voor de Nederlandse sleepboten. Ze is namelijk een Victory schip uit de 2e wereldoorlog. Nederlandse sleepboten zoals de ”Zwarte Zee”, “Amsterdam” en “Dexterous” hebben menige Victory tijdens de oorlog opgepikt.
Ook na de oorlog zijn er joppen gemaakt op Victories of naar een sloperij gesleept.

Het origineel van de “Jermiah O’Brien” is, als een van de laatst overgebleven Victories, gerestaureerd. In 1994 is ze de Atlantische Oceaan overgestoken voor de 50e verjaardag van landingen in Normandië waaraan het schip zelf heeft deelgenomen.
Het model is uitgevoerd in oorlogsuitrusting en is te bewonderen in de nieuwe wisseltentoonstelling over ”Sleepboten op station”.

Begin dit jaar heeft het Museum via een schenking een prachtig model van een sleepboot in haar collectie kunnen opnemen. Het is de havensleper ”Snel”, die in 1913 door dhr. C. Overwater werd aangeschaft.
Het model hebben we mogen ontvangen van de heer G. Noordam, van het gelijknamige maritieme advocaten-kantoor Ten Holter/Noordam. Het kantoor werd verbouwd en men had geen ruimte meer voor dit model.
Wij zijn dan ook erg verheugd dat we dit prachtige model in onze collectie mogen opnemen en zij zal zeker, als de binnenvaartzaal is aangepast, een mooie prominente plaats gaan krijgen. >>>>>>>

>>>>>>>
Uit een nalatenschap kreeg het Museum diverse scheepsmodellen aangeboden. Het pronkstuk is een model van de sleepboot “Roode Zee”(II). De romp is dusdanig gemaakt dat de klinknagels op de huid te zien zijn. We konden het met recht aan de nieuwste wisseltentoonstelling toevoegen want deze “Roode Zee”(II) was de eerste sleepboot van L. Smit & Co die in 1922 op station ging liggen in Horta op de Azoren.

Museumschatten in IJmuiden

Sommigen is het opgevallen dat in ons Museum een aantal Wijsmuller slepers ontbreken. Daarvoor moet je nu tijdelijk in IJmuiden zijn bij het Haven en Visserijmuseum. De heer mr. J. F. Wijsmuller, kleinzoon van oprichter John F. Wijsmuller, opende daar op 18 februari de tentoonstelling ”Wijsmuller 95 jaar durf en innovatie”.
De bijdrage van het Nationaal Sleepvaart Museum bestaat uit het uitlenen van de Wijsmuller sleepboten “Amsterdam I en II”, “Utrecht”,”Jean Bart”, “Typhoon”, “Willem Barentsz”, “Gelderland” en de”Ocean Servant”.
Deze boeiende tentoonstelling is te zien tot en met 20 augustus.

Nieuwe Wisseltentoonstelling

Op 18 maart is de nieuwe wissel tentoonstelling van start gegaan. Het onderwerp, “Sleepboot op Station” en wat daarmee te maken heeft, heeft altijd tot de verbeelding gesproken, in de hoogtijdagen was stationswerk vaak een gevecht met de elementen en werd er veel van de sleepbootbemanning gevraagd. De tentoonstelling gaat in op de vele aspecten van het stationswerk en wat de belangrijkste stationhavens waren. De onmisbaarheid van radiotelegrafie, om de schepen in nood te kunnen lokaliseren en met ze te kunnen communiceren en ook het Lloyd’s Open Form, de contractvorm waarmee het risicovolle werk naar waarde van de inspanning in een beloning in geld werd omgezet, worden belicht.

De openingsbijeenkomst was in Museum Maasluis en de openingshandeling werd verricht door Kapitein Bert Kleijwegt die zelf lang op sleepboten heeft gevaren en dus het stationswerk in al haar aspecten aan den lijve heeft ondervonden. Tijdens het openingswoord hingen de aanwezigen aan zijn lippen toen hij anekdotes ophaalde wat het betekende om op station te liggen met het lange wachten met een eventuele bergingspremie in het vooruitzicht, het harde werken en het soms mislukken van een job. Voor de volledige tentoonstellingswijzer van “Sleepboten op Station” drukt u op deze link: ***Sleepboten op station***

De openingshandeling door kapitein Kleijwegt.

Bijdrage uit Singapore

Voor 'Sleepboten op Station' kregen we een bijdrage uit Singapore. Paul Firet haalt een anekdote op die nu wel genoemd kan worden en stuurde een brief aan Murk Lels mee:

Stationsdienst

Er zijn al vele epistels over het ontstaan van de "Stationsdienst" geschreven en waarin het wel en wee heel goed is weergegeven. En zeker, als er, na maanden vergeefs wachten, ineens een S.O.S. uit de lucht werd geplukt, die alle diensten op volle toeren zou zetten, met soms - zoals we later zien - een teleurstellend resultaat. In de bedrijfsfilm 'Recht zo die gaat' zijn een aantal leuke fragmenten te zien en er zijn óók een aantal speelfilms verschenen waarin de stationsdienst wel eens naar voren komt. Bekend is 'The Key' uit 1958, naar het boek van Jan de Hartog, alhoewel het hier - vanwege de oorlogstijd - niet helemaal over een echte 'stationsdienst' gaat en 'Sea Fury', óók uit 1958 waarin de "Zuidzee" een rol speelt.
De "Zuidzee" was een vervanger voor de "Ebro" maar zoals we weten is die, net voor het begin van de opnames, op de Banjaard gestrand en daar een ontijdig einde vond; Een paar brandende teerpotten in de schoorsteen moesten op de "Zuidzee" het 'stoom' gebeuren in de film weergeven.

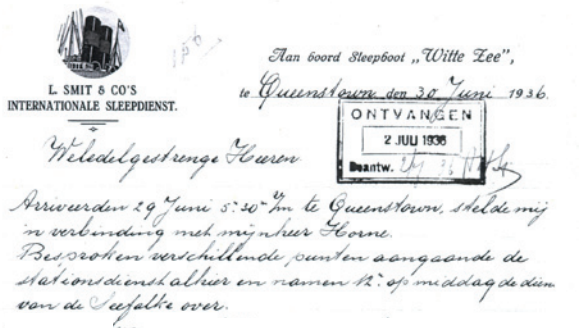
Goed, na het korte uitstapje naar de filmwereld, weer terug naar het harde leven op de stationsboot. Ontstaan in de begin jaren 20, waren het de stoomsleepboten die de spits afbeten en men ging met vallen en opstaan door deze nieuwe ervaring; Teleurstellingen waren een harde leerschool maar al spoedig had men de zaken onder controle.
Om de concurrentie voor te zijn werden o.a. de stoomketel(s) op druk gehouden. En dat was een moedig directiebesluit want dat vroeg uiteraard extra veel kolen. Andere maatregelen waren bijvoorbeeld het met slecht weer alvast uitvaren en de boot ergens 'gaande' te houden. Uiteraard stonden vervolgens de 'achterblijvers', na de storm, met een spottende glimlach naar de (lege) terugkomst te kijken.

Er zijn in de loop der tijden vele varianten uitgedacht om de andere partij om de tuin te leiden, soms wáár en soms niet helemaal wáár. Eén ervan betreft de "Humber" - we praten hier nog over de stoomsleper -, die in de Franse haven Quessant geduchte concurrentie had van een plaatselijke sleepboot die net een mijltje of zo sneller voer. Nadat verschillende keren de race naar een vaartuig in nood was verloren, daalde de stemming op de "Humber" ver beneden peil en men keek met verbeten gezichten naar deze concurrent, die bovendien nog vlak achter hun lag afgemeerd en waar vaak muziek opklonk en vrolijk gelach te horen was.

Na enige dagen kwam er weer een zware bui aanzetten en het S.O.S. bericht liet óók niet lang op zich wachten. Op de "Humber" klonk, zoals gebruikelijk, al snel het 'voor-en-achter' en men keek afgunstig naar de concurrent die óók aanstalten maakte om snel te vertrekken.
Echter, deze keer klonken er al spoedig luide Franse kreten in de lucht, want de boot bewoog geen meter; De telegraaf op Vóóruit- Achteruit-, weer Vóóruit-, nog eens Achteruit, niets hielp en de Fransman bleef hulpeloos achter.
De "Humber" behaalde deze keer een ruime zege en bracht zo een mooi jop binnen. De Fransman had intussen ontdekt dat er op mysterieuze wijze een staaldraad door het schroefraam naar de beschoeiing was gesjord - net onderwater hangende en dus onzichtbaar -, die zo de boot onbeweeglijk op z'n plaats hield. Nu was het geval dat er op de "Humber" in die dagen een aantal uitstekende zwemmers zaten, waaronder mijn grootvader, maar dat zal wel puur toeval geweest zijn…

De komst van de motor als voortstuwer betekende dat het onder stoom houden niet meer nodig was en de ontwikkeling van een verbeterde radioinstallatie en peilinrichting was een andere uitkomst.
Natuurlijk zat men op de wal ook niet stil en we zien dat er meer en meer contracten rechtstreeks met de eigenaar werden afgesloten, waardoor het zo noodzakelijke 'als eerste boot aankomen en een LOF in de zak te steken', wat minder belangrijk werd.
Nog wat later kregen we de veel verbeterde landstations met ondermeer Decca apparatuur.
Uiteindelijk maakte de GPS ontwikkeling het plaatsbepalen een kinderspel. Helaas kwam er met de komst van onder andere de Anchor-Handling-Supplier-Tug, een andere grote tegenvaller in het spel.
Deze AHTS'ers - met flinke vermogens - lagen overal in volle zee bij een booreiland hun diensten te verlenen en konden zo heel snel bij een jop aankomen. Er was al gauw een grote terugval in 'joppen vanuit een stationsdienst' te zien en daarom werden deze stations niet meer permanent bemand maar vaak alleen als het om een gewoon 'wachten op orders' betrof.

We gaan terug naar het stoomtijdperk en, zoals eerder geschreven, loopt het wel eens anders af; Zie hier een epistel van een Kaptein, die een verslag aan zijn directie geeft, waarin hij vermeldt waarom een SOS job verloren was gegaan; Hij begon zijn brief met de voor die tijd de gebruikelijke aanhef:


L. SMIT & CO'S
INTERNATIONALE SLEEPDIENST.

Aan boord Sleepboot „Witte Zee",
te Queenstown den 30 Juni 1936.

ONTVANGEN
2 JUU 1936
Beantw.

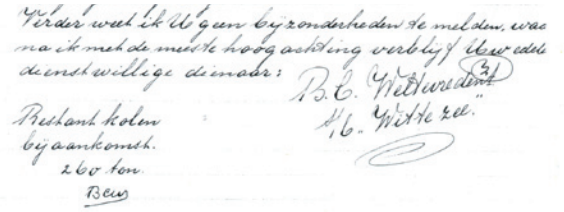
Weledelgestrenge Heren

Arriveerden 29 Juni 5:30 'm te Queenstown, stelde mij in verbinding met mijnheer Horne.
Besproken verschillende punten aangaande de stationsdienst alhier en namen 's middags de dienst van de Seefalke over.

>>>>>>

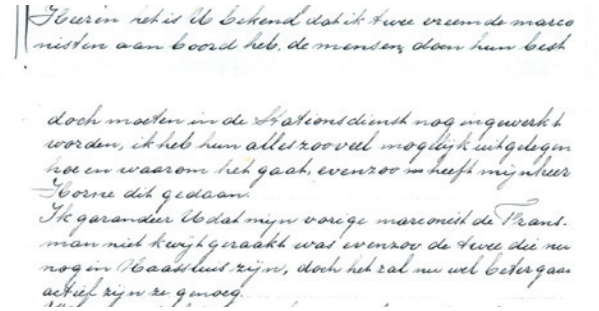
>>>>>>>

Het einde van deze brief was óók in de gebruikelijke vorm gegoten:



Waarom het hier eigenlijk gaat is in het tussenliggende gedeelte van deze brief te lezen:
Er was een noodsein van het ss "Frya" ontvangen, met een positie die 30 mijl dichterbij Le Havre lag (met de aldaar gestationeerde sleepboot "Abeille 24") dan net buiten Dover, zijnde de positie van de "Witte Zee". Dit scheelde een paar uren langer stomen voor de "Witte Zee". Er lag een ander vrachtschip ("Holstein") in de nabijheid van de "Frya" voor 'stand-by' en het was deze boot die de "Witte Zee" van de nodige radio peilingen voorzag. Dit was een noodzakelijke hulp omdat de beide marconisten op de "Witte Zee" op geen enkele manier de "Frya" konden peilen, laat staan contact maken. Om de "Holstein" even 'warm' te houden, en zodoende de peilingen in stand te kunnen houden, had de "Witte Zee" -met een leugentje om bestwil- een wat vroegere aankomsttijd aan de "Holstein" gegeven maar ondanks dat vervolgde het schip toch zijn reis naar Antwerpen en toen was het uit met de peilingen. De "Witte Zee" heeft nog enkele uren op gegist bestek gezocht maar het was allemaal tevergeefs. Ten slotte heeft de "Witte Zee" het opgegeven en de reis naar Queenstown vervolgd.

Het is dan aan de kapitein om een goede verklaring naar de directie te sturen en hier is zijn epistel:



Einde citaat; (De vermelde heer Horne was de agent in Queenstown)

De lezer zal ongetwijfeld hier de nette maar overduidelijke wenk naar de 'twee ervaren marconisten in Maassluis' hebben opgemerkt en ik neem aan dat de desbetreffende directeur dat óók heeft gedaan, gezien de streep én het uitroepteken naast de betreffende tekst.

Het is goed om af en toe even terug te kijken naar hoe de mensen in die tijd met de beperkte middelen hun jop moesten uitvoeren. Maar dan stappen we daar maar weer gauw vanaf om verder gewoon ons dagelijkse werk te doen met wat we nu tot onze beschikking hebben.
Met andere woorden: We laten de z.g. 'Goede oude tijd' maar weer een poosje met rust.

Paul Firet
Singapore, 11 februari 2017

Vooruitblik: tentoonstelling in spe

Al is de jongste wisseltentoonstelling nog maar pas geopend, het tentoonstellingsteam is al bezig met de komende exposities. Uit een ruime keus van onderwerpen is een 'short list' gemaakt van de eventuele onderwerpen.

- **Van jaagpad tot onbemand.** Dit onderwerp speelt in op de recente en toekomstige ontwikkelingen waarbij een onbemande sleepboot niet tot de onmogelijkheden behoort.
  Slepen begon ooit met menselijke spierkracht en zeilen.
- **Binnenvaart en pleziervaart met sleepboten.** Hier wordt het tweede leven van menig voormalige sleepboot belicht
- **Windfarm- en bruggen/tunnelwerkzaamheden.** De dienstverlening aan de (natte) aannemerij is vaak precisie werk. Een kapitein presteerde het eens om een postzegel af te stempelen met een sleepboot.
  Nog meer huzarenstukjes komen aan de orde.
- **Dienstverlening in de haven.** Sleepboten werden voor meer zaken ingezet dan "bootje voor de kant en bootje van de kant", om met de woorden van een oudgediende van Smit Havensleepdiensten te praten.

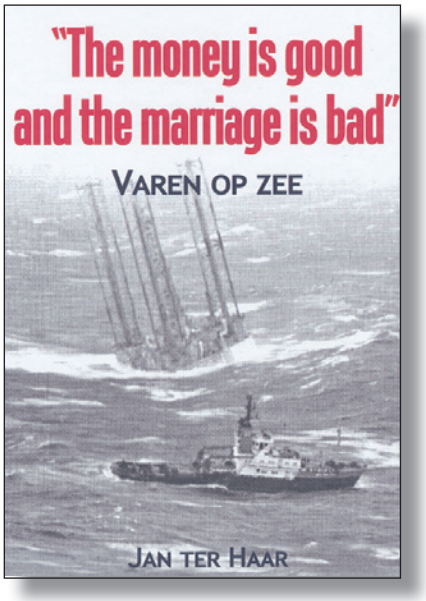
We kunnen hiermee 'even' vooruit.
Het tentoonstellingsteam houdt zich wel aanbevolen voor bijdragen, suggesties en bijzondere tentoonstellingsobjecten.

Afsluiting wisseltentoonstelling Furie 100 jaar

Op 12 maart 2017 eindigde de wisseltentoonstelling Furie 100 jaar. Zowel het bestuur van de Stichting Hollands Glorie als het bestuur van het Nationaal Sleepvaartmuseum vonden het een goed idee om de tentoonstelling samen af te sluiten. Noemenswaardig is de uitstekende samenwerking tijdens de voorbereidingen waardoor een geslaagde tentoonstelling ontstond.

Ruim 3000 bezoekers/ bezoeksters hebben de tentoonstelling bezocht; zij konden genieten van de bijzondere geschiedenis van de Furie die zeer gedetailleerd in beeld gebracht kon worden. Onder het genot van een hapje en een drankje werd geconcludeerd dat de samenwerking bijzonder goed was!

Nieuw boek



"The money is good and the marriage is bad - varen op zee" is de titel van het nieuwste boek van Jan ter Haar over zijn tijd bij de grote handelsvaart en in het bijzonder het zeeslepen. Een tijd waarin de schepen en het varen enorm veranderden.
Een boeiend, informatief en prettig leesbaar boek. Aanbevolen dus!

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.

Nieuwe vrijwilligers

Vier nieuwe vrijwilligers zijn de gelederen van het museum gaan versterken.
Dit zijn Arie Molendijk en Gerrit Adema gaan aan de slag als suppoost en algemene ondersteuning.
Alfons Croes wordt rondleider en Laura Mostert gaat zich inzetten voor het tentoonstellingsteam en pr.

Wij wensen hen veel plezier.

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).