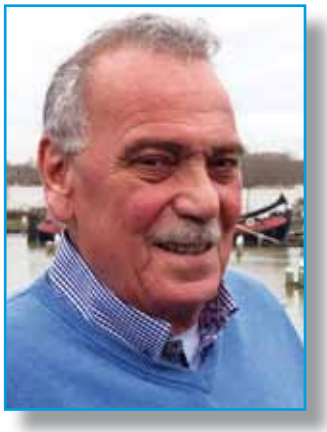
Nieuwsbrief

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

Van de voorzitter



Beste lezers,
Met deze eerste nieuwsbrief van het jaar 2023 begroet ik u namens het Bestuur van de Stichting Nationaal Sleepvaart Museum met de beste wensen voor het nieuwe jaar. Met de nadruk op uw gezondheid, omdat wij na de corona pandemie nu weer met een griepepidemie te maken hebben, die wellicht ook weer van invloed zou kunnen zijn op de openingsdagen van het museum en de datum van presenteren van een nieuwe tentoonstelling.

De griepgolf kunnen wij niet bestrijden, maar wij kunnen en moeten wel anticiperen op de hoge gas- en elektriciteitskosten. Dat hebben wij gedaan door sinds 1 november 2022 de openingsdagen te beperken tot de zaterdag, zondag en woensdag.
Zoals in de vorige nieuwsbrief vermeld, hebben wij de nodige energiebesparende maatregelen genomen.

Wij hebben de meertrossen weer losgegooid en zijn dit nieuwe museale jaar op zaterdag 7 januari vertrokken met een nieuwjaarsreceptie Buiten wat warme snacks en kibbeling, konden wij de receptie zelf verzorgen en de borrel-aankleding deed niet onder voor die van een professionele cateraar.
Als voorzitter heb ik in mijn nieuwjaarspeech een beeld geschetst van wat ons het komende jaar te wachten staat. Daarover later meer.

Allereerst namen wij in het bestuur afscheid van onze secretaris Rien Vergeer, die ruim voor zijn aftreden volgens rooster had aangegeven geen herbenoeming meer te aanvaarden. Na 16 jaar in deze functie blijft Rien nog wel als vrijwilliger een actieve rol spelen bij de ontwikkelingen met betrekking tot een eventuele verhuizing. Een dankwoord met passend cadeau werd hem overhandigd, waarna Rien zelf nog een bedankwoord sprak, waarin zijn levensloop bij het museum werd verhaald.

Ook hebben wij in het bestuur afscheid genomen van onze tweede secretaris Joop Post, die voor een zittingsperiode van 4 jaar het bestuur heeft geholpen met de voorbereidingen van ons veertigjarig jubileum en de opmaak van vele documenten, welke vereist werden door de Museumvereniging om onze certificering geldig te houden. Tenslotte was Joop ook de drijvende kracht achter de aanpassingen van de Burgemeesterskamer tot een mooie representatieve ontvangstruimte en vergaderkamer.
Jammer genoeg kon zelf niet aanwezig zijn om de bedankjes in ontvangst te nemen. Tenslotte werd nog even de bestuursperiode van Wim de Snaijer belicht, waarin hij de PR en de Automatiseringscommissies vertegenwoordigde in het Bestuur. Wim en zijn gezin hadden zelf iets mooiers te vieren, zodat ook hij niet persoonlijk aanwezig kon zijn.

In de laatste twee maanden van het jaar hebben wij in samenwerking met de Gemeente en een aantal scholen in Maassluis een begin gemaakt met de uitvoering van het Cultuurmenu.
Onze nieuwe secretaris Theo van der Waardt (reeds in de vorige nieuwsbrief geïntroduceerd) heeft hierover in deze nieuwsbrief een bijdrage geleverd.

Er staat het komende jaar zeker het een en ander te gebeuren, waar wij niet alleen Bestuursleden, maar ook alle vrijwilligers en leden van de Raad van Toezicht en Advies, die daar interesse voor hebben, bij willen betrekken.
De "deun" van een mogelijke verhuizing waart al enige tijd rond, maar de afwegingen en mogelijkheden moeten zorgvuldig gedaan worden.
Hetzelfde geldt voor het andere museum aan de dijk, het Museum Maassluis. >>>>

>>>>

Vanaf half januari worden er twee wekelijkse sessies belegd, waarin wordt begonnen met de eerste designbesprekingen waarbij de ideeën en wensen van de beide musea, de Hudson, de Historische Vereniging Maassluis en een aantal direct betrokken partijen betrokken zullen worden. Dit programma gaat doorlopen tot september en moet worden afgesloten met een onderbouwde aanvraag voor Europese subsidie voor de verbouwing van het pand aan de Buitenhaven/Govert van Wijnkade.
Of de plannen verwezenlijkt kunnen worden, hangt natuurlijk af van de onderbouwing van de subsidie aanvraag, de financiële haalbaarheid en de mogelijkheden tot het realiseren van een grotere aantrekkelijkheid van deze locatie en teneinde te komen tot een vermeerdering van het aantal bezoekers.
Het Museum Maassluis heeft al een intentieverklaring afgegeven. Ons Bestuur heeft schriftelijk al wel aangegeven om de volle medewerking te geven aan de plannen en ideeën, maar heeft echter nog géén intentieverklaring afgegeven, omdat wij daarover samen met de Raad van Toezicht en Advies nog in overleg zijn.

Dit interne overleg richt zich op de bestuursvorm, de financiële steun, de eigen identiteit en de werving van medewerkers en vrijwilligers. Denk ook aan de benodigde vergroting van het vloeroppervlak met o.a. een atelier voor modelbouw en onderhoud, het opleiden van modelbouwers en hoe wij de bibliotheek kunnen integreren in de beschikbare ruimtes. Belangrijk is ook de mogelijkheid voor opslag van modellen, curiosa en sleepvaarttechnische en maritieme boeken, welke nu in de opslag staan bij "Stroomopwaarts".

Ook de bestuursstructuur van het Museum Maassluis steekt anders in elkaar, evenals de subsidie en sponsoring. En appels met peren vergelijken is nu eenmaal niet eenvoudig.
Nogmaals, wil ik benadrukken, dat wij iedere vrijwilliger, elk met zijn eigen "specialisatie", een mogelijkheid willen geven om mee te denken met de nieuwe uitdaging. Dat kan alleen maar, wanneer wij elke ontwikkeling met het hele team kunnen communiceren.
Als alles volgens plan zou lopen, moeten wij in september met een gedegen en haalbaar plan een subsidie aanvraag klaar hebben.
De motivatie van het Bestuur is dat, wanneer er een mogelijkheid wordt geboden om ons product beter en toegankelijker te presenteren, wij die optie volledig willen onderzoeken.

Gelukkig is het voor onze nieuwe secretaris niet een plotselinge overgang per 1 januari, maar Theo van der Waardt heeft al ruimschoots meegelopen om goed voorbereid aan de slag te gaan. Met de komende bijeenkomsten over de invulling en eventuele inrichting van het nieuwe pand aan de buitenhaven zal ook Rien Vergeer vanwege zijn enthousiasme voor dit project graag betrokken blijven.

Wij kijken al weer uit naar de nieuwe wisseltentoonstelling "Bouwen voor het Buitenland". Zoals het zich nu laat aanzien, hopen wij deze tentoonstelling op zaterdag 25 februari te openen.
Gelukkig hebben wij weer in deze nieuwsbrief invulling kunnen geven aan onze vaste rubrieken. Hans van de Ster verhaalt verder over nieuwbouw in Turkije voor Nederland (tegengesteld aan Bouwen voor het Buitenland) met in deze aflevering de belevenissen in het hotel.
Ook vertelt Hans ons over de "Trekkracht aan de Paal" en hoe dat meten in zijn werk gaat. Leo Kischemöller vervolgt het verhaal van de Stichting De Binnenvaart over de Rijnsleepvaart en hij vertelt tevens over zijn beleving op de boekenmarkt in de Koningshof.
Vicevoorzitter Nico Giltay houdt ons in spanning wat hij gaat verhalen over de Siskin en Nico Ouwehand sluit de serie over de Stadssleepdiensten in Rotterdam af.

Ik begon dit voorwoord met de beste wensen en onze oud-secretaris Paul Alers sluit af met zijn wensen.
Ik hoop u tot slot graag weer te zien bij de opening van onze nieuwe wisseltentoonstelling in februari of zomaar belangstellend tijdens een bezoek.

Blijf gezond en op koers!
Kees van Essen,
Voorzitter

WENSEN

We hebben elkaar in verschillende omstandigheden op velerlei manieren alle goeds gewenst voor het nieuwe jaar. En dat zal naar alle zekerheid een jaar worden met verschillende belevenissen, voor de een de gezondheid, voor de ander blije gebeurtenissen en soms droevige gebeurtenissen, zoals ziekte en het afscheid nemen van mensen die ons omringen en we moeten leven met de vele herinneringen aan onnoemelijke dingen van verschillende aard.

Zo was ik de vrijdag voor kerst in het museum en dat was niet de laatste keer, want ik hoop dat nog dikwijls te doen, maar de voortschrijdende jaren geven het uitzicht dat daar een einde aan zal komen.

Sinds 1989 ben ik aan ons museum verbonden en had geen natte voeten, maar ik heb zoveel dames en mannen leren kennen, die dat wel hadden. Ze hadden op verschillende manieren met de sleepvaart te maken gehad.
Wat werden er veel verhalen gedaan en daardoor kreeg ik een kijk op het leven op de soms woelige baren. Mannen met Hollands Glorie in het bloed.
De dames zorgden voor de afwisseling in de bemanning van het Sleepvaartmuseum.

Het is een pareltje in Maassluis en in de loop der jaren is er veel veranderd en vernieuwd en nog zijn er regelmatig inspanningen om vernieuwingen te realiseren en de historie van de sleepvaart aan te passen aan de ontwikkelingen van deze tijd.

Maar ook in al die jaren maak je ook dingen mee die je verrassen en dat zijn dan soms vervelende ervaringen, zoals het verdwijnen van lectuur, boeken en foto's.
Zo ontdekten Cees Dubbeld en ik een poosje geleden, dat er weer iets was verdwenen en dat was de verjaardagskalender, die in de kantoorruimte aan de boekenkast hing. Er werd dikwijls gebruik gemaakt van deze kalender om bemanningsleden met hun verjaardag te feliciteren en ook was het een gegeven om te zien hoe oud zij of hij geworden was. Cees en ik namen het initiatief om een nieuwe verjaardagskalender te realiseren en die hangt nu weer op de plek waar het verdwenen exemplaar hing.
Deze kan nu gebruikt worden om iemand op zijn geboortedag namens allen uit het museum het beste te wensen, net zo als we dat de afgelopen dagen gedaan hebben met het afscheid nemen van het roerige jaar 2022, en elkaar te ontmoeten op de nieuwjaarsborrel op zaterdag 7 januari.

Alle goeds van Paul Alers

Wat heeft Siskin te maken met een beer?

Het fotograferen van sleepboten is een hobby van me. Om foto's te kunnen maken gebruik je tegenwoordig een app, zoals bijvoorbeeld Vessel Finder, om te kunnen zien waar de sleepboten zich bevinden. Via de GPS aan boord van schepen kun je wereldwijd via zo'n app de posities bekijken. Uiteraard ben ik slechts geïnteresseerd in sleepboten en posities in mijn regio. Wanneer de foto's eenmaal zijn gemaakt ga je op zoek naar verdere informatie, welke niet uit de app kan worden gehaald. Soms blijf je met vragen zitten, waardoor verder "graven" noodzakelijk is. Internet is een bron, waaruit prima aanvullende gegevens kunnen worden gehaald. Daarnaast wend ik me ook met enige regelmaat tot de "fotogroep", dat zijn de mensen aan wie ik mijn foto's toestuur, voor verdere informatie. Daarbij komen af en toe verrassende dingen uit de bus.

Op 21 maart 2021 ontdekte ik, kijkend op Vessel Finder, een blauw pijltje met de naam *SISKIN*, varend op de Oude Maas. Vessel Finder bevatte gelukkig een afbeelding van deze *SISKIN*, waaruit duidelijk bleek dat het ging om een sleepboot. Als vertrekpunt vermeldde de app Cuxhaven en als bestemming Zwijndrecht. Dus in het kader van de hobby naar de waterkant om plaatjes te maken. Vanaf de vaste plek langs de Oude Maas in Puttershoek heb ik mooie plaatjes kunnen maken van *SISKIN*.
Op de foto's was uit de tekst op de opbouw duidelijk, dat de sleep/werkboot deel uitmaakte van rederij Herman Senior BV. Alleen ik kende die naam niet. En in mijn vlootlijst van Herman Senior kwam deze naam niet voor. Bovendien was ook in Sleep en Duwboten 2018, de echt allerlaatste uitgave van dit standaardwerk, deze naam niet terug te vinden.

Daarom ben ik eerst maar eens te rade gegaan bij de mensen van mijn fotogroep. Al snel kwam van verschillende kanten de nodige extra informatie los. Samengevat komt deze neer op het volgende.

In november 2012 werden twee shoalbusters overgenomen van Damen Marine Services, te weten *DMS SISKIN* (Sbu 2709) en *DMS ALBATROSS* (Sbu 3209). Beide vaartuigen waren op dat moment werkzaam in het Midden-Oosten (Perzische Golf). In die tijd werden de standaard nieuwbouw boten, welke niet direct konden worden verkocht, door Damen veelal ondergebracht in dochterbedrijf DMS en daar op contract "aan het werk gezet". Daarop kwam al snel het nodige commentaar van bedrijven en klanten van Damen, die dit als "oneerlijke concurrentie" betitelden. Damen trok zich dit commentaar wel degelijk aan. Zodoende werd besloten om, zo mogelijk, dit soort boten, inclusief contract, aan klanten te verkopen.

Oorspronkelijk was het de bedoeling, dat de naam van de in 2011 gebouwde *DMS SISKIN* zou worden veranderd in *BRUTUS*. De nieuwe naam van *DMS ALBATROSS* zou *TARKA* worden. Al ras bleek dit plan niet door te kunnen gaan, omdat door de naamswijziging de bestaande contracten zouden worden opengebroken, met alle negatieve gevolgen van dien. Om die reden bleven de namen ongewijzigd. Ook de Nederlandse vlag bleef onveranderd, evenals thuishaven Gorinchem. De *ALBATROSS* werd in 2018 verkocht. De *DMS SISKIN* bleef in Abu Dhabi tot eind 2016, toen het Perzische Golf contract afliep. Daarna werd een nieuw contract aangegaan in Australië.

>>>>>

>>>>> Daartoe werd de sleepboot onder de Australische vlag (thuishaven Darwin) gebracht en verdween tegelijk de toevoeging DMS voor de naam. Gedurende de periode in Australië werd het management verzorgd door Bhagwan Marine Pty Ltd. Na afloop van dit contract in 2018 werd (alleen) de *SISKIN* wederom onder Nederlandse vlag gebracht (thuishaven Zwijndrecht) en keerde in 2019 terug naar Europa, om vervolgens direct te werk te worden gesteld bij een project in de monding van de Elbe. Het Elbe project duurde circa anderhalf jaar, waarna de *SISKIN* naar Nederland vertrok.

Het opmerkelijke van de op 21 maart 2021 gemaakte foto's is dus dat ze, op dat moment, voor het eerst sinds haar aankoop in 2012 naar Nederland kwam en onderweg was naar de, sinds augustus 2018, nieuwe thuishaven Zwijndrecht. De komst naar Nederland had daarnaast iets te maken met groot onderhoud bij de bouwwerf in Hardinxveld om haar weer in 'topconditie' te brengen voor verdere opdrachten. Achteraf verklaart dit tevens waarom in Sleep & Duwboten 2018 niets was terug te vinden van de *SISKIN*, omdat in dit boekwerkje alleen sleep- en duwboten, varend onder Nederlandse vlag, naar de stand per 1 september 2017 waren opgenomen.

Een aantal jaren daarvoor was ik op uitnodiging langs geweest bij de opening van het nieuwe kantoor aan de Aventurijn op het industrieterrein Kil III in Dordrecht.

Bij die gelegenheid wisten de zonen van Jack van Dodewaard (de eigenaar van Herman Sr.) me te vertellen, dat alle namen van de sleep- annex werkboten van Herman Sr. iets te maken hadden met een beer. In de loop der jaren kwam ik regelmatig sleep- en werkboten van Herman Sr. tegen, met namen zoals *BALOE*, *YOGI*, *BOMMEL*, *BARNEY*, *PANDA*, *TEDDY* en *BRUTUS*.
Voor mij was overduidelijk wat deze namen met een beer te maken hadden. Bij een enkele naam was het soms iets dieper graven. Alleen bij de *SISKIN* bleef ik vraagtekens houden. Geen idee wat dit te maken had met een beer. Dus voor alle zekerheid toch maar even Google geraadpleegd. Daarom de in hoofde vermelde vraag ingetypt en vervolgens ZOEK. En je houdt het niet voor mogelijk, maar via Google kwam een uiterst verrassend antwoord uit de bus (zie onder).

De eigenaar van Herman Sr., de heer Jack van Dodewaard, dacht zelf dat één van de namen een uitzondering op de regel was. Toen ik recent hierover met hem sprak, bevestigde hij dat *SISKIN* deze uitzondering was. Hij was blij verrast toen ik hem kon melden, welk resultaat de vraag "wat heeft Siskin te maken met een beer?" op Google had opgeleverd.
Het betekent, dat de hoofdregel, dat alle namen iets te maken hebben met een beer, onverkort van toepassing blijft, zij het in het laatste geval op een enigszins verrassende en onverwachte wijze.

Nico C.H. Giltay

Trekkracht

Als je het over de bollard-pull van een sleepboot hebt, bedoel je eigenlijk simpel gezegd de trekkracht van deze sleepboot (vooruit of achteruit) uitgedrukt in metrische tonnen. Deze trekkracht wordt na een aantal proeven genoteerd op het zogenaamde bollard-pull certificaat.
Dat dit een belangrijk certificaat is mag duidelijk zijn. Zeker in commercieel opzicht. De sleepboot wordt immers aangeboden en te boek gesteld met deze trekkracht. Iedereen kan natuurlijk beweren dat zijn nieuwe bootje 65 ton trekt, maar een certificaat behoort hiervoor garant te staan. Over het algemeen hebben de verschillende “klasse-bureau’s” (zoals daar zijn: Bureau Veritas, Lloyd’s, Det Norske Veritas, American Bureau of Shipping en Germanische Lloyd), allemaal dezelfde kijk op het fenomeen bollard-pull (BP) test, met hier en daar wat kleine verschillen in de uitvoering van de test. De voorwaarden en omstandigheden waaronder een BP-test wordt uitgevoerd worden hier beschreven.

Niet ieder stukje haven of pier is geschikt voor het uitvoeren van een BP-test. De locatie wordt zorgvuldig uitgekozen en moet wel degelijk aan een aantal eisen voldoen. Ideaal voor de test is een zogenaamde open pier, waar het schroefwater vrij onderdoor kan stromen. Dit soort pieren of kades zijn niet altijd voorhanden. Een prima alternatief is dan om een trekpunt (bolder) op een haakse kaai te nemen en de sleepboot te laten trekken onder een hoek van 45 graden met dat punt.
Het schroefwater heeft zo ook vrije doorgang aan beide kanten van het trekpunt aan de wal en dus geen of nauwelijks nadelige gevolgen voor de test. Waterdiepte is ook niet geheel onbelangrijk. Om een betrouwbare test te krijgen, moet watercirculatie onder en rondom het schip, als gevolg van schroefwater, voorkomen worden. Aan de hand van een ingewikkelde formule heeft men een tabel samengesteld, waarin de minimale benodigde waterdiepte uitgezet is tegen de kilo-Watts (kW) van de voortstuwing. Zo heeft een sleepboot met 2.500 kW aan totale voortstuwing, een minimale hoeveelheid van 16 meter water nodig onder de kont. Voor een even nauwkeurig resultaat heeft een sleepboot van 5.000 kW een diepte van 19,2 meter water nodig.

Hetzelfde verhaal geldt voor de lengte van de sleepdraad. Een minimumlengte van 200 meter wordt door de diverse klasse-bureaus geadviseerd. Wederom bestaat hiervoor een formule met tabel. De bovengenoemde sleepboot van 2.500 kW dient haar test uit te voeren met een minimum van 200 meter aan draad. Het schip van 5.000 kW heeft een lengte van minimaal 270 meter nodig. Als de sleepboot geballast ligt tot aan haar “constructie” waterlijn, of een lichte trim achterover heeft, liggen de schroeven (in het geval van een Stern-Drive) optimaal in het water en zal men hiervan geen nadelige gevolgen op de test ondervinden. Het spreekt voor zich dat ook de weersomstandigheden van invloed kunnen zijn op de test. Zo mag de windsnelheid niet boven de 5 mijl uitkomen. Is dit wel het geval dan dient de hele test afgeblazen te worden. Voor wat betreft de stroming geldt in principe hetzelfde. Meer dan een mijl stroom, en de test gaat niet door.
Een Lloyd’s surveyor heeft mij eens verteld dat een mijl tegenstroom een paaltrek van zo’n 4% minder tot gevolg heeft.
Wil men de test geheel volgens het boekje doen, dan dient men de hoofdmotoren goed op te warmen. Uiteraard niet ter plaatse, om het water waarin getest wordt zo rustig mogelijk te houden. Als de bollard-pull test in stappen wordt uitgevoerd dan wordt tussen elke test gewacht tot men geen nadelige gevolgen meer heeft van het schroefwater. De eigenlijke test wordt uitgevoerd met behulp van een al dan niet elektronische loadcell, een mechanische test wordt steeds minder uitgevoerd. Deze loadcell meet de daadwerkelijke trekkracht en laat deze zien op een digitaal scherm. De loadcell dient gekalibreerd te worden, zowel voor als na de trekproef. De maximale afwijking die getolereerd wordt is 2 %. Sommigen zetten de loadcell tussen het trekpunt aan de wal en de sleepdraad, anderen dichter bij het schip.
Berekenen van de trekkracht. Er bestaan ook regeltjes waarmee ruwweg de paaltrek van een sleepboot bepaald kan worden. Maar er zal geen officieel certificaat voor worden afgegeven.

Hans van der Ster

Het hotel

Wanneer je naar een locatie reist, die niet meer in de omgeving van je kantoor ligt doet zich de vraag voor “Waar kan ik vannacht maffen?”.
Nu moet ik zeggen, dat onze reder niet moeilijk doet als het om het uitzoeken van accommodatie gaat. Men kan zelf de keus bepalen. Wel is het zo dat er voor de opvang een bepaald budget is uitgetrokken, waarmee men redelijk goede huisvesting kan vinden. Deze keer liet ik het echter eens een keer aan de veel belovende jongeman van onze afdeling over. Dat ik daar later spijt van zou krijgen kon ik toen nog niet vermoeden. Uit niets bleek dat het mis zou kunnen gaan. De papieren vermeldden, dat het om een hotel ging met de toepasselijke naam “Paradijs”. Nu ken ik het verhaal van het Paradijs, dus dacht voorzichtig “geen appels aannemen van vreemde meisjes”. Op het vliegveld had ik een taxi besteld. Ik vertelde de chauffeur waar ik naar toe moest. Hij keek mij verwonderd aan. Vroeg mij of ik dat wel zeker wist. Ik liet hem mijn uitgeprinte A4-velletje zien. Het logo van de rederij stond er zelfs op. Hij haalde zijn schouders maar op en gaf gas. Nietsvermoedend zat ik onderuitgezakt in de “Yellow cab”. Een zeer gebruikelijke taxibenaming in onze belevingswereld.

Inmiddels was het duister ingevallen en kwamen we bij ons hotel aan. Ik rekende af met de chauffeur en stapte naar binnen. Een smoezelig heerschap zat achter de balie. Deze bekeek me van top tot teen en vroeg of ik een kamer wilde. Graag, er was immers geboekt. De man gaf geen antwoord en overhandigde me een sleutel. Ik vroeg hoe laat het ontbijt was en waar ik het restaurant kon vinden. Ontbijten kon ik ’s morgens om de hoek en een restaurant was er niet. Een vreemd gevoel overviel me. Geen paspoortcontrole, geen inschrijvingsformulier. Hier klopte iets niet. Zachtjes begon ik binnensmonds de vlijtige pennenlikker van het kantoor te vervloeken. Nog erger werd het, toen ik mijn kamer betrad. Een éénpersoonsbed in een hoekje. Een grote koelkast midden in de kamer en een badkamer waarbij het bad er niet al te proper uitzag. Om maar te zeggen het “kijm” zat aan de wanden.

Ik vroeg mij af of de kantoorpik het wel goed op papier had gezet. Een weg terug was er op dit moment niet. Voorzichtig sloeg ik de dekens weg. Het zag er schoon uit. Dat was gelukkig een prettige bijkomstigheid. Ik kon niet anders dan mij zelf te ruste leggen.
Ik had immers voor hetere vuren gestaan. Mijn gedachten gingen dan ook uit naar een ponton waar ik eens de nacht op door had moeten brengen, omdat er geen accommodatie beschikbaar was. In het trossenruim had ik een plekje gevonden en mijn matras bestond uit reddingsvesten, dus zo slecht was dit hotel nu dan ook weer niet. De volgende ochtend, na overigens een hele goede nachtrust, belde ik het kantoor. De vlijtige pennenlikker deelde mij mede dat hij een foutje had gemaakt. Ik had die nacht doorgebracht in de rosse buurt van de stad. Mijn hotel had niet het “Paradijs” maar het “King’s Paradijs” moeten zijn. De snuggere knaap was vergeten een koningskind toe te voegen. Gelukkig kwam alles hierna weer prima in orde. Ik verbleef daarna dus in een prachtig hotel. Alles er op en er aan. De prijs was dan ook navenant. Tot zover mijn belevenis in Taiwan. Ik moest dit eerst even kwijt.

Omdat mijn nieuwbouwproject zich niet zou beperken tot een week, ging ik op onderzoek uit naar een meer geschikte locatie. Zo kwam ik bij mijn onderkomen. Het hotel had de prachtige naam “Rainbow”. Exotischer kon bijna niet zou je denken. De eigenaar was een Duitser. Toen hij me dat vertelde, kon ik het niet laten om direct rond te kijken, of er een fietsenhok was waar ik het exemplaar van mijn vader terug kon vinden. Neemt u het mij niet kwalijk, maar ik ben met die wetenschap nu eenmaal opgegroeid.

De man was een wat oudere persoon. Hij droeg een bril met een zilveren montuur. Hij had lichtgrijs haar, dat al wat dunner begon te worden. Hij had een bierbuik, die over zijn broekriem hing en was een druk pratend persoon. Verder zag hij er keurig verzorgd uit. Hij werd bijgestaan door zijn, zoals hij haar voorstelde, hotelmanager.
Het meisje had blond geverfd haar, dat al aardig was uitgegroeid. Ze keek niet al te vrolijk en sprak in ieder geval Engels. >>>>>

>>>>> Ze had een vreselijke verbeelding en bewoog zich als een fotomodel. Ze dirigeert de andere meisjes en steekt in noodgevallen, lees drukte, helaas geen hand uit.

De harem van de hoteleigenaar bestaat uit een 5-tal meisjes voor de bediening en een 4-tal voor in de keuken. Verder had hij nog een 3-tal meisjes lopen voor de verzorging van het interieur en tot slot twee eunuch's, de chauffeur en de tuinman. Een bont gezelschap en voor zo'n klein appartementencomplex een behoorlijk aantal. De eigenaar ging me voor naar mijn appartement.

Dit was gelegen op de tweede verdieping. Hijgend boven komend, een lift ontbrak, werd de deur geopend en kwam ik in mijn onderkomen. Dat bleek te bestaan uit een grote woonkamer met bankstel, tafel en tv. Met vloerbedekking zag het er netjes uit. In de hoek stond een boekenkast met ernaast een grote bloemenbak, waarin een plant stond die was uitgegroeid tot een soort regenwoud. Aan de andere kant van de boekenkast stond een bureau voor het raam met uitzicht op het ernaast gelegen appartement. In de andere hoek van de kamer was een bar geplaatst. De bar was leeg, daar diende ik zelf voor te zorgen, echter de eigenaar haastte zich te vertellen dat, alles wat ik nodig mocht hebben ook in het restaurant aanwezig was.

Aan het einde van de kamer was de keuken ondergebracht. Hier kon ik, als ik geen gebruik maakte van het restaurant, zelf mijn potje bereiden. Men moest er wel rekening mee houden dat na gebruik van de spullen men zelf voor de afwas diende te zorgen. Het was niet de bedoeling, dat dit door het personeel werd verzorgd.

Er waren twee slaapkamers. In de ene slaapkamer stond een twijfelaar met tevens toegang tot de badkamer. In de badkamer stond een wasmand. Daar kon ik mijn wasgoed in kwijt. Eenmaal in de week werd de wasmand meegenomen naar de wasserij. En had ik dezelfde dag weer schone kleren. De andere slaapkamer had een eenpersoonsbed.

Ook had het appartement een tweetal balkons. Deze waren niet al te groot. Op het ene was zelfs de antenne voor de tv geplaatst. Men kon zich hier helemaal niet verroeren. Ik vond het allemaal geweldig en aanvaardde deze aanbieding omdat de prijs heel aantrekkelijk bleek te zijn. Ik had een onderkomen gevonden waar ik mij de komende maanden zou moeten vermaken. En zelfs met de mogelijkheid, als de menukaart geheel was afgewerkt, voor mezelf te koken.

Ook had ik de mogelijkheid om mijn vrouw over te laten komen. Een aantrekkelijk vooruitzicht.

Hans van der Ster
Tuzla 18-07-2007

NSM boekenmarkt Koningshof

Zaterdagochtend 3 december jl. nam het Nationaal Sleepvaart Museum, op uitnodiging van Willem Oldenburg, deel aan een collectieve boekenmarkt in centrum Koningshof in Maassluis.
De nadruk van deze zogenaamde “regioboekenbeurs” lag op streekgebonden literatuur en geschiedenis. Onze collectie bestond daarom voornamelijk uit titels betreffende de sleepvaart en geschiedenis van Maassluis, de Rotterdamse haven en de aanliggende gemeenten. De manifestatie was georganiseerd door Willem Oldenburg en Dirk Docter. Vooraf heeft een aankondiging in de regiobladen gestaan.
Hans de Klerk en Leo Kischemöller hadden zich beschikbaar gesteld om onze kleine stand te bemannen en stonden om 9.00 uur volledig ingericht klaar voor wat er komen ging.
Onze “buurman” was de Historische Vereniging Maassluis met een grote stand en bemanning.
Helaas was de aanloop niet helemaal wat wij verwacht (of gehoopt) hadden. Niettegenstaande de matige belangstelling verwisselden toch nog enkele boeken van eigenaar.
Het was overigens wel gezellig. Enkele vrijwilligers en bekenden van het museum wipten even langs voor een praatje.
Rond half twaalf ging de bel voor de laatste ronde en konden we bijna alle boeken weer naar het museum terugbrengen.
Al met al was het toch weer een gelegenheid om ons museum extra onder de aandacht te brengen.

Onderstaand artikel "Rijnsleepvaart" werd ons belangeloos ter publicatie in delen in onze nieuwsbrief ter beschikking gesteld door Vereniging De Binnenvaart, waarvoor onze erkentelijkheid.
Deze instelling onderhoudt het mooie Binnenvaartmuseum, bezoekadres Werf van de Biesbosch 94 te Dordrecht.
Het is gevestigd op een uit de vaart genomen rijnduwboot, de "R. Siegfried".

Rijnsleepvaart in de eerste helft van de twintigste eeuw

(deel 2)

Door: Pieter Klein: redactie 'Binnenvaart'.
Dit artikel is eerder verschenen in 'Binnenvaart' (2009/1), het verenigingsblad van de vereniging 'De Binnenvaart'.

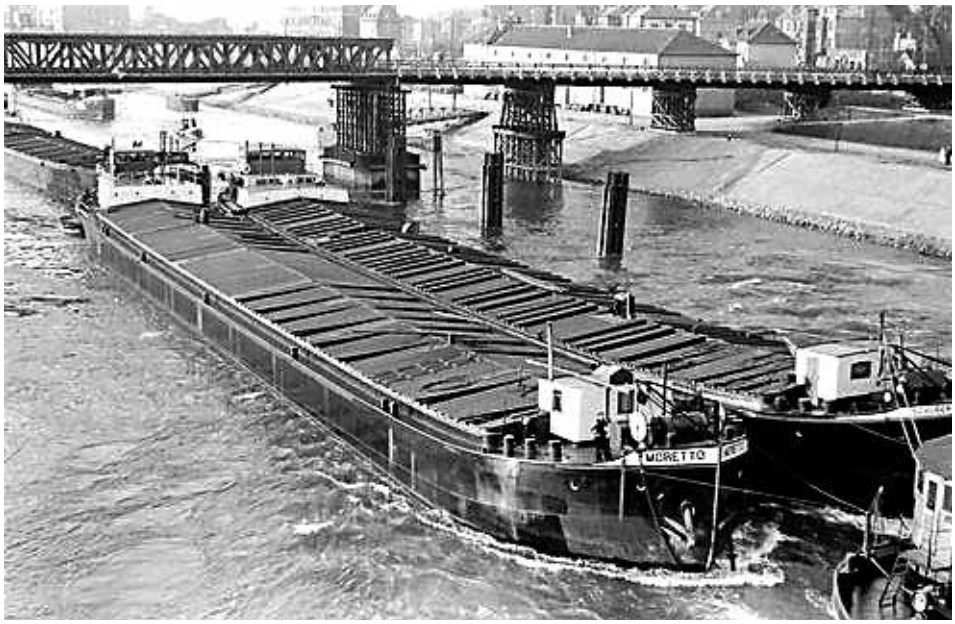
BERGVAART
De schepen hadden over het algemeen een bepaalde volgorde in de sleep. De geladen schepen volgden in grootte; de grootste als eerste, de kleinere daarachter. Tijdens de bergvaart was elk schip, voor zover dat in verband met het aantal schepen mogelijk was, met een aparte strang met de sleepboot verbonden. Een geladen klein schip (tot zo'n vier à vijfhonderd ton laadvermogen) werd soms als eerste, vrij kort achter de sleepboot genomen. Dat schip hing dan aan de meest stuurboordse strang, de zwemstrang, en werd buiten het schroefwater (of de golfslag van de schepraderen) gehouden. Het varen met een schip aan een zwemstrang was niet altijd even gemakkelijk, want als het schip ging gieren, had men soms drie man aan het haspel nodig om de zaak op koers te houden. Op sommige foto's is dan ook te zien dat er, teneinde gieren te beperken, soms extra draden, vanaf de sleepboot, naar het schip gezet werden.

Ook lege schepen kwamen meestal direct achter de sleepboot. Had men meerdere lege schepen dan voeren deze, twee aan twee, gekoppeld. Een andere techniek was het 'op de bil' slepen. Hierbij werd een klein ongeladen schip tot halverwege langszij vastgemaakt, meegenomen. In de praktijk moest men echter nogal eens schipperen. Sommige schepen gingen er al vroeg vanaf en soms kwamen er onderweg schepen bij, zodat men niet altijd de 'juiste' volgorde aan kon houden.

Tussen Bingen en Mainz scheen het wel voor te komen dat de sleep in twee groepen voer. De ene groep aan stuurboord, de andere aan bakboord achter de sleepboot. De groep aan bakboord had, in tegenstelling tot wat gebruikelijk was, de strangen dan aan stuurboord vast.

DAALVAART
Stroomopwaarts voer men bijna uitsluitend met geladen schepen. Stroomafwaarts, te daal was het merendeel van de schepen leeg. Het is toeval dat de twee foto's juist het omgekeerde tonen.
Deze werden twee aan twee gekoppeld gesleept.

De grootste schepen weer als eersten. Elke eenheid was met kruisdraden met de voorganger(s) verbonden. Was één van de voorgangers veel langer dan de ander, dan zat men aan het langste schip vast. Eventuele geladen schepen kwamen direct achter de sleepboot. Alleen een klein geladen schip werd weleens als achterste meegenomen. Bij gekoppelde lege schepen stonden de kruisdraden op de buitenbolders, bij geladen schepen op de binnenbolders. Tussen de sleepboot en een eerste lengte gekoppelde, geladen schepen werden echter meestal geen kruisdraden, maar 'gekoppelde' evenwijdige strangen gebruikt. Deze 'gekoppelde' strangen waren boven het achterschip van de sleepboot strak met elkaar verbonden.
>>>>



De tweede lengte van de, eerder getoonde, opvarende sleep te Mannheim met aan stuurboord de 'Moretto' en aan bakboord de 'Schubert'. Een vijfde, ons onbekend gebleven, schip hangt als laatste in de sleep.
Beide genoemde schepen hebben met het oog op de veiligheid de stokankers voor de kluis en niet in de kraneBalk hangen.

Foto: Wilk/Archief Gunter Dexheimer.

Motorsleepboot 'Njord' van de NVR vaart met twee geladen sleepschepen, waaronder de bekende 'Walkure', afvarend in Mannheim, gefotografeerd aan 'Faules Eck', net boven de loodsen van Rhespag.

Foto: Wilk/Archief Gunter Dexheimer.

Bestond de eerste gekoppelde lengte uit een geladen en een leeg schip, dan was alleen het geladen schip door middel van twee strangen met de sleepboot verbonden. Van Mannheim tot Bingen mocht men met zes lege schepen (drie lengtes) varen. Van Bingen tot Salzig echter maar met twee lengtes. Vanaf Salzig of eigenlijk pas vanaf Keulen voer men wel weer met drie lengtes, waarbij dan wel opgemerkt moet worden dat een laatste lengte meestal uit twee kleine scheepjes bestond. Het rondgaan met drie lengtes gaf echter vaak problemen, reden waarom de meeste afvarende slepen uit maximaal twee lengtes bestonden.

HET AANMAKEN

De reis begon met het aannemen van de strang. Het aanmaken op de benedenrivieren geschiedde tijdens afgaand water, zodat men met het opkomen van de vloed kon vertrekken. Het aanmaken van de sleep gebeurde altijd tegen de stroom in. Zo kon men blijven varen en manoeuvreren, zonder ten opzichte van de wal of ten opzichte van het ten anker liggende schip veel voortgang te maken. De sleepboot voer, bijna altijd aan bakboord, dicht langs het schip zodat men vanaf de sleepboot de strang kon aangeven. Van de strang werd vervolgens een flink stuk in het gangboord uitgelegd. Dat gedeelte had men nodig om de bolders te kunnen beleggen. De ervaring had geleerd hoeveel lengte men op een bepaald schip precies nodig had, om de strang om de bolders te slaan, zonder al te veel over te houden. Het aannemen van de strang vanuit het gangboord heeft vooral betrekking op de schroefsleepboten (zowel stoom- als motorsleepboten).

Bij de radersleepboten was de afstand veelal te groot om de strang over te kunnen geven, maar ook bij motorsleepboten kon dit het geval zijn, vooral wanneer de sleepboot reeds slepende was. Wanneer de afstand te groot was, werd er vanaf het schip een werplijn naar de bemanning van de sleepboot gegooid. Deze lijn werd aan het uiteinde van de strang geknoopt en daarna op het schip ingepalmd. Was het uiteinde van de strang aan boord, dan werd de werplijn losgeknoopt.

Niet altijd kon de sleepboot vanaf bakboord naderen en moest men de strang aan stuurboord aannemen, terwijl men tevens de reeds door de sleepboot uitgevierde strangen onder het eigen schip door, naar bakboord moest trekken. Voor dat laatste bracht men een circa 10 millimeter dikke staaldraad met daaraan een flinke sluiting van bakboord, voor de kop langs en onder de ankerketting door naar stuurboord. De draad met sluiting werd aan de sleepboot 'overgegeven' en rond de reeds uitgevierde strangen gezet. De eigen strang werd voorlangs, dus over de kranenbalk heen, naar bakboord gebracht en aan boord getrokken. Zodra er genoeg ruimte tussen sleepboot en schip was, draaide men met een liertje de draad met sluiting in. Daarmee kwamen de strangen onder het schip door, naar bakboord.

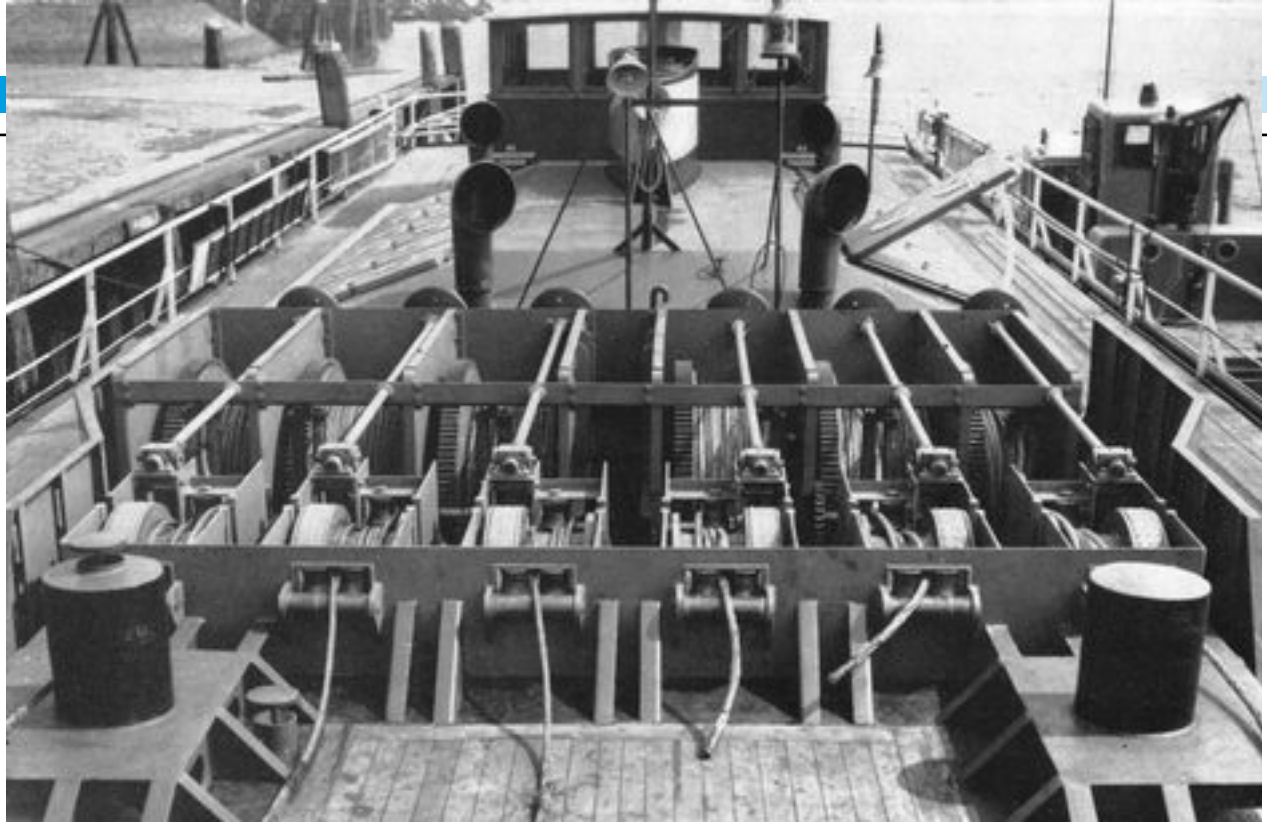
DE STRANG

De strang was een vrij stugge staaldraad zonder lus. De dikte varieerde met de lengte en was natuurlijk tevens afhankelijk van de trekkracht van de sleepboot. Op de sleepboot 'Trekvogel' beschikte men over acht strangen.

>>>>

Het aanmaken van de sleep in de praktijk. De bemanning van de motorsleepboot 'Triton' geeft de strang over aan het sleepschip 'Govert Flinck'.
Leerlingen van de Binnenvaartschool kijken toe.
Let op: de strang wordt, op enige afstand van het voordek van het gesleepte schip, vanuit het gangboord aangenomen.

Foto: W.Tromp, Archief Hans Schuitemaker.



De strangenlier van de motorsleepboot 'Njord.
Foto: Uitrusting en Onderhoud Binnenvaartschepen. Uitgeverij Born.

De dikste en tevens kortste strang was 38 millimeter en was 200 meter lang. De dunste en tevens langste was 15 millimeter en 1.500 meter lang. De sleepboten bezaten een strangenlier waarop de strangen geborgen waren.
De laatste circa dertig meter van de strang, het boldereind, lag, wanneer de strang niet gebruikt werd, opgeschoten op het dek. Met de lier konden de strangen gevierd en ingehaald worden, zodat de onderlinge afstand tussen de schepen aan de omstandigheden aangepast konden worden. Over het inhalen van de strang met behulp van de lier doen tegenstrijdige berichten de ronde. Over het algemeen wordt gesteld dat de strang alleen ingekort kon worden, indien de sleepboot vaart inhield, zodat er geen kracht op de strang uitgeoefend werd.
Sommigen berichtten echter dat de strang, tijdens de vaart, met geladen sleepschip en al, met de lier ingedraaid kon worden.

De detailfoto van de 'Njord' toont ons een zesvoudige lier met (van stuur- naar bakboord) drie zware strangen (toenemend in lengte) twee lichtere strangen met een ingesplitste kous en weer een zware strang. De strangen met de kous werden gebruikt bij het slepen van lichte schepen. Men zette met behulp van een sluiting een spruit van twee strangen op dit oog en kon zodoende twee schepen op één strang slepen. Bij dit type lier worden de eigenlijke liertrommels gevolgd door zogenaamde adhesietrommels, die de krachten welke optreden in de strang opvangen. Waren deze trommels er niet, dan zou de kracht direct op de hoofdas en de draadtrommel komen. Nog aanwezige slagen draad op de trommel zouden daardoor vervormd kunnen raken en in het ergste geval kan zelfs de hoofdas verbuigen. Lieren zonder adhesie-trommel zijn daarom meestal uitgerust met zogenaamde strangenklemmen. De strangenklemmen vaak voorzien van een veerinrichting om eventuele schokken op te vangen.

De lengte en het gewicht van de strang was echter meestal zo groot dat, tijdens het grootste deel van de reis, de strang in een flauwe boog doorhing. Over het algemeen werden schokken in de strang hierdoor voldoende opgevangen.'Onverwachte' wisselingen in de krachten op de strang traden onder andere op wanneer de sleep opgelopen werd en wanneer een gesleept schip de bodem van het vaarwater raakte.
Strangen bestaan (bijna altijd) uit rechtgeslagen staaldraadkabels. Deze moeten bij voorkeur rechtsom, 'met de zon mee', opgerold of opgewikkeld worden. Doet men dit niet, dan kunnen er makkelijk kinken in de kabel ontstaan. Wanneer een kabel met een kink erin belast wordt, dan raakt die beschadigd en zal deze afgekeurd moeten worden.
Wanneer men de staaldraad rond een bolder legt, dan doet men ook dit bij voorkeur rechtsom. Er zijn echter uitzonderingen! Na een verkeerde slag rond de ene bolder zal men rond de andere bolder wel in de goede richting, dus rechtsom, een slag maken of men gaat 'achtjes' maken.

HET BELEGGEN VAN DE BOLDERS
Het beleggen van de bolders verliep niet op elk schip op gelijke wijze. Onder meer persoonlijke voorkeur en de maat van het schip speelden een rol.
Wel maakte men als eerste een volle slag (rondtorn, rondslag) rond de voorste bolder, bij de grote schepen volgde er ook een volle slag rond de tweede bolder. Deze slagen dienden om alvast de krachten, die op de draad kwamen te staan als de schepen verder van elkaar verwijderd raakten, op te vangen. Men maakte meestal aan bakboord vast. De eerste slag liep daardoor achterlangs de bolder van bak- naar stuurboord, dus linksom of wel 'tegen de zon' in, dus 'verkeerd om'.
Na de eerste of eerste twee slagen werden er een aantal kruisslagen, de zogenaamde 'achtjes', rond de bolders gelegd. >>>>>

Achtjes maakt men door afwisselend rechtsom rond de ene bolder te laten volgen door linksom rond de andere bolder. De draad kruist daarbij tussen de bolders in. Meestal ging men door met achtjes leggen tot men aan het eind van de strang kwam. Op de grote schepen eindigde men soms met twee volle rondtorns rond één van de bolders.
Bij het maken van achtjes ligt de draad slechts tegen de helft van de omtrek van de bolder aan. Bij een volle rondtorn echter volledig. Een volle rondtorm geeft dus meer wrijving en houdt dus beter. Gaat de draad echter slippen, dan wordt er meer warmte ontwikkeld en kan de draad makkelijk vervormd raken. Bij 'achtjes' kan de draad op het gedeelte tussen de ene en de andere bolder niet alleen zijn warmte kwijt, de draad wordt op dat stuk ook weer 'in model' getrokken.

De zware strangen waren lastig te verwerken. Men had daarvoor eigenlijk twee personen nodig. Eén voor het beleggen van de bolders en één die het vrije eind geleidde en dan nog kreeg men de slagen niet echt strak rond de bolders en moest men de slagen soms met een dek stopper aankloppen, tot ze goed lagen. De overgebleven tamp werd met een bindsel (bendsel, bendel, strangentouwtje) op de bolderpen, of rond de bovenste kruisingen van de kruisslagen (achten) vastgezet. Het bindsel werd gelegd met een lijntje van circa een halve meter lang en zes millimeter dik. Met het lijntje werden een aantal slagen rond de draad gemaakt, waarna het met een schoenveterknoop (een halve steek met twee slipsteken) werd vastgezet.

HET VERTREK
Terwijl de sleepboot het schip langzaam richting het anker trok, werd het anker opgedraaid. Daarna hing men de brittelhaak overboord en begon het vermoeiende strangenvissen (waarover zo dadelijk meer). Intussen de strang vierend, voer de sleepboot vervolgens naar het volgende schip dat aangemaakt moest worden. Waren alle schepen aangemaakt en de ankers binnen dan gingen de vlaggen of lantaarns (met een rondom schijnend wit licht) omhoog. Op de sleepboot waren inmiddels de strangen zover gevierd (of zo nodig ingehaald), dat er tussen de schepen de gewenste tussenruimte ontstond. Door de sleepvlag enkele malen op en neer te trekken, kon de schipper de kapitein van de sleepboot om meer lengte vragen.

Als alle vlaggen in top waren werd op de bel van de sleepboot een lange roffel gevolgd door drie (mogelijk vier) slagen gegeven; gelovige schippers deden dan even de pet voor de ogen en er werd een 'Onze vader' gebeden voor een behouden vaart. Langzaam begon het geheel aan de lange reis.

De snelheid van een sleep was niet groot; een snelheid van acht kilometer per uur, ten opzichte van de wal, was al heel mooi. J. Glerum vertelt dat zijn ouders over een reis Rotterdam-Basel-Rotterdam zo'n zes tot zeven weken konden doen. Dit was dan wel inclusief alle tussenstops. De normale werkdag tijdens de reis begon rond zes uur 's morgens en eindigde rond acht uur 's avonds.

Wordt vervolgd

De zojuist aangenomen strang wordt, terwijl men naar voren loopt, in het gangboord neergelegd en daarna op de bolders belegd.

Foto: W. Tromp, Archief Hans Schuitemaker

De stadssleepdiensten van Rotterdam (laatste deel)

door Nico J. Ouwehand

SD Rebel

Wij hebben u destijds verlaten met de mededeling dat rond 1999 Smit Internationale Havensleepdiensten 16 sleepboten bestelde bij Damen Shipyards. Die sleepboten kregen deels van oudsher bekende namen, die ooit werden toegepast bij de zeesleepdienst. Voorbeelden? Dat zijn de ***Smit Schelde***, de ***Smit Clyde*** en de ***Smit Hudson***. Ook kwamen er nieuwe namen, zoals de ***Smit Marne*** en de ***Smit Mersey***. Enkele andere slepers kregen namen die min of meer al verklapten waar de schepen zouden gaan werken. Voorbeelden daarvan zijn de ***Smit Balboa*** (Panama), de ***Smit Aruba*** (Panama), de ***Smit Diare*** en de ***Smit Ile-ife***, (beide Nigeria). Deze slepers deden veelal eerst een poosje dienst in het Rotterdamse, waarna ze zelfvarend naar hun uiteindelijke bestemming werden overgebracht.
De sleepdienst Adriaan Kooren had zich onder leiding van Ton Kooren ontwikkeld tot een speler van formaat in de Rotterdamse haven. Als Kotug werd een vlootuitbreiding gerealiseerd die voor deze rederij zijn weerga niet kende. Ard-Jan Kooren nam de taak naadloos over van zijn vader en ging door met de vlootuitbreiding. Al eerder haalden wij aan dat de uitbreiding begon met de overname van eenheden van een in de VS failliet verklaard sleepbedrijf. Daarnaast werden sleepboten van Franse en Duitse oorsprong tijdelijk gecharterd. Bovendien werden nog eens twee oudere conventionele Duitse sleepboten aangekocht. Tenslotte werden in 2008 vier krachtige sleepboten die in Turkije werden gebouwd aan de vloot toegevoegd. Dat waren de ***SD Stingray***, ***SD Shark***, ***SD Seal*** en de ***SD Salvor***, de laatstgenoemde in 2010. Hun trekkracht was 65 tot 67 ton. Voor deze laatste serie werd vaak emplooi gevonden in buitenlandse havens. Daarom werden in 2012 nog eens twee Damen ASD 2810 boten, gebouwd in het Roemeense Galati, de ***SD Rover*** en de ***SD Rebel***, naar Rotterdam gehaald. Deze opsomming is niet volledig want bij volledigheid, zouden we de hele nieuwsbrief nodig hebben. De enorme concurrentie die Kotug en Smit elkaar aandeden had geen gunstige uitwerking op het prijsniveau van de haven-assistenties. Vandaar dat tot verbazing van menigeen de beide ondernemingen elkaar in 2016 vonden in de oprichting van de gezamenlijke rederij Kotug Smit Towage, een ongekende ontwikkeling op 50/50 basis. Smit was inmiddels in 2009 als geheel overgenomen door Boskalis.
Dit baggerbedrijf was eigenlijk minder geïnteresseerd in de havensleepdienst, maar meer in de buitenlandse terminaldiensten. Er werd verwacht dat men de haven-sleepdienst te Rotterdam in een later stadium van de hand zou doen. Dat gebeurde dus inderdaad want in 2019 werd (met de volledige medewerking van Boskalis) Kotug Smit verkocht aan de Spaanse rederij Boluda, die al een deel van de havensleepdiensten in West-Europese havens had verworven. >>>>>

Fairplay Bentayga ex Bugsier

Med Regulus

Er was een bedrag van € 300 miljoen mee gemoeid. De ontwikkelingen, destijds gestart door Ton Kooren, zetten zich dus in de loop van de daarop volgende jaren onverminderd voort. Alle sleepboten, of ze nu oorspronkelijk van Kotug of van Smit waren geweest kregen een voor de hand liggende naamsverandering. De ***Smit Hudson*** en de ***Smit Ebro*** werden bijvoorbeeld de ***VB Hudson*** en de ***VB Ebro***. De ***RT Adriaan*** kreeg een radicale naamsverandering. Ze werd ***VB Kracht***. De rompen werden donkerblauw en de rookkanalen werden rood met in een witte cirkel een rode B. Een aantal sleepboten van Kotug, die buitenslands aan het werk waren, bleven buiten de deal.

Nog was de ”reuring” in de ontwikkeling van de Rotterdamse haven niet ten einde. Het Duitse Fairplay had al sinds 1998 een marktaandeel in het Rotterdamse verworven en bovendien twee slepers voor 20 jaar vercharterd aan Smit. In 2017 kwam het tot een fusie tussen Fairplay en Bugsier. In plaats van de zwarte rompen kregen de Bugsierboten de lichtblauwe Fairplay kleur en ook de ster van deze rederij in de rookkanalen. Plotseling verschenen daarop bij tijd en wijle Bugsierboten in de Rotterdamse haven. Het was even wennen.
Fairplay had al in 2008 een 50% belang in Multraship in Terneuzen genomen. Daardoor verschenen in Rotterdam ook zo nu en dan Multratug-boten.
Tenslotte kwam er ook nog een nieuwe speler op de markt, zoals in het voorlaatste deel van deze geschiedenis beschreven is. Het gaat in dit geval om de rederij MedTug uit Genève. Deze sleepvaartonderneming is een dochtermaatschappij van de grote containerrederij en cruisemaatschappij MSC, de Mediterranean Shipping Company. De rederij begon voortvarend in Europoort met de slepers ***Med Regulus*** (ex-Adventure), ***Med Altair***, ***Med Alkaid*** en ***Med Bellatrix***. De andere sleepvaartondernemingen zagen een prijsdaling van de havenassistenties in het verschiet dus namen maatregelen. Hoewel het nog niet helemaal in kannen en kruiken is, ziet het er naar uit dat Boluda in zijn geheel MedTug overneemt. Daarvoor in de plaats krijgt MSC 40% van de Boluda-aandelen.
Kortom, er blijft in de wereld van de sleepvaart altijd wat te beleven, niet alleen met de sleepboten, maar ook met de ondernemingen zelf. Het sleepvaartmuseum blijft het volgen.

VB Cheetah

Cultureel Erfgoedproject voor groep 7 basisscholen Maassluis

Sinds een aantal jaren worden culturele projecten door de gemeente Maassluis uitgewerkt met het doel cultuur bekendheid te geven onder jongeren en vooral jongeren van de basisscholen.
Voor groepen 1 t/m 8 van het basisonderwijs worden per groep twee cultuurdisciplines aangeboden voor het schooljaar 2022-2023.

Voor groep 1/2 is dat beeldende kunst, voor groep 3 dans en groep 7 heeft als onderwerp cultureel erfgoed. En bij deze laatste groep is het Nationaal Sleepvaart Museum, samen met de Furie en de Hudson betrokken.

In totaal zullen zo'n 12 scholen aan het project meewerken. Voor ons, als museum, betekent het dat we 12 ochtenden in het lopend schooljaar een groep leerlingen in ons Museum zullen ontvangen.
Daar wordt de groep in tweeën gesplitst.
Een groep gaat of naar de Furie of naar de Hudson en de andere groep blijft in het museum.
De kinderen komen met een opdracht naar het museum en zijn in een school les, voorafgaand aan het museumbezoek, goed voorbereid.
In het kort gaat het over een schip in nood op de Noordzee rond 1939. En dat dienen zij dan te redden. Het project heeft de naam 'Operatie Storm' meegekregen.
Aan de hand van 20 van school meegekregen opdrachten, gaan de kinderen door het museum en over de beide sleepboten.

Als rondleiders proberen wij dan de kinderen de juiste antwoorden/oplossingen te laten vinden, behorende bij de opdrachten door onze verhalen te vertellen. Zodoende gaan we niet door het hele museum, maar volgen we een route, waar de antwoorden te vinden zijn.

Terug op school wordt er nogmaals een les hieraan besteed. Kloppen de antwoorden van de vragen, die in het museum en op de sleepboten zijn gesteld en wat vinden de kinderen ervan.
Wat ze ervan vonden, kunnen ze op hun eigen manier uitdragen. Stukje schrijven, filmpje maken etc.

Behalve docenten zijn er ook begeleidende ouders meegekomen.
Tot nu toe hebben we 2 groepen in het museum gehad en dat ging probleemloos. Een beetje aanpassen door onze rondleiders, wat geen probleem was.

Alles bij elkaar duurde het bezoek een kleine 2 uur. In het museum zijn we met twee rondleiders, echter op de Hudson /Furie is het wat lastiger om rondleiders te krijgen. Dat is opgelost door de rondleiding te beperken tot 1 boot per keer. Vrijwilligers van de Hudson assisteren de Furie en vice versa bij een bezoek.

Als dank kregen we van de basisscholen de Montessori en de Dijck een prachtfoto van de klas met alle namen.
De eerstvolgende bezoeken zijn in maart 2023.

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:
De openingsmiddagen zullen per 1 november worden beperkt tot de woensdag, zaterdag en zondag van 12.00 uur tot 16.00 uur.

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