Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

Van de voorzitter

Beste Lezers,
In mijn voorwoord van de Nieuwsbrief van januari, had ik geschreven, dat één ding zeker zou zijn in het "nieuwe jaar". We kijken alleen nog maar vooruit en ons museum gaat dit jaar weer open.
Misschien nog eerder dan verwacht, werd dit feit bewaarheid. Op zaterdag 29 januari mochten wij weer bezoekers ontvangen, maar nog wel volgens de strenge protocol-regels, die wij ook in de periode eind november tot half december 2021 moesten handhaven.

Dit was niet de eenvoudigste periode voor onze suppoosten, omdat toegang alleen op basis van de coronacheck, mondkapjes dragen en beperkt aantal bezoekers per zaal en in totaal kon plaatsvinden. Het liep die eerste openingsweken nog niet storm met bezoekers en ook het suppoostenteam was niet volledig beschikbaar, door de beperkingen opgelegd door het openingsprotocol. Zodoende konden wij in die eerste fase maar drie dagen in de week geopend zijn.
Gelukkig waren deze beperkingen niet van lange duur. Vanaf zaterdag 25 februari vervielen alle beperkingen en doordat er nu ook meer suppoosten inzetbaar waren, konden wij vanaf begin maart weer zes middagen in de week open gaan.

Het is een algemene trend, dat na corona het publiek nog niet in groten getale theaters, bioscopen, concerten en musea bezoekt. Ons publiek zit ook nog in een gewenningsfase.
Daarbij komt dat bij de heropening nog steeds de reeds in juli 2020 geopende wisselexpositie ter gelegenheid van de viering van 75 jaar bevrijding te zien was. Ten tijde van de "Intelligente Lockdown" periode kon er echter niet van een viering sprake zijn en de opening van de tentoonstelling was dan ook uitermate sober.
Nu met de huidige verschrikkelijke oorlogstoestand in Oekraïne heeft het woord "Oorlog" ook wel wat van zijn aantrekkingskracht verloren.

We kijken dus weer vooruit en wel naar de opening van de nieuwe wisseltentoonstelling "Anderhalve Eeuw Waterweg". De opening op zaterdag 7 mei zal weer op de ouderwetse wijze plaatsvinden. Gebruikmakend van de gastvrijheid van het "Museum Maassluis", mogen wij daar onze vrijwilligers en gasten ontvangen om te luisteren naar de diverse speeches en getuige te zijn van de uitreiking van het eerste exemplaar van het nieuwe boek van de hand van Nico Ouwehand.
Daarna overbruggen wij de kleine afstand naar ons museum, om daar de scheepsbel te luiden en daarmee de opening van de tentoonstelling te bekrachtigen. Wij presenteren in ons museum een drankje en een hapje, waarna onze gasten ruim de tijd kunnen nemen om de tentoonstelling te bekijken.

Het nieuwe boek "Anderhalve Eeuw Waterweg" van ruim 140 pagina's is ontsproten aan het gegeven, dat er weer een tentoonstellingswijzer moest worden geschreven en Nico zoveel tekst en foto's beschikbaar kon maken, dat er ruim voldoende materiaal was om dit in boekvorm uit te brengen. De in het boek besproken onderwerpen zijn, zoals men kan verwachten, voornamelijk gerelateerd aan sleepvaart en berging. Dankzij het verkrijgen van een mooi subsidiebedrag van Boskalis kan het boek voor een aantrekkelijke prijs worden aangeboden.
In het kader van deze viering heeft Wim de Snaijer in deze Nieuwsbrief al een voorschot genomen en schrijft over zijn belevenissen langs de Waterweg. Wat kunt u nog meer lezen in deze nieuwsbrief? Nu de winter achter ons ligt, brengt Leo Kischemöller een verhaal van de Historische Vereniging Capelle over de bevrijding uit het ijs van het s.s. "Farmsum" met assistentie van Rotterdamse ijsbrekers-havensleepboten. Onlangs kregen we bezoek van een delegatie van Rijkswaterstaat aan ons museum. Maarten Helwig verhaalt hierover en natuurlijk ontbreekt een educatief maritiem gerelateerd artikel van de hand van Hans van der Ster niet. >>>>>

>>>>> *Omdat een aantal van onze vrijwilligers doorlopend in de weer is om ons museum te moderniseren en te onderhouden schrijft in deze Nieuwsbrief Kees Noevers over de nieuwe elektronische "fotolijsten", die in het museum zijn opgehangen. De QR-code, in de trap aan de voorzijde van ons museum, is uiteindelijk netjes aangebracht door Hans van der Pennen en Kees Koree.*

De Nieuwsbrief sluit af met een toepasselijk laatste deel van de belevenissen van de toen stagiair en nu vrijwilliger Guido Nafzger.
We kijken weer vooruit en hopen in de volgende Nieuwsbrief te vertellen over verdere activiteiten, die voor dit jaar gepland zijn.

Namens het bestuur dank ik alle vrijwilligers voor hun inzet in de achterliggende periode onder lastige en soms verdrietige omstandigheden en tevens onze donateurs en sponsoren voor het continueren van hun financiële bijdragen.

Kees van Essen,
Voorzitter

Rijkswaterstaat bezoekt ons museum

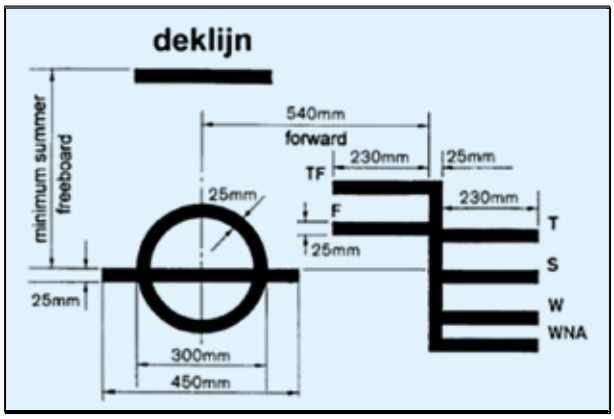
Op 24 maart verwelkomde het Nationaal Sleepvaartmuseum een delegatie van Rijkswaterstaat afdeling Baggeren en Bergen voor een rondleiding. De delegatie kwam, in prima stemming, aan via de pont per elektrische chopper uit Rozenburg. Het was mooi weer en dus kon eerst de lunch buiten worden genoten. Omdat de groep wat groot was, werd de rondleiding gesplitst.

De ene groep onder leiding van Theo van de Waardt wandelde eerst langs de havenkom. Op de Hudson waren een aantal studenten aanwezig met een verduurzaamproject. Na contact met Eric Spanjer van het Museumschip Hudson, kregen we ook toestemming om op de Hudson te gaan en rond te kijken, wat bijzonder door onze gasten werd gewaardeerd.

De andere groep met Maarten Helwig bekeek eerst de wisseltentoonstelling en de vaste tentoonstelling. Daarna andersom. De mensen van Rijkswaterstaat waren een stuk jonger dan de rondleiders. Dat resulteerde soms in verbaasde gezichten, dat sleepbootjes zo groot als de Furie met sleep naar Madagaskar (Lauwerszee) voeren zonder radio en met een voor huidige begrippen piepkleine accommodatie. Of dat het eerste commando van Jan Bruijns als kapitein de Ebro was met 800 ipk, zijn beroepsmatige carrière eindigde op de Smit Rotterdam met 22.000 ipk, om vervolgens jaren met genoegen kapitein te zijn op de Furie van 450ipk. De tijd was eigenlijk te kort en een aantal Rijkswaterstaters beloofde nog eens terug te komen om alles nog eens goed te bekijken.
Ondergetekenden kregen de indruk dat het een geslaagd bezoek was.

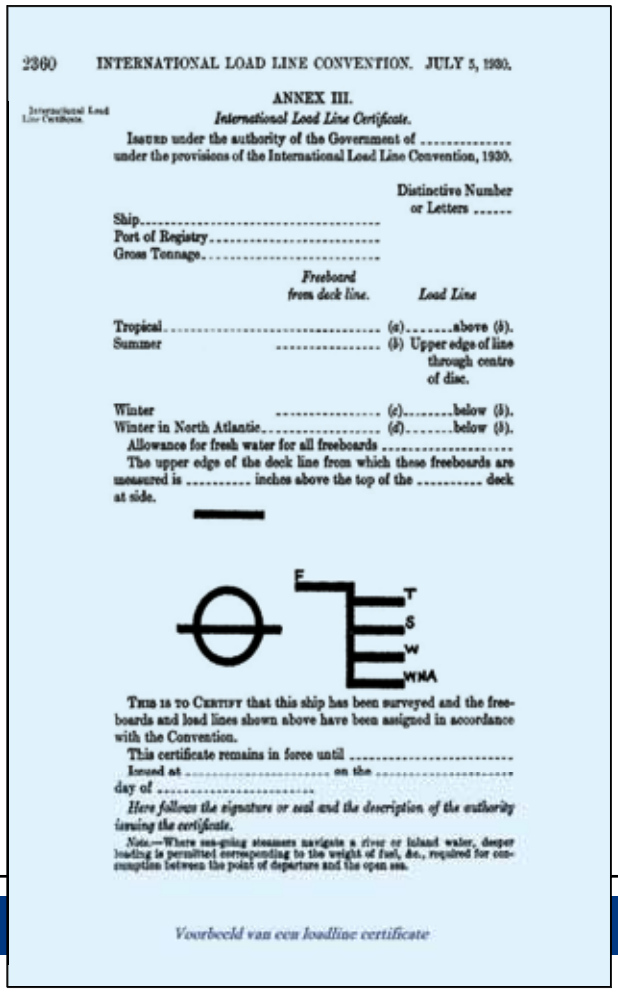
Theo van de Waardt, Maarten Helwig

Plimsoll- of Uitwateringsmerk (Loadline)



Wie kent het niet, dat rare rondje met die streep er doorheen en ernaast die vertakkingen met letters op de zijkant van een zeeschip. Wat stelt het eigenlijk voor? Waarom is dit op de huid van het schip gelast en geschilderd? Wie heeft dit verzonnen? Soms ook nog letters buiten op de lijn door de cirkel. Bij een leeg schip duidelijk waarneembaar, echter bij een geladen schip wat minder zichtbaar.

Al voor onze jaartelling, tijdens de Midoïsche beschaving, 3500 tot 1375 v.Chr. rond het oostelijke Middellandse zeebekken, had men in scheepvaart- en handelskringen al snel door dat, als je maar doorging met lading in een schip zetten, het op een bepaald ogenblik verkeerd ging. Teveel lading in het schip, te diep geladen, golf over het schip en daardoor bemanning, schip en lading weg, wat natuurlijk een enorme ramp en schade veroorzaakte.



2360 INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION. JULY 5, 1930.

ANNEX III.

International Load Line Certificate.

ISSUED under the authority of the Government of .....
under the provisions of the International Load Line Convention, 1930.

Distinctive Number or Letters .....

Ship.....
Port of Registry.....
Gross Tonnage.....

	Freeboard from deck line.	*Load Line*
Tropical.....	(a).....	above (b).
Summer	(b)	Upper edge of line through centre of disc.
Winter	(c).....	below (b).
Winter in North Atlantic.....	(d).....	below (b).

Allowance for fresh water for all freeboards .....
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is ..... inches above the top of the ..... deck at side.

F T S W WNA

THIS IS TO CERTIFY that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with the Convention.

This certificate remains in force until .....
Issued at ..... on the .....
day of .....

Here follows the signature or seal and the description of the authority issuing the certificate.

Note.—Where sea-going steamers navigate a river or inland water, deeper loading is permitted corresponding to the weight of fuel, &c., required for consumption between the point of departure and the open sea.

Voorbeeld van een loadline certificate

Nu was (en is) dat niet de bedoeling van een schip. Een schip is gebouwd om een lading te vervoeren, waarmee handel gedreven wordt en waarmee geld verdiend moet worden. Kijk, en daar zit nu het conflict, hoe meer lading, hoe meer verdienste maar, teveel lading brengt alleen maar schade en verlies. Toch moet er tegenover een grote investering, zoals een schip, een verdienste staan, die de investering omzet in winst en geld verdienen, tenslotte is een schip ook een onderneming. Men had dus al snel uitgevonden dat, als je een lading veilig van haven A naar haven B wilde vervoeren, er een zekere “vrije ruimte” in het schip moest blijven, waardoor een bepaald drijfvermogen ontstond, wat aangesproken kon worden bij slecht weer en ruwe zee. Het is begrijpelijk, dat die “vrije ruimte” in de oudheid niet kon worden berekend en proefondervindelijk was vastgesteld. Dit gebeurde door een lijn op de zijkant van het schip te zetten en te zeggen: zolang die lijn niet onder water verdwijnt, is het schip (relatief) veilig. Hierbij was/is het criterium de afstand van de bovenkant van het vaste dek tot de bovenkant van de lijn op de zijkanten van het schip (natuurlijk geldt dat niet voor één kant van het schip, maar voor beide zijden). Er is nu dus sprake van een 2e lijn en wel de “deklijn”. De afstand tussen de bovenkant van de deklijn (bovenkant van het vaste dek) en de bovenkant van de lijn op de zijkanten van het schip heet het “vrijboord”. Dat vrijboord is/was door alle tijden heen een voorschrift voor de veiligheid van een schip. Maar dit is niet wettelijk en centraal geregeld.

Het Hanzeverbond in 1288 vaardigde, vanuit de Scandinavische stad Visby, een wet uit met een standaard afstand, die later door Hendrik V van Engeland werd opgevolgd en versterkt met eigen eisen. Al deze maatregelen waren bedoeld voor de vaart in en rond de Noordzee en de Oostzee. Buiten de veiligheid, was er een 2e voordeel aan die voorschriften namelijk er ontstond een scheiding tussen de koopman en de kapitein. De kapitein kon nu verantwoordelijk worden gehouden voor het overbelasten van het schip, maar kreeg daardoor ook de mogelijkheid om zich te verzetten tegen de dwang van de koopman om meer lading mee te nemen. Tijdens de 17e eeuw, toen de zeereizen over langere afstanden gingen (Verre Oosten, India en Amerika), stelden meerdere opkomende zeevarende naties eigen voorschriften op, zo ook de Staten van Holland in 1622. Maar specifieke eisen werden niet aan het “uitwateringsmerk” gesteld tot zeker in de 19e eeuw. Door de enorme toename van de scheepvaart en maritieme handel en ook door modernisatie, zoals stalen schepen en stoommachines, klopten de criteria voor het vrijboord niet meer en vergingen er steeds meer schepen. De in 1760 opgerichte “Lloyd’s of London”, een soort van maritieme verzekering, die zich bezig hield met het verzekeren van schepen en ladingen, draaide voor een groot deel van die schade op en droeg “Lloyd’s register” (een afsplitsing van “Lloyd’s of London”) op om uit te zoeken, waardoor die rampen zich voltrokken en daar richtlijnen voor te maken in samenwerking met >>>>>

>>>>> scheepseigenaren, verschepers en verzekeraars. Tientallen jaren zijn die regels gebruikt zonder dat ze een wettelijke basis hadden en golden alleen voor schepen, die zich bij “Lloyd’s of London” hadden aangesloten. Eindelijk werd in 1836 in Engeland een parlementaire commissie samen gesteld, die de oorzaak van die vele scheepsrampen moest nagaan. Al snel kwam men tot de conclusie dat het allemaal moest draaien om ondeugdelijke ontwerpen en een gebrekkige bouw, maar overbeladding kwam niet voor in het verhaal. Daar kwam een 2e commissie in 1843 wel mee. Al met al, in 1846 werd een raad van onderzoek naar scheepsrampen ingesteld en begon het touw trekken en gesteggel pas echt goed.

Samuel Plimsoll

In 1854 kwam de Koopvaardij-wet tot stand met eisen voor bemanning, vakbekwaamheid en exploitatie van koopvaardijschepen. Ook werd in deze wet geregeld, dat bij onderzoek naar scheepsrampen de “diepgang voor en achter” vermeld moest worden. Dat stuitte op een groot probleem namelijk diepgangmerken voor en achter waren niet gebruikelijk op zeeschepen en ontbraken volledig. Wel kwam de gehele situatie onder druk te staan, doordat scheepseigenaren zich zorgen begonnen te maken over de verzekeringskosten, die uit de pan rezen. In een tijdsbestek van 30 jaar waren die meer dan verdubbeld.

En dan eindelijk in 1871 diende de heer Samuel Plimsoll een wetsontwerp in betreffende de uitwatering van zeeschepen. Dat kwam hem op zware tegenstand te staan van een groep scheepseigenaren, maar Plimsoll bleef doordrukken en onder een nog grotere druk van het Britse publiek (zeelieden stonden en staan nog steeds in een zeer hoog aanzien in Engeland) werd in 1876 de wet aangenomen en daardoor verplicht gesteld. Het merk, een cirkel met een lijn er door, werd het Plimsoll merk. De wettelijke bepalingen werden in 1883 opgesteld en in 1890 van kracht. In 1906 werden de wetten en bepalingen ook van kracht voor schepen onder buitenlandse vlag, die Britse havens aandeden en daarom ook het Plimsoll merk moesten voeren.
Ook werd de wet met alle bijhorende bepalingen en regels in zijn geheel overgenomen door Nederland. Sindsdien zijn de eisen met regelmaat bijgesteld en aangescherpt, onder meer in 1930. Men neemt aan, dat deze wet met alle bepalingen en eisen de eerste internationale en wereldwijde maritieme overeenkomst zou zijn met een wereldwijde wettelijke geldigheid.

Hans van der Ster

Hulp gevraagd!

In april gaat de nieuwe wisseltentoonstelling van start. Voor de promotie daarvan, worden in de ruime omgeving van Maassluis flyers verspreid. De flyers zijn speciaal ontworpen op de maat van promotierekken, zoals die te vinden zijn in hotels, campers, B&B, VVV’s, restaurants en andere publieke ruimten, die door toeristen worden bezocht. Het bestuur zoekt nu vrijwilligers die eind april/begin mei een beperkt aantal adressen willen afgaan. De bedoeling is, dit in een halve dag te doen. In Maassluis kunnen de flyers bij het museum worden afgehaald. Daarbuiten kunnen ze ook per post worden toegezonden.

Mooi te combineren met een fietstochtje in de lentezon.
Je kunt je aanmelden via info@nationaalsleepvaartmuseum.nl met vermelding van de omgeving waar je flyers wilt verspreiden, naam, adres en telefoonnummer.

Bij voorbaat hartelijke dank.
Maarten Helwig, PR

Uitbreiding fotolijsten

Voor ons museum zijn recent een vijftal nieuwe digitale fotolijsten aangeschaft.
Deze fotolijsten moeten het mogelijk maken om een groter deel van onze fotocollectie aan de bezoekers te tonen.
Voor 4 van deze lijsten zijn onze huis-vaklieden (*Hans van der Pennen* en *Kees Koree*) aan de slag gegaan, om ze op een fraaie manier te kunnen ophangen in de Havenzaal.
Dat hebben ze, zeker weten, fraai gerealiseerd, dus alleen daarom al nodigen wij u graag uit om eens een kijkje te komen nemen.

Elke lijst heeft zijn eigen onderwerp:

* Stoom Zeeslepers
* Motor Zeeslepers
* Kleine Rederijen
* Haven Terminalslepers Oud en Nieuw

De vijfde lijst heeft een plaatsje gekregen in de Bergingszaal en het zal u niet verbazen, dat daar foto's op getoond worden betreffende het bergingsmaterieel, waartoe ook veel sleepboten behoren.

De fotocollecties zijn samengesteld door onze "Maître Photo", Hans de Klerk. Kortom ..... kom kijken!

BERGINGEN

STOOM ZEESLEPERS
MOTOR ZEESLEPERS

stagiair-stuurman bij Smit Internationale periode 1978-1979

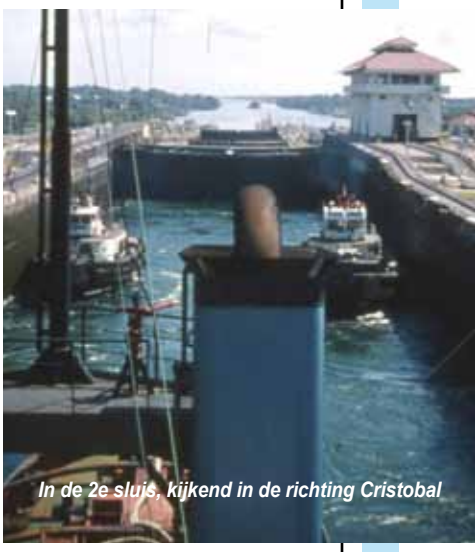
Periode maart 1979 – september 1979, deel 4 – Smit Poolzee

In de vorige nieuwsbrief was ik gestopt bij de aankomst in Cristobal op 7 juni 1979. In de nacht erna had ik de nachtwacht en kon ik verder werken aan mijn takenboek. Zit ik rustig te werken, met mijn radio aan, hoor ik plotseling een Nederlands liedje uit de speaker komen, terwijl ik de lokale radio aan had staan. '*Terug naar de Kust*' van Sjoukje van 't Spijker, de vrouwelijke helft van Mouth & MacNeal. Nou, daar kijk je wel even van op, zo ver van Nederland!
We bleven in Cristobal tot 11 juni. Daarna ging de reis verder.

Eén van de treintjes, die ons door de sluizen trokken

3. Via het Panamakanaal naar Busan, Zuid-Korea.
Op 11 juni om 06:30 uur vertrokken we richting de eerste 3 sluizen (Gatún sluizen) in het Panamakanaal.
Onze sleep, de slooptanker, was al eerder opgehaald en ging ons voor door de sluizen omhoog naar het Gatún-meer.
Bij de sluizen aangekomen, keek ik mijn ogen uit.
Wat een onderneming was dat; eerst kwamen 20 mannen bij ons aan boord, 10 voor voorop en 10 voor achterop.
Twee van onze eigen mannen bedienden de winches.
De mannen die aan boord kwamen hadden hieuwlijnen bij zich om de 4 staaldraden, die van de treintjes op de wal komen, aan de vier bolders vast te maken. Verder nog 2 sleepboten achter ons, om ons op positie te houden in het midden van de sluizen. Zo werden we dus door de 3 sluizen gesleept. Dat was echt een fantastische belevenis.

Het schutten was in een mum van tijd gebeurd. Om 09:45 uur waren we erdoor en waren we op het Gatún-meer.



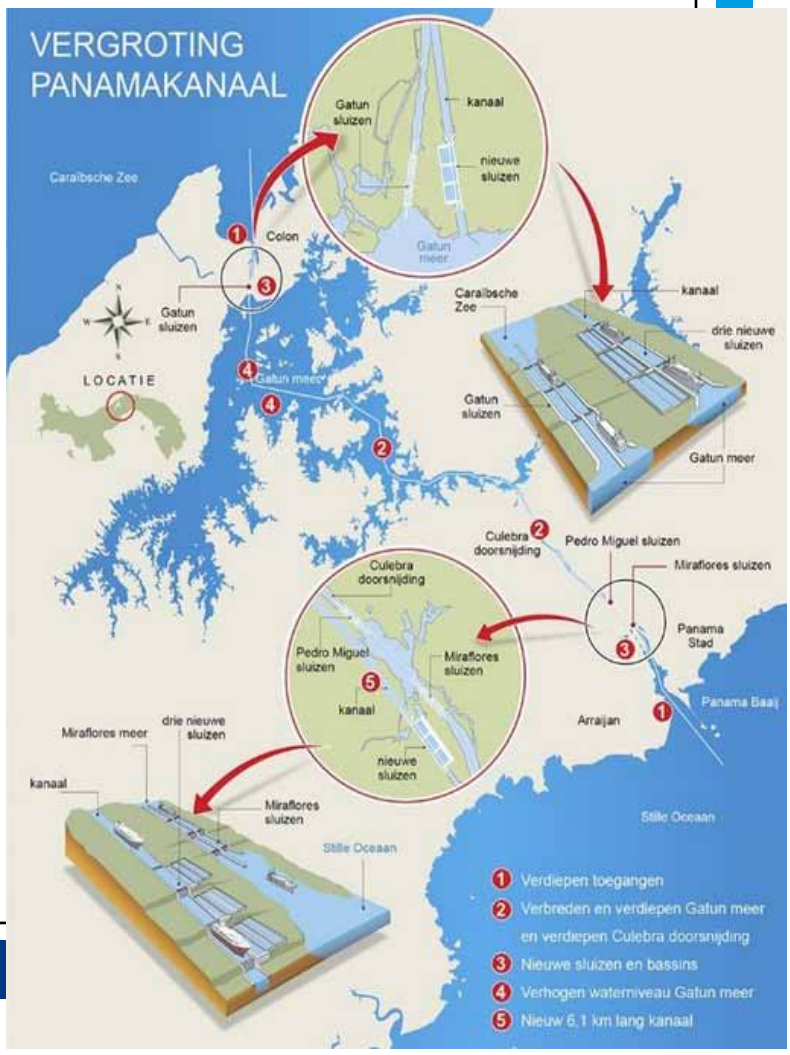
In de 2e sluis, kijkend in de richting Cristobal

Een prachtige tropische omgeving en erg warm en vochtig. Het regent daar 9 maanden per jaar. Wij hadden geluk. Veel zon! Halverwege naar het meer voeren we langs het monument ter nagedachtenis van de slachtoffers, die het leven hebben gelaten tijdens de aanleg van het Panamakanaal.

Plek met het monument

Op het Gatün-meer zijn we nog een uur voor anker gegaan om lekker te zwemmen. Het water was heerlijk maar toch bleef ik dicht bij het schip; wie weet wat er zich allemaal onder die waterspiegel bevond…

Na het ophalen van het anker voeren we verder richting Balboa, waar we 2 sluizen door moesten om op het niveau van de Grote Oceaan te komen. Eerst de Pedro-sluizen en daarna de Miraflores-sluizen. Deze bijzondere ervaring, varen via het Panamakanaal, besloeg in totaal 13 uur. >>>>>



>>>>> Inmiddels zijn de sluizen in het Panamakanaal vernieuwd (2016 geopend) en is de doorgang geschikt voor onder andere containerschepen van 13.000 TEU. Ook weten we al dat in april 2022 het grootste containerschip ter wereld, de Ever Alot met 24.004 TEU!, haar maidentrip gaat maken. We weten dat dit soort “windvangers” voor een hoop ellende kunnen zorgen.

In het ankergebied voorbij Panama-Stad, hebben we de sleep weer ingesloten en gingen we verder op weg, via Hawaii, naar Zuid-Korea.

Onderweg naar Hawaii van 16 juni tot 30 juni heb ik in de machinekamer gewerkt, vanwege de opdrachten voor het takenboek. In de machinekamer flink gewerkt en al snel wist ik waarom ik geen werktuigkundige ben geworden. De bilge schoonspuiten bij 48 graden Celsius en een luchtvochtigheid van bijna 100% valt niet mee. Dus tempo omlaag en zoutpillen slikken en werken maar; naast de bilge schoonspuiten ook smeren, lenspomp nagekeken, verstuivers verwisseld, riooltank gespoeld, CO2 leidingen nagelopen en wachtjournaal ingevuld. Het was een aparte belevenis voor een stagiair-stuurman om op deze manier kennis te maken met de werkzaamheden in de machinekamer.

Op 9 juli kwamen we in de buurt van Hawaii ter hoogte van Honolulu.
Daar werd de sleep losgegooid en tijdelijk aan haar lot overgelaten. Uiteraard wel bemand; de 2e stuurman en een matroos uitgerust met een noodzender, zodat we ze na het “storen” (proviand en brandstof innemen) in Honolulu weer konden vinden en insluiten.

Na het “storen” nog naar Waikiki gegaan om te shoppen en een drankje te doen. Meisjes in rieten rokjes met bloemenslingers hebben we niet aangetroffen, helaas.
Om 18 uur moesten we aan boord zijn om de sleep weer op te halen, maar de sleep was niet makkelijk te vinden. Deze bleek een andere kant opgedreven dan berekend was door de kapitein en de 1e stuurman.
Op 10 juli om 6 uur vingen we de eerste peilstreep op. Pffff werd er gezucht, wat een opluchting. De sleep bleek zuidoostelijker te drijven dan aanvankelijk werd gedacht. Een uur later zagen we de sleep en de matroos en ik gingen er met de werksloep naar toe om de ”meer-einden” op te halen. Tegen 8 uur was de sleep weer ingesloten.
Op weg naar Zuid-Korea passeerden wij op 18 juli om 9.00 uur de datumgrens. Ineens was het 9.00 uur op 20 juli. 19 Juli 1979 heb ik dus niet meegemaakt en krijg ik dus ook nooit meer terug; ik blijf de rest van mijn leven een dag missen.

Tussen Hawaii en Zuid-Korea, ter hoogte van de Midway Eilanden, kregen we te maken met een enorm onweers-complex. Boomstammen van bliksem op en naast het schip. Wow, wat een natuurgeweld! Ik was gelijk genezen van mijn angst voor onweer.

6 augustus naderden wij de haven van Busan in Zuid-Korea en droegen wij de sleep over aan de schroothaven, waar het schip gesloopt zou worden.

4. Busan, Zuid-Korea naar Japan en Taiwan.

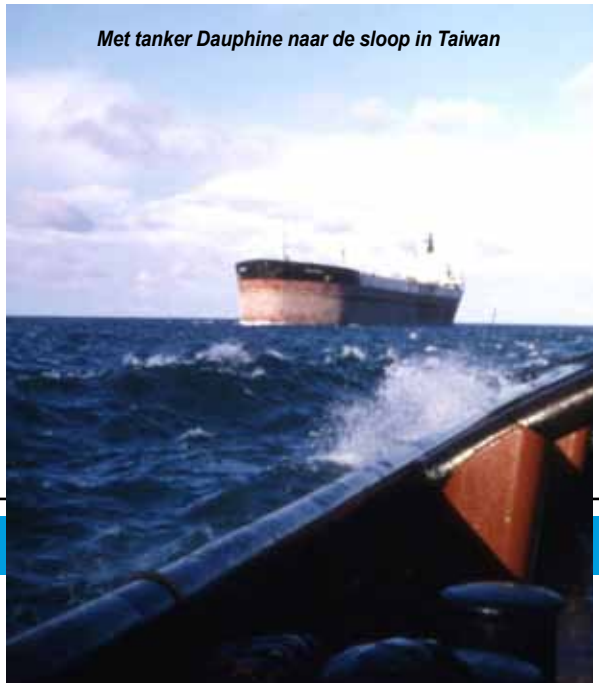
Op 7 augustus in de middag haalden we het sleepmate-riaal op met onze sloep. In de middag kregen we opdracht om naar Moji, Japan te varen.
Daar zouden aflossers aan boord komen voor onder andere de 1e stuurman. Het was de bedoeling dat ik ook afgelost zou worden, want mijn vaardagen zaten erop.
De nieuwe stagiair-stuurman is wel aan boord gekomen, maar ik werd nog niet afgelost, dus kon ik nog niet naar huis.

Monument Pearl Harbour, Hawaii

De stagiair bleek een oude schoolmaat te zijn, we zaten tegelijkertijd op het internaat ‘Onze Vloot´ in Vlissingen. Dat was een leuk weerzien.

Tot 13 augustus hebben we in Moji stand-by gelegen.
We kregen toen opdracht om 14 augustus de slooptanker Dauphine van Japan naar Kaoshiung, Taiwan, te slepen. Daar zou Dauphine het strand op gesleept worden om gesloopt te worden.
Het zou een lange dag worden met “sleepklaar” maken, om 6 uur op en pas 21 uur klaar. >>>>>

Met tanker Dauphine naar de sloop in Taiwan



Op 23 augustus viel de stuurautomaat uit en moest er met de hand gestuurd worden. Dit duurde 2 dagen, toen was de stuurautomaat weer gemaakt. Op 3 september waren we bij Kaoshiung in Taiwan aangekomen waar we “gaande” hielden (heel langzaam varen), totdat de loods aan boord zou komen. Toen de loods eindelijk om 16 uur aan boord was, konden we de sleep overdragen.
We voeren naar de haven van Kaoshiung en gingen voor anker. Ik had nachtwacht en het was mij het nachtje wel. Zo nu en dan kwam er een bootje met prostituees langszij en dan moest ik naar de kapitein om te vragen of ze aan boord mochten komen. De kapitein gaf toestemming, maar het moest wel allemaal ‘geruisloos’ verlopen, omdat het mogelijk was dat de havenpolitie ineens langszij kon komen en boetes uit zou delen.
Afijn, de collega’s hebben genoten … ik mocht er alleen aan denken, want ik had wacht.

Op 4 september kregen we de opdracht om een sloop-tanker, de Pacific Seahorse, naar Kaoshiung te brengen. We zouden deze halverwege Taiwan en Singapore over-nemen van de Smit Singapore.

Op 9 september namen we de sleep over van de Smit Singapore en zetten we wederom koers naar Kaoshiung. Op 19 september hebben we de sleep losgegooid en voeren we naar binnen om eindelijk afgelost te worden, althans, 12 bemanningsleden zouden afgelost worden en naar Nederland vliegen. Helaas waren we te laat in de haven en hadden we de vlucht die geboekt was voor 12 man gemist.

Met de eerstvolgende mogelijkheid om naar Nederland te vliegen konden maar 5 mannen mee. Gelukkig was ik daar één van. De overige 7 konden een paar dagen later ook terug naar Nederland.
De terugtocht van Kaoshiung naar huis heeft alles bij elkaar bijna 40 uur in beslag genomen. Via Hong Kong, Bangkok en Zurich naar Schiphol, waar ik opgehaald werd door mijn vader.
Op 22 september was ik, na een reis rond de wereld, weer thuis in Maastricht.

Eerst had ik het plan na deze reis mijn 3e rang te halen, maar uiteindelijk heb ik toch besloten om te stoppen met varen. Dit had 2 redenen; de donkere wolken boven de arbeidsmarkt in de zeevaart en het feit dat ik verloofd was en ging trouwen. Mijn verloofde zag een huwelijk met een zeeman niet echt zitten en ik koos ervoor om aan de wal te blijven, in dienst te gaan en mij om te scholen. Die carrièreswitch destijds heeft mij geen windeieren gelegd. Het huwelijk heeft het niet gered, maar ik heb er een fijne zoon, Yvo, aan overgehouden. Yvo is inmiddels 35 en net zo avontuurlijk als zijn vader; hij woont momenteel met zijn vriendin in Colombia. In 1996 heb ik mijn huidige vrouw Clarina leren kennen en in 2002 zijn we in Schotland getrouwd. Wij wonen met veel plezier in Den Haag en in april 2023 hoop ik gezond met pensioen te gaan.

Dan heb ik meer tijd voor mijn vrijwilligerswerk voor het Nationaal Sleepvaartmuseum en voor al mijn andere liefhebberijen en interesses. <<<<<

De Smit Singapore, toen nog met de Smit kleuren

150 jaar langs de Nieuwe Waterweg

Vanaf 1951 woon ik in Maassluis en mijn jeugd bracht ik grotendeels door in de Vondellaan. Mijn vader werkte bij L. Smit & Co; meestal was hij op zee, maar soms was hij thuis, bijvoorbeeld als hij een nieuwe sleepboot mocht “uithalen”. Als mijn vader voor lange tijd op zee was, dan had mijn moeder het niet altijd even gemakkelijk.
Zij speelde namelijk vader, moeder en politieagent tegelijk over mij, mijn 2 zusjes en mijn broertje. Zij had meestal steun van de buurtjes, vooral als ze ’s avonds naar het Smit Vrouwenkoor ging, om te repeteren. Vakanties met het hele gezin zaten er niet in en dan was een weekje “Smit & Co kamp” (onder leiding van Grietje de Nijs en mevrouw Langelaar) een bijzondere belevenis!
Naast het uithalen van wat onschuldig kattenkwaad, heb ik een keer opgetreden in het radioprogramma “Schip van de Week”. Dit was een groetenprogramma voor zeevarenden, dat werd opgenomen in de NCRV-studio (als ik me niet vergis). Een hele leuke ervaring voor mij, met een bus vol Maassluizers naar Hilversum.

Ik was de jongste deelnemer aan dit programma (zie foto). De tekst was geschreven door mijn moeder op de melodie van “Zie ginds komt de stoomboot”. Kortom een “Smit & Co gezin”.

Kleuterschool (Damschool, jazeker met juffrouw Lub) en lagere school (Prins Bernhardschool, jazeker met juffrouw Dijkhuizen en juffrouw Singeling) waren dichtbij de Vondellaan. Hoewel ik op school van alles leerde, bleek communicatie met mijn vader best moeilijk.

Een telegram lezen dat ging nog wel, maar een telefoongesprek via Radio Scheveningen bleek soms lastig.
Er kon toen maar aan één kant van de lijn gesproken worden, dus bij het woord “over” wisselde de telefoniste onmiddellijk de pratende kant. Ik wilde mijn vader vertellen dat ik over was (op school). Nou dat ging dus niet, omdat de telefoniste steeds schakelde. Uiteindelijk heb ik gezegd, dat ik naar de volgende klas gegaan was.
Tegenwoordig gaat het via een sms’je of via WhatsApp een stuk makkelijker en sneller!

Na de buurt grondig verkend te hebben, ging ik verder Maassluis in. Het was in begin jaren 60, dat ik via het “Stort”, bij het welbekende “opgespoten land” terechtkwam. Menig kind is daar, in het (toch wel gevaarlijke) drijfzand, wel eens één of twee laarzen kwijtgeraakt. Het overkwam mij dus ook. >>>>>

RADIO HOLLAND

Jongste deelnemer aan een uitzending overzee!

WIMMIE ZINGT LIEDJE

De Gele Zee vaart straks de Waterweg op
Hij brengt onze Papa, de vlag waait in top
Oh lieve Papa'tje dan zijn we zo blij
Maar vaar toch niet stilletjes de haven voorbij.
Dag Pappa.

Deze foto is ter beschikking gesteld door het Nationaal Sleepvaartmuseum.

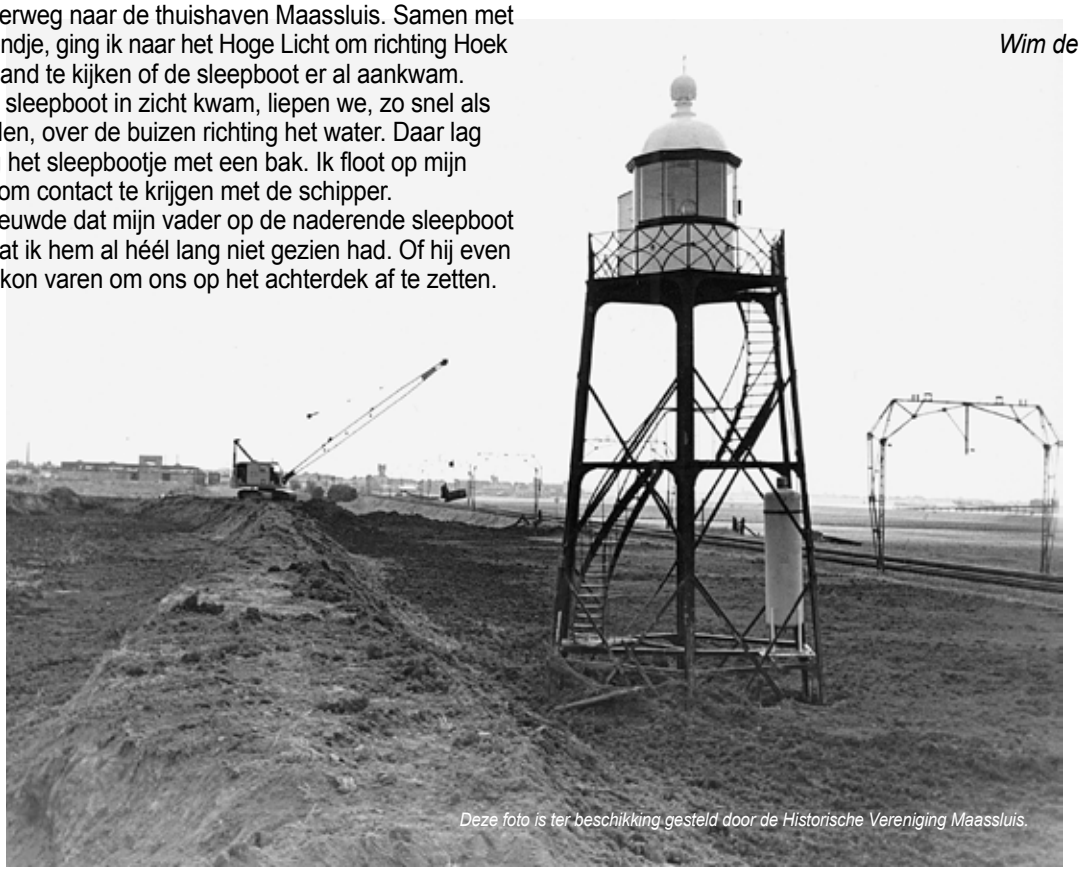
>>>>> Daar stond het Hoge Licht (zie foto hieronder), waar je eigenlijk niet op mocht klimmen, maar je had bovenop wel een schitterend uitzicht! Op deze foto is te zien, dat je de rails eenvoudig kon “oversteken”.
Het opspuiten was in volle gang. Het zand (lees havenslib) werd aangevoerd met een sleepbootje en een bak. Het zand werd via grote buizen op het land gespoten. Bovenop de buizen kon je lopen, bijna tot aan de Nieuwe Waterweg.

Op een goede dag was de sleepboot, waarop mijn vader zat, onderweg naar de thuishaven Maassluis. Samen met mijn vriendje, ging ik naar het Hoge Licht om richting Hoek van Holland te kijken of de sleepboot er al aankwam. Toen de sleepboot in zicht kwam, liepen we, zo snel als we konden, over de buizen richting het water. Daar lag toevallig het sleepbootje met een bak. Ik floot op mijn vingers om contact te krijgen met de schipper.
Ik schreeuwde dat mijn vader op de naderende sleepboot zat en dat ik hem al héél lang niet gezien had. Of hij even langszij kon varen om ons op het achterdek af te zetten.

De schipper keek in eerste instantie bedenkelijk, maar haalde zijn hand over zijn hart. Hij voer behendig langszij de sleepboot.

Via het achterdek zijn wij, met hulp van de bemanning, aan boord van de “Thames” (zie foto hierboven) gehesen. In de machinekamer vloog ik mijn vader om zijn nek. Hij kon niet veel anders zeggen dan: “hé, kleine donder-steen van me, hoe heb je dat nou geflikt?”. Achteraf bleek, dat wij eerder aan boord waren dan de douane!
Zulke belevenissen (langs de Waterweg) blijven je altijd bij.

Wim de Snaijer


Deze foto is ter beschikking gesteld door de Historische Vereniging Maassluis.

De “Farmsum” uit het ijs bevrijd

Het verhaal achter de foto

De Historische Vereniging Capelle aan den IJssel (HVC) heeft in haar nieuwsbrieven een rubriek, genaamd “HET VERHAAL ACHTER DE FOTO”. Zo ook het volgende unieke relaas (nr. 16) over onder andere de actie van Piet Smit sleepboten tijdens de strenge winter van 1929, die het nieuwbouwschip “Farmsum”, afgemeerd bij scheepswerf A. Vuyk & Zonen, uit het ijs moesten bevrijden. Het verhaal is ons belangeloos ter beschikking gesteld door de HVC, waarvoor wij deze zeer erkentelijk zijn.

Wie de foto van deze aflevering bekijkt, ziet, in het midden van het door langdurige strenge vorst ijs geworden water van de Hollandsche IJssel, de ‘Duitschland’ van de Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h P. Smit jr. De stoomsleepboot is al ijs brekende onderweg naar de afbouwkade van de nieuwbouwwerf van A. Vuyk & Zonen aan de Dorpsstraat. Daar moet het nieuwe stoomvrachtschip ‘Farmsum’ uit het ijs worden bevrijd. Het casco ligt namelijk al sinds dinsdag 12 februari 1929 gereed om naar Engeland te worden gesleept, waar in Wallsend on Tyne stoommachine en -ketels moeten worden ingebouwd. Rechts van de ‘Duitschland’, de rietmattenfabriek van Van Riemsdijk, Dorpsstraat 68, de huidige locatie van het appartementencomplex ‘IJsselpoort’. De foto is van vrijdag 1 maart 1929.

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De ‘Farmsum’ en de winter van 1929

Vuyk bouwde het stoomvrachtschip ‘Farmsum’ voor de ‘N.V. Stoomvaart Maatschappij Oostzee’ te Amsterdam, een vaste klant van de werf en één van de weinige rederijen, die in die tijd in nieuwe zeeschepen durfden te investeren. Het bijna 129 meter lange schip liep van stapel op maandag 7 januari 1929, een donkere en koude dag waarop het licht vroor, in een periode waarin de beruchte strenge winter van 1929 geleidelijk aan op gang kwam. In januari was er afwisselend sprake van lichte tot matige of strenge vorst, met halverwege de maand dooi, veel sneeuw en een sneeuwstorm. De eerste drie dagen van februari vroor het ’s nachts licht tot matig, overdag lag de temperatuur rond het vriespunt. Het scheepvaartverkeer op de Hollandsche IJssel en de beide veerdiensten vanuit Capelle op Krimpen ondervonden gedurende die dagen al veel hinder van opeengepakt drijvend ijs. De rivier was eigenlijk alleen nog bevaarbaar door stevig gebouwde schepen met een flink vermogen. Vanaf maandag 4 februari was er sprake van strenge vorst en werd de IJssel over de hele breedte met drijfijs bedekt, het ijs liep plaatselijk tot een halve meter dik de rivier in. De scheepvaart kwam als gevolg hiervan volledig stil te liggen. Pogingen om de pont of de kleine motorveerboten in de vaart te houden liepen op niets uit. De IJssel was in korte tijd verworden tot één grote ijsvlakte. Geen gladde ijsplaat waar je fijn op kon schaatsen, maar een ruw en onbetrouwbaar oppervlak van drijvende wel of niet aan elkaar gevroren kleine en grote ijsschotsen, die door wind en stroom tegen of over elkaar waren geschoven.

>>>>

>>>>> Rond de 9e februari was het zover dat veerman Van der Ruit een vlak en begaanbaar voetpad over het ijs tussen de Capelse en Krimpense veerstoep kon creëren. Daarbij zorgde hij aan beide oevers voor een plankier, waarover het door hem uitgezette pad op de door eb en vloed op en neer bewegende ijsvloer veilig kon worden betreden. Toch was toen het ijs nog niet overal even sterk en betrouwbaar. Dat bleek zondag 10 februari, toen Eeuwoud Koolmees (welke is de vraag, er waren in die tijd meer met die naam) nabij de Oude Plaats de IJssel probeerde over te steken. Eeuwoud zakte daarbij door het ijs, maar wist zich gelukkig zelf met veel moeite te redden.

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De stapelloop van het stoomvrachtschip 'Farmsum'.

Vanaf de 10e februari ging het naarmate de maand vorderde steeds strenger vriezen. Landelijk sprak men zelfs van een 'Siberische koudegolf'. Dinsdag 12 februari was het ijs zelfs al sterk genoeg voor een Elfstedentocht, waarbij het 18 graden vroor en er van de 268 toerschaatsers 65 vanwege de koude niet kwamen opdagen, terwijl er van de 102 wedstrijdschaatsers 4 niet aan de start verschenen. Op dezelfde dag lag de 'Farmsum' volgens plan gereed om naar Engeland te worden gesleept. Daar, bij de 'North Eastern Marine Engineering Company Ltd.' in Wallsend on Tyne, moesten stoommachine en -ketels worden ingebouwd. De gevolgen van de langdurige strenge vorst zorgden er echter voor dat het transport naar overzee nog even moest worden uitgesteld. Niet alleen omdat de Hollandsche IJssel dicht lag, ook de Nieuwe Maas was als gevolg van de extreme winterse omstandigheden vanaf 'even boven' de Maasbruggen dichtgevroren.

Enkele dagen na het afbestellen van de door Vuyk al veel eerder geregelde sleepboten, reed op vrijdag 15 februari bij het veer van Van der Ruit de eerste personenauto over het ijs. Direct daarna werd er ten behoeve van het autoverkeer van Capelle naar Krimpen en andersom, door de veerlieden een breder en effen pad gerealiseerd. Van der Ruit zorgde in de avond en nacht ook voor verlichting langs het afgebakende parcours over de IJssel. Vanzelfsprekend vroeg hij aan de mensen die van 'zijn pad' gebruik maakten

Foto: collectie HVC-Beeldbank

daarvoor een vergoeding, welke gelijk was aan die van een normale overtocht met de pont. Overigens werd door de overheid bepaald dat voertuigen zwaarder dan 2000 kilo geen gebruik mochten maken van het pad. Een bepaling die onder druk van de klant door de veerman niet altijd even streng werd gehanteerd. Intussen hield men zich bij Vuyk vooral bezig met het rondom ijsvrij houden van het casco van de 'Farmsum'. Werk dat onder andere werd uitgevoerd door mensen in de vorstverlet van buiten de werf en moest voorkomen dat de scheepshuid door de massa van het granietharde kruiende ijs zou worden ingedrukt of beschadigd.

Niet de auto die op 15 februari 1929 als eerste over het ijs van de Hollandsche IJssel naar de overkant reed, maar een identiek geval op 25 januari 1940. Aan de overkant van de Hollandsche IJssel de Nijverheidstraat, met links van de veerstoep het veerhuis van de familie Van der Ruit met huisnummer 202 en rechts daarvan café 't Centrum van de weduwe Gerrigje Oudenaarden-Oskam en haar zoons Gerard en Pieter op nr. 204. Het huis rechts betreft Ketensedijk 2, de woning van houtvlottersbaas Verkaik van de Duitse firma in heipalen en dennen zaagstammen Mayer-Laiblin & Co.

Toen op zaterdag 23 februari het zich liet aanzien dat de dooi zou gaan invallen, werd op de werf van Vuyk een zucht van verlichting geslaakt. IJdele hoop echter, want een dag later was er alweer sprake van matige vorst. Ondanks dat werd door twee sleepbootrederijen, in opdracht van Rijkswaterstaat en een aantal Rotterdamse Rijnvaartbedrijven, op maandag 25 februari begonnen met het breken van het ijs in de Nieuwe Maas. IJsbreken was één van de oudste nevenfuncties van haven- en riviersleepboten, werk dat vanwege het spectaculaire karakter altijd veel aandacht trok. 's Morgens om half vijf vertrokken vanaf de Maaskade in Rotterdam drie ijsbrekers 'naar boven', de 'Van Hoogendorp' en 'IJsbreker I' van sleepdienst 'De Roode Ster' en de 'Spaarne' van 'P.Smit Jr.'. Ter hoogte van de Machinefabriek en Scheepswerf van P.Smit Jr. op Varkenoord raakten de drie in het vaste ijs en baanden zich vandaar al ijsbrekend een weg naar Kralingseveer, waar tot op dat moment wandelaars, fietsers en kleine voertuigen nog zonder problemen de rivier tussen Kralingseveer en IJsselmonde konden oversteken. De ijsbrekers moesten ter hoogte van het veer aldaar, wel voortdurend met de stoomfluit signalen geven om volhardende voetgangers, fietsers en waaghalzen te waarschuwen dat het in verband met hun >>>>>

>>>>> veiligheid beter was het ijs direct te verlaten. Omstreeks half twaalf hadden de drie ijsbrekers het dorp Bolnes bereikt. Helaas moest, toen de vloed kwam opzetten en de rivier stroomopwaarts weer volliep met pakijs, noodgedwongen naar de Maaskade worden teruggekeerd. De volgende morgen vroeg, bij temperaturen van rond het vriespunt, werd met veel moeite door het gebroken ijs van de vorige dag, naar even voorbij de Hollandsche IJssel gevaren en het ijsbreken richting rivier De Noord weer hervat. Ter hoogte van de scheepswerf van Boele in Bolnes stuitten de ijsbrekers echter op een zware, meters dikke ijsdam, een granietharde niet te nemen barrière, die eerst verwijderd moest worden voor men verder kon met breken. Gezien het weerbericht - matige tot lichte vorst en sneeuw - werd besloten de ijsdam met rust te laten en het breekwerk voorlopig te staken. Op weg terug naar de basis in de stad werd door de ijsbrekers van de nood een deugd gemaakt en zoveel mogelijk grote ijsschotsen en -velden kapot gevaren. Daarnaast brak men het vaak halve meter dikke ijs, dat langs de oevers van de Nieuwe Maas nog vast zat. Tegelijkertijd konden de eerste schepen, weliswaar nog gehinderd door zwaar drijfijs, weer naar Rotterdam varen.

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De sleepboten 'Vrede' en 'Duitschland' aan het ijsbreken ter hoogte van Nijverheidstraat 18, 20 t/m 24, de vier zogenaamde 'buitenhuizen' die in 1927 werden gebouwd op de plaats van een drie heel oude 'buitenhuisjes'. Achter de 'Vrede' de kunstmestfabriek van de combinatie A.S.F./V.C.F. (Amsterdamsche Superfosfaatfabriek/ N.V. Vereenigde Chemische Fabrieken), vanaf 1948 Albatros Superfosfaatfabrieken N.V. Rechts daarvan de dwarshelling en bedrijfsgebouwen van N.V. Marckmann's Machinefabriek en Scheepswerf, vanaf 1 januari 1947 N.V. IJsselwerf.

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De sleepboot/ijsbreker 'Duitschland' onder grote belangstelling aan het werk ter hoogte van het voetveer naar de scheepswerf van C. van der Giessen & Zonen in de Krimpense Stormpolder. De links aan de Nijverheidstraat gelegen panden maken deel uit van de reparatiewerf van A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven. Achter de 'Duitschland', voetgangers die zich, ondanks de nabijheid van de ijsbreker, op het ijs begeven en de in 1928 gerealiseerde villa van scheepswerfsdirecteur Cornelis van der Giessen aan de Krimpense Schaardijk.

De 'Duitschland' en 'Vrede' op donderdag 28 februari 1929 al ijsbrekende ter hoogte van het veer van Van der Ruit. Aan de overzijde van de rivier de Nijverheidstraat met links van de 'Vrede' het woonhuis van de familie Van der Ruit met huisnr. 202 en rechts, aan de oostkant van de veerstoep, café 't Centrum van Jan Oudenaarden, Nijverheidstraat 204.

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De 'Farmsum' bevrijd

Direct nadat in de ochtend van dinsdag 26 februari bekend werd dat de Nieuwe Maas tussen Kralingseveer en Rotterdam weer bevaarbaar was, gaf de directie van Vuyk de 'Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h P. Smit jr.' opdracht voor het openbreken van de Hollandsche IJssel vanaf de monding in de Nieuwe Maas tot aan de afbouwkade van hun werf. De opdracht voorzag tevens in het direct daarna verslepen van de 'Farmsum' naar Rotterdam. Al in de loop van de middag van dezelfde dag werd door de sleepboten 'Duitschland' van P. Smit jr. en 'Vrede' van Phs. van Ommeren met het ijsbreken gestart.
Beide sleepboten waren uitgerust met een zogenaamde 'bovenloper', een ijsploeg die boven op het ijs liep, waardoor dit naar beneden werd gedrukt. Dit in tegenstelling tot de 'onderloper', die juist met zijn ploeg >>>>>

onder het ijs schoof en dit naar boven duwde. Helaas moest het breekwerk vanwege lichte vorst en te laag water aan het begin van de avond al weer worden gestaakt. Echter tot tevredenheid van de opdrachtgever kon woensdag 27 februari het ijsbreken al weer vroeg worden hervat, maar het werk vorderde door de nog steeds aanwezige lage waterstand bijna niets.
Dit tot vreugde van veerman Van der Ruit, die minister mr. Hendrik van der Vegte (1868-1933) van Waterstaat per spoedtelegram tevergeefs had verzocht “in het belang van het verkeer tussen Capelle en de Krimpenerwaard het ijsbreken onmiddellijk te doen staken”.

In de avond van donderdag 28 februari, dezelfde dag dat er in Friesland een tweede, niet officiële Elfstedentocht werd gereden, moest de strijd tegen de ongeveer 50 centimeter dikke ijsplaat voor de tweede maal worden gestaakt. Nu als gevolg van matige vorst en ‘te hoog water’. Het ‘pad van Van der Ruit’, waarover tot in de namiddag nog kon worden gewandeld en gereden, had door de inzet van de ijsbrekers al het loodje gelegd.
De Krimpenerwaard was ‘op wielen’ vanuit Capelle even niet meer bereikbaar, voetgangers en fietsers konden nog wel terecht bij het veer van Cees de Vries ‘op Dorp’, even voorbij de werf van Vuyk. De volgende ochtend, het had ’s nachts nog licht tot matig gevroren, vertrokken vanaf de steenplaats van Mijnlieff in Krimpen (daar waar nu de Algerabrug ligt) de ‘Duitschland’en de ‘Vrede’ opnieuw al ijsbrekende in de richting van de werf van Vuyk.

Om half drie in de middag kwam men daar aan. Kort daarna verschenen de sleepboten ‘Engeland’ en ‘Italië’ van v/h P. Smit jr. om samen met de ‘Duitschland’ en de ‘Vrede’ de ‘Farmsum’ naar Rotterdam te slepen. Rond 16 uur werd het schip vastgemaakt, waarna de nieuwe aanwinst van de ‘Stoomvaart-Maatschappij Oostzee’ onder grote belangstelling de werf verliet, om ongeveer drie kwartier later vanuit de Hollandsche IJssel triomfantelijk de Nieuwe Maas op te stomen.

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De ‘Farmsum’ ter hoogte van de reparatiewerf van A. Vuyk & Zonen’s Scheepswerven aan de Nijverheidstraat in Keeten (Capelle-West), achter de sleepboten ‘Engeland’ en ‘Italië’ van v/h P.Smit jr. op weg richting Rotterdam.

Helaas moest vanwege het in de Koningshaven opgehoopte drijfijs noodgedwongen bij de scheepswerf van P. Smit jr. op Varkenoord een tussenstop worden gemaakt. De volgende dag, zaterdag 2 maart onder een matige tot lichte vorst, was de ijsbarricade bij de Hef- en de Koninginnebrug al vroeg weer opgeheven en kon de reis worden voortgezet. Na het passeren van de bruggen ’s morgens rond half zeven, werd de ‘Farmsum’ afgemeerd aan boeien in de Nieuwe Maas. Daar, nabij het Noordereiland, werd het schip door de mensen van De Wit’s Bergingmaatschappij uit Rotterdam geballast en sleepklaar gemaakt voor de reis naar Engeland.

Naar Engeland

Maandag 4 maart vertrok de ‘Farmsum’, achter de zeesleepboten ‘Ganges’ en ‘Noordzee’ van ‘L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienstmaatschappij’ naar Wallsend on Tyne. Ter plaatse, aan de kade bij de ‘North Eastern Marine Engineering Company Ltd’, werd op woensdag 6 maart afgemeerd. Voor het inbouwen van de stoommachine en de ketels hadden de Engelsen, inclusief de proefvaart, ruim vijf weken nodig. Vrijdag 12 april was het werk gereed en kon de ‘Farmsum’ op eigen kracht >>>>

Foto: collectie HVC-Beeldbank

De ‘Duitschland’ al ijs brekende een paar honderd meter verwijderd van de nieuwbouwwerf van Vuyk. Uiterst links de woning/tabakswinkel en loods van Adriaan van der Vlist (1895-1982) Dorpsstraat 54. Achter de ijsbreker de in 1924 gebouwde woning van rietmattenfabrikant Vincent Hubertus van Riemsdijk (1863-1964) met huisnr. 56, gevolgd door twee woningen onder één kap Dorpsstraat 62 en 64.

voor het eerst koers zetten naar haar thuishaven Amsterdam. Daar, aan de Javakade, droeg Vuyk dinsdag 16 april het stoomvrachtschip aan de rederij over. Drie dagen later vertrok de 'Farmsum' voor haar eerste commerciële zeereis naar de Golf van Mexico. Helaas kwam het schip al een kleine 12 jaar later op barbaarse wijze aan haar einde. Op 7 december 1940 namelijk, werd het geladen met steenkool en met bestemming Canada op de Atlantische Oceaan door de Duitse onderzeeër U 99 getorpedeerd. De sloep met overlevenden dreef daarna 10 dagen rond in zwaar weer, voor zij door de Britse torpedobootjager 'H.M.S. 'Ambuscade' zo'n 80 mijl ten noordwesten van Ierland werd gevonden. Dertien van de dertig bemanningsleden overleefden de torpedering niet.

Koning Winter op z'n retour

Terug naar de Hollandsche IJssel, waar vrijdagmiddag 1 maart de 'Farmsum' met succes bij Vuyk kon worden weggehaald. Tot genoegen van veerman Cees de Vries van het 'kleine veer' tussen de Capelse Dorpsstraat en het Krimpense Boveneind, werd de IJssel niet verder opengebroken. Het pad over het ijs dat hij had uitgezet en waarvan tegen betaling gebruik van kon worden gemaakt, bleef hierdoor intact. Daarentegen kon veerman Van der Ruit, wiens pad over het ijs een dag eerder door de ijsbrekers was doorbroken, de IJssel weer met zijn kleine motorboot oversteken. Zij het wel met veel hinder van vaak zwaar drijfijs.

Maandag 4 maart kwam ook de veerpont, die op 4 februari van 'de reep' (kabel waarlangs de pont heen en weer wordt gesleept) werd genomen, weer in de vaart. Gelukkig gaf Koning Winter er gedurende die dagen steeds meer de brui aan. Overdag was er sprake van lichte tot matige dooi en 's nachts matige tot lichte vorst. Maar de overtocht met de veerpont bleef, ondanks het einde van de vorst, lastig. Zowel de veren als de scheepvaart bleven hinder ondervinden van het drijfijs, waarmee de IJssel geregeld vol liep. Bij 't Zandrak, tussen twee haakse bochten in de rivier even voorbij het veer van De Vries dat sinds enkele dagen eveneens weer in de vaart was, zat het ijs op 11 maart nog een kleine meter hoog opgekruid en muurvast. Een uit Gouda afkomstige groep dicht bij elkaar varende schepen, welke op weg naar Rotterdam op deze ijsbarrière stuitte, raakte hier door het ijs ingesloten. Twee dagen eerder moest de Nieuwe Maas, die vanaf de Maashaven over de gehele breedte met zwaar drijfijs was bedekt, door ijsbrekers opnieuw worden opengevaren. Niet alleen de Maasbruggen werden door het zich alsmaar opstapelende ijs bedreigd, ook de beurtschepen die zich in het door de eb of vloedstroom voortbewegende ijsveld bevonden raakten in een hachelijke situatie, welke nog gevaarlijker werd toen er rond 10 uur een dikke mist kwam opzetten. IJsbrekers deden wat ze konden, maar moesten aan het einde van de ochtend hun strijd tegen het kruiende ijs staken. Ook de veren op de IJssel, omdat ze meer dan de grootste moeite hadden met de oversteek, werden noodgedwongen stilgelegd. De zware ijsbrekers, die bezig waren met het opruimen van een metershoge ijsdam nabij de monding van de over de volle breedte met ijsschotsen volgelopen Hollandsche IJssel konden wel doorgaan met hun werk.

Gelukkig zette de dooi daarna hard door, werd het ijs minder sterk en kon er half maart weer redelijk bijna overal worden gevaren. Wel kwamen schepen op de Hollandsche IJssel, ondanks de stijgende temperaturen, nog tot begin april schotsen tegen, ijs dat vooral van tussen de kribben kwam. De winter van 1929 werd echter vooral vermaard door de extreem koude februarimaand.

In totaal vroor het in februari elf nachten streng, twaalf nachten matig en was het met 28 dagen vorst de meest vorstrijke februarimaand van de 20e eeuw die 8 strenge winters telde, te weten in afnemende volgorde van strengheid: 1963, 1947, 1940, 1929, 1942, 1979, 1917 en 1996.

Auteur: Paul Weyling (HVC)

Geraadpleegde bronnen:

- *Verdwenen Scheepshellingen*. Ruim drie eeuwen scheepsbouw in Capelle aan den IJssel (2005). Ger Mulder en Paul Weyling.
- *Vastmaken*. Geschiedenis van de Rotterdamse havensleepvaart (1979). C. Hoogslag.
- *Vinke & Co -1860-1985* (1996). H.A.J. Dessens en G.J. van Dijk. Archief gemeente Capelle aan den IJssel.
- *Nederlandse kranten*, 1e kwartaal 1929.
- *www.weerverleden.nl*.

Nationaal Sleepvaart Museum

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

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
F: NationaalSleepvaartMuseum
t: @Sleepvaartmuseu
IBAN: NL22 INGB 0004 1617 00

Openingstijden:
zie onze website.

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