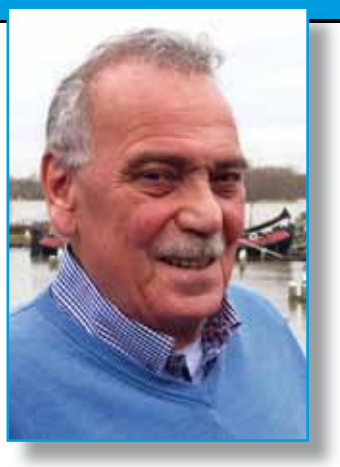
Nieuwsbrief

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter



Beste lezers,
Na de lange, warme en vooral droge zomermaanden kijken we altijd weer uit naar een volgend jaargetijde. Normaal gesproken kunnen we in de herfst ook altijd weer genieten van thuiskomen in een lekker warm huis, maar helaas hebben veel Nederlanders te kampen met een zeer hoge energierekening. Daarom zullen zij de nodige maatregelen moeten nemen om hun energierekening te kunnen blijven betalen. Wij hebben daar als bewoners van het mooie statige monument natuurlijk ook mee te maken. De laatste jaren zijn er al de nodige maatregelen genomen om energie te sparen. Het dak is geïsoleerd, voorzetramen zijn geplaatst, conventionele verlichting is vervangen door LED verlichting, bewegingsschakelaars voor de verlichting zijn geplaatst in de zalen en er is een centrale schakeling voor alle apparatuur, die bijstaat gedurende de openingstijden.

Er zijn nog wel meer verbeteringen, welke kunnen bijdragen aan energiebesparing, die we de komende weken zullen aanbrengen en in werking stellen. Is dat voldoende?
We vrezen van niet en een beperking van openingsdagen behoort tot de keuzes, die wij wellicht moeten maken.
Het is en blijft een moeilijk te verwarmen gebouw en wat voor winter we krijgen is natuurlijk ook niet bekend.
Dat is géén klagen, maar gewoon de realiteit, waar vele andere oude museumgebouwen, concertzalen, exposities, zwembaden en sporthallen mee te maken zullen krijgen. Ook de regelingen van de overheid, het zogenaamde prijsplafond, zou kunnen bijdragen om de kosten te dekken. De regelingen zijn momenteel nog onzeker en we mogen niet achterover leunen. Het eigen initiatief zal hopelijk ook wel gewaardeerd worden.

De meest actuele informatie over het museum is te lezen op onze website. Neemt u vóór de planning van een bezoek aan het museum even de moeite om de openingstijden te raadplegen op onze website. Dat voorkomt teleurstellingen.
Het afgelopen kwartaal zijn er gelukkig wel de nodige "buiten-museale" activiteiten geweest en daar kunt U in deze Nieuwsbrief over lezen. >>>>>

Wij waren als Museum met een kraam present op de Wereld Haven Dagen in Rotterdam. Het Buiten-Museum aan de Leuvehaven is onze vaste stek. Niet alleen om ons Museum onder de aandacht te brengen, maar ook om Maritieme boekwerken, realia en ingebonden jaargangen van Maritieme tijdschriften en personeelsbladen, welke ons geschonken werden, te verkopen. Kraambezetting, schenkingen en huur voor de kraam zijn zonder kosten, dus de inkomsten van die dagen zijn een welkome bijdrage aan de kas.
Ook op de recent gehouden Furieade waren we met een stand "om de hoek" present. Beide evenementen mochten plaatsvinden onder mooie weersomstandigheden!
Een andere activiteit was de reparatie van de getijklok in het Visserijmuseum van Breskens. In het artikel van de hand van Kees Koree kunt U over zijn belevenissen in het Zeeuwse lezen.
Wederom mogen wij een verhaal over een spannende sleepreis lezen. Dit verhaal werd aangeleverd door de gepensioneerde sleepbootkapitein en bergingsinspecteur Kees Pronk. In de vorige editie van de Nieuwsbrief leverde hij een lange bijdrage over de berging van de "Goodwill". Helaas had ik in mijn voorwoord toen zijn naam niet bij de bijdrage vermeld. Dat hoop ik met deze aankondiging goed te maken.

Een verheugend bericht is, dat wij na twee jaar intensief zoeken, gelukkig een opvolger hebben gevonden voor onze secretaris Rien Vergeer. Momenteel wordt hij ingewerkt en per 1 januari neemt Theo van der Waardt de taken van Rien over. In deze Nieuwsbrief introduceert hij zichzelf.
Om bij de secretarissen te blijven; onze vrijwilliger en oud-secretaris Paul Alers schrijft een herinnering aan oud-burgemeester Hans van Es. Een man met het hart op de juiste plaats voor ons museum.
Een blik op de toekomst. Er is op 4 oktober een uitvoerdersoverleg geweest betreffende het Maritiem Erfgoed-programma. De vaarprogramma's zijn goed bezocht, maar er zijn, zoals verwacht, nog een groot aantal verbeterpunten. Tegelijkertijd is bekend gemaakt dat het pand Govert van Wijnkade 44 door de Gemeente Maassluis is aangekocht voor het Maritiem Erfgoed. In dit pand zal het "field lab" gevestigd worden met onder andere opslagmogelijkheden voor onderdelen van de schepen van het vaarprogramma, de bouwplaats voor de tweede trekschuit en opslag voor ons museum. Het persbericht hierover kunt U in deze Nieuwsbrief lezen.

Wij zijn als nieuwsbriefsamenstellers gelukkig met een aantal vrijwilligers, dat feuilletons aanlevert. Nico Ouwehand gaat weer verder met zijn verhalen over de Stadssleepdiensten en nu heeft Leo Kischemöller zijn eerste deel over de Rijnsleepvaart (de schrijver is Pieter Klein). Dat belooft vast een mooie serie te worden.
Tenslotte de vaste bijdrage van Hans van der Ster. Ditmaal een uitleg over het verschil tussen Paardenkracht en Kilowatt. Op basis van de rijke ervaring van Hans als technisch inspecteur en nieuwbouwbegeleider, laat hij ons kennismaken met de sleepbootwerf Tuzla in Turkije, waar sleepboten in een vlot tempo worden gebouwd.
Namens het bestuur wil ik alle vrijwilligers, die hun bijdrage leverden aan de inhoud en de samenstelling van deze goed gevulde Nieuwsbrief hartelijk danken. Laten we hopen, dat ondanks wellicht beperkende openingsmaatregelen ons museum toch, net als de Nieuwsbrief, goed gevuld blijft.

Blijf gezond en...warm.
Kees van Essen
Voorzitter

Het bezoek van Kees Koree aan het Visserijmuseum te Breskens

Enige tijd geleden werd ons museum gebeld door iemand uit het visserijmuseum te Breskens, of er iemand was, die iets meer wist van de getijklok van Jacob Venker.
Een van de vrijwilligers, die op dat moment aanwezig was, heeft toen mijn naam doorgegeven (bedankt, snik).
En daarmee is het begonnen. Ron belde mij met de vraag of ik iets kon betekenen voor de reparatie van hun getijklok, omdat de ontwerper, de heer Venker, niet meer in staat was om een reparatie uit te voeren, dit omdat zijn technische man was overleden.
Ik had nog nooit wat vernomen van dit museum, maar zei: stuur het programma en interface maar op. En zo geschiedde, dat ik een floppy met een DOS-programma en een parallelle printer interface kreeg toegestuurd.
Ik ben aan de slag gegaan en heb een USB opstart stick gemaakt in DOS, een parallelle printer poort op de kop getikt, een handleiding voor installatie geschreven en alles netjes opgestuurd naar Breskens.
Een Windows-pc kan niet overweg met een DOS-programma, zodoende moest men de pc in DOS mode opstarten. Hiervoor moet de BIOS van de pc benaderd worden om te kunnen opstarten van een USB stick.
Dit kregen de vrijwilligers in het Visserijmuseum niet voor elkaar, de diverse pc's bleken hiervoor ongeschikt.
Zodoende kreeg ik de vraag of ik (wij) misschien een oude pc hadden, die dat wel aan kon.
Na enig zoekwerk in het museum een oude pc gevonden met nog Windows7 erop, die voor ons ongeschikt was.
Dit gemeld aan het Visserijmuseum. Ron zou overleggen met hun penningmeester en kwam terug met een bedrag van 500 Euro, waarvan ik schrok.
Heb toen ons bestuur geraadpleegd en kreeg fiat om de pc om niet weg te geven.
Deze oude pc in orde gemaakt, ontdaan van HD en Cd-speler en andere niet relevante dingen.
Opsturen naar Breskens leek mij niet zo'n goed idee en mijn vriendin zei: gaan we hem toch even brengen (180 km).
Dit heb ik voorgelegd aan Ron en gevraagd of zij genegen waren om de benzine kosten voor hun rekenen te nemen.
Ron kwam terug met de melding dat ik 250 Euro kreeg voor de benzine en geleden moeite. Zodoende op naar Breskens, waar we zeer vriendelijk onthaald werden door de aanwezige vrijwilligers en wel met taart omdat Kees (niet ik) jarig was.

Zij hadden ook nog een speciale taart laten maken voor mij om mee te nemen naar Maassluis.
Ik heb toen gezegd, dat ik ging overnachten in een hotel aldaar en zodoende deze mooie taart niet kon meenemen en dat zij hem zelf maar moesten opeten. Na het taart eten, werd ik geïnterviewd door een aardige dame, Wilma Valk, waar ik uiteraard geheel niet van houd (van dat interview natuurlijk). Maar zij heeft een stuk geplaatst in de plaatselijke courant PZC Media, waarvan hieronder een kopie is weergegeven. Daarna kregen we een uitgebreide rondleiding door hun museum, waarna ik de pc geplaatst en aangesloten heb. En het wonder geschiedde, er kwam beweging in de klok en iedereen was blij.
Later lekker gegeten in een restaurant in Breskens, waarbij mijn vriendin zich te goed heeft gedaan aan mosselen.
Hierna overnacht in een hotel en de volgende morgen in Terneuzen gewandeld en daarna weer naar Maassluis gereden. Was leuk! >>>>>

Bijzondere getijklok in het Visserijmuseum werkt weer, dankzij Kees: ‘Mijn verbazing was groot toen met de post een floppy arriveerde’.

De getijklok in het Visserijmuseum in Breskens was ruim een jaar van slag, maar werkt weer. Dankzij Kees Koree van het Nationaal Sleepvaartmuseum in Maassluis.

Door Wilma Valk 09-09-22.

Dankzij de inspanningen van vrijwilligers Ron Verschoor en Kees Kosten werd een vrijwilliger Kees Koree gevonden, die de reparatie aan de getijklok wilde uitvoeren. Een bijzondere klok, die uitgevonden werd door Jacob Venker en in 1996 een wereldprimeur was voor het Visserijmuseum in Breskens. De Brabantse Venker (73) is de uitvinder van de hedendaagse getijklok.

Mechanische getijklokken, zoals die op de kerktoren van Arnemuiden bestaan al langer. Deze klokken moeten handmatig worden bediend. In het slechtste geval kan de klok van Arnemuiden er wel twee uur naast zitten. Venker was al heel zijn leven gefascineerd door tijd, de zee en het weer. Hij publiceerde hierover aan de universiteit van Wageningen. Zijn drie liefdes, tijd, zee en weer, bracht hij samen in de door hem ontworpen getijklokken. Het getij is een uitermate ingewikkeld samenspel van haast honderd factoren. Venker mocht voor zijn klok de getijtafels van het Rijksinstituut voor Kust en Zee gebruiken. Daardoor kon hij op de minuut voorspellen hoe laat het hoog of laag water was. Water zoekt steeds zijn evenwicht op de draaiende aarde, waarbij vooral de maanstand het getij bepaalt. Daardoor wisselen eb en vloed elkaar af. Gemiddeld duurt een getij twaalf uur en vijfentwintig minuten.
Voor het
Visserijmuseum ontwierp Venker zijn, naar eigen mening, perfecte getijklok.
“Deze klok is de eerste, die door een speciale computer wordt aangestuurd, die ruim 97 procent van alle afwijkingen compenseert”, zei hij destijds.

Floppy per post

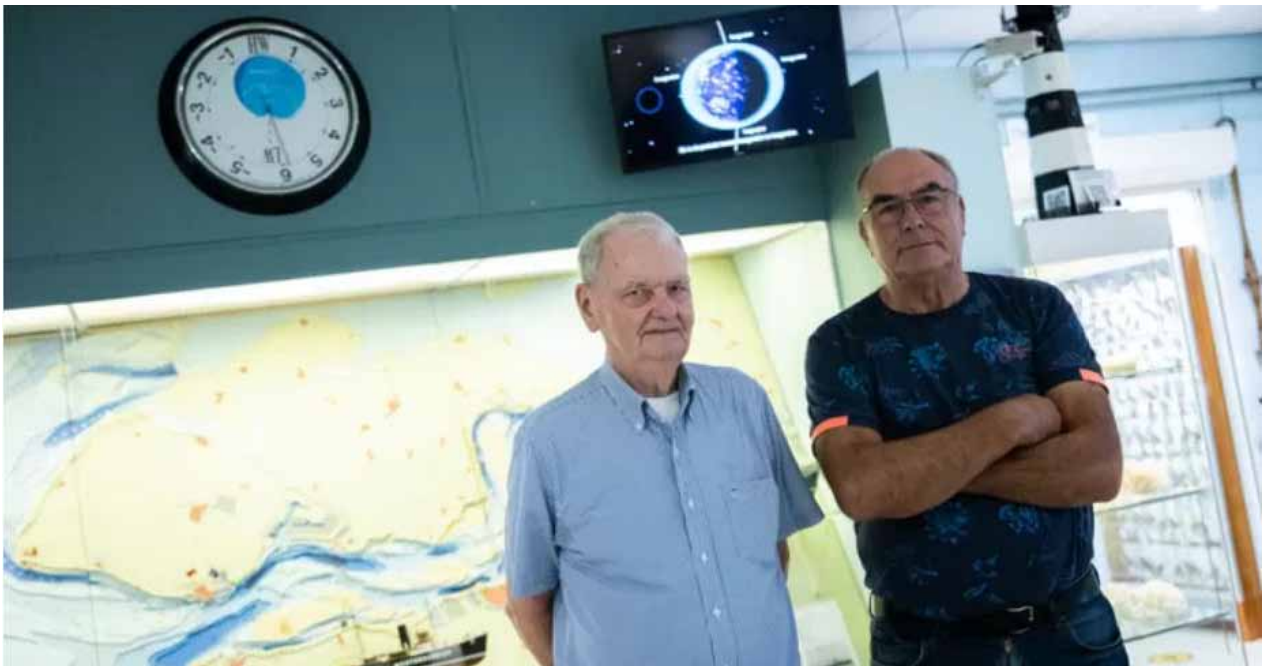
Kees Koree had zich bereid verklaard de klok weer operationeel te maken. Hij was ruim veertig jaar werkzaam als waterbouwkundige bij de TU van Delft, het huidige Deltares. “Als vrijwilliger van het Nationaal Sleepvaartmuseum weet ik niets van sleepboten”, vertelt hij. “Maar wel van het IT-gebeuren. Na veel telefonisch overleg met Ron en Kees van het Visserijmuseum, werd besloten de software op te sturen. Het bleek een DOS-bestand. Wie wist daar nog iets van?
Maar, ik wilde het wel oplossen. Mijn verbazing was groot toen met de post een floppy arriveerde. Ik had een stick of een cd-rom verwacht. Wat ik miste was interface en een printerpoort. Het werd ook voor mij een hele puzzeltocht. Maar ik geef niet zo snel op. Het is gelukt en nu kan ik testen of ook alles werkt.”

De klok heeft een nieuwe prominente plaats gekregen en ernaast hangt een beeldscherm met informatie over het getij. En de nieuwe software is er, op een usb-stick. Er was ruimte geschapen, kabels en aansluitingen lagen klaar, en het werkte. De opluchting van iedereen was groot.

Resetknop.

De klok is in 1996 door de gemeente Oostburg geschonken aan het museum. Dat jaar won het museum de cultuurprijs. Venker was er toen zelf om de klok aan te zetten en uitleg te geven. Voor de toenmalige vrijwilligers was er een gedegen beschrijving. “We hoorden vooral wat te doen als de klok een keer van slag was. Dat kon gebeuren als maar even de stroom uitviel. Er was een resetknop, die heeft ons vaak geholpen. Verder was het altijd spectaculair om even een blik op het beeldscherm te werpen. We zagen honderden getallen steeds weer veranderen en over het scherm flitsen. Na een blik uit het raam konden we dan constateren: het klopt!” De getallen zijn in de nieuwe versie niet meer te zien, maar de resetknop is er nog steeds.
Het werd ook voor mij een hele puzzeltocht volgens

Kees Koree Reparateur getijklok.



Sleepreis The Americans

Ten tijde van de 2e wereldoorlog werden door de Amerikaanse oorlogsindustrie massa's standaard koopvaardijschepen gebouwd om oorlogsmaterieel en andere benodigde producten te vervoeren naar de conflictgebieden in de wereld.

National Defense Reserve Fleet

Na het einde van de 2e wereldoorlog in 1945 werd het in Amerika duidelijk dat het hebben van een grote handelsvloot ten tijde van een overzees conflict van groot belang was. Om dit te ondervangen werd er door de Amerikaanse overheid op strategische locaties grote aantallen koopvaardijschepen als onderdeel van een reservevloot opgelegd. De instantie die het beheer had over de opgelegde schepen, was de ***National Defense Reserve Fleet***. In specifieke gevallen (onder andere tijdens de Koreaanse en Vietnamese oorlog) werden veel van die opgelegde schepen met succes gereactiveerd. Met een aanzienlijke besparing in tijd en geld.
Het gebruikelijke lot van schepen in de reservevloot was echter om verouderd en te oud te worden, om van enig nut te zijn, waarna ze werden verkocht voor de sloop.

Begin juni 1991 werd ik aangewezen door Smit om als kapitein naar de ***Smit London*** te gaan. De ***Smit London*** zou drie schepen uit de ***National Defense Reserve Fleet*** gaan verslepen van San Francisco, Californië, U.S.A naar Thailand. Deze schepen stonden op de nominatie om gesloopt te worden. Dat betekende een non-stop sleepreis over de North Pacific Ocean met meerdere slepen. Dat waren interessante maar logistiek moeilijke transporten. Geen gebruikelijk sleepwerk voor een sterke zeesleper als de ***Smit London***. De ***Smit London*** en haar zusterschepen ***Smit Singapore*** en ***Smit Rotterdam*** voerden normaal gesproken sleepreizen uit met zware objecten. Maar het was een slappe en teruglopende tijd in de zeesleepvaart. Om financieel te overleven werden daarom sleeptransporten uitgevoerd met drie of vier sloopschepen tegelijk.

Ondertussen was de ***Smit London*** reeds onderweg van Singapore naar San Francisco. Haar verwachte aankomsttijd in Californië was in de 1e week van juli. In de 3e week van juni arriveerde ik, samen met een nautisch inspecteur van Smit, in San Francisco.
Wij zouden voor zover als mogelijk de voorbereidingen opstarten ten behoeve van het sleepklaar maken van de sloopschepen en het vertrek, zodat de ***Smit London*** snel na aankomst weer kon vertrekken. Dat liep anders dan gepland. Bij aankomst in San Francisco kregen wij de boodschap van de scheepsagent, dat het door de autoriteiten voor ons verboden was om op de sloopschepen in Suisun Bay te gaan kijken. De schepen waren nog niet overgedragen aan de nieuwe eigenaar en nog eigendom

San Francisco Fisherman's Wharf

van de Amerikaanse overheid. Dat was een tegenvaller voor Smit, maar voor ons een meevaller. Wij zaten in een prachtig hotel aan de Fisherman's Wharf. Midden in het gezellige uitgaanscentrum van San Francisco.
Met de gehuurde auto maakten wij mooie tripjes in de buurt van San Francisco. >>>>>

The Americans in Suison Bay

The Americans in Suison Bay

De Smit London

Op 7 juli liep de ***Smit Londo***n binnen in Long Beach, Californië om te bunkeren. Ik had inmiddels genoeg toeristische tripjes gemaakt en was naar Los Angeles gevlogen om al vast aan boord te gaan en de sleepboot naar San Francisco over te varen. Het was mijn eerste reis als kapitein op de ***Smit London***, na een eerdere reis als 1e stuurman in 1979. Een mooie gelegenheid om de boot als kapitein te leren kennen, voordat ik aan de complexe sleepreis zou beginnen. Op 10 juli arriveerde de ***Smit London*** in San Francisco Bay en voer gelijk door naar Alameda Island.
Een dag eerder waren de ***American Monarch***, ***American Spitfire*** en ***American Titan*** eindelijk vrijgegeven door de ***National Defense Reserve Fleet*** en verhaald van Suisun Bay naar Alameda Island. Er brak een drukke periode aan. De drie Americans gereed maken voor vertrek en de vertrekprocedure plannen. Het sleepklaar en zeeklaar maken werd door de bemanning van de ***Smit London*** uitgevoerd. Er was een lokaal bedrijf ingehuurd, dat ons zou assisteren met zeeklaar maken. Dat bedrijf had ook een aantal havensleepboten, dat het transport zou assisteren met vertrek. Tijdens de voorbesprekingen kreeg de onsympathieke eigenaar van het bedrijf er geen genoeg van om er op een sarcastische manier over op te scheppen, dat hij met het vertrek van de ***Smit London*** een fortuin aan US dollars zou verdienen. Volgens zijn visie zou de ***Smit London*** met één van de Americans gaan vertrekken en ongeveer 50 mijl buitengaats op diep water moeten wachten en de sleep gaande houden. Vervolgens zouden zijn sleepboten in de dagen erna de andere twee Americans één voor één aanvletten.
Tijdens de vertrekmeeting met de havenmeester van San Francisco, een vertegenwoordiger van de loodsen, iemand van de US Coast Guard en het havensleepbedrijf over de vertrekprocedure vroeg ik aan de havenmeester of hij er bezwaar tegen zou hebben, als ik met de drie Americans tegelijk zou vertrekken. De manager van het havensleepbedrijf protesteerde en verklaarde dat dit niet mogelijk en ook niet volgens zijn procedure was. De havenmeester vroeg nog even door aan mij, luisterde naar mij hoe ik van plan was dit te doen en zei dat hij er in eerste instantie geen bezwaar tegen had. Maar hij zou het intern met de chef loods bespreken en er later officieel op terugkomen. Met verborgen genoegen en leedvermaak in mij en een boze eigenaar van het havensleepbedrijf verlieten wij de meeting.

De volgende dag kwam de havenmeester aan boord met de mededeling, dat ik niet met drie slepen naast elkaar kon vertrekken vanuit Alameda Island.
Het kanaal van Alameda naar de San Francisco Bay was niet breed genoeg voor de drie Americans naast elkaar en ook nog aan beide kanten van de Americans sleepboten ter assistentie. Ik legde hem mijn plan B voor. Zou de ***Smit London*** met twee Americans naast elkaar kunnen vertrekken, ten anker gaan in de San Francisco Bay nabij Alcatraz Island, daar de derde American vastmaken en vervolgens de sleepreis aanvangen. “No problem, captain”, zei de havenmeester.

De laatste dagen voor vertrek waren hectisch. Er waren nogal wat strubbelingen en geschillen uit te vechten met het havensleepbedrijf, waarvan de eigenaar zijn zelf verzonnen fortuin in US dollars in rook op zag gaan. Aangezien de reis non-stop zou zijn en om er zeker van te zijn dat we voldoende brandstof zouden hebben, werd er in het voorschip van de ***American Spitfire*** in een bunkertank 300 ton brandstof geladen. Na een uitgebreide inspectie op 17 juli door de US Coast Guard waren wij klaar voor vertrek. Het vertrek was gepland op 18 juli. In de vroege morgen van 18 juli reed ik met de scheepsagent naar de ingang van de San Francisco Bay en nam op het strand aan de voet van de Golden Gate Bridge waar, dat er geen wind en geen zee of >>>>>

Sleepklaar maken Alameda Island

noemenswaardige deining stond. Een spiegelglad zeetje en uitstekend weer om te vertrekken.

Het moment van vertrek was aangebroken. Met een gezonde dosis stress begon ik aan het avontuur. Om de manager van het havensleepbedrijf dwars te zitten, had ik mijzelf wel in een lastige situatie gemanoeuvreerd. Het was makkelijker geweest om met één sleep te vertrekken en de andere twee slepen apart naar buiten te laten brengen. Maar het was mijn eer te na om mij door de arrogante kwast van het sleepbedrijf onder druk te laten zetten en zijn spelletje mee te moeten spelen. Ik had de zaak goed voorbereid en uitgebreid doorgesproken met mijn bemanning zodat iedereen wist wat er van hem verwacht werd. Nadat ik terug aan boord was gekomen bestelde ik de loods en de havensleepboten.

Vertrek van Alameda Island

Passeren Oakland Bay Bridge

Vastmaken van American Titan

De twee hoofdmotoren van de ***Smit London*** werden gestart. Een gedeelte van mijn bemanning ging op de Americans en rond 10:00 uur vertrok de ***Smit London*** met de ***American Monarch*** en ***American Spitfire*** langszij van elkaar van Alameda Island. Het transport voer onder de Oakland Bay Bridge door de San Francisco Bay in. Nabij Alcatraz Island ging de ***Smit London*** ten anker, terwijl havenslepers de twee Americans van ons af hielden.

De ***American Titan*** werd aangevlet door de havenslepers van de chagrijnige eigenaar. Na het vastmaken van de ***American Titan*** ging de ***Smit London*** anker op en vertrok zij met de drie Americans naar zee. Het weer was nog steeds prachtig, nauwelijks wind en geen zeegang. Het was mijn intentie dat de sleepverbindingen van de ***Smit London*** voorlopig op korte lengte zouden blijven staan vanwege de geringe waterdiepte in de aanloop-route (fairway) naar San Francisco Bay. De havensleep-boten bleven er achter hangen om tegenwicht te geven en de sleepverbindingen strak te houden. Het was een onaangename verrassing voor mij toen we onder de Golden Gate Bridge door de fairway in voeren. Er liep een lange lage deining die de schepen in beweging bracht. Vanaf de voorste slepen werd mij door de 1e stuurman gerapporteerd dat de ***American Monarch*** en ***American Spitfire*** door de deining begonnen te slingeren en tegen elkaar aan botsten. Ik stelde hem gerust dat de schepen toch naar de sloop gingen en een deukje meer of minder zou geen kwaad kunnen. Spoedig daarna rapporteerden twee van de achtersleepboten dat hun sleeptrossen gebroken waren en zij niet meer opnieuw wilden vastmaken.
>>>>>

Vertrek nuit San Francisco Bay...

... onder Golden Gate Bridge

Alcatraz Island

San Francisco Bay,
op de voorgrond Oakland Bay Bridge

Dat was weer een tegenvaller. Kort daarop meldde de 1e stuurman van de twee naast elkaar liggende Americans dat er ramen kapotgingen door het tegen elkaar aanbotsen van de schepen. Ik had nog steeds de San Francisco loods aan boord en vroeg hem naar de situatie in de fairway, onder andere naar de bodemgesteldheid

Passeren Golden Gate Bridge

en eventuele wrakken. Hij verzekerde mij dat de fairway schoon was, alleen zand en modder. Er werd regelmatig gebaggerd om de fairway op diepte te houden.
Dat stelde mij gerust. Ik gaf opdracht om de meertrossen tussen de ***American Monarch*** en ***American Spitfire*** los te gooien en begon vast de sleepdraad van de ***American Titan*** verder uit te vieren. Toen de ***American Titan*** ver genoeg uitgevierd was, vierde ik ook de sleepdraad van de ***American Monarch***. ***De American Spitfire*** hield ik voorlopig nog kort. Zo sleepten wij door de fairway met relatief ondiep water, de sleepdraden van ***American Monarch*** en ***American Titan*** door de modder en het zand slepend. Dat was een spannende periode voor mij. Onder normale omstandigheden doet een sleepboot er alles aan om de sleepdraad vrij van de bodem te houden. Nu was dat niet mogelijk. Toen de Americans los en vrij waren van elkaar haalde de laatste sleepboot de mensen van de sleep af en brachten hen terug aan boord van de ***Smit London***.
Het was een enorme opluchting voor mij toen het transport vier uur later op diep water voer en de sleepverbindingen op lengte gevierd konden worden.
De lange sleepreis van ruim 8500 mijl naar Thailand ging van start. Volgens mijn reisvoorbereiding zou de sleepreis ongeveer twee maanden duren.

Bij het maken van de reisvoorbereiding had ik vanwege het tyfoon-hoogseizoen op de Northwest Pacific Ocean al besloten om niet de gebruikelijke route noord van de Filipijnen te nemen, maar de zuidelijke route door de Sulu Zee. Die route lag op lagere breedte boven de equator waar nauwelijks tyfoons voorkomen. De gekozen route was niet de kortste. De gebruikelijke en kortste route voor schepen varend over de North Pacific Ocean gaat via de grootcirkel. Dat zou betekenen dat wij op relatief hoge breedtegraad de Pacific Ocean over zouden steken. Op hogere breedte kan men eerder en meer slecht weer verwachten, plus voor ons ook ongunstige zeestromingen. Indien mogelijk wil je met een langzame sleep dit gebied maar al te graag vermijden. Met snel varende vaartuigen is dit geen probleem, dan kan men door sneller te varen slecht weer gebieden eenvoudig vermijden of ontwijken.

Vanwege de lange afstand tot Thailand en de voorraad bunkers werd er gesleept met gereduceerd vermogen, met een brandstofverbruik van 25 ton per dag. Met dit verbruik werd een sleepsnelheid behaald van zes knopen. De Americans volgden netjes en wij maakten ons op voor een lange en rustige sleepreis. De enige afleiding, die er was tussen het dagelijks wachtlopen en het nooit eindigende scheeponderhoud, waren >>>>>

Een dagje uit voor de bemanning van de Smit London tijdens inspectie van de Americans

de regelmatige inspecties op de onbemande slepen. In het verleden bevonden zich op het gesleepte object bijna altijd runners. Er werd dan wacht gelopen om onder andere de sleepverbinding in de gaten te houden en te controleren, dat alles in orde bleef op de sleep. Vanwege de verscherpte regelgeving en bezuinigingen kwam het steeds vaker voor dat er geen runners op de sleep verbleven. Ongeveer eens in de tien dagen werd de werkboot van de ***Smit London*** overboord gezet en ging een ploegje mannen onder leiding van de 1e stuurman de Americans controleren.

Tijdens het slepen ontving onze marconist via de weerstations meerdere malen per dag een weerbericht met het actuele weer en de weersverwachtingen. Dat was voor ons van groot belang vanwege het hurricane- en tyfoongevaar. Na ongeveer elf dagen slepen vormde zich op 29 juli OZO van onze positie een Tropische Depressie (TD). Met de nodige argwaan volgde ik de ontwikkeling van de TD via de weerberichten van de Amerikaanse weerinstantie National Hurricane Center. Het NHC voorspelde dat de windsnelheid op korte termijn zou toenemen, met een potentie tot hurricanewinden. Het pad van de TD lag in de richting van en over de Hawaii eilanden. Onze koerslijn liep tussen de Hawaii eilanden door. Al de volgende dag werd de TD opgewaardeerd tot een Tropische Storm (TS). De voortgangssnelheid van de TS was aanzienlijk meer dan onze sleepsnelheid. Bovendien zou zonder maatregelen de ***Smit London*** met haar slepen in het ongunstige NW-lijke kwadrant van de snel naderende TS terecht komen.

Op 1 augustus werd de TS door NHC opgewaardeerd tot een hurricane categorie 1 met de naam Fefa. Er moest snel actie ondernomen worden. Het was nu nog prachtig weer, maar hoe dichterbij Fefa zou komen, hoe meer het weer zou gaan verslechteren. Er werd koers veranderd in zuidelijke richting en de snelheid werd opgevoerd tot vol vermogen om voor hurricane Fefa over te steken en op die manier in het minder gevaarlijke ZW-lijke kwadrant te geraken. Op 2 augustus werd Fefa

Track van hurricane Fefa

opgewaardeerd tot hurricane categorie 3 met windsnelheden tot 120 knopen. Op dat moment kruiste de ***Smit London*** het voorspelde pad van Fefa. Het was toen nog mooi weer, maar de deining begon al merkbaar te worden als voorbode van bar slecht weer. Het lukte ons om ruim op tijd in het ZW-lijke kwadrant te komen. Maar wij kregen toch nog een flinke portie regen, wind, zee en deining van hurricane Fefa voor onze kiezen toen Fefa achter ons langs passeerde.
Achteraf bleek de gekozen route de juiste te zijn, want tijdens onze verdere reis spookten er in de Northwest Pacific Ocean een paar flinke tyfoons noord van ons transport. Daar zouden wij zeker mee te maken hebben gehad.

De Americans en Smit London onder invloed van hurricane Fefa

Op 1 september, drie dagen voordat het transport via Surigao Strait de Sulu Zee in zou varen, werd vroeg in de morgen de sleepverbinding tussen de ***Smit London*** en de ***American Spitfire*** opgekort. Er stond voor deze dag een bunkeroperatie gepland. De voorbereidingen voor de bunkeroperatie waren in San Francisco al grotendeels uitgevoerd. De hydraulische pomp was opgetuigd in het ruim boven de bunkertank. De generator en hydraulische unit waren aangesloten en klaar om te starten.
De bunkerslangen lagen klaar aan dek. Om 06:00 uur ging de werkboot van de ***Smit London*** met zes man naar de ***American Spitfire***. >>>>>

Bunkeren uit de American Spitfire

Vier man ging aan boord van de ***American Spitfire***. De 300 m lange bunkerslang werd door de werkboot naar de ***Smit London*** overgevaren. Toen de bunkertank opengemaakt werd om de operatie te beginnen, was de tank tot ieders verbazing leeg.
Na een uitvoerig onderzoek werd de brandstof terug gevonden in de bunkertanks in het achterschip van de ***American Spitfire***. De afsluiter van de voorste bunkertank bleek niet goed meer af te sluiten en de brandstof was geleidelijk aan doorgelekt naar de bunkertanks in het achterschip. De slimme 2e machinist van de ***Smit London*** wist het brandstof-transfersysteem van de ***American Spitfire*** in korte tijd te doorgronden. Na het starten van de nooddieselgenerator en het in de juiste positie zetten van de nodige afsluiters, kon hij met de brandstof-transferpomp de stroperige stookolie weer terug naar de voorste bunkertank pompen. Daar gingen de nodige uren mee verloren en pas na de middag kon er daadwerkelijk begonnen worden met het overpompen van de stookolie naar de ***Smit London***. Rond 23:00 uur vond ik dat het lang genoeg geduurd had en stopte ik de operatie. Wij hadden ongeveer 200 ton olie ontvangen. De mensen op de ***American Spitfire*** en aan boord van de ***Smit London*** hadden een lange dag achter de rug en hadden ook hun rust nodig, want zij moesten 's nachts weer op wacht aan boord van de sleepboot.

De werkboot ging met drie man naar de ***American Spitfire*** om de mensen terug te halen. Na 100 m gevaren te hebben kreeg de motor van de werkboot een vastloper en kon niet meer voor of achteruit. Een linke situatie en ook nog in de donkere nacht. Met de ***Smit London*** kon ik weinig uitrichten op dat moment. De werkboot lag in het pad van de naderende ***American Spitfire***. Ik zette het zoeklicht op de overboord hangende touwladder van de ***American Spitfire*** en gaf via de radio door aan de 2e stuurman in de werkboot dat hij de touwladder moest proberen te grijpen in het voorbijgaan. Dat lukte wonderwel en even later hing de werkboot langszij de ***American Spitfire***. Ondertussen was de bemanning aan boord van de ***Smit London*** druk bezig de tweede werkboot gereed te maken om de kapotte werkboot en de pompmensen op te halen. Rond middernacht werd de tweede werkboot te water gelaten. Inmiddels waren er tien bemanningsleden niet meer aan boord van de ***Smit London***, dat was meer dan de helft van de bemanning. Om 02:00 uur waren beide werkboten en alle mensen weer terug aan boord. De operatie die voor ongeveer zes uur gepland stond, duurde in totaal ruim twintig uur. Besloten werd om de resterende brandstof in de ***American Spitfire*** te laten en deze er bij aankomst in Thailand uit te halen.

5 september. Voor het invaren van de Sulu Zee was het noodzakelijk om de sleepverbindingen op te korten, omdat er op sommige plaatsen in de Surigao Strait minder dan 50 m waterdiepte was. De sleepdraad van de achterste sleep ***American Titan*** had een doorhang van ruim 100 m onder het wateroppervlak. Het was ondenkbaar om dezelfde truc uit te halen als bij vertrek uit San Francisco. Dit vanwege de vele scheepswrakken die in Surigao Strait lagen, waarvan velen niet in de zeekaarten gemarkeerd waren. In oktober 1944 tijdens de 2e wereldoorlog vond in de Surigao Strait de befaamde zeeslag tussen de Amerikaanse en Japanse marine plaats. Het was de laatst bekende grote zeeslag in de maritieme oorlogsgeschiedenis. Hierbij namen de

grootste slagschepen ter wereld het tegen elkaar op. De Japanse vloot werd in deze zeeslag verslagen en verloor hierbij hun vlaggenschip, de ***Yamato***, het grootste slagschip ooit gebouwd. Ook het grote Japanse slagschip ***Fuso*** werd door de Amerikaanse marine tot zinken gebracht. Ook diverse minder grote en kleinere oorlogsschepen aan Japanse en Amerikaanse zijde werden tijdens deze zeeslag tot zinken gebracht. Daardoor lagen in deze wateren nogal wat scheepswrakken, als gevolg van deze "Battle of Surigao Strait".
Vroeg in de morgen werden van alle drie de slepen de sleepdraden ingehaald, totdat de sleepdraaddoorhang van de ***American Titan*** minder dan 50 meter was.
>>>>>

Keizerlijke Japanse Marine slagschip Yamato

Keizerlijke Japanse Marine slagschip Fuso

Zonder problemen voer het transport door de Surigao Strait. Het echolood stond continu bij en nergens was de waterdiepte minder dan 50 meter. In de namiddag, na passage van de havenstad Surigao op de noordpunt van het eiland Mindanao, kwam het transport weer op dieper water. De Americans konden weer op volle lengte gevierd worden. Dat ging niet geheel naar wens. Als eerste werd de sleepdraad van de achterste sleep, de ***American Titan***, gevierd. Maar de ***American Titan*** wilde geen afstand nemen van haar voorganger de ***American Monarch***. De sleepverbinding wees van onder het achterschip van de ***American Monarch*** rechtstreeks omhoog naar het voorschip van de ***American Titan***. Dat was foute boel. Na enig denkwerk bleek het dat de sleepverbinding van de ***American Titan*** vast zat in de scheepsschroef van de ***American Monarch***.

Met de naderende duisternis en zo dicht onder de kust van Mindanao varend, was dit geen geruststellende gedachte om de nacht in te gaan. De sleepdraad van de American Titan werd weer ingehaald. Na een aantal zeer snelle en robuuste koersveranderingen gleed de sleepdraad uiteindelijk van het schroefblad af en konden wij de drie Americans weer op de normale sleeplengte vieren.

Na de wekenlange eenzame oversteek van de North Pacific Ocean was het in de Sulu Zee gezellig druk met grote en kleine lokale kleurrijke vissersscheepjes. Ook was er veel scheepvaart van het lokale scheepsverkeer tussen de Filipijnse eilanden. In de Sulu Zee werd een Filipijnse vissersboot gepraaid en een ruilhandeltje opgezet door onze Filipijnse bemanning. Een paar sloffen sigaretten en een fles whisky voor een mand heerlijke verse vis. Het transport verliet de Sulu Zee en via Balabac Strait voer het transport de Zuid Chinese Zee in. De sleepreis was na de bijna confrontatie met hurricane Fefa verder rustig en zonder grote problemen verlopen.

Kleurrijke Filipijnse vissersboten

14 september. In een positie zuid van Vietnam en ruim voordat het transport de 100 m dieptelijn in de Zuid Chinese Zee zou passeren maakte de ***Smit London*** rendez-vous met de Smit New York. Zij kwam de ***American Titan*** overnemen van de Smit London. De ***American Titan*** was doorverkocht en moest verder gesleept worden naar India. De 1e stuurman met een paar matrozen van de ***Smit London*** werd met de werkboot naar de ***American Titan*** gebracht. >>>>>

Slagschip USS California BB-44

Slagschip USS Maryland BB-46

Slagschip USS West Virginia BB-48

Smit New York arriveert bij het sleeptransport

Zeer langzaam doorvarend werd de sleepverbinding op het voorschip van de ***American Titan*** uitgesloten en losgegooid. De ***Smit New York*** maakte vast op de reserve sleepverbinding van de ***American Titan*** die in San Francisco al opgetuigd was en vertrok met de ***American Titan*** richting Singapore. Nadat de losgegooide sleepdraad ingehaald was, werden ook de twee sleepdraden van de overgebleven Americans opgekort. Dit vanwege de mindere waterdiepte in de Golf van Thailand. Met verminderd vermogen en op relatief korte lengte voor de Americans voer de ***Smit London*** het laatste stuk in de Golf van Thailand naar Thap Sakae.

18 september. Vroeg in de morgen met het krieken van de dag arriveerde de ***Smit London*** met de twee Americans voor de kust van Thap Sakae. Er was in Thap Sakae geen haven, er waren geen autoriteiten waar wij ons konden aanmelden en er waren geen assisterende sleepboten. Ik had zelf een plan bedacht om de twee Americans ten anker te brengen. Weer werd de 1e stuurman en een paar matrozen met de werkboot naar de ***American Monarch*** gebracht. De sleepverbinding op het voorschip van de ***American Monarch*** werd klaargemaakt om deze zo snel als mogelijk los te gooien. De beoogde ankerplaats voor de ***American Monarch*** werd met zeer langzame snelheid benaderd.
Op mijn teken per radio liet de 1e stuurman het anker van de ***American Monarch*** vallen en vierde de ankerketting rustig verder uit als deze strak kwam te staan. Langzaam strekten wij op die manier de ankerketting uit. Toen er voldoende ketting uitgevierd was, gooide de 1e stuurman de sleepverbinding los en lag de ***American Monarch*** veilig ten anker. Zeer langzaam doorvarend om de ***American Spitfire*** voor te blijven werd de losgegooide sleepdraad ingehaald. Dezelfde manoeuvre werd ook uitgevoerd met de ***American Spitfire*** en binnen vier uur lagen beide Americans veilig ten anker. De ***Smit London*** ging eerst langszij van de ***American Monarch***. Het reserve sleepgerei en de navigatieverlichting werd er af gehaald. Vervolgens ging de ***Smit London*** langszij van de ***American Spitfire***. De bunkerslang werd weer opgetuigd. Onze 2e machinist pompte de weer weggelekte stookolie van achteren naar voren en vervolgens werden de bunkers uit de voorbunkertank overgepompt in de bunkertanks van de ***Smit London***.

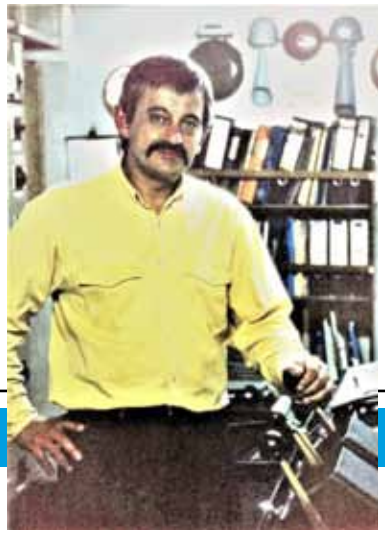
Bij de terug gepompte olie zat ook nog een gedeelte oude stookolie van de ***American Spitfire***. Er was in San Francisco door de ***Smit London*** 300 ton olie geladen. Uiteindelijk werd er 350 ton terug gepompt van de ***American Spitfire***.
Ook van haar werd het reservesleepgerei, de navigatieverlichting en het pompmaterieel terug gehaald aan boord van de ***Smit London***.
Rond 20:00 uur was al het werk gedaan en werd de sleepreis succesvol afgesloten.
De ***Smit London*** liet de Americans achter en vertrok volle kracht naar Singapore.

Na het rapporteren per telex aan SmitWijs Towage, dat de Americans afgeleverd waren, kregen wij per kerende telex het bericht door dat de ***American Monarch*** en ***American Spitfire*** inmiddels ook doorverkocht waren naar slopers in India. Was deze verkoop een paar dagen eerder gebeurd, dan zouden wij de twee Americans via Singapore door

Smit New York

hebben moeten slepen naar India. Maar nu zij eenmaal afgeleverd waren, zou dit een nieuwe sleepreis worden met een nieuw af te sluiten sleepcontract en dat werd te duur voor de klant. Ik vond dat absoluut niet spijtig. Varende in de Zuid Chinese Zee op weg naar Singapore ontmoetten wij de twee Russische sleepboten die de beiden Americans gingen ophalen om verder door te slepen naar India.

De ***Smit London*** arriveerde op 22 september in Singapore. Zij ging ten anker op de Eastern Anchorage. In de loop van de dag kwam mijn aflosser aan boord. Ik ging het hotel in en vloog de volgende avond naar Nederland. <



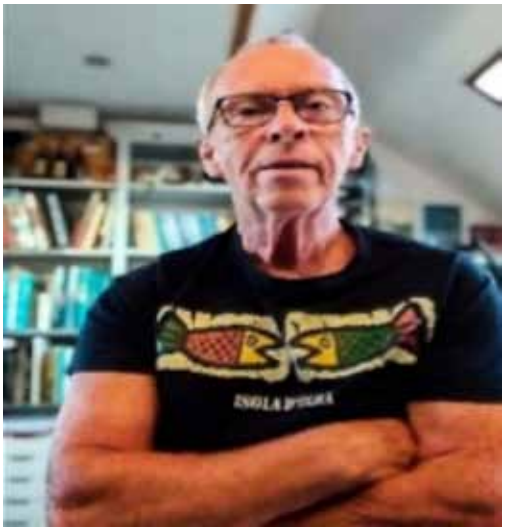
Reisleider Pronk

Nieuwe Secretaris Stichting Nationaal Sleepvaart Museum

Theo van de Waardt.

Vanaf oktober 2022 zal ik de taken van onze huidige secretaris Rien Vergeer gaan waarnemen.
Het streven en doel is, dat ik met ingang van 01-01-2023 al zijn taken zal gaan uitvoeren en dat Rien Vergeer dan terug zal treden als secretaris.

Wie ben ik??
Mijn naam is Theo van de Waardt en ben sinds een aantal jaren vrijwilliger bij het NSM.
Hoofdzakelijk als suppoost en hier en daar ondersteunend waar noodzakelijk.
Geboren in Maassluis in 1954 en sinds 1987 wederom wonend in Maassluis. Ik ben gaan varen vanwege al die sleepvaartboeken (Kees Borstlap) en geboren zijn in Maassluis had zeker ook invloed op mijn beroepskeuze.
Behalve een proeftocht op de “Smit London”, heb ik nooit op een sleper gevaren. Wel werd mij geadviseerd op de Hogere Zeevaartschool Rotterdam om mijn nautisch stagejaar op een koopvaardijschip te volbrengen, in plaats van op een sleper.
Als ik 1 jaar op een sleper zou varen, kon ik met mijn stageboek nooit op een vrachtschip gaan varen. Andersom was dat makkelijker.
Zodoende ben ik 1976 bij de NSU terechtgekomen op de Nedlloyd Serooskerke als leerling stuurman.
Met veel plezier de wereld rondgevaren en mijn laatste 15 jaar als kapitein op de grote containerschepen van P&O Nedlloyd en Maersk Lines doorgebracht.
In 2017 met vervroegd pensioen gegaan en via via bij het Nationaal Sleepvaart Museum terecht gekomen.
Ik ben heel nauw betrokken bij het wel en wee van Maassluis.
Het NSM maakt daar deel van uit. De komende jaren wil ik het NSM door het nauwe vaarwater gaan loodsen (samen met ons bestuur) richting een zonnige toekomst voor ons museum en Maassluis.



Ter Herinnering

HANS VAN ES
24 SEPTEMBER 1930 – 8 SEPTEMBER 2022

HANS WAS BURGEMEESTER VAN MAASSLUIS VAN 1979 T0T 1992.
IK VIND HET PERSOONLIJK OP ZIJN PLAATS EN BOVENDIEN PRETTIG OM IN ONZE NIEUWSBRIEF IN EEN “IN MEMORIAM” DAAR AANDACHT AAN TE GEVEN.

ALS BURGERVADER WAS HIJ LID VAN DE RAAD VAN TOEZICHT EN ADVIES VAN ONZE STICHTING. IN DE VERGADERING VAN 7 APRIL 1993 NAM HIJ AFSCHEID VAN DE RAAD, MAAR BLEEF ALTIJD BETROKKEN BIJ HET WEL EN WEE VAN HET MUSEUM. EEN BELANGRIJK DOCUMENT DAT HANS ALS BURGEMEESTER VAN DE GEMEENTE MAASSLUIS MEDE ONDERTEKENDE WAS DE BRUIKLEENOVEREENKOMST TUSSEN DE GEMEENTE MAASSLUIS EN DE STICHTNG NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM OP 19 APRIL 1990 DAT DE PANDEN AAN DE HOOGSTRAAT NR. 1 EN HET DAARNAAST GELEGEN PAND HOOGSTRAAT NR. 3, OM NIET TOT GELIJKTIJDIGE WEDEROPZEGGING IN GEBRUIK KREGEN.

IK LEERDE HEM KENNEN OP EEN APARTE MANIER. IK WERD SECRETARIS IN APRIL 1992 EN HIJ WILDE GRAAG KENNIS MET MIJ MAKEN EN DAARIN VERTELDE HIJ DAT DE NAAM ALERS BIJ HEM BEKEND WAS.
ZO GEEFT DE ROUWBRIEF OP DE VOORKANT EEN MOLEN WEER EN IN DAT KENNISMAKINGSGESPREK BLEEK DAT EEN NEEF VAN MIJ BETROKKEN WAS BIJ DE VERENIGING DE HOLLANDSCHE MOLEN. HANS IS HEEL LANG BETROKKEN GEWEEST BIJ DEZE VERENIGING ALS VICE-VOORZITTER VAN DE EXAMENCOMMISSIE.
DE VERGADERINGEN VAN DE RAAD MOCHTEN VROEGER ALLEEN DOOR DE VOORZITTER EN SECRETARIS VAN HET BESTUUR WORDEN BIJGEWOOND.
ALS BURGEMEESTER VAN DE GEMEENTE MAASSLUIS WAS HIJ TROTS DAT HET SLEEPVAARTMUSEUM IN DE EERSTE STAD AAN DE WATERWEG GEVESTIGD WAS.
DAAROM STELDE HIJ VOOR DAT ALLE BESTUURSLEDEN DE VERGADERINGEN VAN DE RAAD KONDEN BIJWONEN, WAT TOT OP HEDEN NOG STEEDS GEBRUIKELIJK IS.

HIJ WAS NIET ALLEEN ENTHOUSIAST VOOR ZIJN GEMEENTE MAASSLUIS, MAAR ZEKER OOK VOOR ONS MUSEUM, WAAR IK HEM DANKBAAR VOOR BEN.
NAAST HET GEVOEL VAN DANKBAARHEID DAT IK HEB, ZAL IK HEM ALTIJD ALS EEN VRIENDELIJK MAN BLIJVEN HERINNEREN.

PAUL ALERS

Maassluis koopt pand voor Maritiem Erfgoed en Living Lab

De gemeente Maassluis koopt een pand aan de museale buitenhaven van de stad, de Govert van Wijnkade 44 in Maassluis. De beoogde locatie van het Living Lab voor Maritiem Erfgoed wordt een broedplaats voor samenwerking en verduurzaming van de historische schepen en de haven. De Gemeenteraad Maassluis ging dinsdagavond akkoord. De gemeente Maassluis investeert in de historische kern van de stad en geeft het maritiem erfgoed van Maassluis hierin een centrale rol.
De aankoop van 1884 m^2 loods aan de Govert van Wijnkade vormt een belangrijke stap. Het pand kost 1.776.000 euro, wordt betaald door de gemeente Maassluis en vormt de basis voor een Living Lab. In dit Lab zullen verduurzamingstechnieken voor schepen, havens en havenpanden worden ontwikkeld, getest en toegepast. De gekozen locatie biedt huisvesting voor onderwijs, stages, startups, onderhoudswerkzaamheden aan varend erfgoed en mogelijk ook de twee musea in Maassluis.

Levendig
Wethouder Corine Bronsveld van Cultuur: “Ik ben enthousiast over de resultaten die we het afgelopen jaar hebben geboekt. De vaartochten met historische schepen zitten vol. Ik ben blij met de vruchtbare samenwerking tussen vrijwilligersorganisaties. En met de aankoop van het pand krijgen we de mogelijkheid om die samenwerking te verbreden en de verduurzaming van ons maritiem erfgoed te versnellen. Zo kunnen we ook in de toekomst blijven genieten van ons rijke maritieme verleden.”
Wethouder Sjef Evers van Economie: “Dit pand is precies wat we nodig hebben om de volgende stap te zetten in ons ontwikkelplan. We zetten in op duurzaam gebruik van ons maritiem erfgoed voor het ontwikkelen van de stad. Door toerisme in eigen regio te stimuleren, door lange termijn samenwerking te organiseren, door nieuwe technologieën te ontwikkelen, testen en toe te passen, brengen we meer levendigheid in Maassluis.”

Meedoen
De ontwikkeling van het Living Lab gebeurt in samenwerking met veel partners in Maassluis en in de regio. Het afgelopen jaar is al veel geïnvesteerd, onder meer in de samenwerking tussen de historische schepen en Ervaar Maassluis. Het resultaat is een succesvol vaarprogramma dat Maassluis bekend maakt in de regio en levendigheid brengt in de stad. Daarnaast is het eerste plan ontwikkeld voor verduurzaming van een historisch schip, in samenwerking met de Hoge School Rotterdam, Scheepvaart en Transport College en de TU Delft. Verschillende toonaangevende bedrijven gaan meedoen aan de ontwikkeling van het onderwijsprogramma, stages en leer/werkplekken, zoals SIMA Charters, Lely, HDM, Alphatron Marine en De Haas Maassluis.

De stadssleepdiensten van Rotterdam (vervolg)

door Nico J. Ouwehand

De Achilles

Een sleepboot gaat, mits het onderhoud consciëntieus wordt uitgevoerd, zeker 30 jaar mee. Sommige langer en enkele, afhankelijk van de eisen van de rederij, veel langer. De motorslepers die in de jaren vijftig werden gebouwd waren naar de maatstaven van de voornaamste rederijen in het Rotterdamse aan vervanging toe. Dat had ook te maken met de algemene schaalvergroting in de zeevaart. We hadden het er al eerder over. Geleidelijk werden de oudere sleepboten naar uiteenlopende geïnteresseerden verkocht. De ***Atlas*** van Smit Internationale (bouwjaar 1955, 600 pk) ging bijvoorbeeld naar een Belgische baggermaatschappij om vervolgens dienst te gaan doen in Afrika. Aangetekend moet worden dat ze bij de scheepswerf De Haas in Maassluis een nieuwe motor had gekregen van maar liefst 1200 pk. Onder de naam ***Waterweg*** ging ze op diezelfde waterweg krachtproefvaren, waarbij de nieuwe kracht duidelijk tot uitdrukking kwam. Uiteindelijk ging ze voor de baggeraars varen onder de naam ***Geer***. Of het schip nu nog dienst doet weten we niet. In ieder geval zijn er circa 10 jaar na verkoop in Afrika nog foto's gemaakt.

Model van de sleepboot Italië van rederij Piet Smit

De ***Achilles*** uit 1958 ging, een paar jaar voor verkoop nog voorzien van een nieuw stuurhuis, in 1987 geheel wit geschilderd naar Scandinavië onder de naam ***Knoll***. Na verloop van tijd werd het schip herdoopt in ***Eide Rex*** en vervolgens ***Sea Rex*** om in 2007 de naam ***Flax*** op de romp te krijgen. Ze kreeg een feestelijke oranje kleur. Het nu lopende jaar verdween ze naar een sloperij. Dat betekent wel dat het in 1958 gebouwde schip maar eventjes 64 jaar is geworden. De sleepboot werd overigens niet door Smit naar Zweden verkocht, maar door IHC De Merwede te Sliedrecht. Dat had een speciale oorzaak want bij die werf werden in 1977/78 acht nieuwe haven-/kustslepers besteld, die 1800 pk sterk zouden worden met de optie de sterkte te verhogen naar 2400 pk. De ***Achilles*** werd dus in feite ingeruild. De nieuwe slepers, zoals we in de nieuwsbrief van juli j.l. al vertelden, kwamen in 1979 in dienst, op één na. De ***Smit Frankrijk*** werd bij Jonker & Stans gebouwd en kwam in 1981 van de werf. De 1800 pk-ers kregen de namen van landen, overeenkomstig de Piet Smit-traditie. De ***Smit Nederland*** was het eerste exemplaar uit de serie, dat in dienst werd gesteld. Geleidelijk werden de oude Piet Smit- en kleinere VOS-eenheden verkocht aan diverse belangstellenden. Zo ging een aantal zusterschepen van de ***Amerika*** naar de Gebr. Vos te Nederhemert, waar ze met een duwsteven gingen varen onder de naam ***Maasstroom*** met een nummer er achter.

De ***Italië*** kreeg een bijzondere bestemming. Op een zeegaande ponton verdween ze naar China, waarna we op één fotootje na, niets meer van haar hebben gehoord. Van de nieuwe eenheden had de ***Smit Frankrijk*** al een hogere boegsectie gekregen bij de bouw, omdat was voorzien dat ze op korte termijn naar het Midden-Oosten zou vertrekken. Het was een van de eerste tekenen van de internationalisering van de havensleepvaart. >>>>>

De Fairplayvloot

>>>>> Het schip is uiteindelijk weer teruggekomen naar Nederland om in de Rotterdamse haven dienst te gaan doen. In 2000 werd ze ondergebracht bij de URS Nederland B.V. Na wat omzwervingen vaart ze nu voor een Griekse rederij. Overigens kreeg later ook de ***Smit Duitsland*** een verhoogde boeg aangemeten wegens werk in het buitenland.

De vorige keer is mijn artikel over de sleepdiensten van Rotterdam geëindigd met de constatering dat gedurende de laatste decennia de opzet van de havensleepdiensten veel breder is geworden. Echter niet zo breed als in het begin van de vorige eeuw toen tientallen grotere en kleinere sleepdiensten in de Nieuwe Maas het water dun voeren. De bijna-hegemonie van Smit Internationale was in 1988 voorbij toen Ton Kooren door de aankoop van sleepboten in de VS de situatie op sleepvaartgebied in Rotterdam drastisch veranderde. Naast Smit was in feite alleen de sleepdienst Jan Kooren overgebleven, maar die werd gezien als een kleine rederij, waar we trouwens nog op terugkomen. Ton Kooren veranderde de naam van de “Sleepdienst Adriaan Kooren” in “Kotug”, hetgeen beter in de tijd en vooral bij de internationalisering van de markt paste. Kooren veroorzaakte met zijn opmerkelijke strategie wel enige sociale onrust, maar dat wist hij in goede banen te leiden door onder andere een eigen CAO te creëren en zelfs een eigen vakbond voor zijn varend personeel op te richten. Zijn werknemers bestonden toen voor een belangrijk deel uit voormalige varensgezellen van Smit. Eenmaal gesetteld in Rotterdam wist hij zijn havensleepactiviteiten in 1996 en 1999 uit te breiden naar resp. Hamburg en Bremerhaven. Dat waren de eerste tekenen,dat de hele bedrijfstak zou internationaliseren.

We nemen een grote stap naar de toenmalige toekomst. In 2015 werd het, tot dan altijd veronderstelde onmogelijke mogelijk. Kotug en Smit gingen samen in de havensleepvaart op basis van 50/50. De vloten van zowel Smit als zijn concurrent, waren inmiddels gemoderniseerd en uitgebreid, zodat de basis alleszins gerechtvaardigd was. Zoals eerder aangehaald had Smit bij Damen Scheepswerven eind van de vorige eeuw niet minder dan 16 sleepboten van het ASD-type besteld, deels bestemd voor de Rotterdamse haven. De casco’s van de schepen werden op uiteenlopende Damen-werven voornamelijk in Polen gebouwd, om te worden afgebouwd in Gorinchem. Het transport naar de hoofdvestiging gebeurde, hoe kan het anders, met diverse Poolse sleepboten. De eerste serie van vier slepers die in 1999 werd opgeleverd kregen, geheel in de traditie van Smit, de namen van rivieren, zij het dat die namen op één na nooit eerder werden gebruikt. We hebben het over de ***Smit Missouri***, de ***Smit Marne***, de ***Smit Mersey*** en de ***Smit Mississippi***. De naam van die laatste had al een historische klank. Van het volgende drietal ***Smit Loire***, ***Smit Humber*** en ***Smit Clyde*** klonken de namen al veel bekender.
De schepen konden zowel op zee als op de rivier dienst doen en hadden een vermogen van circa 5000 pk, hetgeen resulteerde in een trekkracht van circa 65 ton. Vrijwel alle slepers van dit type hebben voor korte of langere tijd dienst gedaan in en om de Rotterdamse haven, waarna vele eenheden in het buitenland dienst gingen doen, bijvoorbeeld bij het Panamakanaal.

Toen Kotug nog sleepdienst Adriaan Kooren heette, bestond haar vloot voornamelijk uit bescheiden slepers gebouwd in de jaren vijftig, de ***Eduard*** en de ***Marius*** waren wat jonger, De aankoop van de Amerikaanse slepers van het type Z-peller, die werden gebouwd in het begin van de jaren tachtig had een aanzienlijke verjonging van de vloot alsmede een opwaardering in kracht tot gevolg.
De ***ZP Condon***, de ***ZP Caymus***, de ***ZP Chalone*** en de ***ZP Chandon*** hadden een vermogen van 3000 pk, in die tijd voor havensleepdiensten de top van de markt.
Ze trokken 49 ton, ruim voldoende voor de karweien in die tijd. >>>>>

De Marlène van Kooren

>>>>> Als we nu, na circa 40 jaar, de Rotterdamse havensleepvaart in een totaalperspectief bekijken kunnen we rustig de conclusie trekken, dat die tak een regulier onderdeel vormt van de havensleepvaart in West-Europa en dus geen apart etiket meer behoeft. Sleepboten worden naar believen uitgewisseld met andere havens. Een sleper die vandaag werkt in het Rotterdamse kan volgende week dienst doen in Southampton of Zeebrugge. We lopen echter alweer op de ontwikkelingen vooruit.

Een grote stap voorwaarts werd in 1999 gemaakt, doordat Kotug vier sleepboten van een totaal nieuw type in Spanje liet bouwen (een werd in Stellendam afgebouwd). Het ging hier om de zgn. Rotortug. Het ontwerp kwam van de rederij zelf. Een van de revolutionaire kenmerken was het feit dat de schepen over drie draaibare schroeven konden beschikken, die een trekkracht van tussen de 75 en 78 ton produceerden, bij een vermogen van ruim 6000 pk. Vergelijk deze paardenkrachten eens met de top van de stoomzeeslepers van 80 jaar eerder, die hadden maximaal 1500 pk onderdeks staan. Het illustreert over een reeks van jaren een enorme ontwikkeling in kracht en techniek. Voorts bracht Kotug het ontwerp van de Rotortugs op de internationale markt, zodanig dat desgewenst ook andere rederijen van de mogelijkheden, die het scheepstype bood, gebruik konden maken. Dat werd een best commercieel succes. De ***RT Innovation***, ***RT Spirit***, ***RT Magic*** en ***RT Pioneer*** deden aanvankelijk dienst in Rotterdam, maar werden korte tijd later deels belast met de sleepdiensten van Kotug in Hamburg en Bremerhaven. Het ligt voor de hand dat de andere rederijen op deze ontwikkelingen zouden reageren. Smit bood haar diensten ook aan in Hamburg en de Duitse rederij Fairplay deed hetzelfde in Rotterdam. Smit haakte daarop in door twee van de Fairplay-slepers gedurende een periode van 20 jaar te contracteren.
Kotug vatte in 2004 het plan op haar sleepdiensten verder uit te breiden naar Le Havre. Op dat punt gaan we een volgend keer verder met de geschiedenis van de sleepdiensten in Rotterdam. <

De RT-Magic

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 1)

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

Als men over de rijnsleepvaart praat, dan heeft men het over een periode van meer dan honderd jaar waarvan het einde al bijna vijftig jaar achter ons ligt. In al die jaren is er helaas weinig tot in detail opgetekend, zodat we ons grotendeels moeten verlaten op overleveringen, herinneringen en diverse oude foto's. Dit maakt het erg lastig een goed en compleet beeld van de Rijnsleepvaart te vormen.

Over de Rijnsleepvaart valt heel veel te vertellen, er doen prachtige verhalen de ronde, maar dat laat ik graag aan anderen over. In het navolgende stuk slechts een zakelijke beschrijving van de gang van zaken rond het slepen.
Ik ben hiervoor bij verschillende mensen te rade gegaan en kwam daarbij tot de conclusie dat, zoals zo vaak in de binnenvaart, er geen gewone gang van zaken bestaat. Men moet als schipper zich nu eenmaal altijd aanpassen aan de omstandigheden, men noemt dat niet voor niets "schipperen". Ik heb getracht al deze informatie in het navolgende samen te brengen, ik hoop daar een beetje in geslaagd te zijn.

VERANDERENDE VAART
De rijnsleepvaart begon tegen het midden van de negentiende eeuw vorm te krijgen en heeft ruim een eeuw stand gehouden. In die tijd heeft men te maken gekregen met grote veranderingen niet alleen op (vaar)technisch, maar ook op economisch gebied. De ene keer was er veel werk, de andere keer weinig. De ene keer was de goederenstroom naar Duitsland het grootst, een andere keer kwam er juist veel de rivier af. In deze periode vallen ook de Frans-Duitse oorlog en de twee Wereldoorlogen. Dit alles heeft zijn weerslag op de sleepvaart gehad.

HET SAMENSTELLEN VAN DE SLEEP
Wanneer de te slepen schepen geladen waren, konden deze meestal niet onmiddellijk met de reis beginnen. Vaak moest men enige tijd, soms zelfs dagen, wachten voor het zover was. Het schip werd daarom eerst door een havensleepbootje naar de ankerplaats gebracht. Bij Rotterdam was dat bij het eiland Brienenoord.
Ten westen van dit eiland, aan de buitenzijde, was de ankerplaats voor tankschepen, 'De Merode' geheten. Iets westelijker, vlak boven de gasfabriek was de 'Steenplaat'. De vrije ankerplaats voor vooral lege particuliere schepen. En zo waren er meer van deze ankerplaatsen.

Wanneer het tijdstip dat de sleep samengesteld zou worden naderde, werden de schepen, indien nodig, naar de aanmaakplaats gesleept. Dit was ter hoogte van het 'opgespoten land', direct ten oosten van de huidige Brienenoordbrug. Behalve bij Rotterdam waren er ook bij andere belangrijke havens langs de rivier ankervlakken waar de schepen opgepikt konden worden. Op rustige momenten kon men soms direct naar de aanmaakplaats of op de ankerplaats gesleept worden om >>>>>

Foto: Archief Hans Schuitemaker

De "brugboot" Asgard. Eén van de paradepaardjes van de Nederlandse Rijnvaartvereniging opvarend met twee geladen sleepschepen onderweg naar de Ruhr.

daar opgepikt te worden. Op drukke momenten was het een heel gedoe om de schepen tussen alle andere uit te pikken. Soms lagen de geankerde schepen bij elkaar langszij en moest men er eentje tussen uit halen. Soms lagen de schepen vrij van elkaar, maar toch zo dicht bij elkaar dat men er al slepend niet bij kon en moest het desbetreffende schip zich achter een krabbend anker, er tussenuit laten zakken. Behalve met dit soort zaken en de soms zeer beperkte ruimte waarbinnen gemanoeuvreerd moest worden, had men ook nog rekening te houden met wind en stroom. Al met al is het moeilijk zich een voorstelling van de gang van zaken te maken, als men het zelf niet meegemaakt heeft.

De grote rijnslepers waren eigendom van rederijen, maar ze sleepten niet alleen schepen van de eigen rederij; ook schepen van andere rederijen en particulieren werden, wanneer dat zo uit kwam, meegenomen.
Sommige particulieren waren, in verband met de bevrachting, min of meer vast bij een bepaalde rederij. Ze werden door sommigen 'zwartvaarders' genoemd.

Foto: Wilk/Archief Gunter Dexheimer

Dat sleepschepen niet per definitie met sleepboten van de eigen maatschappij voeren bewijst deze foto.
In deze afvarende sleep bij Mannheim herkent men de sleepschepen 'Solario' van de NRV en de 'Rijntrans 9' van Fendel Schifffahrt, langs elkaar opzij gekoppeld, achter een radersleepboot van de 'Rote Schweiz'.

De sleepbootkapitein kreeg van het kantoor een sleepbriefje, waarop vermeld stond welke schepen er opgepikt moesten worden, hoe groot ze waren, hoeveel ze geladen hadden en wat hun eindbestemming was. De kapitein deelde aan de hand daarvan de sleep in. De kleine sleepboten namen twee tot vier schepen tegelijk mee.
De grote vier tot zes, maar soms meer. Naar verluid was de langste sleep ooit, dertien schepen lang. Dit alles was van een aantal factoren afhankelijk.
Zo mocht men tussen St. Goar en Bingen maximaal vijf schepen slepen. Het totale gewicht van deze vijf schepen plus de sleepboot (alles inclusief eigen gewicht van het vaartuig) mocht niet meer dan 5.600 ton, of 2.2 ton per pk zijn. Om het maximum te kunnen halen, moest de sleepboot dus over 2545 pk beschikken. De totale lengte van de sleep (inclusief sleepboot) mocht niet meer dan 650 meter bedragen. Boven Karlsruhe mocht de sleep echter 1.000 meter lang zijn.

Tussen Straatsburg en Basel hanteerde men 0.75 tot 1 ton per pk, maar elders op de rivier had men waardes van bijvoorbeeld 4 ton per pk. Ook ten aanzien van de afstanden tussen de sleepboot en het eerste vaartuig en tussen de gesleepte vaartuigen onderling, bestonden diverse voorschriften. Over het algemeen mocht de afstand tussen sleepboot en de eerste lengte niet meer dan 120 meter bedragen. Een enkel schip met een laadvermogen van meer dan 600 ton mocht echter op 200 meter lengte gesleept worden. De afstanden tussen de sleepschepen onderling mocht beneden Sonderheim niet meer dan 100 meter bedragen, daarboven mocht de afstand tot 200 meter vergroot worden. Buiten dat, had men bij het samenstellen van de sleep rekening te houden met de eigenschappen van de gesleepte schepen. De GROTIUS van de NRV, groot 4250 ton, sleepte bijvoorbeeld lichter dan drie kleinere schepen met een gelijk gewicht aan lading.

Wordt vervolgd

In drie lengtes langszij elkaar gekoppeld zijn vijf lege sleepschepen van de NRV opvarend ter hoogte van Mannheim. Op de eerste lengte zien we de 'Musset', die de proviandeur langszij heeft, en de 'Teniers'.

Foto: Wilk/Archief Gunter Dexheimer.

Paardenkracht of kilowatt

Begrijpt u het nog en hoe zit het nu precies?

De paardenkracht is een oude eenheid van arbeidsvermogen, waarvan het gebruik sinds 1978 - bij de invoering van het SI-stelsel - wettelijk niet meer is toegestaan.
De naam paardenkracht is verwarrend, want het is geen eenheid van kracht maar van vermogen. De Engelse naam horsepower (symbool HP) geeft die verwarring niet.
De paardenkracht heeft, in tegenstelling tot andere eenheden, geen internationaal overeengekomen symbool.
Bij de komst van de stoommachine - die het paard moest vervangen - sprak het vanzelf dat men het vermogen vergeleek met het vermogen van een paard.
Een paardenkracht was het arbeidsvermogen dat een gemiddeld paard langdurig kon leveren, bijvoorbeeld voor het aandrijven van een rosmolen.

In één van mijn vorige stukjes heb ik de geschiedenis van de sleepvaart beschreven, dit naar aanleiding van de toen gehouden wisseltentoonstelling. Men kon toen niet vermoeden dat er in de sleepvaart ook een grote verandering zou plaatsvinden in het uitdrukken van het vermogen van de sleepboot. Begon men met het verslepen van de schepen door mensen langs de jaagpaden, die later vervangen werden door paarden, dan kan men eigenlijk al beginnen met de vermogensverstelling. Men zou dus kunnen zeggen dat het verplaatsen door twee mensen van een vaartuig een vermogen geeft van 2M.K. (Mankracht). Bij mijn weten is deze term nooit gebruikt. Echter met het vervangen van de mens door het paard kwam de eerste vermogensuitdrukking tot stand, de P.K. Maar hoe ging men dan verder toen de stoomsleper haar intrede deed. Men besloot, dat het aantal jaagpaarden dat door de sleper werd vervangen, zou worden uitgedrukt in N.P.K. De nominale paardenkracht werd door James Watt in een formule berekend. Waarbij hij het product van het zuigeroppervlak, de stoomdruk en zuigersnelheid nam en dit deelde door het getal 33.000 wat nodig was om lbs. (stoomdruk) ft per minuut (zuigersnelheid) paardenkrachten van te maken. Zo lezen we dan ook vaak bij oude gegevens van stoomsleepboten het vermogen uitgedrukt in N.P.K. Hierbij moeten we opmerken dat de kracht van de machine dus iets anders is dan het vermogen en dat deze term dus niet erg gelukkig is gekozen.

Met de toename van het vermogen werd de I.P.K. (indicateurpaardenkracht) ingevoerd. Met een indicateurtoestel kon men de stoomdruk in de cilinder meten en zodoende ook het geïndiceerd vermogen (I.P.K.) berekenen. Bij de volgende stap komt men bij het vermogen van de dieselmotor die wordt opgegeven in R.P.K. (rem paardenkracht). Dit wordt bepaald in de machinefabriek waarbij de as van de motor wordt verbonden met een waterrem. De rem paardenkracht is gelijk aan de as paardenkracht A.P.K. en aan de effectieve paardenkracht E.P.K. In de motor gaat een gedeelte van het vermogen verloren door wrijving die wordt omgezet in warmte.
Het vermogen dat overblijft, is het effectieve vermogen (E.P.K.). De I.P.K. is het vermogen wat wordt opgewekt in de cilinder. De verhouding tussen deze twee vermogens noemt men dan ook wel het mechanische rendement.

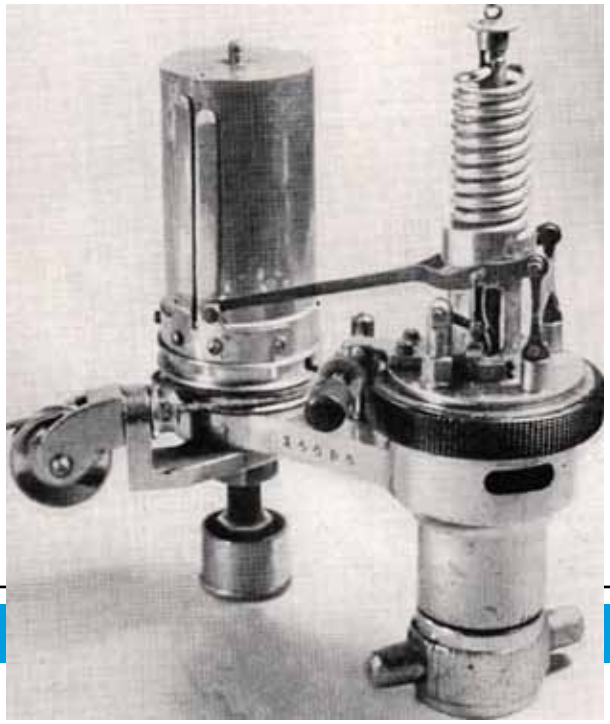
De paardenkracht werd ook gedefinieerd als het vermogen dat nodig is om een last van 75 kilogram stapvoets te hijsen. Dat wil zeggen met een snelheid van 1 meter per seconde bij een zwaartekracht van 9,81 m/s².

Deze definitie bleek ook weer niet waterdicht omdat de zwaartekracht op aarde niet overal gelijk is, met andere woorden de kilogram is niet overal gelijk. De kilogram was niet langer de eenheid van gewicht, maar een eenheid van massa en men besloot dan ook de nieuwe eenheid kW (kiloWatt) in te voeren. De kW is het vermogen om in één seconde een massa van 100 kg uit stilstand de snelheid van één meter per seconde te geven en wel zodanig, dat die massa één meter heeft afgelegd.
De kW is op 1 januari 1978 als eenheid voor vermogen ingevoerd, doch de pk is nog steeds niet in onbruik geraakt. Krijgt men het vermogen van de sleepboot op in kW en men zou toch graag willen weten hoeveel pk de sleepboot heeft is er een eenvoudige berekening om dit vermogen in paardenkracht te weten te komen. 1kW = 1,360pk en heeft men het vermogen in paardenkracht en men wil dit graag in kW weten, dan is de omrekening hiervan 1pk = 0,736kW.

Een ieder zal kunnen begrijpen, dat men bij de sleepbootreders, om commerciële redenen, graag een zo hoog mogelijk vermogen van de sleepboot opgeeft. Er is een sleepbooteigenaar geweest, die van de indicateurpaardenkracht (I.P.K.) geïnstalleerde paardenkracht (installed horsepower) heeft gemaakt. Dit leidde ertoe dat buiten het machinevermogen ook andere krachtbronnen werden meegerekend, waaronder zelfs het scheerapparaat van de kapitein.

Men besloot dan ook om niet meer uit te gaan van PK's en kW's voor commerciële doeleinden en ging over naar de nu algemeen in gebruik zijnde "Trekkracht". Hierover een volgende keer meer.

Hans van der Ster



De kennismaking

Ik werd voorgesteld aan Yusuf. Yusuf is de technical manager voor de nieuwbouw van onze schepen.
Ik gaf hem een hand en stelde mezelf aan hem voor. Hij had een vriendelijk gezicht, met wat donkere ogen achter brillenglazen. Zijn haar was steil en begon al aardig grijs te worden. Ook was hij voorzien van een snor en baard, welke keurig om zijn mond lagen gedrapeerd. Hij straalde een zekere rust uit.

Mijn begeleider, een wat oudere heer met op zijn rechter wang een pukkel zo groot als een bruine boon, vertelde hem waarschijnlijk, dat ik hier een tijdje zou blijven.
Ik vertelde Yusuf dat ik alleen toezicht kwam houden op de door ons bedrijf aangekochte schepen en ik dus een soort klant was. Dit begreep hij prima en met wat Turkse woorden en gebaren stond er ineens een dampend glas thee op het bureau, waaraan ik had plaats genomen.
De conversatie werd voortgezet door Yusuf.

Hij bleek zelf gevaren te hebben op vrachtschepen en tankers. Hij had het tot hoofdwerktuigkundige geschopt en is zelfs lange tijd hoofd technische dienst geweest van zijn rederij. Hij vertelde mij dat achteloos in een oogwenk.
Ik weet niet wat daar de reden van mocht zijn. Het kan zijn dat hij indruk op mij wilde maken. Ook kan het zijn, dat hij op deze manier aangaf geschikt te zijn voor de nieuwbouw van sleepboten, die hij alleen maar van afstand had gezien.
Na wat heen en weer gepraat, kwam hij waarschijnlijk tot de conclusie dat, wat het werk betreft, we uit hetzelfde hout gesneden waren. Ik kon dus al minder kwaad doen.
Met zijn kralenkettinkje in de hand al draaiend, keek hij me hierna goedkeurend aan. Wat hem betreft was het ijs gebroken.

Ik was echter nog niet zover en nog niet rond met mijn verhaal. Ik zat nog met de vraag waar ik kantoor kon houden. Beleefd legde ik hem de vraag voor. Hij keek me onthutst aan. Nam mij hierna op een manier op of ik hem direct van zijn stoel af zou willen schoppen. Een inbreuk op zijn privacy. Het bureau waar ik aan zat, moest ik dan maar nemen. Zijn secondant moest het veld dan maar ruimen. Meer ruimte was er immers niet. Hierna werd het bureau niet al te vrolijk leeg gehaald. Althans wat op het bureau lag. De laden bleven gevuld voor wat zij waren.
Het materiaal werd demonstratief op een ander bureau gekwakt, waarop al diverse stapeltjes papieren lagen.
De secondant, die Erdinz bleek te heten en er met zijn wollen muts op uitzag als een Noordpoolganger, ging nu niet meer achter het bureau zitten, maar op de stoel die voor het bureau stond. Ik mocht nu achter het bureau plaatsnemen.

Tussen het bureau van Yusuf en het bureau wat nu van mij was, stond een elektrische straalkachel te bulderen.
Ik zat dus eigenlijk gelijk in de sauna. Om niet weer alle ogen op me gericht te krijgen, liet ik het maar even zo.
Wel deed ik mijn trui maar even uit. Of dat nou bepaald hielp, kan ik niet direct zeggen, doch meer uitdoen was niet aan de orde.

Kennelijk was ik toch niet de enige die het warm had.
Erdinz, met nog steeds zijn wollen muts op, zat ook in zijn overall te puffen, omdat het gehele vertrek nu toch wel tropische vormen begon aan te nemen. Op een gegeven moment was men er toch van overtuigd, dat dit wel een heel erg overdreven aangenaam klimaat aan het worden was; maar gelukkig werd de kacheltemperatuur teruggeschroefd en begon het behaaglijk te worden. Ondertussen had ik mijn wonderdoosje op het bureau uitgestald.
Spanning hiervoor was aanwezig en zelfs de stekker paste in het stopcontact. Ik kon dus mijn kastje opstarten.
Nu werd ik toch zenuwachtig, want opnieuw moest ik me tot Yusuf wenden en wist niet of hij zou ontploffen. Heel voorzichtig begon ik te vragen of hij aangesloten was op het machtige internet. Hij bevestigde dit. Ik vroeg hem hierna hoe hij dat vond. Het bleek een uitkomst voor hem te zijn en via de websites kon hij speuren naar koopjes voor de nieuwbouw. Een kleine sprong durfde ik nu te maken. Het zou voor mij ook wel een uitkomst zijn om hem bij te staan in zijn detectivewerk. Zijn hand gleed in zijn baard en hij fronste zijn wenkbrauwen. Ja, dat is even een probleem, liet hij mij weten.

Erdinz, tot dan toe zwijgend alles in de gaten houdend en waarbij de wollen muts was verdwenen en waar onderuit een lichtkalende kop was gekomen, stond op >>>>>

>>>>> en werd ook ineens behulpzaam. Een kabel werd tevoorschijn getoverd en aangesloten op één of ander kastje onder het bureau van Yusuf. Jammer, dat alleen de kabel te kort bleek te zijn en om nu met mijn geweldenaar naast Yusuf te gaan zitten leek mij op dit moment geen goed plan. Ik moest het vandaag dan ook maar zonder doen. Erdinz zou zorgen dat er een langere kabel zou komen. Ik was al lang blij dat dit zonder al te veel bombarie weer was opgelost. Mijn begeleider was inmiddels vertrokken en ik zat dus nu met mijn toekomstige collega in één en dezelfde kamer. Wel hadden we andere belangen. Toch durfde ik het nog aan om voor te stellen om een apart onderkomen te krijgen. Ik denk dat Yusuf ook wel begreep dat dit niet lang kon duren. Zijn maatje kon ook niet gedurende het gehele project verscholen blijven zitten achter de stapels papier op het andere bureau. Opnieuw de ene hand in het stukje haar onder de kin en de andere spelend met het kralenkettinkje. Hij zou een oplossing bedenken. De dag vorderde en liep zonder noemenswaardige incidenten ten einde.

De eerste kennismaking met mijn nieuwe thuis zat er op. Ik werd keurig door Yusuf, die ondertussen mijn vriend was geworden, in mijn hotel afgezet, hij zou me de volgende morgen weer op komen halen. Met een Salamayleikum, gelukkig nog net geen nachtkus gevend, namen we afscheid. Mijn eerste dag zat erop.

Hans van der Ster Tuzla, 20-02-2007

Nationaal Sleepvaart Museum en de Furieade

De feestelijke opening van de 41e Furieade vond plaats op vrijdag 30 september om 19.15 uur in Maassluis. De FURIE voer de haven binnen onder begeleiding van de Furietoeters en het Flyboard Showteam. 'Kippenvel momentje' was het horen van de stoomfluiten en scheepstoeters van alle boten, die in de haven lagen afgemeerd. Het was de start van een weekend, waarin verschillende historische schepen konden worden bezichtigd, waar je kon opstappen voor vaartochtjes of kon rondkijken op de braderie rond de haven.
Ook was er een Shanty-festival. Het was een meerdaags gratis toegankelijk evenement rond de Binnenhaven en de Binnenstad van Maassluis. Jaarlijks trekt de Furieade tegen de 60.000 bezoekers. Daar mocht de kraam van het Nationaal Sleepvaart Museum natuurlijk niet ontbreken (zie foto met Leo, Kees, Jacob en Piet).

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).