Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers en lezeressen,

De verwachting, die door mij werd uitgesproken in de Nieuwsbrief van april 2021, is niet helemaal uitgekomen. Toen hoopten we nog eind april weer open te mogen gaan voor het publiek, maar het is ruim een maand later geworden.
Eigenlijk toch nog onverwacht mochten per 6 juni de musea weer opengesteld worden. Alle besmetting voorkomende maatregelen en de looproutes waren nog intact en er werd een nieuw openstellingsprotocol geschreven en onder de vrijwilligers gedistribueerd.

De eerste zaterdagse opening werd gelijk al goed bezocht. Ruim 25 bezoekers en daar waren we erg tevreden mee. Een zeer gewaardeerd bezoek was de delegatie van het CDA.
De CDA-fractievoorzitter Marcel 't Hart en de voorzitter van het CDA Bestuur Jaap Poldervaart kwamen het Bestuur en de vrijwilligers veel sterkte toewensen bij de voortzetting van de openstelling. Voor de vrijwilligers werd een fles eerste klas jenever aangeboden, die met smaak zal worden genuttigd tijdens de dagelijkse "Schoot Ân".

De vaart zat er inmiddels goed in, want na drie weken kon er verder versoepeld worden. Reserveren niet meer verplicht, mondkapjes niet meer verplicht en een verdubbeling van het aantal bezoekers per zaal. In totaal mogen we nu, verdeeld over de zalen van het museum, weer 24 bezoekers ontvangen.
Daar bijna alle inzetbare suppoosten gevaccineerd zijn, hebben wij voor het rooster wat meer keuze. Daarom is er besloten om per 1 juli het museum één dag extra open te stellen en zijn wij nu geopend op zaterdag-, zondag- en woensdagmiddag.
Nu gaan wij maar voorzichtig verder manoeuvreren naar een "ouderwetse" openstelling, maar dat zal pas mogelijk zijn, wanneer de 1,5 meter afstand voorwaarde vervalt. Laten wij voorlopig met de huidige openstelling tevreden zijn.

Ondanks dat er een aantal lichte besmettingen zijn geweest onder de vrijwilligers, zijn we er gelukkig allemaal goed doorheen gekomen. Daarvoor zijn we natuurlijk dankbaar. >>>>>

In de Nieuwsbrieven, die zijn verschenen in de afgelopen 15 maanden, heb ik regelmatig verteld over de activiteiten en werkzaamheden welke in het museum door de vrijwilligers werden uitgevoerd. Leuk is het om dit keer te vermelden dat in de toiletgroep van het museum de zon nu permanent schijnt. Onder de bezielende leiding van Kees Koree hebben de technici een mooie hemelverlichting aangebracht die de bezoeker waarschijnlijk in verwarring brengt. Hé.. het is buiten opeens mooi weer geworden.

In het kader van de opknapbeurt van de burgemeesterskamer is er reeds een andere stijlvolle vergadertafel met stoelen aangeschaft. Via onze penningmeester mocht het museum van de firma Ruitenburg een groot videoscherm ontvangen, dat voor het afspelen van films tussen de nog nieuw aan te schaffen kasten zal worden gehangen.
In deze Nieuwsbrief een bijdrage van Nico Giltay, die verhaalt over schepen en boten.
Hans van der Ster is een regelmatig terugkerende publicist in onze nieuwsbrief met zijn lezenswaardige artikelen. Deze maal handelt het over een Godvrezende zeeman.
Tenslotte, zoals aangekondigd in de voorgaande nieuwbrief, vervolgt Nico Ouwehand zijn artikel over de Rotterdamse slepers.

De Corona pandemie is helaas nog niet voorbij, maar laten wij hopen dat de Furiade in oktober op een wat bescheidener wijze mag plaatsvinden en wellicht kunnen wij dat dan, Deo Volente, combineren met de opening van een nieuwe wisseltentoonstelling.

Ik wens U veel leesplezier en hopelijk tot ziens in ons museum.

Kees van Essen

Vervolg De Rotterdamse stadssleepboten

door Nico J. Ouwehand

In de vorige nieuwsbrief stond dat het '*Maassluisje*" uit 1948 de enige stadssleepboot van Smit was die de blauwe band om de schoorsteen had. Vriendelijk werden wij er op geattendeerd dat deze mededeling voor verbetering vatbaar is. Immers, tijdens de Suezcrisis van 1956 heeft een consortium onder leiding van Smit en Svitzer serie-matig schepen gelicht van de bodem van dat kanaal.
Ze waren opzettelijk door Egyptenaren tot zinken gebracht, om de Engelsen en de Fransen te bewegen hun rechten op (de inkomsten van) het Suezkanaal over te dragen aan Egypte. De schoorstenen van de stadssleepboten van Smit en bergingsschepen/slepers van W.A. van den Tak kregen bij die gelegenheid allemaal een blauwe band om de eenheid van de Nederlandse bergers te benadrukken.
Deze onvolkomenheid uit de vorige nieuwsbrief is dus hiermee rechtgezet.

We vervolgen ons verhaal over de Rotterdamse stads-sleepboten waar we de vorige keer zijn gebleven namelijk eind jaren veertig en vijftig van de vorige eeuw.
Een beperkt aantal stoomslepers van voornamelijk Piet Smit Jr. en de Volharding werd verbouwd tot motorsleper. Dat was min of meer een noodmaatregel omdat er kort na de oorlog onvoldoende materiaal was om nieuwbouw te realiseren. Dat probleem was begin jaren vijftig verleden tijd, zodat de werven weer nieuwe slepers konden bouwen. Leen Smit kwam in 1952 met de *Kinderdijk*, de vierde sleper met die naam. De boot, gebouwd bij J. & K. Smit in dezelfde plaats als haar naam had een 375 pk dieselmotor aan boord.
Nog een stevig aantal zusterschepen zou volgen, alle met de zo kenmerkende in hoogglans geschilderde rode band rond de schoorstenen. De sleepdienst van Piet Smit Jr. had eveneens fraaie slepers in aanbouw. Als eerste kwam in 1952 de *Amerika* (500 pk) van de helling bij Bodewes in Millingen aan de Rijn. Er zouden nog vijf zusters volgen.

Ook Leen Smit bestelde slepers bij Bodewes, o.m. de 300 pk sterke *Pluto* en de 600 pk sterke *Ajax*. De *Vlieland* (250 pk) werd bij scheepswerf De Haas te Maassluis gebouwd. In ruim tien jaar tijd werd de vloot van L. Smit & Co verrijkt met in totaal 23 havensleepboten. Voor de oude stoomslepers was meestal nog wel belangstelling in landen als Italië en Griekenland. Piet Smit deed wat betreft het aantal nieuwe slepers niet onder voor Leen Smit maar het merendeel werd door heel het land gebruikt.
Die categorie van zgn. 'vliegende schotels' als de *Hunze*, *Zijpe* en *Regge* hadden een vermogen van 150 pk, een kracht die voor het zwaardere havensleepwerk al snel ontoereikend was.

Terzijde moet worden opgemerkt dat vele van deze Rotterdamse stadsslepers, na te zijn afgedankt wegens ontoereikende kracht voor het verslepen van de steeds groter en zwaarder worden vrachtschepen en tankers elders een tweede leven begonnen. Zo vaart de *Amerika* nog steeds als particuliere sleper in het 'kleinere' werk onder de naam *Hannah*. Ze werd in de tussentijd behoorlijk verbouwd en is nauwelijks meer herkenbaar als de geelbander die ze ooit was. Ook de roodbanders *Krimpen* en de *Poseidon* zijn in particuliere handen, maar doen geen commercieel werk meer.

Waren er in die naoorlogse decennia nog meer rederijen die zich bezighielden met stadssleepwerk? Veel meer dan men in eerste instantie zou denken. Er was natuurlijk nog de V.O.S., de Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst, de sleepdienst Maas, de sleepdienst Mars, Hudig & Veder met de *Ino*, Van Ommeren met de *Drecht* en de *Horsey*, incidenteel de *Mabi* en tot 1955 de Rotterdamsche Sleepdienst. In 1947 had zich binnen de familie Kooren een splitsing voorgedaan, waarbij Jan Kooren voor zichzelf was begonnen. Het bedrijf kwam later onder >>>>>

Een deel van de roodbanders

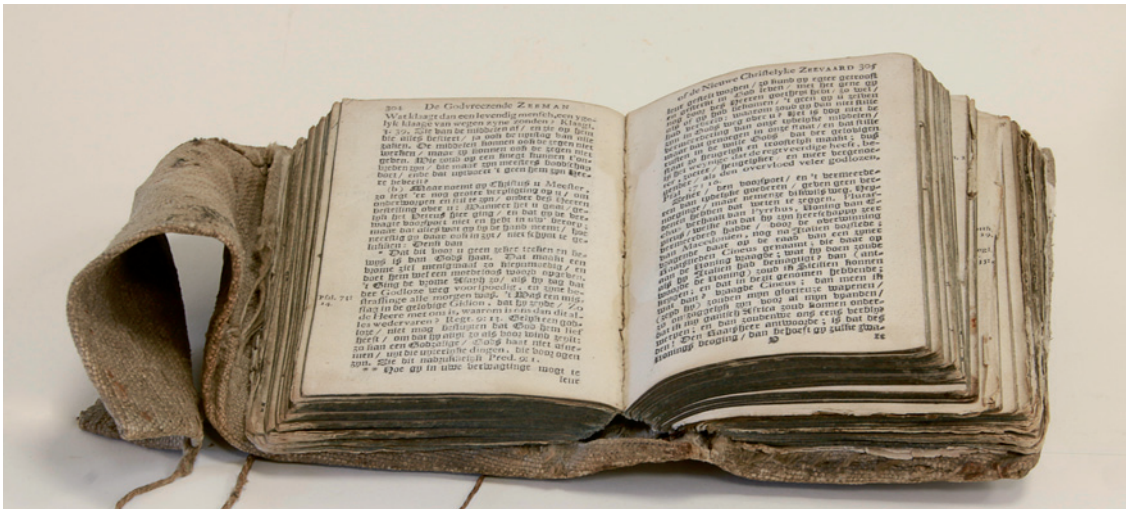
>>>>> leiding van de vindingrijke Kees Kooren en werd in de havensleepdienst een factor van belang. Kees is helaas enkele jaren geleden overleden. Zijn rederij was toen al een poos aan Smit overgedragen, waarbij de belangen van de bemanningen werden gewaarborgd.

Nu we het toch over personen hebben is het zinvol enkele kopstukken uit die tijd te noemen. De V.O.S. stond onder leiding van de heer A. Hoogslag, later opgevolgd door zijn zoon Drs. C. Hoogslag, van wiens hand destijds een boek over de stadssleepdiensten is verschenen. De sleepdienst Maas had als directeur de heer Burger Sr. Later kwam de gelijknamige Jr. in zijn plaats. De sleepdienst Mars stond onder leiding van de heer R. Kers, die helaas in 1950 overleed. Zijn opvolger, A. Kers, stond toen al in de coulissen om hem op te volgen. L. Smit & Co stond sinds resp. 1936 en 1939 onder leiding van de heren Murk Lels, Kleyn van Willigen en Viëtor (familie van de heer Van Beuningen), legendarische figuren in de sleepvaartwereld.
Piet Smit kreeg in 1944 het verlies te verwerken van de heer G.C. Nuy, directeur sinds 1919. De heer D.G. van Beuningen die op de achtergrond een grote rol speelde in de bedrijfstak overleed in 1955.

De heren J.D. Wilton en J. Roelofs vormden in 1952/3 de directie van rederij Piet Smit Jr. Het is een vreemde gewaarwording dat alle hierboven genoemde namen en hun rederijen alleen nog in maritiem historisch opzicht van betekenis zijn.

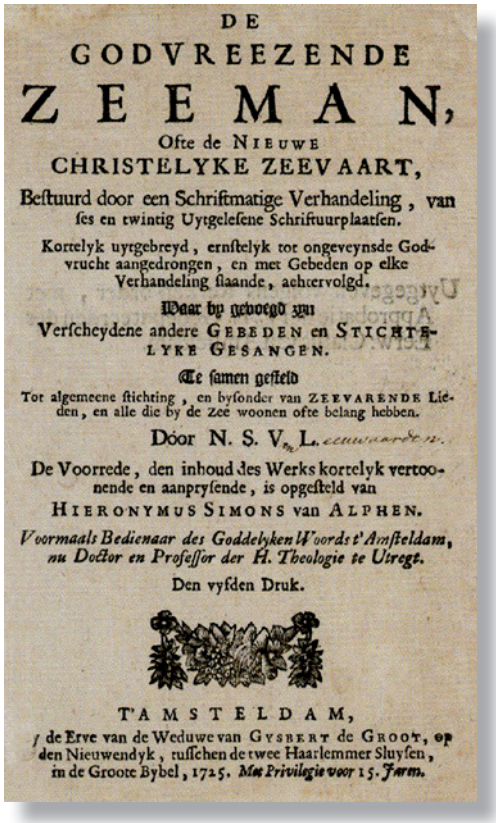
Dat de schaalvergroting in de scheepvaart en dus ook in de sleepvaart enorme vormen zou aannemen werd eind jaren vijftig slechts enigermate voorzien. In 1957 was het Botlek-havengebied gereed. Dat betekende weer een positieve impuls voor de havensleepdiensten. Ook het Europoort-gebied stond op de tekentafel. Om daar adequate sleepassistentie te kunnen bieden werd door Piet Smit in samenwerking met L. Smit & Co en een reeks van andere rederijen als de V.O.S., de I.S.M., Hudig & Veder alsmede de sleepdiensten Mars en Maas, op 31 mei 1961 de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst (kortweg NRS) opgericht. Dat naast Piet en Leen Smit aanvankelijk ook de andere rederijen een aandeel in de nieuwe rederij hadden wordt wel eens vergeten.

In een volgende nieuwsbrief gaan we verder met de geschiedenis van de Rotterdamse havensleepdiensten.



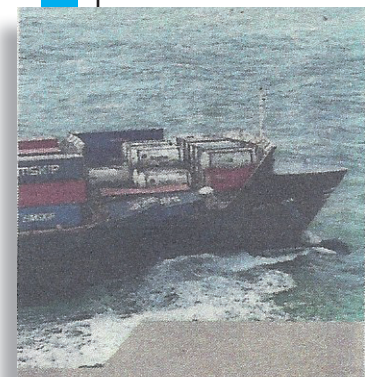
Men spreekt weleens over de Christelijke Zeesleepvaart. Misschien terecht maar ook soms onterecht. De waarheid hierover ligt denk ik in het midden. Toch zijn er wel bemanningsleden die een Bijbeltje mee naar zee nemen. Of zij dat bij het aan boord komen direct in een laatje leggen en het aan het eind van de reis er weer uithalen en terug in hun koffer stoppen, zal waarschijnlijk in de meeste gevallen wel de waarheid zijn. Maar men kan zich ook voorstellen als het werk tegenzit, de weersomstandigheden uitermate slecht zijn of de onderlinge verhouding aan boord niet wat je zou noemen optimaal zijn, het laatje wordt geopend en men in het boekje troost, sterkte en eventueel een innige rust vindt. Of daar nu de uitspraak van de Christelijke Sleepvaart de oorzaak van is zou denk ik wel heel erg poëtisch of makkelijk zijn verkondigd. Toch moet er een vorm van waarheid zijn, maar dan volgens mij meer in het algemeen gesproken namelijk over de Christelijke Zeevaart.
De invloed van de kerk aan boord van schepen is door de eeuwen heen dan ook groot.
De bonte verzameling opvarenden hangen verschillende geloven aan, laten zich inspireren en putten er kracht uit. Om op koers te blijven hanteren de zeelieden aan boord naast de Bijbel een kompas in de vorm van zeepostillen.
De eerste, uit 1709, draagt de titel De Godvrezende Zeeman of de Nieuwe Christelijke Zeevaart, geschreven door de handswerkman Nicolaas Simon van Leeuwarden. Het boek, dat in 1902 voor het laatst verschijnt en waaruit alles wat naar vermaak neigt is verdwenen, borduurt voort op De Grote Christelijke Zeevaart uit 1625, van de Friese dominee Adam Westerman. Een omvangrijk werk waaruit vooral aan boord van compagnieschepen voorgedragen wordt. In het boek van Westerman staan zesentwintig preken, zesendertig gebeden en tien liederen afgedrukt en het kent zeventien edities, waarvan de laatste in 1743 is verschenen.
De Godvrezende Zeeman of de Nieuwe Christelijke Zeevaart is een van de vele meest aansprekende boeken uit de collectie van het Nationaal Sleepvaart Museum.
De boeken uit de collectie van het museum kunnen door belangstellenden worden ingekeken. Zij kunnen tevens op aanvraag worden gebruikt als naslagwerk voor schrijvers, om scripties te maken of gewoon inkijken om vast te stellen wat de Nederlandse Sleepvaart betekende voor de Wereld en voor Nederland in het bijzonder.
Kom gerust langs en richt u tot een van de aanwezige vrijwilligers om uw kennis met betrekking tot de sleepvaart te verrijken.

Hans van der Ster


DE
GODVREEZENDE
ZEEMAN,
Ofte de NIEUWE
CHRISTELYKE ZEEVAART,
Beſtuurd door een Schriftmatige Verhandeling, van ſes en twintig Uytgeleſene Schriftuurplaatſen.
Kortelyk uytgebreyd, ernſtelyk tot ongeveynsde Godvrucht aangedrongen, en met Gebeden op elke Verhandeling ſlaande, achtervolgd.
Waar by gevoegd zyn
Verſcheydene andere GEBEDEN en STICHTELYKE GESANGEN.
Te ſamen geſteld
Tot algemeene ſtichting, en byſonder van ZEEVARENDE Lieden, en alle die by de Zee woonen ofte belang hebben.
Door N. S. V. L.
De Voorrede, den inhoud des Werks kortelyk vertoonende en aanpryſende, is opgeſteld van
HIERONYMUS SIMONS van ALPHEN.
Voormaals Bedienaar des Goddelyken Woords t'Amſteldam, nu Doctor en Profeſſor der H. Theologie te Utregt.
Den vyfden Druk.
T'AMSTELDAM,
by de Erve van de Weduwe van GYSBERT de GROOT, op den Nieuwendyk, tuſſchen de twee Haarlemmer Sluyſen, in de Groote Bybel, 1725. *Met Privilegie voor 15. Jaren.*

Van schepen en boten

Begin 2021 werd mij een stukje voor de Nieuwsbrief over het Bezoekers Informatie Systeem (BIS) ter nalezing toegestuurd. Wat me opviel was, dat in het concept de woorden schepen en boten door elkaar werden gebruikt. Onwillekeurig gingen mijn gedachten vele jaren terug, toen ik als beginnend assistent-accountant op mijn allereerste werkdag werd ingezet bij de N.P.R.C., een klant van het accountantskantoor, waar het voor mij allemaal begon. Het behoorde tot de taak van de controleleider om aan 'nieuwkomers', zoals ik, eerst haarfijn uit te leggen, wat bij deze cliënt het verschil was tussen 'boten' en 'schepen'.



Slepen lastig door fikse wind

DEN HELDER Een sleepschip kon gisteren door de harde wind het containerschip dat ten noorden van Vlieland in de problemen is geraakt nog niet helpen. Daarom ging de Multratug 29 door naar de locatie waar twee van de vijf containers zijn gespot die ten noorden van Ameland van een vrachtschip zijn gevallen, meldde de Kustwacht. De sleepboot gaat proberen de containers beter te lokaliseren en waarschuwt ander vrachtverkeer. Een ander sleepschip gaat proberen het schip boven Vlieland weg te slepen.

De N.P.R.C., dat staat voor de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale, was een coöperatieve vereniging, die vrachten aannam en deze vervolgens verdeelde onder haar leden. Deze coöperatie startte in 1935, een tijd waarin de vracht werd geladen in schepen, welke vervolgens door sleepboten naar de plaats van bestemming werden gebracht. Bij de N.P.R.C. bestonden daarom twee verschillende afdelingen, te weten de "boten" en de "schepen".

Om het verschil aan te geven werd gebruik gemaakt van een "ezelsbruggetje" door het woord "sleep" ervoor te zetten. Dan kreeg je dus sleep-boten en sleep-schepen. Laatstgenoemde categorie bestond uit de, zeg maar, 'klassieke' rijnaken, welke vroeger niet over eigen voortstuwing beschikten. Deze rijnaken werden gesleept door de sleepboten, die het motorvermogen leverden, maar (zelf) geen vracht konden vervoeren. Het mag duidelijk zijn, dat de opbrengsten voor de sleep-boten heel anders waren dan de opbrengsten voor de sleep-schepen.

Ten tijde van mijn eerste werkdag waren er geen 'echte' sleepschepen meer. Alle (vracht)schepen waren zonder uitzondering gemotoriseerd en de sleepboten, intussen overgegaan van stoom naar diesel, waren noodgedwongen naar andere werkterreinen uitgeweken. Ondanks dit alles bestonden op dat moment nog altijd beide genoemde afdelingen. Wel moet worden gezegd, dat de afdeling 'schepen' qua aantallen veruit de grootste groep vormde binnen de 'aangeslotenen' bij de N.P.R.C.

Door middel van het "ezelsbruggetje" kunnen twee criteria worden onderscheiden voor het gebruik van één van beide woorden, te weten:
- afmetingen (klein/groot) én
- functioneel, zeg maar iets als 'vracht' vervoeren of niet.

Om het gebruik van één van beide woorden te bepalen door te werken met een voorvoegsel, kun je denken aan: *Roei, Cruise, Redding, Motor, Zeil, Rondvaart, Oorlog, Duik, Werk, Loods, Passagier, Vracht.*

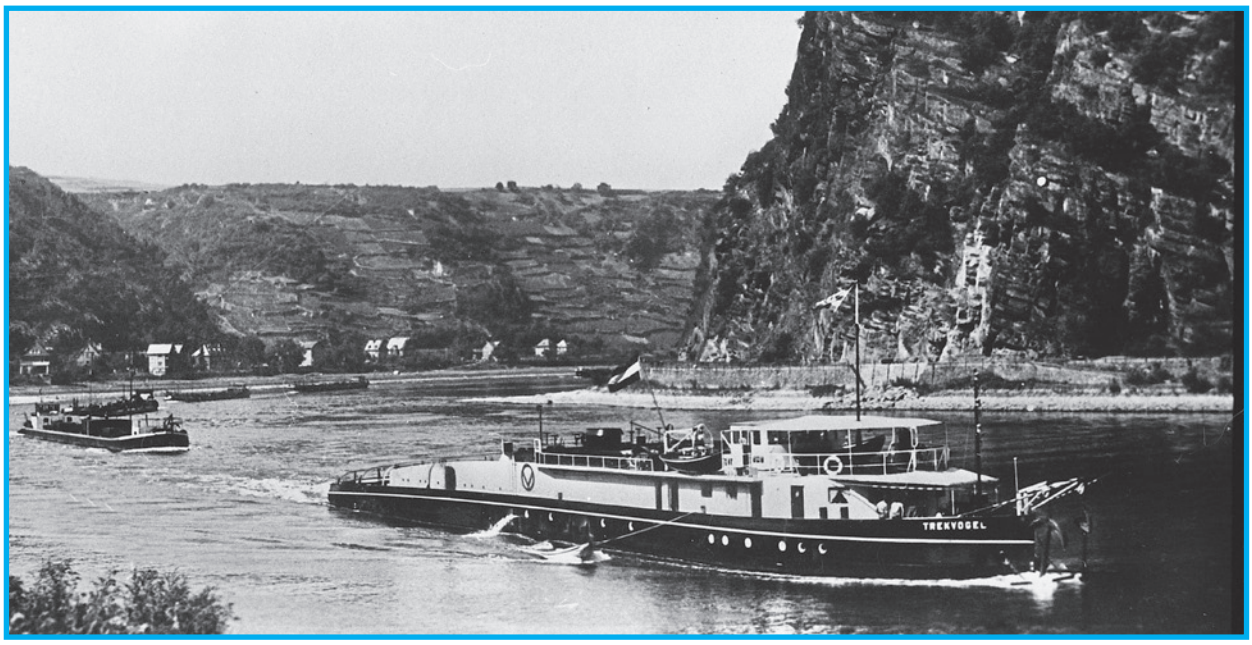
Er bestaan echter ook uitzonderingen. Denk dan aan: *Veer, Dozen en Licht.* >>>>>

>>>>> Soms is het beter om de verzamelnaam vaartuig (en) te gebruiken in plaats van het woord *'boot'* of *'schip'*. Hetzelfde geldt in het Engels voor de woorden *"boat"*,*"ship"* en *"vessel"*.

Ook in de berichtgeving over de stremming van het Suez-kanaal eind maart 2021 werden op radio en tv regelmatig beide woorden door elkaar gebruikt. Ook daarbij dus de verwarring ten top. Voor een wel zeer treffend voorbeeld van "verkeerd" woordgebruik verwijs ik de lezer graag naar bijgaand stukje uit het AD van 8 april 2021 op de vorige pagina.

Het voorgaande samenvattend moge duidelijk zijn, dat we bij het Nationaal Sleepvaart Museum in principe alleen 'iets' hebben met "(sleep)boten".

Nico C. H. Giltay



Nieuw scherm in ons museum

De vergaderingen van het A-team hebben in de afgelopen periode plaatsgevonden bij Ruitenburg Adviseurs & Accountants aan de Industrieweg in Maassluis. In de opleidingsruimte was plaats genoeg om met voldoende afstand van elkaar te kunnen vergaderen.

Bij de laatste vergadering bleek, dat Ruitenburg het scherm in de presentatieruimte had vervangen. Het oude scherm stond op de grond. Enige leden van het A-team deden de uitspraak, dat ze voor dit scherm met een diagonaal van 1,75 m een goede bestemming wisten. Ze waren echter op de fiets, dus meenemen werd wat lastig.

Enkele dagen later kwam het bericht van Martin Boekestijn, dat Ruitenburg dit scherm wel aan het museum wilde doneren. Hierop hebben Kees Koree en Kees Noevers het scherm opgehaald.

Op dit scherm zullen de films in ons museum nog beter te zien zijn.

Ruitenburg
adviseurs • accountants

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).