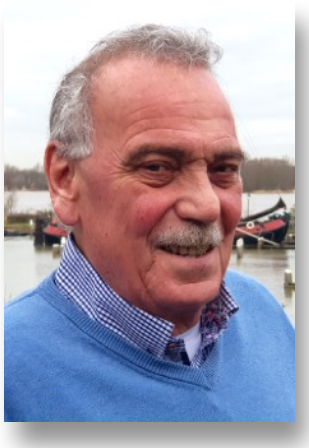
Nieuwsbrief

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

Van de voorzitter



Beste Lezers,

Net vóór de vakantieperiode nog een Nieuwsbrief van ons museum.

Laten wij hopen, dat er nog een heleboel mooie zomerse dagen aankomen, zodat potentiële bezoekers op de fiets stappen en een bezoekje brengen aan de Maassluise Binnenhavenkom en dan gelijk ons museum aandoen.

Voor onze vrijwilligers en suppoosten en zeker voor de samen-steller van het Rooster zal het wel een hele puzzel worden om de openingstijden van ons museum te waarborgen. Het is buiten de vakantieperiode al een hele klus om de bezetting op peil te houden, laat staan in de vakantiemaanden.

Na lange tijd wat terughoudend te zijn geweest in mijn voorwoorden betreffende de ontwikkelingen van het Maritiem Erfgoed Maassluis en "Loods M", kan ik nu melden, zoals ook te lezen is op onze website onder het hoofdstuk Nieuws, dat wij als Stichting Nationaal Sleepvaart Museum ons hebben gevoegd bij de groep van "Loodsgenoten".

Op donderdag 11 april is in Loods M door het NSM en de Gemeente Maassluis de intentieovereenkomst getekend voor deelname aan de ontwikkeling van "Loods M" als Maritiem en Cultureel Centrum van Maassluis. Ook werd een Addendum ondertekend waarmee het eigen nationale karakter van het NSM wordt erkend. In het Addendum worden ook de financiële risico's en enige financiële bijdrage aan de bouw- en inrichtingkosten van het nieuwe gebouw uitgesloten.

Momenteel wordt er door architecten, museuminterieurontwerpers en de leden van de Erfgoed Kwartiermakers gewerkt aan de samenstelling van een "Bidboek". Na goedkeuring door het College van Burgemeester en Wethouders gaat de Gemeenteraad zich beraden over de voorstellen. We gaan dus een paar spannende maanden tegemoet, waar hopelijk verstandige en realistische beslissingen worden genomen, mede over onze toekomst. Daarna zal het duidelijk moeten worden of er voldoende fondsen kunnen worden geworven om dit alles te realiseren.

De maritieme wereld van Maassluis draait door en op zaterdag 18 mei is het vaarseizoen "Maassluise Vaart" geopend met de eerste afvaarten van de Maritieme Erfgoed schepen. Tevens was deze dag de viering van de "Dag van de Zeesleepvaart" en konden belangstellende inschepen op onder andere de "Furie "en de "Elbe" >>>>

voor een vaartocht van een uur. Tenslotte waren er achter de "Monstersesluis" vaartochten georganiseerd met de Historische Trekvaarder.

Jammer genoeg moeten wij in deze Nieuwsbrief weer het overlijden van één van onze vrijwilligers gedenken. Nu gaan onze gedachten uit naar Lo Krijger. Een bijzondere en kleurrijke vrijwilliger, waarvoor Nico Ouwehand een In Memoriam heeft geschreven.

In mijn vorig voorwoord had ik al de verwachting uitgesproken, dat de bijdrage van Theo van de Waardt over "Verborgen Schatten" wel eens een vaste rubriek zou kunnen worden. En kijk….Theo heeft weer een verborgen schat gevonden!

Wat geen rubriek is, maar wel een feuilleton, zijn de bijdragen van Hans van der Ster over zijn belevenissen op de scheepswerf Tuzla in Turkije. Hans heeft deze maal nog meer te vertellen en nu gaat het echt over de 50 en 60-er jaren van de vorige eeuw. In het "Schip van de Week" verhaalt hij over dit koopvaardijfenomeen.

Wanneer je het BIS (Bezoekers Informatie Systeem) van ons museum beheert, weet je heel veel van sleepboten en andere schepen. Dat doet Leo Kischemöller en hij heeft dit keer een artikel over de Rederij Vulcaan gevonden.

Onze vrijwilliger Theo Groeneveld wil tenslotte graag onder de titel "Even voorstellen" het één en ander vertellen.

Ik begon met het noemen van de vakantieperiode en ik wil graag afsluiten met een vakantiegroet voor alle lezers en… breng tijdens uw vakantie nog eens een bezoek aan ons en uw museum en neem, zo mogelijk, nog iemand "op sleeptouw" mee om in vaktermen te blijven.

Kees van Essen

In Memoriam Lo Krijger door Nico Ouwehand

Velen in het museum, de insiders dus, zullen Lo Krijger in beeld hebben als een kleine man die vrijwel altijd in het zwart was gekleed. De laatste jaren had hij zelfs een bril op met een zwart montuur. In principe was deze uitmonstering kenmerkend voor de man, die enorm veel wist van de sleepvaart en bij ons dus achter de balie fungeerde als vraagbaak voor menige bezoeker, maar die zich altijd bescheiden opstelde.

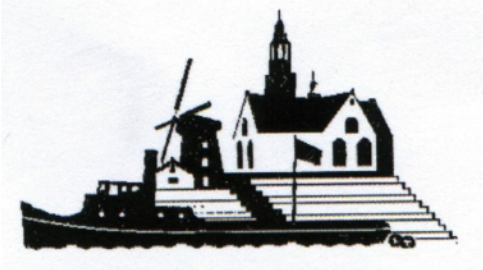
“Lo” Krijger is in de maand maart helaas overleden. Ook hij leed aan de door vrijwel iedereen gevreesde ziekte die hem langzaam maar zeker de baas werd. “Lo” heette eigenlijk “Lodewijk” maar dat vond hij wat te hoogdravend. Hij was tenslotte de koning van Frankrijk niet, waar vele Lodewijks hebben geregeerd.

Lo’s bestaan kende vele ups en downs, ook in zijn privéleven. Hij was daar vanzelfsprekend niet blij mee en daarom zullen wij het er op deze plaats niet tot in detail over hebben. Er was een tijd dat Piet de Nijs tegelijk voorzitter was van ons museum en van de Stichting “Help de Hudson”. Gezien het belang van die sleper als prototype van de hele naoorlogse vloot en de belevenissen van haar bemanning in de Tweede Wereldoorlog is de Hudson het meer dan waard om behouden te blijven, eigenlijk nog steeds. Piet spande zich ongeveer 30 jaar geleden in om financiën te verwerven voor de restauratie van de sleper, die toen inmiddels tot ijsfabriek was verbouwd. Hij kwam op die manier Lo tegen, die bekend was in het land van de verzekeraars. Lo was een grote steun voor Piet en de eerste financiële noden konden via hem worden gelenigd. Op die manier leerde Lo Krijger ook het Nationaal Sleepvaart Museum kennen. In zijn kantoor stonden toen al enkele modellen van Smit-slepers, in het echt gebouwd kort voor en na de oorlog. In het museum vond de toegewijde modelbouwer technische tekeningen van de hem ontbrekende sleepboten, waar hij eigenhandig fraaie modellen van bouwde, die tot in het geringste detail klopten.

Om een langer verhaal korter te maken: De modellen, waaronder de Hudson, de Roode Zee (1938), de Thames, de Blankenburg, de Poolzee, de Maas, de Elbe en de Noordzee (bouwjaar. 1948), kwamen als schenkingen geleidelijk het museum binnen en vormen nog steeds de ruggengraat van de collectie Smit-modellen uit de drie decennia rond de Tweede Wereldoorlog. Lo Krijger laat dus een onuitwisbare indruk achter in het museum.

De verzekeringsman heeft zich na zijn maatschappelijke carrière in 2006 officieel (en dus met enige vertraging) bij het museum aangemeld als vrijwilliger, waar hij als baliemedewerker ‘gewoon’ dienst deed zonder enige opsmuk refererend aan zijn genereuze houding als modelbouwer. Nooit werd een vergeefs beroep op hem gedaan, als er een suppoost verhinderd was. Hij was altijd bereid om in te vallen.

Lo Krijger was van het bouwjaar 1948 en is 75 jaar oud geworden. Wij condoleren zijn nabestaanden en zullen hem, mede dankzij de door hem geschonken scheepsmodellen, tot in lengte van jaren als een bijzondere man blijven herinneren.



Overlijden Kees Muller

Op 24 april jl. is Kees Muller overleden.

Kees was de medeoprichter van het Zeeuwse sleepvaart-en bergingsbedrijf Multraship een belangrijke voorstander en sponsor van het Nationaal Sleepvaart Museum.

Kees kon met trots terugkijken op een zestigjarige carrière in de sleepvaart- en bergingsbranche.

Samen met zijn vrouw Heleen was hij niet alleen de spil in de verdere ontwikkeling van Multraship als bedrijf, maar ook in de bredere sleep-, bergings- en scheepvaart-industrie.

Hij was de drijvende kracht achter de ontwikkeling van de revolutionaire Carrousel Rave Tug (CRT). Als belangrijke maritieme ambassadeur werd hij in 2011 geëerd met de ridderorde: Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Vele jaren was Kees lid van de Raad van Toezicht en Advies van ons museum en dat stokje heeft hij weer overgegeven aan zijn zoon en huidige directeur Leendert Muller.

Ons museum mocht altijd veel sympathie ontvangen van de familie Muller. Buiten de jaarlijkse belangrijke sponsoring kon ons museum ook regelmatig een beroep doen op specifieke sponsoring voor tentoonstellingen, schenkingen van modellen en uitgaven van boekwerken.

Een mooi voorbeeld is het gegeven, dat wij een aantal jaren werden uitgenodigd om aanwezig te zijn als museum op de Terneuzense Havendagen. >>>>

In 2008 mochten wij een mooie tentoonstelling maken in Restaurant “Westkant” op de Schelde Boulevard. Op initiatief van Kees was er een groot spandoek gemaakt met de naam van ons museum erop om duidelijk te maken, dat wij in dat restaurant aanwezig waren met een mooie tentoonstelling.

Gedurende de navolgende jaren van de Terneuzense Havendagen was er voor ons altijd een plek gereserveerd in een grote tent. Dit werd door de aanwezige vrijwilligers altijd erg op prijs gesteld (zie bijgaande foto’s).

Wanneer in het verleden een tentoonstelling over de Zeeuwse wateren werd gemaakt, konden wij altijd rekenen op een materiële bijdrage in de vorm van modellen en een mooie financiële tegemoetkoming.

Door de jarenlange goede band met ons museum heeft de familie Muller altijd een streepje voor bij onze vrijwilligers.

Kees was al geruime tijd ziek en is 79 jaar oud geworden. >>>>

Donatie ter ere van en nagedachtenis aan het leven van Kees Muller.

Een verrassend vervolg op het overlijden van Kees Muller was het initiatief van het Chileense Sleepvaart bedrijf **Ultratug.**

Onze Voorzitter van de Raad van Toezicht en Advies Joop Timmermans was benaderd door de oud directeur van **Ultratug,** Alfred Hubner en de huidige directeur Christan Lyon. Beiden zijn goed bevriend (Joop en Alfred), mede doordat zij jarenlang lid en een aantal jaren voorzitter zijn geweest van de International Salvage Union (ISU).

Ultratug wilde graag een donatie schenken aan ons museum ter ere van en nagedachtenis aan het leven van Kees Muller. Een voor ons bestuur niet gebruikelijk, maar wel zeer gewaardeerd initiatief. Wij mochten van Ultratug uit Chile het mooie bedrag van Euro 5000 ontvangen voor een nog nader te bepalen model, schilderij of andere gewenste realia om ons museum te verrijken.Wanneer wij voor deze donatie een mooie bestemming hebben gevonden zullen wij hier als Bestuur aandacht aan geven in deze Nieuwsbrief.

Donatie ter gelegenheid van de doop van de Multratug 35.

Een tweede verrassende donatie mochten wij ontvangen van de **Fairplay Towage Group.**

De Manager Rotterdam van de Fairplay Towage Group, de heer Set van den Bout, wilde graag een donatie van Euro 500 doen aan ons museum. Dit ter gelegenheid van de doop van de nieuwe sleper van Multraship, de **Multratug 35.**

De donatie aan ons museum kwam in plaats van een fysiek cadeau aan Leendert Muller en zijn familie.

Fairplay Towage Group is een aandeelhouder in Multraship.
De **Multratug 35** is op 30 mei jl. gedoopt in Terneuzen.
Ook voor deze donatie zullen wij een passende bestemming zoeken.

Even voorstellen...

Mijn naam is Theo Groeneveld en ik ben 81 jaar. Een korte samenvatting van mijn nautische carriere:

1960: Kweekschool voor de Zeevaart. Gevaren bij Vincke & Co Amsterdam als stuurmansleerling, daarna bij de KJCPL (RIL). Gestopt in 1972 als 2e stuurman.

In 1972 bij het Loodswezen in dienst gekomen als aspirant en daarna als loods gewerkt tot 1997.

Vanaf 1988 regelmatig reizen gemaakt op de "Eendracht" als opper en schipper tot 2002.

Weer naar school voor het groot vaarbewijs en binnenvaart radardiploma, om daarna te mogen varen met de Piet Hein.
Na mijn FLP bij de TOS als afloskapitein een aantal reizen gemaakt. In deze FLP periode benaderd door het STC voor Simulator training voor de opleiding van Zuid Afrikaanse loodsen, daarna cursussen RADARwaarnemer en RADARnavigator, gevolgd door SHIPhandling cursussen op simulator aan de Wilhelminakade. Deze trainingen heb ik gegeven zolang ik zelf nog actief voer, dit bestond uit het varen met de "Delfshaven" waar ik manoeuvreren in de Rotterdamse haven gaf en ook kustnavigatie op de Noordzee van Hoek van Holland naar Scheveningen vice versa.

Na beëindiging van het gastleraarschap bij het STC heb ik mij als vrijwilliger aangemeld bij het MARITIEM museum in Rotterdam, alwaar gewerkt tot 2018.

Vanaf 2019 sta ik op de rol bij het Nationaal Sleepvaart Museum tot heden, alwaar mijn werk bestaat uit computerwerkzaamheden en suppoost /rondleider.

“Zeevarende landgenoten, waar ook ter wereld, goedenavond allemaal”

Deze uitspraak werd wekelijks door Guus Weitzel gebruikt in het programma “Schip van de Week”, een groetenprogramma voor zeevarenden. Als kleine jongen ging ik mee naar Hilversum om de stem van mijn vader te mogen horen en hem de groeten te doen. Dat was een hele belevenis.

Telefoon is in de jaren veertig en vijftig nog niet geheel ingeburgerd, bellen naar verre gewesten verloopt moeizaam en is duur, cassettebandjes en fonopost - laat staan e-mail of skype - zijn nog onbekende begrippen. De korte golf-radio biedt een mogelijkheid om -alhoewel éénrichtingsverkeer - groepen mensen te laten praten tegen andere mensen op duizenden kilometers afstand.
Zo voert de Wereldomroep decennialang groetenprogramma's in haar pakket. Er is zelfs een aparte groetenafdeling onder leiding van Godard Kal, die eerder werkte voor Radio Brandaris en Radio Oranje. Er zijn groeten voor militairen, personeel van internationaal georiënteerde ondernemingen (expats), voor emigranten en - het bekendst - voor zeevarenden.

Na enkele experimenten wordt een plan voor 'doeltreffende groeten-uitzendingen ten behoeve van de Nederlandse koopvaardij' voorgelegd aan een aantal grote rederijen. Die zijn enthousiast: op vooraf bepaalde data worden schepen van de deelnemende rederijen aangewezen, waardoor het mogelijk wordt familieleden van de opvarenden in de studio uit te nodigen. >>>>

De eerste aflevering van het speciale programma 'PCJ roept het Schip van de Week!' gaat op 11 maart 1947 de lucht in. Het programma bestaat tot 1972. Gaandeweg groeit het Schip van de Week uit tot een grote happening, waarbij tachtig tot negentig gasten de groeten doen aan de opvarenden van een bepaald schip. Vaste presentator is Guus Weitzel. Gastvrouwen zijn onder anderen Teddy Scholten, Ageeth Scherphuis, Mieke Telkamp en Mies Bouwman.

Meer dan 3000 schepen kregen in de loop der jaren via de Wereldomroep de groeten. In het begin ging dat met de nodige improvisatie, onder meer vanuit de KRO studio's en schouwburg Gooiland in Hilversum. In de nieuwbouw van de Wereldomroep aan de Witte Kruislaan krijgt men aanzienlijk meer ruimte.

Aan het eind van de jaren zestig groeit het besef dat groetenprogramma's voor zeevarenden uit de tijd raken: de bemanningen zijn minder lang van huis en er kan vaak ook met telefoon of cassettebandjes contact worden onderhouden. Op 27 maart 1972 gaat het laatste “Schip van de Week” de ether in.

Hans van der Ster

Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis

Vluchtelingen en asielzoekers zijn al jaren bijna dagelijks terugkerend nieuws in de krant of op de televisie. Nu zijn het er duizenden, maar ook in de jaren 70 waren het er veel. En dat had allemaal te maken met de Vietnam-oorlog. Veel kanten konden ze niet op. Een mogelijkheid was om met kleine bootjes de zee op te gaan en maar hopen, dat je een schip tegenkwam, waar je aan boord genomen zou worden. En zo geschiedde het ook.

Op de foto is een mooi vloeistofkompas te zien. Dit kompas met het stuk hout waar het kompas op bevestigd is, werd een aantal jaren geleden verkregen uit een schenking van Dhr. R. Post. Het hout is van het vluchtelingenschip afkomstig. Het vloeistofkompas is een Danforth/USA, type Express HiSpeed.

In de realia database van het museum is tevens te lezen, dat het kompas van een Vietnamese vluchtelingen(vissers) boot afkomstig is. Tevens wordt er vermeld, dat het van een Smit-Lloyd schip verkregen is.
Welk Smit-Lloyd schip het is geweest, wordt niet specifiek vermeld. Verder zoeken op het internet leert ons, dat er in de jaren 70 vele Smit-Lloyd schepen betrokken zijn geweest bij het redden van Vietnamese vluchtelingen.
Er wordt gesproken over duizenden vluchtelingen, die in de Zuid-Chinese zee zijn opgepikt. In die jaren waren er vele supply-schepen van Smit-Lloyd aan het werk in dit gebied. Op de route Singapore-Hong Kong kom je dan ook vele boor-productie platforms tegen, even ten zuiden van Vietnam.

De vluchtelingen gingen van boord (als dat toegestaan was) in Singapore of Hong Kong. Soms een verder gelegen haven. En daarna door naar een land waar ze welkom waren.

Op een van mijn eerste reizen bij de Nedlloyd, waren wij met de Nedlloyd Agulhas (eigenaar K.J.C.P.L.) onderweg van West Afrika naar Hong Kong en zaten halverwege de Zuid-Chinese Zee.

Onze kapitein had de koerslijn een kleine 50 mijl oostelijk van de normale koerslijn in de kaart gezet in de hoop de vluchtelingen te ontlopen. Maar op de achtermiddagwacht zag de 2de stuurman een bootje aan stuurboord met vele zwaaiende mensen erop.

Nadat ze aan boord genomen waren, bleek dat er erg veel vrouwen en kinderen bij waren. Meer dan 60 mensen kwamen van het bootje af.>>>>

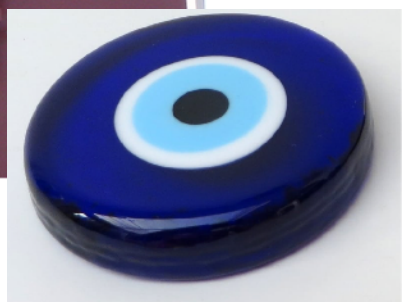
Nadat we in Hong Kong geweest waren (daar mochten ze niet van boord), zetten we koers naar Singapore.
Al met al waren ze een week aan boord en waar laat je deze mensen op een varend schip. Het weer was goed en zodoende konden velen wel een plekje aan dek vinden en voor de moeders met kleintjes was wel een hut in de accommodatie te vinden. Eten was er voldoende aan boord en elk bemannings-lid was erbij betrokken. De officieren waren Nederlanders en de crew Chinezen. Deze laatsten hadden de gewoonte om 1 hut na vertrek uit Hong Kong te gebruiken voor levende have, die onderweg op tafel kwam met de rijst die in overvloed aan boord was.
Dus eten was er voldoende voor de extra passagiers. Het ontschepen in Singapore ging heel vlot. Nederland had al de toezegging gedaan dat alle vluchtelingen, die door Nederlandse schepen werden gered in Nederland welkom waren, dit om te voorkomen dat onze schepen ze zouden laten drijven.
Aan boord hoorden wij ook de verhalen van de geredden, dat menig schip hun voorbijvoer op korte afstand.

Na 2 weken verblijf in Singapore, waar nog een kleintje werd geboren, konden ze op het vliegtuig naar Nederland. Een aantal jaren terug kreeg ik een belletje van een dame, die een reünie ging organiseren voor de bemanning van toen. En dat gebeurde wel vaker. Het leuke was dat deze dame als peuter aan boord kwam en in 2012 tot Mrs. Universe Nederland was gekroond.

In al die jaren op zee maak je toch wel een hoop leed en ellende mee.
Kort na de Vietnamese redding voeren we door Straat Florida met een “bulker” naar Beiruth en ook daar op de wacht van de 2de stuurman kwamen we 3 Cubanen tegen op een vlot.
Het was opgebouwd met een paar planken en 2 opblaasbanden eronder. Verder 5 liter water bij zich. Ze waren in Cuba op het strand vertrokken, maar hadden geen besef van de sterke stroom, die noord gaat met 4-5 mijl per uur en dat red je niet met alleen een peddel. Ze waren dan ook hard onderweg om noordwaarts de Atlantische Oceaan in te drijven en wat dan….

Ze zaten reeds een paar dagen op het vlot en waren van top tot teen verbrand door de zon. Zonder hulp konden ze niet aan boord komen, maar het is allemaal goed gekomen. We zaten ter hoogte van Miami en de Coastguard was reeds onderweg. Die namen ze zonder vragen aan boord en vertrokken weer naar Miami. Leuk is ook dat we nog jaren contact met ze hebben gehad en dat ze hun plek en baan hadden gevonden in de U.S.A.

Theo



Eindelijk was het zover, onze nieuwbouw zou vandaag worden verplaatst.
Eerst van het terrein af en dan door de straat naar het water. Voordat het zover was werden de vlaggen gehesen van Turkije, de Turkse eigenaar, die opdracht voor de bouw had gegeven en van de werf.
De vlaggen van de eigenaar en de werf waren eigenlijk meer spandoeken dan vlaggetjes. De hele brug werd als het ware ingepakt. Het was dus voor iedereen duidelijk te zien, wie zich met dit scheepje bemoeide. De laatste kale plekjes werden nog netjes met de nodige kleuren verf opgehaald. Ik moet zeggen, het zag er geweldig indrukwekkend uit. Men zou er bang van worden. Nadat de vlaggen keurig hingen kreeg ik in de gaten, dat er nog meer werd opgehangen. Op het logo in de schoorsteen van de nieuwe rederij werd, zowel aan bakboord als aan stuurboord, een ronde schijf gehangen.
Ik begreep niet precies wat het moest voorstellen. Gelukkig was mijn vriend Yusuf weer ter plekke om me uitleg te geven. Hij vertelde dat dit een oog moest voorstellen. En inderdaad als je goed keek en met wat voorstellingsvermogen, zag het er zo ook uit. Waarom daar een oog moest worden opgehangen werd me uitgelegd, was om boze ogen naar dit schip te kunnen weerstaan. De op de schoorsteen gehangen ogen moesten dus boze ogen weerstand bieden. Vol overtuiging vertelde hij mij, dat dit een Turkse traditie is. Men zou het bijgeloof kunnen noemen, zoals wij b.v. een schip niet hernoemen. Er rust dan geen zegen op volgens onze traditie. Het moet een goed gevoel geven dat hier aan gedacht wordt.

Op een gegeven moment stopte er een auto voor het werfterrein. Het was een soort bestelauto. De achterdeuren gingen open en tot mijn verbazing kwamen hier drie schapen uit. De schapen werden gedragen door de twee mannen, die ook uit de bus waren gekomen.
De schapen konden niet op eigen kracht naar de werf toe. Hun poten waren vastgebonden. Eén voor één werden de schapen op het werfterrein neergelegd. Keurig gedrieën naast elkaar. Alsof ze lagen uitgestald in een etalage.
De stallucht kwam je tegemoet. Deze heren bleken slagers te zijn, of in ieder geval wat er voor door moest gaan. De één, een niet al te grote, slanke man, had een blauwe stofjas aan. Zo één, die men wel ziet bij duivenmelkers. Onder zijn jas droeg hij een dikke trui en er onderuit kwam een spijkerbroek. De andere man, wat gezetter met vlezige armen, die onder de mouwen van zijn poloshirt vandaan >>>>

kwamen, ging zich eerst een schort voorhangen. Hierna werden de drie schapen naar de achterzijde van de werf getransporteerd. Opnieuw werden onze drie diertjes netjes uitgestald. Men kon aan de ogen zien dat ze het niet erg naar hun zin hadden en waarschijnlijk al wisten wat er zou gebeuren. De lichamen gingen als gekken te keer. Rustig werd afgewacht op de dingen die zouden komen.
Het werfvolk kwam terug van de lunch. Zij verzamelden zich achter op de werf, in de nabijheid van ons drietal. Opeens verscheen er een klein heerschap met een dikke baard en een hoed op. Gevolgd door de eigenaren van het schip en de werfdirecteur. Het heerschap, de imam, begon zijn preek. Het werfpersoneel en de verdere aanwezigen hieven beide opengehouden handen ten hemel. Het was een korte toespraak, waarin de goden werden aangeroepen. Nadat een ieder het “Allah is groot” had uitgesproken, kwam onze gezette slager naar voren. De slager had ondertussen een behoorlijk mes in de knuisten. Zonder blikken of blozen werd het eerste schaap bij de kop gegrepen. In een enkele beweging sneed hij de keel van het beest door. Zo vervolgde hij de galerij der dieren, die hetzelfde lot troffen. Een dankbaar applaus stak op bij de toeschouwers.
Na wat zegeningen met het uitgestroomde bloed werd de bijeenkomst beëindigd.
Het werfpersoneel ging aan de slag om de nieuwbouw te gaan verplaatsen.
De eigenaren en werfdirecteur trokken zich terug in het kantoor. De slagers gingen ter plekke verder met hun werk. Eén voor één werden de schapen van hun wollen jasje ontdaan. Keurig werden zij open gesneden en van de ingewanden verlost.

Deze ingewanden werden niet weggegooid, maar keurig in plastic zakken gepropt. Wat daar vervolgens mee gedaan wordt laat zich raden. Elke keer als er een schaap geheel gereed was na de slachtpartij, werd het keurig aan de poten opgehangen. Zo hingen er dus drie gevilde schapen aan de ladder, die eerder gebruikt was voor het betreden van onze nieuwbouw. Zo gingen drie makke schapen over de dam. Vervolgens werden de ontzielde, dampende lichamen in stukken gesneden en in kleine plastic zakjes ingepakt. Hierdoor lagen er op een gegeven moment 50 stuks pakketjes keurig op een stuk zeil. De slagers waren inmiddels hun restanten aan het opruimen.

De schapenvachten en de plastic zakken met de ingewanden verdwenen in de bestelauto. De duivenmelkersjas en het schort werden uitgedaan. De heren stapten in en verdwenen. Vervolgens verscheen er een kruiwagen waarop de 50 pakketjes werden opgeladen. Deze werd door de portier van de werf naar het werfkantoor gereden. Tegen het eind van de dag gaf de werffluit aan dat het werk er op zat. Het werfpersoneel verscheen bij het kantoor en hier ontving ieder zijn vleespakketje. Zo was weer een enerverende dag met stukje Turkse traditie tot een eind gekomen. Of men zich voor dit soort zaken gelukkig mag prijzen, dat verenigingen als “Wakker dier”, de “Dierenbescherming” en de “Partij voor de Dieren”, hier hun stem niet kunnen verheffen, weet ik eigenlijk niet. Zelf moest ik helaas constateren, dat het bepaald niet erg gezellig was om te aanschouwen.

Hans van der Ster, Tuzla 02-04-2007

De schepen van “de Vulcaan”

Met toestemming van dhr. Jos Telleman van de stichting Binnenvaart.eu en de schrijver, dhr. Jan van ’t Verlaat, vermochten wij het 21ste artikel in de serie “Reders en bevrachters”, zoals in 2016 verschenen in nr. 4 van “Binnenvaart”, het nieuwsorgaan van Vereniging De Binnenvaart, in onze nieuwsbrief plaatsen. Daarvoor spreken wij onze dank uit.
Het stuk gaat over de vroegere Rotterdamse rijnvaartrederij “Vulcaan” en bevat interessante informatie over haar sleepboten uit de periode van vóór de duwvaart. Het gehele verhaal wordt in gedeelten in deze en volgende nieuwsbrieven geplaatst. Overigens, het bedrijf is voor mij geen onbekende, mijn vader is meer dan 40 jaar bij “de” Vulcaan in Rotterdam werkzaam geweest. En onze medewerker Laurens Blom heeft er destijds ook zijn sporen verdiend.
Leo Kischemöller

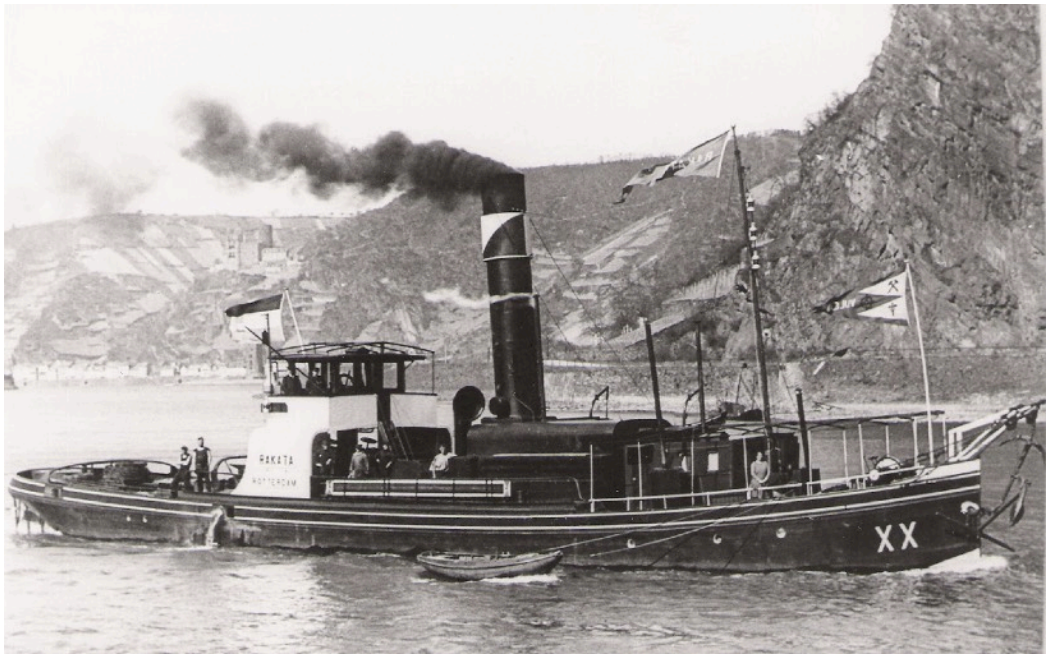
Eerste deel

Verleden

Wanneer het over Vulcaan gaat, schrijven we in de verleden tijd, want dit bedrijf hield op te bestaan per 1 januari 1968 toen het met de Nederlandsche Rijnvaart Vereeniging NV (NRV) samensmolt tot de Europese Waterweg Transporten BV (EWT), later Veerhaven BV te Brielle, een onderneming die onder de naam ThyssenKrupp Veerhaven BV op zijn beurt in 2003 een volledige deelneming werd van het bekende Duitse concern. Toch zullen veel lezers zich de Vulcaan-schepen nog goed herinneren, want ze behoorden tot een bekende verschijning in het stroomgebied van de Rijn. In publicaties is al veel aandacht geschonken aan de NRV, er is zelfs een mooi boek over verschenen, maar over Vulcaan, die andere rederij die hoewel kleiner dan de NRV toch ook tot de verbeelding sprak, blijkt weinig bekend. Het kostte dan ook moeite om wat materiaal boven tafel te krijgen. Al tijden leeft bij de vereniging het plan om een boek te maken, maar dat is om die reden (nog?) niet gelukt, maar nu is er dan wel een nummer van ons magazine dat geheel aan deze interessante rederij is gewijd.

Bedrijvennetwerk

In 1910 werd het bedrijf in Rotterdam opgericht. Niet als een volledig op zichzelf staand bedrijf, want het was de Duitser August Thyssen die daarachter zat. Hij richtte in die tijd meer bedrijven op in Rotterdam, waaronder in 1915 de Bank voor Handel en Scheepvaart NV. Later werden de Rotterdamse bedrijven onderling in een structuur gemodelleerd waarbij de jonge Vulcaan-onderneming een dochter werd van de zojuist vermelde bank, die op zijn beurt weer een dochter was van het concern van August Thyssen, dat vanaf 1919 August Thyssen-Hütte zou gaan heten, gevestigd in Duisburg-Hamborn. Die Bank voor Handel en Scheepvaart NV had buiten Vulcaan trouwens nog twee dochters. Dat waren de Halcyon Lijn NV, een in 1920 opgerichte zeerederij, en het einde 1919 gestarte op- en overslagbedrijf Vlaardingen-Oost NV. Het laatstgenoemde bedrijf legde zich daarnaast toe op scheepsbouw, scheepsreparatie en constructiewerk. Oudere lezers herinneren zich vast nog wel dat er vaak Vulcaanschepen lagen te laden bij dit overslagbedrijf. De haven daar kreeg dan ook toepasselijk de naam Vulcaanhaven. >>>>



De 500 ipk sterke RAKATA met rederijnummer Vulcaan XX werd in de 30-er jaren aangekocht. Hier te zien in de opvaart bij de Loreley (foto Fritz Bubenheim, archief Binnenvaart.eu)

KONINGIN WILHELMINA (THYSSEN XV)
PRINS HENDRIK (THYSSEN XVI)

Scheepsgegevens

type:	stoomradersleepboten
bouwjaar:	1919
werf:	Sachsenberg in Köln-Deutz
lxbxd:	75,00 x 8,90 x 1,50 m
	breedte over de raderkasten:
	XV 21,21 m, XVI 21,70 m
vermogen:	XV: 1700 ipk; XVI: 1650 ipk

De XV werd in 1940 op last van de Duitse bezetter in TJRIWEY hernoemd. Door oorlogshandelingen is deze boot in mei 1945 gezonken bij kmr. 550,5.

Vervolgens gelicht en na reparatie weer in de vaart gebracht. Toen kwam ook de naam KONINGIN WILHELMINA er weer op. In 1951 ging de boot uit de vaart, waarna deze in 1953 is gesloopt.

De zusterboot XVI lag na de oorlog in beschadigde toestand, samen met de XV, in de haven van Walsum. De XVI is vervolgens naar Rotterdam gebracht en later gesloopt.

Op de foto boven vaart de KONINGIN WILHELMINA (XV) door de scheepjesbrug in Koblenz.

Radersleepboot Koningin Wilhelmina

August Thyssen

De hiervoor geschetste bedrijvenstructuur was mede het gevolg van een goed doordachte strategie van August Thyssen. In 1867 was hij met een ijzerwalserij in Duisburg gestart. Omdat dit wat tegenviel, probeerde hij het met een walserij voor band- en staafijzer in Mülheim aan de Ruhr, Thyssen & Co geheten. In 1891 mocht August Thyssen zich bovendien eigenaar noemen van de Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Hamborn. Uit deze bedrijven zou de al genoemde August Thyssen-Hütte voortkomen en vele jaren later na diverse fusies de August Thyssen Groep. Na diverse volgende fusierondes zou dat uiteindelijk uitgroeien tot het wereldwijd opererende Thyssen Krupp AG dat we tegenwoordig kennen. Maar nu weer terug naar ruim een eeuw geleden, toen August Thyssen in eigen persoon nog het moederconcern bestuurde. De bruinkool voor zijn walserij vond hij dichtbij in Duitsland, maar het ijzererts moest geïmporteerd worden. Alles probeerde hij onder eigen beheer te brengen, zodat hij niet van anderen afhankelijk was. Omdat de Rotterdamse haven essentieel was voor zowel zijn ertsimport als zijn staal en kolenexport, wilde hij daar een bruggenhoofd stichten. Dat werd dus het eerder bedoelde bedrijvenconglomeraat met een volledig Nederlands karakter.

Monopolie doorbreken

Dat ook een rederij onderdeel werd van dat bedrijvenconglomeraat, had nog een bijzondere reden. In het begin van de 20ste eeuw werd alle erts- en kolenvervoer richting de Boven Rijn geregeld via het zogenoemde Kohlenkontor. Omdat dit functioneerde als een monopolie, waren hoge transportkosten het gevolg en dat was August Thyssen een doorn in het oog. Daarom richtte hij in 1906 het Transportkontor Vulkan GmbH op, dat gevestigd werd in Duisburg-Brückhausen. Dit zorgde voor het erts- en kolentransport verder stroomopwaarts over de Rijn. Op die manier lukte het om het monopolie van het Kohlenkontor te breken. Maar ook buitendien bleek het een succesvol bedrijf te zijn en dat smaakte naar meer. Dus werd vier jaren later een soortgelijke onderneming voor de Beneden Rijn opgericht en dat werd de NV Handels- en Transportmaatschappij Vulcaan in Rotterdam.

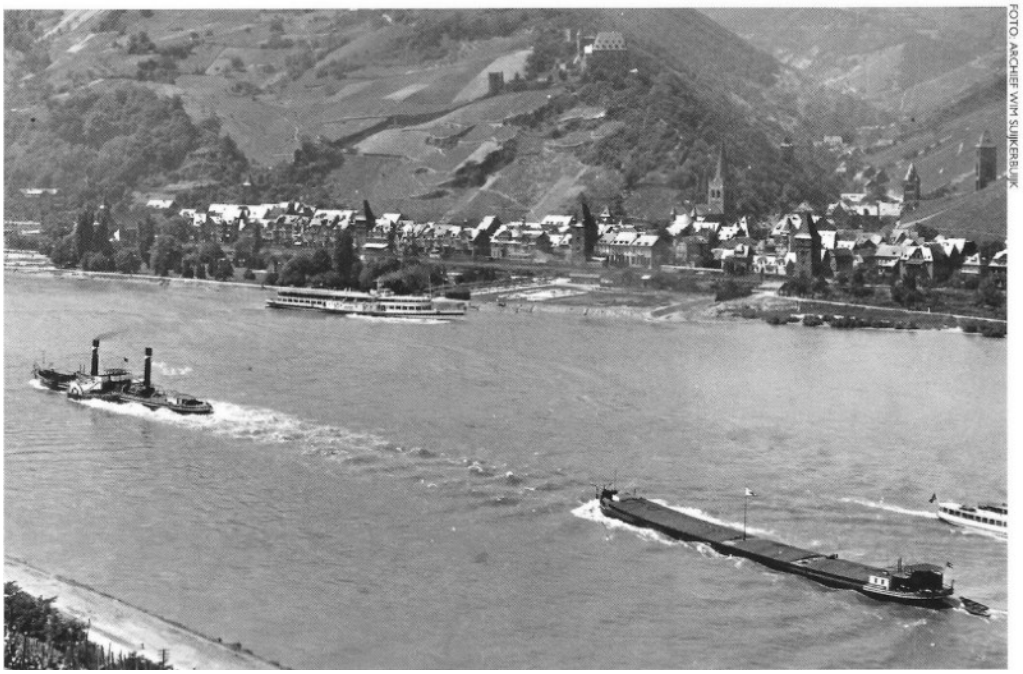
Beginjaren Vulcaan

Het eerdergenoemde volledig Nederlandse karakter van het Rotterdamse conglomeraat van bedrijven betekende niet dat los van het Duitse moederconcern werd geopereerd. Integendeel, feitelijk liep alles aanvankelijk strak aan de leiband van August Thyssen. Dat de eerste sleepschepen en sleepboten van Vulcaan de benaming Thyssen met een volgnummer kregen en niet Vulcaan is een illustratie daarvan. Dit terwijl ze toch onder Nederlandse vlag in de vaart kwamen. Vulcaan vatte de taken al snel ruim op. De Handels- en Transportmaatschappij Vulcaan NV maakte deze bedrijfsomschrijving waardoor zij zich ook op handel kon richten. Aanvankelijk alleenhandel en transport van kolen en erts, al snel ook van ijzer en staal, en geleidelijk ook van andere producten waaronder kunstmest, bouwstoffen en hout. Al die verschillende producten zag je dan ook terug in de ruimen van de schepen van Vulcaan. Naarmate de tijd vorderde, waren er binnen de organisatie van Vulcaan buiten de al genoemde handel en rederij specialisaties en soms zelfs hele afdelingen ontstaan voor cargadoorswerk, expeditie, in- en uitvoer, bunkering en vervoer in de brede zin van het woord. Omdat Vulcaan niet alleen was ingebed in het al vermelde Nederlandse bedrijvennetwerk, maar in ruimere zin ook in dat van de August Thyssen-Hütte, kon de onderneming succesvol opereren. >>>

Het principe van de onderlinge kruisbestuiving. Vulcaan startte in een pand aan de Rochussenstraat in Rotterdam, maar betrok al snel een groter kantoor aan de Veerkade 3-5. Dat is naast het pand waar zich nu het Wereldmuseum bevindt, aan de kant van de Veerhaven. Later zou het bedrijf mede vanwege de verdere expansie van de activiteiten naar de Coolsingel verhuizen.

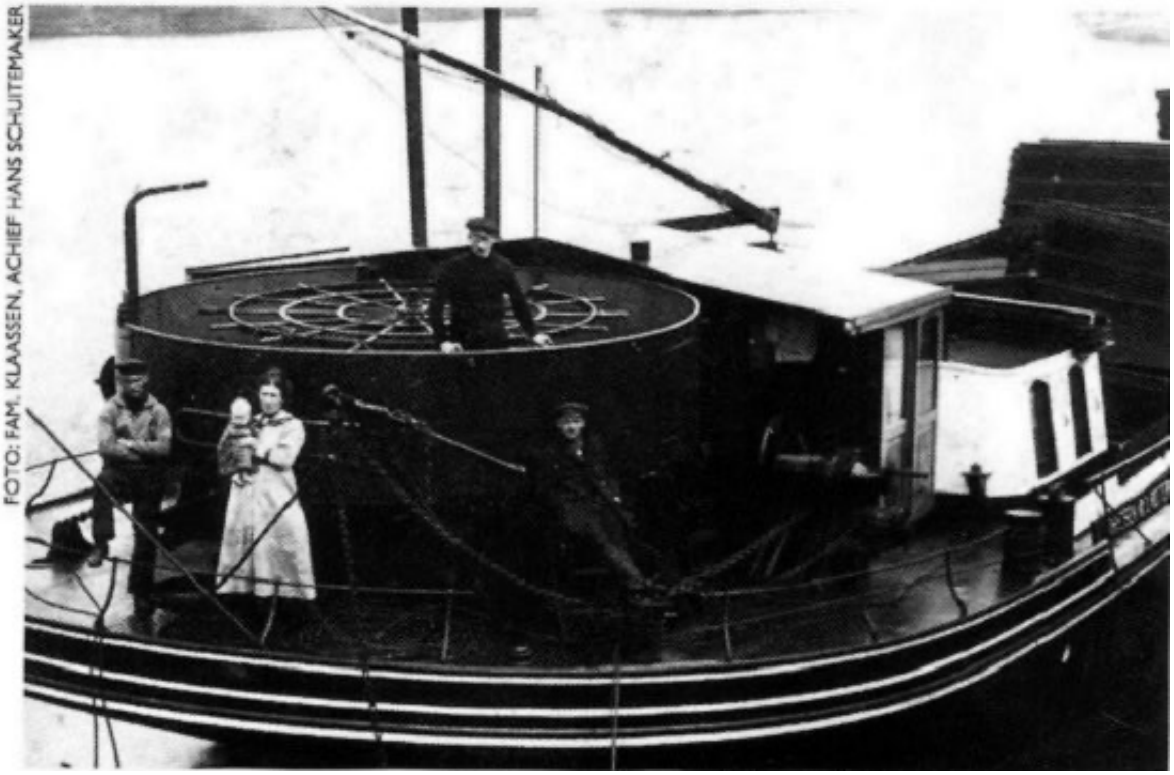
De eerste sleepschepen

We zoomen nu in op het rederijbedrijf van Vulcaan. Daarvoor waren natuurlijk vooral ook schepen nodig om mee te gaan varen. Het eerste sleepschip, dat Thyssen No 1 ging heten, was al een jaar eerder door de Gewerkschaft Deutscher Kaiser gekocht en werd nu direct ondergebracht bij de nieuwe Vulcaan. Die Gewerkschaft had zich ontwikkeld tot een succesvol mijnbouwbedrijf met op dat moment 8 mijnschachten, waarvan bekend is dat daar alleen al in het jaar 1913 maar liefst 4,2 miljoen ton kolen naar boven werd gehaald en 1,4 miljoen ton cokes werd geproduceerd. Hoewel dat eerste sleepschip van 888 ton voor toenmalige begrippen geen klein schip was, hadden ze bij de Gewerkschaft al aan zien komen dat er nog veel grotere schepen nodig zouden zijn om al die kolen en cokes uit Hamborn op een enigszins efficiënte manier af te kunnen voeren. Het mijnbedrijf had daartoe zelf al aan de werf De Noord in Alblasserdam opdracht gegeven tot de bouw van vier 2.500 tonners. Schepen met een lengte van ruim 105 meter, een breedte van circa 12,10 meter en een diepgang van rond de 2,83 meter. Deze schepen kwamen in 1909 en 1910 als Thyssen No 4 t/m 7 in de vaart en werden ondergebracht bij Vulcaan, dat daarmee baanbreker in de Rijnvaart was, Niet dat dit lang uitzonderlijke schepen bleven, want concurrent SHV (Steenkolen Handels Vereeniging, in de binnenvaart kortweg bekend als de Steenkolen), de latere NRV dus, bracht prompt zeven van deze schepen in de vaart. >>>>



Hier een van de stoere Vulcaan-radersleepboten in de opvaart net beneden de Wirbelley tegenover Bacharach. Op de eerste lengte hangt duidelijk een eigen schip.

Om snel te kunnen beschikken over voldoende tonnage, waren intussen ook bestaande kleinere schepen uit de markt door Vulcaan aangekocht. Voordat de zojuist vermelde vier grote sleepschepen goed en wel van de helling gleden, waren al twee 900-tonners van nog maar ruim twee jaar oud gekocht, dat werden de Thyssen No 2 en 3. Nog in hetzelfde jaar werden die gevolgd door de Thyssen No 8 t/m 13.
Daaronder bevonden zich kleine schepen onder de 1.000 ton, zelfs eentje van slechts 295 ton. Deze schepen werden ingezet op smallere rivieren en kanalen. Aan het begin van 1912 was dit de stand van het aantal sleepschepen, 13 dus.



Ook op de 904 ton grote Thyssen No. 3 wordt in een half open "Erdal"-doos met flink liggend haspel gestuurd. Het sturen van een dergelijk schip vereiste behalve vakmanschap soms ook de kracht van wel 3 aan de haspel hangende stuurlieden.

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

De Stichting Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1, 3142 AE Maassluis is bereikbaar onder tel.nr.: 010 - 591274
E-mail: info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
website: www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
Openingstijden: zie website