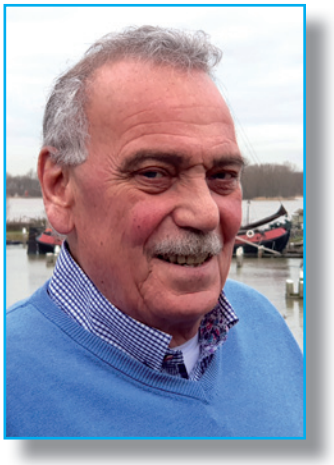
Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter



Beste lezers en lezeressen,

Ons schip ontmoet veel slecht weer op de winterse oversteek van West-Europa naar New York. Op de weerkaarten, die wij zelf op basis van de door de marconist ontvangen codes tekenen, volgt de ene depressie de ander in rap tempo op.
Westerstorm en hoge zeeën laten het in ballast varend schip zwaar stampen.
De kapitein houdt niet van “afslacken” (vaartminderen), want hij wil graag zijn laatst doorgegeven ETA halen.
Je kunt erop wachten, maar op een gegeven moment “pikken we een paaltje”.
Het vlak van het schip klapt dan ter hoogte van de boeg in het golfdal. Dit is niet goed voor een schip en kan zelfs spanten doen afbreken. De enige remedie is vaart minderen of koers veranderen. De kapitein kiest ervoor om vaart te minderen en wel op koers te blijven. Het schip rijdt nu veel rustiger de golven af en de spanning op de brug wordt minder. Je wilt toch geen serieuze schade aanbrengen aan je schip en ook draag je de zorg voor de bemanning.
Dan komt na een halve dag het dilemma. De windkracht is wat afgenomen en het lijkt of de golfhoogte ook wat afneemt. Het begin van het ritueel. De kapitein overlegt met de stuurman of hij de mening van de kapitein ook deelt, dat de zeeën minder hoog zijn en dat de golftoppen er niet meer afwaaien. De stuurman heeft zijn serieuze bedenkingen en vindt het nog niet verantwoord om de telegraaf alweer op vol vooruit te zetten. De kapitein gaat nog maar een paar uurtjes slapen. Korte tijd later verschijnt hij weer op de brug en wil toch proberen om voor vol te gaan.
Je kon erop wachten en na een halfuur weer tegen zeeën ingebeukt te hebben, pikken we opnieuw een paaltje. Nu is het klaar. We gaan verder op halve kracht en de kaptein houdt wacht te kooi. We berusten er nog maar een halve dag in en zullen de volgende morgen, bij daglicht en bij een forse afname van de golfhoogte, het nog eens gaan proberen.

Waarom dit verhaal? Omdat het vergelijkbaar is met wat ons museum (en alle andere musea) al een jaar meemaakt. Open en dicht; open en dicht. Sinds 15 december zijn we weer gesloten en de nabije toekomst is op het moment van schrijven nog onzeker. Eind april is wellicht een mogelijkheid om weer voorzichtig twee dagen in de week te openen. Zolang niet alle vrijwilligers zijn gevaccineerd, blijven we toch met een kwetsbare groep werken.
Dus net als met de Atlantische oversteek van het schip; veiligheid en goed zeemanschap resulteren in een behouden aankomst. Zo zullen wij ook omgaan met de (her)opening van ons museum. Geen overhaaste besluiten en de vrijwilligers, die tijdens de opening het museum bemannen, goed voorlichten over het protocol en de eventuele administratieve handelingen.

We staan niet stil. Er zijn in de aflopen maanden wel plannen gemaakt voor verbeteringen in het museum. Meegaan met de huidige tijd en ontwikkelingen kun je dat ook noemen. De saamhorigheid is er gewoon nog en iedereen wil graag weer zijn oude stekkie gaan bemannen. Laten we er maar van uitgaan, dat bij de volgende Nieuwsbrief ons land weer op stoom is. Dat is in de zomer wel zo plezierig.
Zoals in de ouverture van deze nieuwsbrief zijn er meer vrijwilligers, die iets willen vertellen over hun belevenissen aan boord. Onze nieuwe vrijwilliger Guido Nafzger beschrijft in twee delen zijn ervaringen als stagiair bij Smit Internationale.

Leo Kischemöller vertelt U graag over de extra dienstverlening van ons museum door het verstrekken van informatie vanuit ons ruime archief, het BIS systeem en door kopieën van tekeningen te leveren. Ondanks de sluiting moet de informatieverstrekking doorgaan en het BIS systeem wel bijgehouden worden.
Ons modellen bestand is wederom uitgebreid en Hans de Klerk brengt U hiervan op de hoogte. Hans van der Ster doet een boekje open over het vaccinatieboekje. Erg toepasselijk in deze tijd van moeizame vaccinaties. >>>>>

>>>>> Onze huidige wisseltentoonstelling “Sleepboten in oorlogstijd II” staat er nog steeds. Ondanks dat die tentoonstelling al is geopend op 25 juli van het vorig jaar, hebben door de lange periodes van sluiting nog niet veel bezoekers deze tentoonstelling kunnen zien. Ideeën voor de nieuwe tentoonstelling zijn er wel, maar wanneer we eindelijk zeker zijn van een definitieve heropening, gaan we die plannen verder uitwerken. Maarten Helwig schrijft aanvullend op de huidige tentoonstelling over Sleepboten in oorlogstijd.

Van de hand van Nico Ouwehand is deel twee over de geschiedenis van de Rotterdamse Sleepdiensten.
Nico schreef ook een mooie wervende tekst voor geïnteresseerde nieuwe vrijwilligers, welke inmiddels is verschenen in Piet Sinke’s Newsclippings, in de Maassluizer Courant/De Schakel en in de Waterweg editie van het Algemeen Dagblad. Gelukkig hebben we hierop al enkele positieve reacties mogen ontvangen. Wij kunnen altijd enthousiaste vrijwilligers met een hart voor de Scheepvaart en Sleepvaart gebruiken en vooral dames of heren met ICT of secretariële ervaring. Goede hoop voor de toekomst.

Nu de Covid-19 storm nog even laten afnemen en we kunnen weer Volle Kracht Vooruit.
Ik wens U veel leesplezier en hopelijk tot ziens in ons museum.

Kees van Essen

Uitbreiding van de Modellen in ons Museum

Ondanks de corona sluiting van het Museum hebben we in de afgelopen periode toch weer 2 fraaie modellen mogen ontvangen.

Maassluis 1959

Vanuit het hoge noorden van Groningen hebben we een mooi model ontvangen van de “Maassluis”. Deze in 1959 gebouwde Maassluis was het schip van Rijkswaterstaat dat in de vorige eeuw de boeienverlichting onderhield op Het Scheur en de Nieuwe Waterweg. Het is geen sleepboot, maar vele Maassluizers kennen dit schip, dat vele jaren vanuit Maassluis haar werkzaamheden uitvoerde en dit model is zijn plaats in ons Museum ook meer dan waard.

Ebro 1931

De vader van de heer van Schijndel uit Spijkenisse had een fraai model gemaakt van de “Ebro”. Na zijn overlijden kwam het model bij zijn zoon.
Door verhuizing heeft dhr. van Schijndel geen plaats meer voor het model. Hij zocht een goede plek voor het model en kwam bij ons terecht.
De “Ebro” is een fraaie sleepboot en het model is dan ook een mooie kopie van deze sleper, tot in de kleinste details nagemaakt. Het Museum is dan ook erg verheugd dat de familie het model heeft willen schenken aan het Museum.
We zullen er zeker een mooie plaats voor vinden binnen onze verzameling.

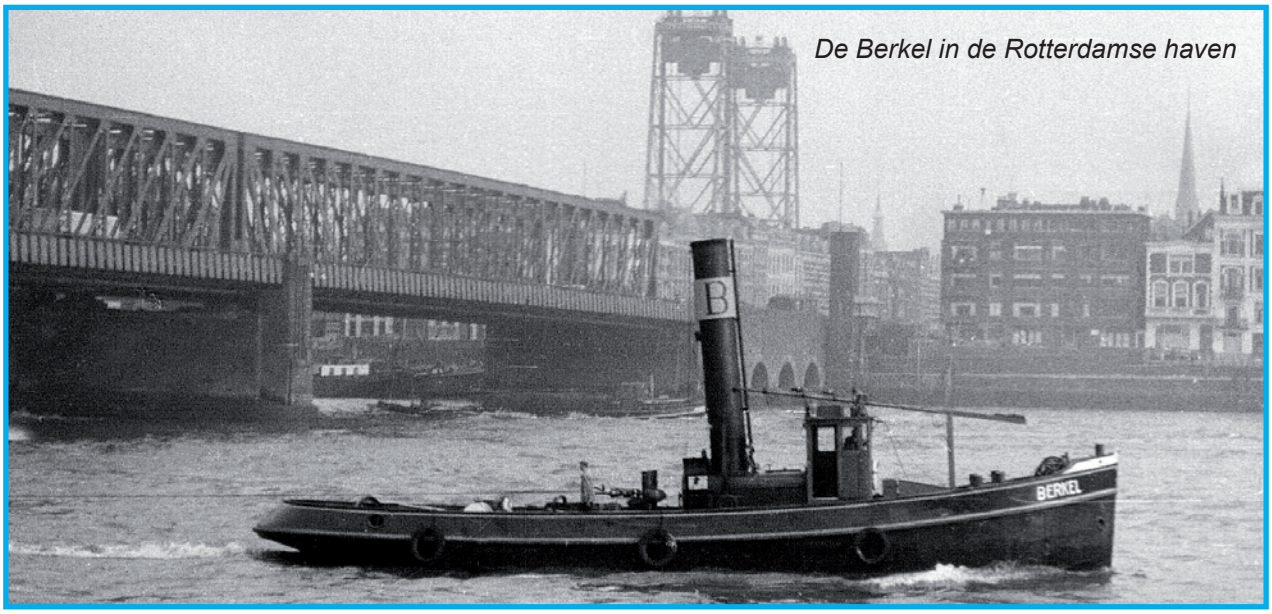
Vervolg De Rotterdamse stadssleepboten

door Nico J. Ouwehand

De vorige editie van dit korte overzicht van de Rotterdamse stadssleepdiensten is geëindigd bij het begin van de Tweede Wereldoorlog. Door het uitbreken van de oorlog en de daaraan verbonden vijandelijkheden, met alle risico's van dien, liep het aantal bezoeken van vaartuigen aan de Rotterdamse haven schrikbarend terug. In 1940 passeerden nog 1400 schepen (niet dubbeltelling) de pieren van Hoek van Holland. Het jaar 1941 liet nog een lichte opleving zien, namelijk de registratie van 1534 schepen, maar daarna halveerde het aantal tot in 1944 een dieptepunt was bereikt van slechts 159 schepen. Daar konden de sleepdiensten natuurlijk niet eens de kosten mee goed maken. De nood onder de bemanningsleden was dan ook hoog.
Naar andere taken werd naarstig gezocht. Dat had maar zeer ten dele succes. Steenkool kwam vanuit Engeland niet meer naar Nederland en ook kwam het 'zwarte goud' niet meer uit het Ruhrgebied. De enige optie ter gedeeltelijke vervanging voor de vaderlandse behoeften (vrijwel iedereen stookte voor de verwarming van huizen op steenkool) was kolen vanuit Limburg naar de rest van het land te transporteren. Ook Rotterdamse havenslepers werden voor dit werk ingezet.
Opgemerkt moet worden dat door het bombardement van de Rotterdamse binnenstad veel kantoren van sleepdiensten in der haast moesten worden verplaatst. Zo vond Piet Smit onderkomen bij de SHV en de sleepdienst Mars trok in bij Van der Tak aan het Westplein.
Een welkome taak voor Rotterdammers was het door het Rode Kruis geregelde vervoer van voedsel vanuit Delfzijl naar West Nederland. In 1944, toen er sprake was van enorme voedselschaarste in de Randstad brachten sommige slepers binnenvaartuigen met in het ruim hongerende kinderen naar Groningen en Friesland. Dat was bepaald niet zonder risico, want de Duitsers deinsden er niet voor terug juist zulke transporten te bombarderen.
Kapitein Toussaint Sr. was een man die zo'n transport aandurfde. Hij was schipper op de **Berkel** van Piet Smit.
Terug naar het begin van de oorlog. Kapiteins werden noodgedwongen teruggezet in rang en moesten functioneren als matroos of stoker. De lonen waren gemiddeld en lijken in de huidige tijd zeer bescheiden, maar dat is bedrieglijk. Een basisloon van een kapitein van Piet Smit in die tijd kwam neer op teruggerekend ca. € 15,- per week, met toeslagen erbij kwam het vaak net boven de € 20,-. Een pakje sigaretten kostte echter ca. € 0,09 en een weekhuur van een gemiddeld woonhuis iets minder dan € 3,-. Dat plaatst de salariëring in betere verhoudingen.

In 1940 bestond de totale vloot van Rotterdamse havenslepers uit ca. 200 eenheden. Doordat vele boten al in de periode 1940/41 door de Nazi's werden gevorderd o.a. voor het idiote plan om met zgn. koppensnellers (binnenvaartuigen met de kop eraf) naar Engeland te varen, reduceerde het aantal sleepboten aanzienlijk.
Tegen het einde van de oorlog probeerden sommige medewerkers van Piet Smit nog sleepboten te verstoppen in de Biesbosch. Tot ontsteltenis van de Duitse havenautoriteiten was zelfs het paradepaardje van de vloot, de **Siberië**, opeens verdwenen. Daar wisten de heren wel raad op. Als deze sleper niet als de weerlicht aan de Boompjes zou terugkeren, zouden directieleden van de rederij worden gefusilleerd. De Piet Smitters wisten dat dit geen loos dreigement was en hebben de boot in de nacht weer teruggebracht en met één touwtje aan de kade vastgemaakt.

Van de 200 eenheden waren er in 1945 nog maar enkele actief. Echter veel slepers konden binnen korte tijd weer worden gerepareerd. Van elektronica was nog geen sprake en het merendeel liep nog op stoom. Na de bevrijding waren directieleden naarstig op zoek gegaan naar eens gevorderde boten. Die werden op de meest vreemde plaatsen al dan niet in desolate toestand teruggevonden. In Nijmegen, Arnhem en Zutphen, maar ook in >>>>



De Berkel in de Rotterdamse haven

Siberie en België ijsbrekend

>>>>> Duitsland en Noorwegen bleken Rotterdamse havenslepers te liggen.
Een oorlogsschaderegeling was in voorbereiding.
Gezegd moet worden dat de Nazi's in het begin van de oorlog 'keurig' betaalden voor het gebruik van gevorderde sleepboten. Dat veranderde echter in de loop van de oorlogsperiode om het nog maar niet te hebben over gevaren schades. In het sleepvaartmuseum zijn daar deels nog de facturen van terug te vinden. Die oorlogsschaderegeling was dus bepaald geen luxe.

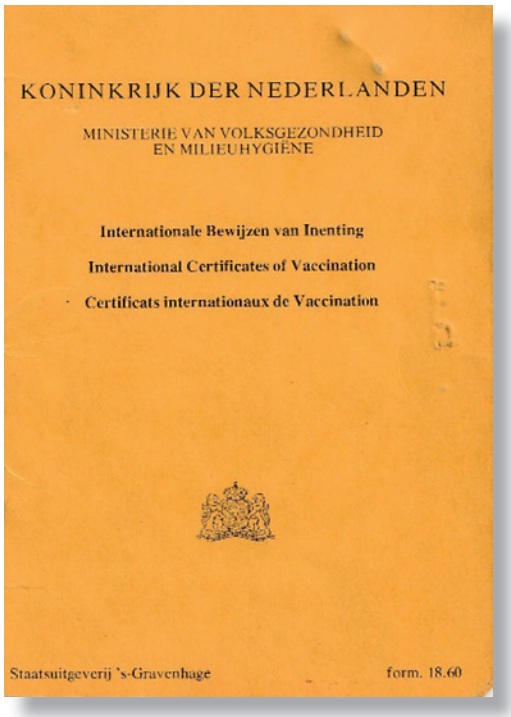
Na de oorlog was er in eerste aanleg veel werk voor de weer opgelapte sleepboten. Zo werden in 1945 30 Rotterdamse havenslepers ingezet bij het repareren van de in 1944 gebombardeerde dijken van Walcheren, dat onder water was gezet om de Duitsers daar te verdrijven en zo de toegang tot de haven van Antwerpen te verzekeren.
Er werden al snel plannen op de tekentafel ontwikkeld om nieuwe sleepboten te bouwen. Duidelijk was dat het stoomtijdperk voorbij was. De stomers zouden worden verbouwd tot motorsleepboten of geleidelijk aan een sloperij worden verkocht. Voorbeelden van verbouwde slepers zijn de **Cosmopoliet**, de **Finland**, de **Gouwe** en de **Portugal**.

Nog voor de oorlog werd er een prototype dieselelektrische sleper voor Rotterdam gebouwd, te weten de **Pernis**, die later **Alblasserdam** zou heten. Dat type beviel, met enige aanpassingen, prima en op basis van dit schip werd in de jaren vijftig een nieuwe generatie havenslepers gebouwd.

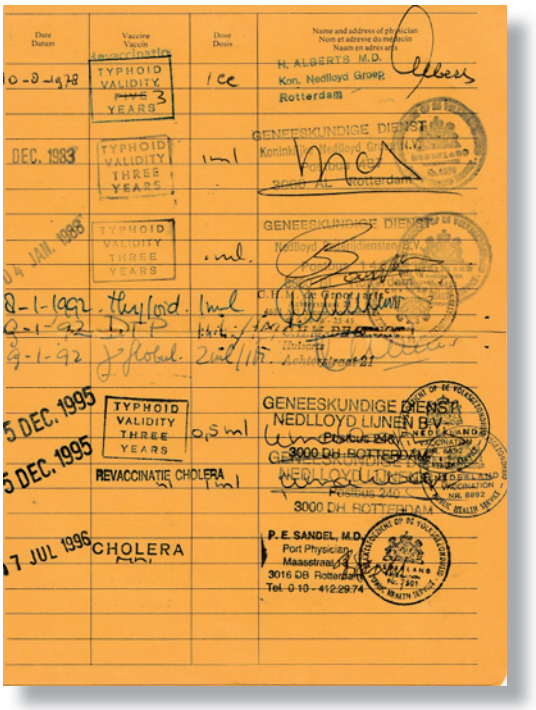
Een van de eerste na-oorlogse nieuwbouwslepers was de **Maassluis**, in de wandeling "het Maassluisje" geheten.
In 1948 kreeg het vaartuig een vermogen mee van 150pk, ruim voldoende voor haar toenmalige taak: het assisteren van de zeesleepboten in en uit de Maassluise haven. Als enige riviersleper in de vloot van Smit kreeg ze een blauwe band om de bescheiden maar fraai vorm gegeven schoorsteen. Anno 2021 bestaat het slepertje nog steeds en siert het in gerestaureerde staat de Maassluise haven.
Dankzij ondernemer Luuk Vroombout is de Maassluis behouden en in een stichting ondergebracht zodat bij evenementen het schip een nostalgische sfeer kan oproepen en haar oude taak min of meer kan oppakken. In de jaren vijftig kwamen, zoals gezegd, bijna seriematig nieuwe stadssleepboten van de vaderlandse hellingen. Daarover een volgende keer meer.

Linge in Scheveningse haven

Het Vaccinatieboekje



Nu het Coronavirus nog steeds onder ons is wordt de roep om een vaccinpaspoort luider. Overheden in Europa hebben lang geaarzeld over nut en noodzaak van een vaccinpaspoort. In de EU lag het onderwerp al vorig jaar mei op tafel, maar pas na druk van de Griekse premier - die een vaccinpaspoort ziet als een redding voor het komende toerismeseizoen - kwam er in december schot in de discussie.
De vraag waarvoor de pas gebruikt moet worden, is nog onbeantwoord. Het zou uitsluitend om „medische doeleinden" moeten gaan. Eén ding is wel duidelijk. De zeevaart kan worden gezien als de voorloper van het vaccinpaspoort.
Iedere zeevarende moet namelijk, naast zijn monsterboekje, in het bezit zijn van een vaccinatieboekje. Het vaccinatieboekje of Internationaal bewijs van inenting, ook wel 'het gele boekje' genoemd, is bedoeld om te gebruiken voor aantekeningen m.b.t. inentingen tegen gele koorts, dtp, hepatitis A, hepatitis B, COVID19 en andere vaccinaties. Het boekje wordt door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) aanbevolen. Er staat uitgebreide informatie in voor artsen, waaronder b.v. pokkenvaccinatie technieken en informatie voor reizigers. Het vaccinatieboekje is meertalig (Engels, Frans en Nederlands) en is vastgesteld door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
In het vaccinatieboekje wordt ingesprongen op mogelijke wijzigingen in verband met verplichting (door de WHO) van andere vaccinaties of maatregelen dan die voor gele koorts, vandaar ook de titel Internationaal bewijs van inenting of profylaxe.
Vragen over privacy: mag een werkgever vragen om een vaccinatiebewijs? En is het gegarandeerd dat overheden vaccinatiedata niet koppelen aan andere persoonsgegevens, zoals leeftijd of etniciteit? Politici vragen zich af of het wel eerlijk is om mensen die buiten hun schuld niet gevaccineerd zijn (jongeren) rechten te onthouden die wel gegund worden aan mensen, die wel gevaccineerd werden. Dat staat nog los van de vraag of vaccinatiepaspoorten niet de fundamentele rechten aantasten van mensen, die niet gevaccineerd willen worden. Het is voor de zeevarende dan ook nooit een discussiepunt geweest over het wel of niet hebben van een vaccinatieboekje of vaccinpaspoort. Het was er gewoon en hoorde bij het beroep van de zeevarende. Naast de prachtig uitgestalde museumstukken ontbreken dan ook niet het vaccinatieboekje, geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart en diverse geneeskundige verklaringen voor het gehoor en het gezichtsorgaan. Kom gerust eens kijken zodra het museum weer open mag gaan.



Hans van der Ster

Sleepboten tijdens de Tweede Wereldoorlog

3 extraatjes

De 'Atjeh' met de 'Zeemanshoop' op sleep nadat de meeste opvarenden waren overgegaan op de 'Venemous'. (foto Rick Kershaw, RNVR)

Het is jammer, de wisseltentoonstelling over de verrichtingen van Nederlandse sleepboten tijdens de tweede wereldoorlog hangt nog steeds, maar is helaas voor niemand te zien. Wel is er in de tentoonstellingswijzer een overzicht te lezen. Veel aandacht is altijd uitgegaan naar de grote sleepboten, maar ook een enkele kleine sleepboot is, al was het niet de bedoeling, uitgeweken.

Zo één is de Amsterdamse '**Atjeh**'.
Om de haventoegang van IJmuiden te versperren werd in de avond van 14 mei 1940 het fraaie passagiersschip '**Jan Pieterszoon Coen**' van de Stoomvaartmaatschappij Nederland tussen de pieren tot zinken gebracht. De 'Coen' lag zelf niet meer onder stoom en moest met sleepboten naar buiten worden gebracht. Dit was oorspronkelijk de opdracht voor de sterke '**Hector**' en '**Stentor**' van Wijsmuller, die echter al voortijdig tot zinken waren gebracht door een overijverige Britse vernielingsploeg om te voorkomen dat ze in handen van de vijand zouden vallen. Nu werd het een taak voor de kleinere sleepboot/hulpmijnenveger '**M3**' (1918, 450 ipk) van de Koninklijke Marine en de '**Atjeh**' (1921, 350 ipk) ook van de Stoomvaartmaatschappij Nederland.
Met veel moeite en ondanks de mijnen gedropt uit een Duits vliegtuig, lukte dit. Daarna werd de bemanning van de 'M3' aan boord van de 'Atjeh' genomen nadat de 'M3' tot zinken was gebracht in het gat van 50 meter dat tussen de zeepier en de 'Coen' was overgebleven. Ook kwam een launch langszij met onder andere Nederlandse officieren en de Engelse 'demolition party' die de 'Coen' had laten zinken en eerder Nederlandse verdedigingswerken en olieopslagtanks had vernietigd. Zij moesten nu naar een Engels oorlogsschip worden gebracht dat bij de 'brulboei' buitengaats zou liggen voor de terugtocht naar Engeland. Daar lag het niet en in opdracht van de Engelse commandant voer men op een niet zeewaardige sleepboot verder de zee op richting de **Westhinder** met meer dan 70 man aan boord en nauwelijks bunkers, eten of water aan boord. De volgende dag, 15 mei, ter hoogte van Scheveningen liep men de reddingsboot '**Zeemanshoop**' achterop. De 'Zeemanshoop' was de dag daarvoor gekaapt door vier studenten en uit Scheveningen ontkomen met 46 joodse mensen aan boord. Eenmaal op zee kreeg men te kampen met een uitgevallen cilinder van de motor. Kort nadat de 'Atjeh' de 'Zeemanshoop' op sleeptouw had genomen, terwijl de 'Atjeh' vrijwel zonder bunkers kwam te zitten (het hout van de beschieting werd al gesloopt om als brandstof te dienen) werden ze opgemerkt door de Engelse torpedobootjager '**Venemous**' die twee mijnenvegers beschermde. De meeste opvarenden werden overgezet op de 'Venemous'. Op de 'Zeemanshoop' bleven de 4 studenten achter, die maar in Engeland moesten zien te komen. Die zagen dat, niet geheel ten onrechte, niet zitten en klommen ook aan boord van de 'Venemous'. Alles ging nogal gehaast. De 'Venemous' had al te lang stil gelegen, ging anker op >>>>

De man, die even de „Coen" ging versleepen, bleef vijf en een half jaar weg

Kapitein Straatman en zijn „Atjeh" na vele omzwervingen weer thuis

Een invaliedestje dat hem heugen zal

Byrnes: Balkan en Iran bli moeilijke kwesties

Amsterdam's afscheid van een historisch jaar

OUDEJAARSAVOND-REBUS

>>>>> en voer richting Engeland. 60 jaar na de oorlog leek het dat die zorg niet onterecht was geweest. Volgens een niet bevestigd Duits rapport in het Kriegsmarine archief zou de hele operatie door de periscoop van een Duitse onderzeeër zijn gevolgd die gelukkig geen torpedo over had.
De schipper van de 'Atjeh' kon niet aanzien dat de 'Zeemanshoop' driftend werd achtergelaten. Met hulp van een geleende tros en de hulp van de bemanning van een ook naderbij gekomen Engelse mijnenveger werd de 'Zeemanshoop' door de 'Atjeh' op sleeptouw genomen. De 'Atjeh' hing, nu echt zonder kolen, achter de mijnenveger. Het bijzondere konvooi kwam 15 mei om 9 uur 's avonds in Ramsgate aan.

De '**Zeemanshoop**' heeft gedurende de oorlog dienst gedaan als communicatievaartuig en boeienschip voor de mijnendienst in Harwich en daarna Holyhead.
De 'Atjeh', niet geschikt voor werk op zee, heeft met dezelfde bemanning, waarmee in 1940 was vertrokken om 'even' bij de 'Coen' te helpen, tot in 1945 dienst gedaan, eerst in Portsmouth en later op de rede van Greenock. In IJmuiden, toen de 'Atjeh' niet terugkwam was men zeer bezorgd, dat de sleepboot was vergaan en is op 16 mei gezocht met een houten vlet (vanwege de gevallen magnetische mijnen) of men de 'Atjeh' kon vinden. Enkele maanden later ontving men een bericht, via een Amerikaanse gezant, dat de 'Atjeh'

^ *Indus als LAZ11 na beschieting in 1940*

< *De 'Zeemanshoop' gefotografeerd door Rick Kershaw (RNVR), officier van HMS 'Venemous' vlak nadat ze ontdekt zijn. (foto Rick Kershaw, RNVR)*

veilig aan de overkant was aangekomen; iets dat men voor onmogelijk had gehouden.
De 'Atjeh' heeft na de bevrijding dienst gedaan in Zeeland en is in december veilig binnendoor in Amsterdam teruggekeerd. Op 31-12-1945 stond over de niet geplande afwezigheid van 4,5 jaar een artikel in het Amsterdamsch Dagblad.
De schipper van de 'Atjeh', C. Straatman, was plotseling ingevallen voor de vaste schipper van de'Atjeh', die niet beschikbaar was. Hij kreeg nog snel een pakje brood mee van zijn vrouw in de verwachting 's avonds weer thuis te zijn. Machinist P. Tienstra, was ook een invaller. Alleen stuurman W. Soolsma was de enige, die goed bekend was met de 'Atjeh'. Geen van hen beheerste navigatie op zee, noch waren er navigatiemiddelen aan boord. Met kunst en vliegwerk is door andere opvarenden de navigatie gevoerd. Toen Straatman de opdracht kreeg om door te varen richting Westhinder heeft hij daar eerst tegen geprotesteerd vanwege zijn niet zeewaardige sleepbootje en te weinig kolen. Dat kan de reden zijn geweest dat later negatief beslist werd over een onderscheiding voor hem. Wellicht ten onrechte want hij heeft uiteindelijk niet alleen de 'Atjeh' veilig in Engeland gekregen, maar ook de 'Zeemanshoop' gered. >>>>>

De 'Atjeh', gefotografeerd door Rick Kershaw (RNVR), officier van HMS 'Venemous' vlak nadat ze ontdekt zijn

Salome, Franse tanker 1941

>>>>> Door een officier van de 'Venemous' zijn wat foto's gemaakt van de gebeurtenissen, die zijn te vinden op een website over deze torpedobootjager en kranten uit die tijd. Goed is te zien hoe volgepakt de scheepjes waren. De spiegelgladde zee zal zeker hebben geholpen bij een goede afloop aan het begin van een zware beproeving. Zoals gezegd is er begrijpelijk altijd voornamelijk aandacht geweest voor de grotere zeesleepboten aan geallieerde zijde. Er is daar ook meer over bekend dan over het werk van de sleepboten die achterbleven. Soms heb je geluk en kom je een goede foto tegen van Duitse zijde.
Zoals die van de '**Indus**' als '**ZSD 4**', samen met een onbekende sleepboot, met de grote Franse tanker '**Salome**' in het Engels Kanaal.
De grote nieuwbouwtanker 'Salome' (13,291 GRT / 6880 NRT / 18,511 tdw) was eind mei 1940 nog niet afgebouwd, maar wel al bewapend met de bedoeling het schip van Duinkerken naar Engeland te slepen. De snelle Duitse opmars maakte dit onmogelijk en de Franse genietroepen brachten de tanker met springladingen in tanks en machinekamer tot zinken. Nadat het Duitse prijzenhof in Hamburg de tanker had toegewezen aan de Kriegsmarine, besloot die het schip te repareren en te voltooien als '**Trossschiff**' (marine bevoorradingstanker). In april 1941 werden de laatste lekken in het achterschip gedicht en werd de tanker vlot gebracht en sleepklaar gemaakt. Van 20 tot 22 mei 1941 werd ze door 2 sleepboten, waaronder de 'Indus' naar Rotterdam gesleept. Het werk zou in 1942 af moeten zijn maar in juli 1941, staand in een dok van Wilton, werd de tanker getroffen door twee geallieerde brandbommen bij een luchtaanval. De tanker werd weer dicht gemaakt maar bleef verder met slagzij liggen. In september 1944 zonk de Duitse havenmeester het schip af in de ingang van de Waalhaven. Na de oorlog werd het opnieuw gelicht en in 1948 door de oorspronkelijke eigenaren voor het eerst in dienst gesteld. Onder diverse namen heeft de 'Salome' uiteindelijk tot 1976 gevaren.
De oorlogscarrière van de '**Indus** ' (ex '**Brabant**', 1920, 1200 ipk) is een stuk korter maar wel dramatischer en triester. In 1940 werd ze al zwaar getroffen door het geschut van een Engels oorlogsschip, waarbij 7 leden van de bemanning omkwamen door explosieve ontsnapping van stoom en het uit de takels vallen van de reddingsloep. Ze bleef echter drijven en na te zijn binnengesleept weer gerepareerd. Twee jaar later werd de 'Indus' op 20 november 1942 door Bristol Beaufighters van het 236th Sqn iets boven Hoek van Holland in ondiep water tot zinken gebracht.
De zandbank waar ze zonk heet sindsdien de 'Indusbank'. Het wrak is tussen 1957 en 1960 in delen opgeruimd. De 'Indus' was ingedeeld bij de Zeereddingsdienst, welke onder dwang van de bezetter werd opgezet door het Rode Kruis en redde vrijwel alleen bemanningen van neergestorte Duitse vliegtuigen. Omdat de schepen van de Zeereddings-dienst, ook bewapende Duitse militairen als bewaking aan boord hadden werd de Zeereddingsdienst door de Engelse autoriteiten niet erkend en werden de schepen er van ook aangevallen.

Tot slot een foto van een fiets. Ja, een fiets. Wat doet dat in een sleepvaartnieuwsbrief? Echter, zo te zien een gloednieuwe glimmende zwarte. En dat is bijzonder op een foto waarop verder alles volkomen marine grijs is. De foto komt uit een grote serie met de sleepboot **Amsterdam** bij de feestelijke terugkomst in Nederland waarvan ook een andere in de tentoonstelling is opgenomen. Dat de oorlog op zijn eind liep was al een tijd duidelijk en een bemanningslid met een vooruitziende blik was zo slim om een nieuwe fiets aan te schaffen. Die fiets viel de fotograaf uit het leeggeroofde Nederland direct op.

Maarten Helwig

De belevenissen van Guido Natzger

stagiair-stuurman bij Smit Internationale periode 1978-1979

Het begin.
Ik ben sinds augustus 2020 vrijwilliger en in de Nieuwsbrief van oktober jl. heb ik mijzelf al voorgesteld. Het bevalt mij erg goed als vrijwilliger en het lijkt mij leuk om mijn verhaal als stagiair-stuurman in een aantal afleveringen met jullie te delen. Helaas zitten we nog steeds in een Lock-down als ik mijn verhaal aan het schrijven ben en ik hoop, dat wanneer deze Nieuwsbrief uitkomt, het museum weer open is en ik het vrijwilligerswerk als suppoost weer mag oppakken.

Augustus 1978 tot en met 9 maart 1979.
Als student opleiding BS (Stuurman) had ik tijdens mijn studie al de wens om bij Smit Internationale te gaan varen.

In het laatste deel van het examenjaar heb ik gesolliciteerd en werd ik gelukkig aangenomen. Het was toen al erg moeilijk om een stageplek te krijgen. Donkere wolken van werkloosheid schaarden zich boven Nederland. Ook waren wij, als bijna afgestudeerden, erg boos op de toenmalige Minister van Onderwijs, Jos van Kemenade. Deze had besloten dat de leerlingplekken voortaan stagiaireplekken waren. Met als gevolg dat een stagiair-stuurman, -werktuig kundige of -marconist geen leerlingsalaris meer kreeg maar een vaste stagiairvergoeding.
Voor mij scheelde dat in ieder geval ongeveer 16.000 sleepmijlen aan vergoeding gedurende dat jaar. Hij werd dan ook “Ken-me-naaien” genoemd bij ons op de zeevaartschool.

Als stagiair hoefde je in principe niet te werken aan boord, alleen het takenboek moest bijgehouden worden. Maar ja, als je het vak wilt leren dan zal je met alles mee moeten doen. Dat heb ik dan ook gedaan in dat stagejaar; wacht-lopen, de werkzaamheden die tijdens die wachten gedaan moesten worden, gebikt en geverfd, sleep klaar maken, wachtlopen in de machinekamer (2 weken maar gelukkig, maar wel tijdens de vaart in de snikhete tropen zonder airco in de MK), gewoon alles om het vak te leren, ook wat de matrozen, bootsman en stuurlieden deden.

1. Smit Rotterdam.
Op 25 augustus moest ik mij melden bij Piet de Nijs van Smit Internationale aan het Westplein te Rotterdam. Ik zou naar Las Palmas vliegen om aan boord van de Smit Rotterdam te gaan. Bij Nedlloyd inentingen gehaald en aangemonsterd bij de Waterschout aan de Glashaven.
Op 1 september kreeg ik een telegram, ja dat ging toen nog zo. Nu zou je een ‘whatsapp’ krijgen. Helaas ging het niet door. De bemanning had nog geen enkele sleepmijl gevaren of job gehad, dus die bleven wat langer aan boord. Jammer, ik had me erop verheugd om op die mooie sleper te mogen beginnen.

2. Smit Zwarte Zee.
Op 4 september kreeg ik bericht dat ik mij moest melden op de sleepboot ‘Zwarte Zee’ in de Merwehaven, loods C. Mijn vrienden hebben mij daarheen gebracht met de auto. Daar aangekomen konden we weer gelijk terug naar Maastricht, waar ik toen woonde; het zou nog even duren. 8 september zou het dan gaan gebeuren. Dus wederom naar het schip. Daar aangekomen en aangemonsterd was het weer uitgesteld tot maandag 11 september. We zouden met twee bakken naar Trondheim in Noorwegen varen en weer terug. Op 11 september ging ik er weer heen en ik werd ontvangen door de 2e stuurman. Deze heeft mij rondgeleid en samen hebben we de kaarten voor de reis verzameld en gecheckt of ze nog up-to-date waren. Stel je voor dat er een nieuw wrak of booreiland niet ingetekend zou zijn op een van de benodigde kaarten.
De volgende dag kregen we een interessante klus. Er moest een nieuwe splits gemaakt worden op een sleeptros. Het slechte stuk moest er afgebrand worden en daarna moest de hele kabel rond de kous vastgesjord worden. Daarna begon het eigenlijke splitsen. Een zware klus zoals op de foto te zien is. Bootsman Bouwmeester heeft de sleep-draad in de houdgreep. >>>>>

Bootsman Bouwmeester bezig met de sleepkabel en daarnaast het afgebrand stuk met de kous.

>>>>> Ik had een gloednieuwe radio-cassette recorder gekocht voor het varen. Bleek de Zwarte Zee gelijkstroom te hebben i.p.v. wisselstroom. Poef, zei het apparaat, maar gelukkig geen brand. Dus die moest gerepareerd worden. Dat deden we toen nog; eenmaal weer gemaakt heb ik er veel plezier van gehad.
Inmiddels verliepen de dagen en werd er niet uitgevaren. 15 september ben ik weer naar huis gegaan. Op maandagmorgen weer langs kantoor en werd mij medegedeeld dat de 'Thames' de reis zou overnemen van de 'Zwarte Zee'. Dus ik zou eindelijk zee kiezen met de 'Thames' naar Trondheim.

3. Smit Thames.
In de middag van maandag 18 september 1978 werd ik door Piet de Nijs opgehaald en naar de haven van Vlaardingen gebracht, alwaar de 'Thames' lag.
Op 20 september vertrokken we dan eindelijk met de twee bakken als sleep. Ik werd ingedeeld in de 4-8 wacht samen met de 1e stuurman en matroos 'onder de gage' Johan. Buitengaats wat Decca-peilingen gemaakt.
De volgende (ochtend) wacht moest er met de hand gestuurd worden want de stuurautomaat was stuk. Het Decca-apparaat vertoonde ook kuren. Ik kreeg een beetje last van zeeziekte, maar dat was na het avondeten gelukkig snel over.

De les van "blijven eten" werkt goed bij mij. Had ik geleerd met het varen op de 'Prinses Margriet' tijdens mijn opleiding. Ik weet nog goed dat er destijds op een avond nog maar 7 medestudenten van de 25 aan het eten waren de rest was zeeziek. Dus veel eten voor ons zevenen, haha.

De reis verliep verder voorspoedig en we hadden een ETA op 24 september 1978 om 23:00 uur. Dan zou de loods aan boord komen om ons verder te voeren naar Trondheim. Voor die tijd moesten we nog een uitwijkmanoeuvre doen, tijdens mijn wacht, voor een coaster (kuster). Windkracht 6 stond er, maar het viel mee. Tijdens de vaart in de fjord, zag ik in het donker de machtige contouren.
25 september 1978 arriveerden we er om 09:00 uur. Het was ijzig koud en we stonden allemaal te blauwbekken aan dek. Na "pikheet" gingen wij naar de sleep terug om de sleep te klaren. Sleepketting, voorlopers en lichten moesten opgehaald worden. Een collega sleepboot 'Sandettiebank' van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst lag er ook.
Een barbezoek in Trondheim heb ik maar overgeslagen, een biertje koste toen f 7,50 en een cola-Bacardi f 25,-. Daar was mijn stagevergoeding niet op berekend.
De volgende ochtend, 26 september 1978, vertrokken we weer richting Rotterdam met losse boot. In de ochtend heb ik tot 11.30 aan het roer gestaan. Nu zag je pas echt hoe mooi de fjorden zijn met zijn imposante bergen, sommigen waren al met sneeuw bedekt. Tijdens mijn wachten in die dagen erna wat stuurmans-dingetjes gedaan en na mijn wachten takenboek werk gedaan. Zonnetje geschoten met de sextant (uitkomst was niet helemaal goed), navigatie, het brandvrije pak gecontroleerd en geoefend met persluchtapparaat. Erg zwaar voor het iele mannetje dat ik toen was.

E.T.A. Rotterdam zou 30 september 1978 in de ochtend worden. Op 29 september voor de ochtendwacht merkte ik al dat het zwaar weer werd. Tijdens mijn 4-8 wacht was deze op zijn hevigst, ongeveer kracht 9. De patrijspoorten van het hoofddek werden afgesloten met de blind-kleppen ter voorkoming van schade. Het schip ging hevig tekeer en nam water over. Prachtig! Onderweg veel olieplatforms gezien ter hoogte van en boven de Waddenzee.
Op 30 september tegen 2 uur voeren we tussen de pieren van Hoek van Holland en om 3:15 was het "voor en achter" in de haven van Maassluis.
Dit was dan mijn eerste tiendaagse reis aan boord van een zeesleper. En beviel het? Jazeker, het smaakte naar meer. Later kreeg ik te horen dat het de laatste reis was geweest van de 'Thames' als sleepboot van Smit Internationale. Daarna is ze verkocht en omgebouwd tot het luxe jacht 'Itasca'.

Dit was mijn eerste bijdrage voor de Nieuwsbrief.
Mijn volgende bijdragen zullen gaan over de reizen Singapore - Japan - Perzische Golf met de 'Smit Noordzee' en de tweede helft van mijn stageperiode.

Foto van de "Thames" in de haven van Trondheim.

Een stukje bijzondere dienstverlening door het Nationaal Sleepvaart Museum

Musea behouden, interpreteren en bevorderen het natuurlijk en cultureel erfgoed van de mensheid.
Musea die collecties bewaren, beheren deze voor het welzijn van de samenleving en haar ontwikkeling.
Musea bewaren primaire bronnen waarmee kennis opgebouwd en bevorderd kan worden.
Musea bieden mogelijkheden voor waardering, begrip en bevordering van het natuurlijke en cultureel erfgoed.
Museale faciliteiten bieden mogelijkheden voor andere vormen van dienstverlening en publieksvoorzieningen.
Musea werken nauw samen met die gemeenschappen waar de collecties vandaan komen alsmede de gemeenschappen ten dienste waarvan zij werken. Musea werken binnen een wettelijk kader.
Musea werken op een professionele wijze.

In lijn hiermee is de concrete doelstelling van de Stichting Nationaal Sleepvaart Museum (NSM) te Maassluis:
De Stichting Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis heeft ten doel het in stand houden van een museum in Maassluis, waarvan het verzamelgebied zich uitstrekt over alle aspecten van de Nederlandse zee- en binnensleepvaart, zowel in het verleden als contemporain.
Het NSM levert op deze wijze een belangrijke en unieke bijdrage aan het bewaren en uitdragen van (de kennis van) cultureel / industrieel erfgoed.
De geschiedenis van een destijds (en bij vlagen nog steeds) wereldberoemde typisch Nederlandse bedrijfstak, ook wel “Hollands Glorie” genaamd, blijft op deze wijze voor het nageslacht bewaard.

De doelstelling wordt bereikt door:

- het verzamelen en tentoonstellen van modellen, maritieme kunstuitingen en andere voorwerpen;
- het verzamelen, bijhouden en ter inzage geven van documentatie;
- het organiseren van educatie, rondleidingen, lezingen, dia- en filmvoorstellingen, alles de scheepvaart in ruime zin betreffende;
- het publiceren van een website met actuele informatie.

Extra dienstverlening: speciale onderzoeken

Daarnaast is uit de museumfunctie “het ter inzage geven” een ander niet onbelangrijk fenomeen ontstaan, nl. het op aanvraag actief rechtstreeks aan geïnteresseerden verstrekken van hoogwaardige specialistische en/of gedetailleerde informatie over sleepboten, nautische situaties, gebeurtenissen en achtergronden, bemanningen/opvarenden en wat dies meer zij.

Een “pool” van deskundigen binnen het museum houdt zich hiermee bezig. Het adequaat kunnen beantwoorden van deze vragen - wat wij overigens met veel plezier doen - vereist van deze vrijwilligers uitgebreide kennis van het aandachtsgebied en bovendien het besteden van veel tijd aan de hiermee gepaard gaande onderzoeken. Deze service is in principe gratis.
Wat niet wegneemt dat het overwegen van een bezoek, schenking of (een- of meerjarig) donateurschap vanzelfsprekend door ons wordt toegejuicht.

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).