Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers en lezeressen,

Ondanks dat ons Nationaal Sleepvaart Museum en alle andere musea voor het publiek gesloten zijn, willen we toch graag het contact onderhouden door middel van onze Nieuwsbrief.
Dat is dan weer het voordeel van het digitale tijdperk, dat het geschreven woord gewoon door kan gaan.
Sinds zaterdag 15 maart is ons museum gesloten voor bezoekers, maar een kleine groep vrijwilligers houdt wel op geregelde tijden hun inspectierondes om te waarborgen dat er niets met onze mooie collectie gebeurt. Ook zijn er wel plannen om met een beperkt aantal vrijwilligers bij toerbeurt onderhoudswerkzaamheden uit te gaan voeren.
Ook de voorbereidingen voor de nieuwe wisseltentoonstelling, in het kader van de voorgenomen viering van 75 jaar bevrijding, getiteld “Sleepboten in oorlogstijd”, welke wij aanvankelijk op zaterdag 25 april wilden openen, gaan achter de schermen gewoon door. Door het actuele geldende regime van de “intelligent lock down” moeten wij echter de openingsdatum tot nader order uitstellen.

Onder de titel “Ook sleepvaartmuseum in lock down” heeft Nico Ouwehand een bijdrage geleverd aan deze Nieuwsbrief. Persoonlijk doet mij de huidige situatie van beperking denken aan de periodes, die ik als bergingsinspecteur met bergingsteams moest ondervinden. Situaties waarbij wij onze bergingsoperatie niet mochten voortzetten vanwege claims van overheden, die niet betaald werden. Dan gijzel je gewoon de bergingsoperatie en kijken of die druk werkt.
Een milde gijzeling overkwam mij met de bergingsploeg van Wijsmuller Salvage in Saudi- Arabië. Daar was begin mei 1989 de ULCC van 300.000 ton draagvermogen “Kanchenjunga” aan de grond gelopen bij de ingang van de Fairway naar de haven van Gizan. De volgeladen tanker was eerder op een rif gestoten in de aanloop naar de haven van Jeddah en daarbij was er olievervuiling opgetreden. Er lag dus een claim!
Nadat wij met de Wijsmuller sleepboot “Ribut” en de gecharterde ITC sleepboot “Sirocco” het schip na enkele pogingen hadden vlot gebracht, moesten alle operaties worden gestaakt. Pompmateriaal voor een ship-to-ship operatie was al via de haven van Djibouti onderweg naar de locatie, maar alles ging op slot. “Lock down”.
Wij zaten met de bergingsploeg van 8 man op de “Sirocco” en van 10 mei tot 15 juni “gevangen” met als enig vertier een Nederlandse boekenkist, wat lectuur en een enkele videoband. Om de tijd te doden gingen we dan een quiz organiseren, waarbij vragen werden gesteld over de gelezen boeken. Nu organiseren ze ook Pubquizzen! Het andere vertier waren de bezoekjes met de zodiac aan de “Ribut” en de “Kanchenjunga”. De Indiase kapitein verwelkomde ons ’s morgens altijd met een alcoholvrije gin-tonic op de brug. Er was buiten de uitwisselingen van beleefdheden weinig nieuws. >>>>

>>>>> Na de afhandeling van de schadeclaim door de P&I club van de eigenaren konden we uiteindelijk de overslag van de lading vervolgen. Nog 3 weken actief en gelukkig met goed resultaat waarbij de tanker gelost en weer gasvrij werd terug geleverd.

Een jaar later, in juni 1990 mochten wij wederom een gijzelingsdrama meemaken. Nu in Yemen in de baai van Nishtun. Het betrof hier de berging van de 80.000 dwt bulkcarrier “Silimna”. De Kapitein van de “Silimna” had, nadat hij had vastgesteld dat zijn schip in de zware ZW Moesson een grote scheur in de stuurboordzij had opgelopen,

niet geaarzeld en recht naar de kust gestuurd waar hij zijn schip aan de grond zette in de ondiepe baai van Nishtun. Met deze beslissing heeft hij de levens van alle opvarenden gered. Goed zeemanschap! Op mijn mobilisatiereis van Dubai naar Nishtun deed ik samen met de Surveyor van de Salvage Association, Brian Docherty, de hoofdstad Aden aan om onze bergingsplannen met de Havenmeester van Aden en tevens Nishtun te bespreken. Wij kregen toestemming om een deel van de lading ijzererts in de baai te pompen en “air liften” om zo te proberen het schip weer vlot te krijgen en te stabiliseren. Dat was een lange operatie met lange aanvoerwegen van materiaal vanuit Dubai. Half juni begon de pompactiviteit en uiteindelijk kwam het schip op 25 juli weer vlot.
Ondanks de eerder verkregen toestemming van de havenmeester om een deel van het ijzererts in de baai te mogen dumpen, lag er toch na het vlot brengen een claim van 8 miljoen dollar voor het vervuilen van de baai.
Tijdens de operatie was de vloot uitgebreid met de Wijsmuller AHTS “Tornado”, de door Wijsmuller gecharterde “Nice Tango” en de ITC sleepboot “Simoon”. De “Silimna” met aan boord een bergingsteam van 12 man en alle sleepboten werden voorzien van bewapende wachtslieden en dan moet je niet de held willen uithangen. Lockdown! De onderhandelingen met de P&I Club van de eigenaren duurden wel erg lang, maar uiteindelijk na drie weken werd er betaald en mochten wij vertrekken.
Vervelende en dreigende ervaringen. Het verschil met bovengenoemde ervaringen is echter dat er een “vijand” was, waar een “geneesmiddel” voorhanden was. Namelijk betalen.

Met het Corona virus hebben wij een vijand die wij niet zien en onvoorspelbaar en dodelijk kan toeslaan. Zeker met onze, alleen door leeftijd al kwetsbare, groep van vrijwilligers kunnen we niet voorzichtig genoeg zijn.
Voor de heropening van het museum zullen wij serieuze overwegingen moeten maken om de situatie als voldoende veilig te kunnen kwalificeren.
Voorlopig dus even alleen lezen over de omzwervingen in het museum. We houden U zo op de hoogte van de uitbreiding van de AIS. Hans van der Pennen geeft hier een toelichting op.
Wim de Snaijer verhaalt over de aanleg van camera’s rond om ons museum en de daarbij behorende “kabeltrekkerij” door onze vrijwilligers en Sjaak Willemstein vertelt over een ervaring in het museum.
Tenslotte nog een bijdrage van Hans van der Ster over de hoge Britse onderscheiding “Tampion”, welke de “Hudson” ontving.
Wij hopen dat al onze sponsoren, donateurs en vrijwilligers deze onzekere periode goed doorkomen en ondanks de waarschijnlijk nog lange periode van gesloten zijn, U ons toch blijft ondersteunen.
Veel leesplezier en wij hopen U allen weer spoedig te mogen begroeten in ons museum.

Kees van Essen

Ervaringen van Sjaak Willemstein

Upstairs-Downstairs is een bekende TV serie, die ook in het museum toepasbaar is. Boven de suppoosten, beneden de archiefbeheerders. Lijkt ook net een schip Dekdienst en Machinekamer met de Civiele Dienst als brug. In het museum is dat Hofmeester Dubbeld. Evenals bij het bekende huis uit de serie komen er gelukkig bij ons ook bezoekers langs.
Dat zijn de mensen waarvoor wij het doen en waar ik het over wil hebben.

We kunnen de bezoekers mijns inziens onderscheiden in een aantal groepen.
A. De toevallige bezoeker. Ze hebben een museumkaart, dus gaan ze zoveel mogelijk musea bezoeken en laten zich verrassen. Dat zijn de mensen die het prettig vinden geïnformeerd te worden over de algemene geschiedenis van Maassluis en het museum. Soms gaat zo'n rondje door het museum meer dan een uur duren en gaan ze opgetogen weg. Ze hadden niet gedacht dat het museum zo interessant kon zijn. Vaak zeggen ze: we komen nog wel eens terug.
B. De kenners. Dat laten ze meestal al gauw weten en gaan hun eigen weg. Kan je vaak niet veel aan kwijt.
C. De "oud" sleepbootmensen. Ja, dat is oude koeien uit de sloot halen. Word je zelf ook vaak wijzer van. Voor al deze groepen geldt, eerst vragen of je ze mag begeleiden.
D. Dat is een bijzondere groep waar ik het vooral over wil hebben. Ze komen binnen en hebben vragen vaak vergezeld van foto's. Blijken het familieleden te zijn van vroegere sleepvaartmensen. Als het om mensen gaat uit de 60-er en 70-er jaren, dan is dat via de aanwezige Sleeptrossen na soms lang zoeken terug te vinden. Die mensen gaan tevreden weer weg. Ze krijgen de antwoorden waar ze al lang naar zochten. Soms zitten er emotionele verhalen bij.
De laatste tijd komen er ook vragen over bemanningen van voor de oorlog of van de oorlogsjaren. De laatste groep zal mijns inziens groeien dit jaar: het is immers een herdenkingsjaar. Een paar weken geleden kwam ik op een zaterdag zomaar langs en werd door de balie doorgestuurd naar de Burgemeesterszaal. Daar aangekomen zat een collega met twee dames, die specifieke vragen hadden. Mijn collega vroeg gelijk aan mij: heb jij wel eens van kapitein Jan Pennings gehoord? Toevallig had ik de week daarvoor naar een andere naam gezocht en had Downstairs mij een bemanningslijst overhandigd van schepen met bemanning, die in 1940 of naar Engeland konden ontsnappen of voor de bezetter moesten gaan varen. En ja hoor, daar stond dat kapitein Pennings met de ss Donau naar Engeland was ontsnapt. De Donau, ja bij het zoeken naar een ander schip was ik in de Blauwe Wimpel van jaren geleden een verhaal tegengekomen van een berging met de ms Hudson in de oorlog. Van alles kopieën gemaakt en meegegeven.
Het verhaal van klein- en achterkleindochter liet nog wat vragen achter waar op dat moment geen antwoord op was.
Later ben ik gaan zoeken in het archief en in Sleeptrossen en heb in die van 1950 de antwoorden gevonden, die zij zochten.
Ook wordt er een algemeen plan van de Donau opgestuurd. Onder de bezoekers zijn mensen geweest uit Nieuw Zeeland, Australië, Engeland en Brazilië, die kwamen vragen naar omgekomen bemanningsleden, hun voorvaderen.
In de trappenhal zijn de namen op het monument vermeld. De confrontatie met deze namen was best emotioneel.

De volgende expositie gaat over de Sleepvaart in WO-II. Een zwarte periode waar de koopvaardij evenwel met trots op terug kan kijken. Hopelijk kunnen wij van Upstairs met ondersteuning van Downstairs ertoe bijdragen de koopvaardij en de sleepvaart in het bijzonder, de eer te geven, die zij verdienen. We hopen dat het druk wordt.

"Tampion"

Nu het waarschijnlijk door het coronavirus niet mogelijk zal blijken te zijn, om begin mei een 75 jaar bevrijding opening te kunnen vieren met een tentoonstelling in ons museum wil ik via deze Nieuwsbrief aandacht besteden aan een bijzonder museumstuk, dat men een aantal jaren geleden heeft mogen ontvangen van Kapitein Vlielander.
Vlielander was ten tijde van de Tweede Wereld Oorlog stuurman aan boord van de zeesleepboot Hudson. Op 25 september 1940 werd het Britse slagschip "Resolution" door een Vichy-onderzeeboot dusdanig beschadigd dat zij hulp nodig had. De Hudson, op station in Freetown, voer onmiddellijk uit om het slagschip assistentie te verlenen. In nachtelijke uren arriveerde de Hudson bij het nog steeds lichte slagzij makende slagschip. De Hudson maakte aan de "Resolution" vast en sleepte haar veilig naar Freetown. De Britse marine was hier dusdanig van onder de indruk dat zij hiervoor een "Tampion" overhandigden aan de Hudson.
De Tampion is een item uit de wapenkunde en wordt gezien als het identificerende logo van het schip en wordt vaak gereproduceerd op hoeden, briefpapier, trofeeën, souvenirs en geschenken met betrekking tot het schip. In veel marines wordt de scheepsbadge ook weergegeven op de tampions - de kappen, die zijn geplaatst op de loop van een kanon. Het cadeau dat aan kapitein (Ome Ben) Weltevreden werd overhandigd was dus een bijzondere gift als dankbaarheidsbetoning voor de bewezen dienst door de Hudson en haar bemanning. De Tampion heeft dan ook een bijzondere plaats in het museum die is ingericht over de sleepboten en haar bemanningen, die in deze donkere periode de moeilijke taak hadden om te varen voor de vrijheid.

Hand- en spandiensten

Via, via werd ons (vrijwilligers) gevraagd om enige hand en spandiensten te verlenen. Waarvoor dan wel, zult U zich afvragen. Welnu, omdat er meerdere bewakingscamera's geplaatst moesten worden aan het monumentale pand, waarin het Nationaal Sleepvaart Museum gevestigd is.
En dat had nogal wat voeten in de aarde: overleggen waar de camera's bevestigd konden worden, hoe kan de bekabeling dan door het museum aangelegd worden, kan dat veilig via ons netwerk?
Toen de plaatsen, waar de camera's bevestigd zouden worden, bekend waren, hebben we eerst de route van de kabels eens bekeken. Op 3 verschillende plaatsen zouden er kabels van buiten naar binnen geleid moeten worden. Binnen moest de bekabeling eindigen op de plaats waar de PC moest komen. Uiteraard wilden we dat de kabels zoveel mogelijk door de aanwezige kabelgoten zouden gaan. Die kabelgoten zaten overigens behoorlijk vol. Op 20 januari hebben we daarom eerst alle coax kabels, die niet meer gebruikt werden, verwijderd.

Op 23 januari kwamen Cor en Co van de firma Pellikaan naar ons museum om het geheel te installeren en ons te begeleiden bij de werkzaamheden. Voor 8 uur 's morgens was Hans (de stratenmaker) van de bekende firma Van Dijk al bezig om een gleuf te graven door de Hoogstraat.
De bekabeling was "ons werk" en dat ging redelijk snel omdat de genoemde voorbereidingen goed gedaan waren. We hebben weer een paar "uithoeken" van ons museum gezien, dat wel! In het damestoilet sneuvelde helaas een plafondplaat. Het was trouwens best krap met 3 man in het damestoilet; de kabels lopen daar namelijk over het plafond. De kabelgoten hebben we weer netjes dichtgemaakt. Toen de kabels gelegd waren, kon de Hoogstraat weer bestraat worden.
De stekkertjes aan de kabels bevestigen en inpluggen maar. Daarna vertoonden Cor en Co nog wat technische kunstjes en hopla daar kwamen de beelden via de camera's op de schermen. Technische tekeningen bijwerken en klaar was Kees.
Het was een unieke en uitstekende samenwerking! De volgende vrijwilligers worden hierbij bedankt voor de medewerking: Kees Koree, Hans van der Pennen, Leo Kischemöller, Cees Dubbeld, Kees van Essen en Wim de Snaijer.

Wim de Snaijer

Kees Koree

Ook sleepvaartmuseum in Lockdown

door Nico J. Ouwehand

Het is niemand ontgaan. Iedereen in Nederland zit in een moeilijke positie. Het Coronavirus heeft heel het land in zijn greep. We kunnen alleen maar de adviezen of zelfs voorschriften volgen van de overheid en er maar het beste van hopen. Het is een buitengewoon trieste tijd met veel angst en zorgen.

De meesten van onze donateurs zitten thuis. Dat geldt ook voor de medewerkers van het museum. Afgesproken werd dat niet meer dan twee van onze vrijwilligers tegelijkertijd in het gebouw mogen zijn. Dat heeft ook gevolgen voor de geplande nieuwe tentoonstelling “Sleepboten in oorlogstijd”(2). Die zou eind april worden geopend, maar we hebben er nu een zwaar hoofd in.

De Berkel, die in de Hongerwinter kinderen in sleepschepen naar het Noorden van het land bracht.

Deze oorlogsexpositie hebben we opgezet om aandacht te besteden aan 75 jaar bevrijding. Over de daadwerkelijke bevrijding van Maassluis kunnen we geen aparte tentoonstelling maken, want zoveel foto’s van deze blijde gebeurtenis hebben we niet in ons archief. Daarom hebben we de expositie uitgebreid en behandelen we de gehele oorlogsperiode. In 1984 maakten we al eens een bescheiden tentoonstelling over dit onderwerp. In de huidige tijd weten we veel meer dan toen wat er zich exact heeft afgespeeld. Bovendien zijn veel nieuwe foto’s boven water gekomen. Dat danken we voornamelijk aan het internet, waar meer dan 30 jaar geleden nog geen sprake van was.

Hoezeer Corona ons leven van nu bepaalt, er komt een keer een einde aan, dan wel zullen we het virus beter in de hand hebben. Dan kunnen we alsnog de tentoonstelling opbouwen en dat gaan we zeker doen. Intussen houden we het oog op de actuele sleepreizen, het zwaar transport en de offshore-industrie. Dat staat allemaal bepaald niet stil.
Vrijwel dagelijks komen er sleepboten voorbij Maassluis, al dan niet met een sleep. Ook de bouw van slepers gaat gewoon door. Wat viel ons de laatste tijd op? Allereerst heeft de Rotterdamse havensleepvaart een geduchte verandering ondergaan. De rederij Kotug-Smit werd verkocht aan het Spaanse Boluda Towage. Dat betekent een historische ommezwaai want nooit eerder is een belangrijk deel van de havenslepers in de Rotterdamse regio in handen geweest van een Spaans familiebedrijf. Boluda heeft ook elders in Europa een stevig marktaandeel in de havensleepvaart en is dus bepaald niet onervaren. Sommige medewerkers, bemanningsleden en een deel van het management zijn overgegaan naar de nieuwe speler op de markt. De rompen van de boten zijn grotendeels blauw geschilderd, de opbouw is wit en het logo in de rookkanalen is rood/wit met een rode B in een cirkel. Ook de namen van de slepers werden aangepast. Zo kon het gebeuren dat de Smit Schelde, VB Schelde werd en de Smit Ebro, VB Ebro. De RT Adriaan werd VB Kracht. Fairplay en Multraship blijven als vanouds onder de bekende namen dienst doen. >>>>>

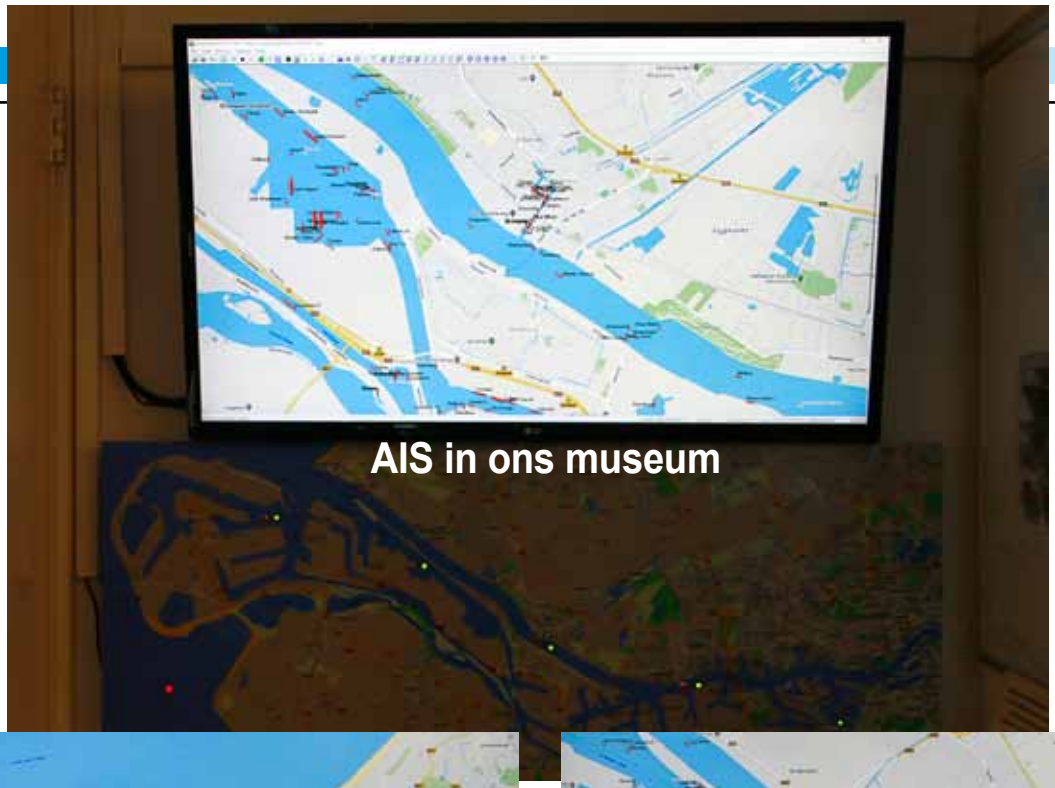
De RT Adriaan werd VB Kracht

RUUD ZEGWAARD

>>>>> Ook in IJmuiden is het nodige veranderd. Het samenwerkingsverband tussen Iskes Towage en Svitzer Europe, dat onder de vlag van Port Towage Amsterdam opereerde, werd door de Autoriteit Consument en Markt gemaand een andere oplossing voor de samenwerking te kiezen. Die transitie is in gang gezet en als gevolg daarvan werd een belangrijk deel van de Iskes vloot door Svitzer aangekocht. Ook daar hebben de museale fotografen dus volop werk om de nieuwe situatie op de plaat te zetten.
Een belangrijke gebeurtenis was de aankomst op 22 maart van het nieuwe kraaneiland van Heerema Engineering, de Sleipnir. Er staan kranen op die elk 10.000 ton kunnen tillen. Dat is een bijna ongelooflijke capaciteit op hijsgebied.
Via onder andere Brazilië, waar en passant een karwei moest worden opgeknapt, kwam het in Singapore gebouwde schip op eigen kracht hierheen. Er kunnen in hoogtijdagen 400 man op aan het werk. Het viel trouwens niet mee om tenminste 1,5 meter afstand te houden van andere fotografen bij het afmeren, want er was bijzonder veel belangstelling.
We zullen u graag op de hoogte stellen van het tijdstip, dat de nieuwe wisseltentoonstelling alsnog doorgang zal vinden en wensen u en uw dierbaren veel gezondheid toe in deze onzekere en moeilijke tijden.

Het nieuwe kraaneiland van Heerema Engineering, de Sleipnir.

NICO J. OUWEHAND



AIS in ons museum

Het nieuwe AIS keuze panel, zoals dit per 1 februari j.l. is opgeleverd. De verwachting is, dat wij de komende vijftien jaar alle scheepsbewegingen in de Rotterdamse haven en directe omgeving van Maassluis real-time kunnen blijven volgen.
Door Kees Koree zijn een vijftal aparte kaarten ontworpen, waardoor de schepen en hun scheepsnaam beter kunnen worden waargenomen dan op een totaal kaart.
De “rode” drukschakelaars naast de “groene” lampjes kunnen worden geactiveerd, waarna het betreffende vaargebied wordt weergegeven. Het “rode” lampje is een indicatie dat de betreffende PC is ingeschakeld.

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).