Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers en lezeressen,

In de laatste Nieuwsbrief van juli 2020 kon ik met enig voorbehoud de heropening van het museum en de opening van de wisseltentoonstelling “Sleepboten in Oorlogstijd 2” aankondigen.
Het voorbehoud was de openingsdatum, die toen nog afhankelijk was van de voorbereiding van de wisseltentoonstelling. Van de andere maatregelen om het museum “Coronaproof” te maken, had ik al in de vorige editie kunnen schrijven.
Uiteindelijk was het zaterdag 27 juli zover, dat wij toch met een klein feestelijk tintje konden openen, mede omdat er ook van kabinetszijde enige versoepeling was toegestaan op de Corona regels.
Wij hebben een mooi en knus museum, dat, wanneer het goed bezocht wordt tijdens de openingstijden alleen maar bijdraagt aan de gezelligheid. Die gezelligheid moest nu komen van een zeer beperkt aantal genodigden. Geen vrijwilligers, geen donateurs, sponsoren en zelfs geen bestuur. Doordat ik zelf op het laatste moment ook moest afzeggen vanwege een corona quarantaine nam onze secretaris Rien Vergeer de honneurs namens het bestuur waar.
Uitgenodigd om de tentoonstelling officieel te openen was mevrouw Corine Bronsveld-Snoep, wethouder Cultuur van de Gemeente Maassluis, aanwezig. De Cultuurmakelaar van de Gemeente Maassluis, de heer Gertjan van der Velden, vergezelde haar.
Twee van onze tentoonstelling sponsors, de heer P. de Ruiter, secretaris van de Rotterdamse Loodsen sociëteit en de heer Luuk Vroombout namens Alphatron, waren mede getuige van de opening. Gelukkig kon de Voorzitter van de Raad van Toezicht en Advies, de heer Joop Timmermans, ook aanwezig zijn.
Na de openingsspeech van de secretaris was het woord aan Nico Ouwehand als ad-interim tentoonstelling-bouwer, met een toelichting op de achtergronden van de tentoonstelling.
Na het luiden van de scheepsbel door de wethouder, gevolgd door een korte toespraak van haar, was de tentoonstelling officieel geopend.

Dank aan alle vrijwilligers, die hebben meegeholpen om er weer een mooie en waardige tentoonstelling van te maken. Speciale dank aan Hans de Klerk, die bijna de hele voorbereiding kon doen, maar op het laatst door droeve omstandigheden in het gezin zijn taak niet af kon maken.
We hopen dat we open mogen blijven, want ook al zijn we tevreden met het gegeven dat wij in staat zijn om met de beperkingen twee middagen in de week geopend te zijn, het is niet zoals vanouds.
Met alles moet rekening worden gehouden en ook de werkzaamheden, die buiten de openingstijden in het museum worden verricht zijn door de Corona voorschriften beperkt. >>>>

>>>>> Doordat het museum sinds 14 maart gesloten was, moesten ook een aantal verplichtingen en uitstaande activiteiten opgeschort worden. De externe audit van de Museumvereniging, welke plaatsvond in september 2019 was voor een groot gedeelte positief. Zoals gebruikelijk en zeker omdat deze audit nu getoetst wordt aan de Governance Code Cultuur 2019 waren er nog een aantal aanvullingen noodzakelijk. Gelukkig werd uitstel voor inzending van de documenten verleend van mei naar oktober. Met een aantal bestuursleden, aangevuld met de kennis van andere vrijwilligers, werd een groot aantal plannen geschreven en herschreven. Het betreft hier o.a. het Beleidsplan, Jaarverslag 2019, het Veiligheidsplan, het Educatieplan, het Collectieplan en een Evacuatieplan. Diverse plannen waren wel aanwezig, maar konden nu geïntegreerd worden.
De plannen zijn ingestuurd en wij hopen op een positieve beoordeling zeker omdat een Gecertificeerd Museum gebruik kan maken van de Museumjaarkaart faciliteiten. Hoop hier in de volgende Nieuwsbrief op terug te komen.

Wanneer deze Nieuwsbrief verzonden wordt zal er meer duidelijkheid zijn over de verscherpingen van Corona maatregelen. Wij kunnen niet op de zaken vooruitlopen maar hopen dat ons Museum, zij het in beperkte mate, open mag en kan blijven.
Voor onze vrijwilligers is dat zeer belangrijk om de contacten te behouden met collega vrijwilligers. Wel moeten wij goed op elkaar letten en corrigeren wanneer de aanbevelingen niet juist worden opgevolgd of ingevuld.

In deze Nieuwsbrief kunt U verder lezen over de “opruiming” van Hans van der Ster. Wanneer je besluit kleiner te gaan wonen, dan moet je wel eens wat spullen schenken om wat ruimte te creëren. Bij Hans van der Ster betreft het zijn bibliotheek en foto verzameling en hij geeft hierover een toelichting. Leo Kischemöller attendeert de lezer op de verhalen van de zee, welke U op onze website kunt lezen. Ook verhaalt Leo over de Seawolf/ex Clyde vanuit het perspectief van ons Bezoeker Informatie Systeem (BIS). Twee weken geleden bracht het zusterschip van de Elbe weer eens een bezoek aan Maassluis. Zij lagen in slagorde voor de kant. Wim de Snaijer ging een kijkje nemen en verhaalt hierover. Wim vertelt ook over de veiligheid in en om ons museum. Dit mede naar aanleiding van de documenten zoals het nieuwe Veiligheidsplan. Het is de bedoeling om documenten, zoals het nieuwe veiligheidsplan en het ontruimingsplan, in gedrukte vorm aan de vrijwilligers toe te sturen.
Hans van der Pennen is ook als altijd actief. Hij vertelt over de toekomstplannen met de stuurhut van de Zwarte Zee. Kunnen we straks gesimuleerd varen met de Zwarte Zee en wat moet er nog allemaal gedaan worden? Hopelijk houden wij ons museum op deze manier aantrekkelijk, ook voor jeugdige bezoekers. Hans is ook bezig met het opknappen van een grote foto uit ons museum van het s.s. Rotterdam. Lees verder zijn verhaal.

Ondergetekende, Kees van Essen, ging samen met collega voorzitter Cor Oudendijk van IJmuider Zee- en Haven Museum op bezoek bij wat rest van het voormalig internationaal bergingsbedrijf Ardent en bij de weduwe van Joop Marechal. U kunt lezen hoe wij het artikelbestand van onze museum shop en onze collectie weer verrijkt hebben.
Met genoegen mag ik onze lezers voorstellen aan onze nieuwe vrijwilliger Guido Nafzger. Hij is nog twee jaar van zijn pensioen verwijderd, maar nu al als suppoost aan het “in slingeren”. Guido introduceert zichzelf bij U.

Tenslotte op de valreep nog een triest eind aan dit voorwoord. Vorige week is helaas de bekende zeeschilder, aquarellist, tekenaar en vrijwilliger Hans Breeman overleden. Hans zette zich altijd belangeloos in voor ons museum om mooie kunstwerken te maken, gebruikmakend van onder meer het archief van ons museum. Oud-Secretaris Paul Alers schreef een In Memoriam.
Dank aan alle vrijwilligers, donateurs, sponsoren en medestanders van ons museum voor uw steun aan het museum en hopen zo spoedig mogelijk met een ruimere opening onze gasten weer welkom te heten.
Tegenstrijdig wellicht voor een museum, dat leeft mede van ruime bezoekersaantallen, maar toch ...

Vermijd drukte en houd afstand!

Kees van Essen, Voorzitter

In Memoriam Hans Breeman

Maandag 5 oktober ontving ik het droevige bericht dat Hans Breeman is overleden.
Vele mensen uit onze sleepvaartmuseumwereld zullen zich afvragen: "Wie was dat?"
En daarom vind ik het op zijn plaats om hem als vrijwilliger te typeren.

Voor het eerst maakte ik kennis met Hans toen ik pas een paar maanden secretaris was van de Stichting Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis. De toenmalige voorzitter Piet de Nijs vroeg aan mij kan jij naar mij toe komen want ik heb een afspraak gemaakt met Hans Breeman.
Die ontmoeting vond op een avond plaats.
Hans had Piet benaderd omdat hij boeken van het museum wilde lenen met het doel zich te verdiepen in de Sleepvaart en dan aan de hand van de geleende boeken aquarellen te maken.
Toen dachten wij: dat is handig om op deze manier inspiratie op te doen.
Wij waren niet op ons achterhoofd gevallen en kwamen overeen dat hij dan op "non-profit basis" voor onze publiciteit zoals affiches en tentoonstellingswijzers aquarellen zou maken.

Dat heeft hij lange tijd, ik schat zo'n 20 jaar, voor ons op die manier gedaan en doordoor uiting gegeven aan de publiciteit voor ons museum.
Zo groeide hij uit tot een bekend maritieme schilder.
Hij exposeerde veel en bracht ook op die manier ons museum in de belangstelling van veel shiplovers, die op hun beurt geïnteresseerd raakten in ons museum.
Een hoogtepunt voor hem was dat wij een wisseltentoonstelling organiseerden die aan veel vooraanstaande maritieme schilders gelegenheid gaf om verschillende van hun werken te laten zien.
Hans was deelnemer o.a. met een aquarel van de "Nieuw Amsterdam" met twee "geelbanders".

Bijna 5 jaar geleden had hij de moed om zelf mededeling te doen dat zijn gezondheid achteruit ging, maar dat hij nog wel naar het museum bleef komen.
Hij voelde zich er thuis en vond het leuk om de spannende verhalen te horen van de sleepbootmannen. Het ging geleidelijk steeds minder met hem en hij kwam helaas niet meer naar Maassluis.
Tenslotte werd hij opgenomen in een verzorgingstehuis in Rotterdam.
In het begin herkende hij me nog wel maar ook dat verminderde naarmate de tijd verder ging.
Er was er geen contact meer mogelijk. Ik denk met dankbaarheid terug aan Hans.
Op de achtergrond speelde Ineke zijn vrouw een belangrijke rol.
Er kan gerust gesproken worden van een goede vriendschap die Ik met het echtpaar had!
We, het museum, zullen Hans op velerlei manieren in herinnering proberen te houden.
We wensen Ineke en hun beider gezin veel sterkte toe in de komende tijd.
Het gemis zal pijnlijk zijn, maar de herinnering aan Hans leeft voort.

Paul Alers

Van IJmuiden naar Maassluis

Deze titel zou mogelijk kunnen slaan op een verslag van één van de vaartochten met de “Elbe”. Dat gebeurt een aantal malen per jaar, wanneer we even niet te maken hebben met Covid-19.
Gaat het niet over water dan gaat het over de weg!
We hebben in de afgelopen jaren moeten ervaren, dat wat eens Bureau Wijsmuller en later Wijsmuller Salvage and Towage was, werd overgenomen door het Deense Svitzer. De havensleepdiensten werden voortgezet onder de vlag van Svitzer en de bergingsoperaties onder de vlag van Svitzer/Wijsmuller Salvage.
De naam Wijsmuller verdween uit de bedrijfsnaam en een volgende stap was het samengaan van Svitzer Salvage met het Amerikaanse bergingsbedrijf Titan Salvage. De twee moederbedrijven waren het Deense A.P Möller en de Amerikaanse Sleepvaart en Maritiem Transport Rederij Crowley.
De bergingen en wrakopruimingen werden onder de merknaam Ardent voortgezet.
Of dit nu de meest gelukkige naam was valt te betwijfelen. Zeker in de Britse verzekeringsmarkt ligt de naam Ardent erg gevoelig. Het roept herinneringen op aan het vergaan van het fregat “HMS Ardent” in 1982, gedurende de Falkland oorlog met Argentinië. Het was het eerste fregat (en niet het laatste) dat verloren ging met tevens het verlies van 21 marinemensen. Een zwarte bladzijde uit de historie van de Britse Marine.

Ophalen van de DVD’s bij Ardent met hulp van Johan Foks en Cor Oudendijk.

Vorig jaar trokken de Denen en de Amerikanen de stekker uit Ardent en volgde een Management Buy Out, gesteund door een Duitse investeringsmaatschappij.
In mei van dit jaar kwam geheel onverwacht een einde aan Ardent. Het meest ervaren personeel zal zijn weg wel weer vinden naar andere bergingsbedrijven en de bulk van het mooie en grote bergingsmateriaal is verkocht aan de voorheen grootste concurrent.
De kruimels blijven over! Er gingen al wat verhalen rond over dat er nog museaal aantrekkelijk en wellicht uniek foto- en filmmateriaal aanwezig zou zijn.
Dat bleken uiteindelijk DVD promotie films te zijn, maar wel héél veel.

Cor Oudendijk, mijn oud-collega van Wijsmuller Salvage en nu collega voorzitter van het IJmuider Zee- en Haven Museum had de contacten al gelegd met Johan Foks van Ardent, die aangesteld is als een soort van Executeur Testamentair en de lopende zaken afhandelt.
Cor Oudendijk had een aantal dozen met DVD’s meegenomen naar zijn museum en wij laadden de balans van 2250 DVD’s in mijn auto voor transport naar ons depot.
Het betreft hier 9 verschillende titels welke wij ook in ons bestand hebben. We gaan proberen er setjes van te maken en deze dan voor een zacht “zee-prijsje” te verkopen in de museumwinkel. Mocht er geen handel in zitten, kunnen we ze altijd nog weggeven aan vrijwilligers en andere belangstellenden.

Cor Oudendijk en ik namen nu ook de gelegenheid te baat om op uitnodiging langs te gaan bij Wil Marechal. Wil is de weduwe van de in april van dit jaar overleden Joop Marechal. Joop had geen maritiem verleden, want was afgekeurd voor de zeevaart vanwege kleurenblindheid. Wel was hij een fervent ship spotter, (mini) modelbouwer en verzamelaar van maritieme nieuwsberichten die zorgvuldig werden bijgehouden in grote mappen.

Het totaal aantal door hem gebouwde miniatuur bouwplaat schepen was zeer indrukwekkend.
Wil Marechal wilde graag dat de modellen een mooie bestemming zouden krijgen waar eventueel een groter publiek ervan kan genieten.
Cor Oudendijk mocht de Amsterdam gerelateerde modellen van koopvaardijschepen en Wijsmuller sleepboten voor zijn museum meenemen. Ik nam de Smit sleepboten en Rotterdam gerelateerde koopvaardijschepen mee voor ons museum. Voorlopig in goede handen en we zullen kijken waar wij de modellen in kunnen passen in een wisseltentoonstelling.

Namens het Bestuur van onze Stichting Nationaal Sleepvaart Museum wil ik Wil Marechal hartelijk danken voor haar schenking. Net als de Elbe op haar trip IJmuiden - Maassluis kwamen deze schenkingen veilig aan in de thuishaven Maassluis.

Afscheid nemen doet pijn...

...60 jaar archief naar het Nationaal Sleepvaart museum

Of je het nu leuk vindt of niet, ouder worden is een gegeven waar je niet aan ontkomt. Je gaat nadenken over bepaalde zaken. Er gaat steeds meer af en er komt niets meer bij. Wat wil je verder met je laatste levensjaren. Je gaat overwegen hoe je dat verder wilt invullen en moet besluiten gaan nemen. Soms is dat niet leuk. Echter, aan de andere kant kan het je ook weer vreugde geven als je je realiseert dat sommige stappen nodig zijn om die te nemen.

Zo heb ik besloten te gaan verhuizen. Van onze grote eengezinswoning naar een appartement. Dat dit gevolgen heeft voor de 60 jaren lang opgebouwde maritieme verzameling zal duidelijk zijn. De ruimte die ontstond toen de kinderen de deur uitgingen werd dan ook met veel enthousiasme begroet.
De verzameling groeide. In de tussentijd werd ik naar de wal gehaald en kon nog meer aandacht aan mijn hobby besteden. Projecten waar ik door mijn werk mee in aanraking kwam, de Kursk en de Oresund brug om er twee te noemen, werden aan de verzameling toegevoegd. De verzamelingen werden compleet gemaakt. Maar wat gaat er nu gebeuren met de verzameling nu er minder ruimte is in de nieuwe woning?
Complete jaargangen van “De Sleeptros”, “De Blauwe Wimpel”, “Lekko Nederlands” en “Lekko Internationaal” jaargangen van de World Ship Society, Sleep- en Duwvaart, De Trompetter (kwartaalblad van de school voor scheepswerktuigkundigen Den Briel) en Marine News, scheepvaartboeken, kortom volle boekenkasten. De kinderen hadden geen interesse en ook geen ruimte om het op te slaan. Een andere optie moest dan ook worden gekozen. Als vrijwilliger van het Nationaal Sleepvaart Museum was de keus niet erg moeilijk.

Mijn verzameling, foto’s, project rapporten, naslagwerken, Maritieme boeken en de eerder genoemde jaargangen, besloot ik aan het museum te schenken. Nu is dat wel sneller gezegd dan gedaan. Er werd contact opgenomen met Reinier van de Wetering. Er bestond wel degelijk interesse in de verzameling. Samen met Leo Kischemöller zou Reinier het archief komen ophalen. Geen eenvoudige opdracht.
De heren moesten drie keer rijden naar Nieuw Vossemeer, om alles mee te krijgen. Met de maritieme boeken heb ik zelf ook nog een vol beladen rit naar het museum gemaakt. Al met al een behoorlijke hoeveelheid waarmee ik hoop het museum een rijk archief en bibliotheekuitbreiding te hebben kunnen bieden. Toen de laatste boeken de deur uit gingen heb ik wel even behoorlijk moeten slikken bij het aanschouwen van mijn lege boekenkasten. Toch meen ik dat het geheel een goede bestemming in het Museum heeft gekregen. Ik vertrouw er dan ook op dat ik als vrijwilliger mijn boeken in het museum terug zal vinden om nog eens gegevens te kunnen naslaan.

Hans van der Ster

CLYDE / SEAWOLF 1957
(museum model 1061 / 1167 / 1322)

Onlangs bracht het jacht SEAWOLF een kort bezoek aan Maassluis.
De SEAWOLF is de verbouwde Smit zeesleper CLYDE uit 1957, en het zusje van de ELBE.
Hieronder volgen de beschrijving en de geschiedenis van het schip,
zoals dit in ons Bezoekers Informatie Systeem (BIS) is opgenomen.
Het BIS bevat ca. 3000 sleepbootnamen en is normaliter in het museum te raadplegen.
In verband met de corona maatregelen is het echter tijdelijk niet benaderbaar.

Naam	CLYDE
IMO nummer	5076298
Registratienummer(s)	9828 Z Rott 1957 (IVR 02709828) / PDKY / PHOP / (GRC)ON 6918 / SXVO / (MHL)ON 70194 / V7JN3 #
Rederij	L Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij N.V., Rotterdam
Type schip	Zee sleepboot
Bouwjaar	1957
Werf	J & K Smit & Zoon's Scheepswerven N.V. Kinderdijk
Motor (merk + type)	Smit-M.A.N. RB.666 (2x)
Vermogen	3.160 apk / 2.324 kW
Afmetingen	58,12 x 10,83 x 5,45 m.
Thuishaven/vlag	Rotterdam (Nederland)

De zee sleepboot CLYDE is het zusterschip van de ELBE, die geheel gerestaureerd is en een vaste ligplaats in de haven van Maassluis heeft. Zij heeft van 1957 tot 1978 voor L. Smit & Co. gevaren. Het schip is korte tijd de sterkste zeesleper ter wereld geweest, omdat ze iets meer motorvermogen had dan de toenmalige ZWARTE ZEE van 1933. Zij werd in 1956/1957 met werfnummer 858 gebouwd door "J. & K. Smit's Scheepswerven N.V." te Kinderdijk.

De tewaterlating vond plaats op 5 september 1956.

Zij mat 1.200 ton waterverplaatsing bij 791 BRT en 93 NRT. Haar afmetingen zijn: lengte 58,12m (52,02m), breedte 11,23m, diepgang 4,966m en holte 5,44 meter. Zij is extra toegerust voor het opereren in koude streken (ijs) en werd later tevens uitgerust als bergingssleepboot.

Haar voortstuwingssysteem bestaat uit twee 4-takt 6-cylinder Smit-M.A.N. dieselmotoren, type RB.666 (nr.4 +5), die gezamenlijk een vermogen leveren van 3.160 apk (2.324 kW) bij 250 rpm., waarmee vrij varend een snelheid wordt gehaald van 12,5 mijl.

Op 29 januari 1957 werd de CLYDE door de werf opgeleverd aan de opdrachtgever "L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst N.V." & "Internationale Sleepdienst Maatschappij N.V." te Rotterdam. Zij voer onder Nederlandse vlag en werd te Rotterdam te boek gesteld met brandmerk 9828 Z Rott 1957 (IVR 2709828) en roepnaam PDKY.

Op 10 april 1972 werd de CLYDE opgenomen in "Smit Internationale Zeesleep- en Bergingsbedrijf B.V." te Rotterdam. Zij kreeg eind 60-er jaren IMO nummer 5076298 (afgeleid van Lloyd's register nr. LR66-67:507629). >>>>>

>>>>> In 1973 werd de sleper als bergingssleepboot uitgerust en op 2 oktober van dat jaar te Curaçao gestationeerd onder de naam SMIT SALVOR (via “Smit Internationale Sleepbootmaatschappij SMIT SALVOR B.V.” te Rotterdam). Zij kreeg roepnaam PHOP.

Vijf jaar later, op 24 augustus 1978, werd het schip, dat daaraan voorafgaand op papier weer de naam CLYDE kreeg, verkocht aan de Griekse reder “Loucas Matsas & Sons” te Piraeus, die de sleper in de vaart bracht als MATSAS SALVOR met als thuishaven Piraeus. Het schip kwam onder Griekse vlag met registratie Official Number (GRC)ON 6918 en roepnaam SXVO. Zij werd geheel wit geschilderd, de schoorsteen zwart met witte band met daarop een rode “M” als logo.

In december 1990 verkochten de Grieken het schip, nadat dit een tijd in Perama opgelegd had gelegen, aan de heer Wolfgang Erich Anton Olszewski te Hamburg (Duitsland), die het herdoopte in SEAWOLFE. Deze was volledig onder de indruk van de fraaie lijnen van het schip.

Als kapitein/eigenaar heeft hij de sleper gedurende 8 jaar keurig onderhouden en met een minimale bezetting in het Caraïbische gebied ingezet voor kleine sleep- en bergingsklussen. Ook werd het als jacht gebruikt. Thuisbasis was station Fort de France op Martinique. Zij kreeg de Duitse nationaliteit en werd geregistreerd te Hamburg.
In 1993 werd het schip helder blauw geschilderd met een witte schoorsteen met zwarte bovenrand.

In 1997 vertrok het schip naar Piraeus, alwaar de mast, binnen accommodatie en winch werden ontmanteld. Vervolgens werd het schip verkocht aan een Nederlandse werfeigenaar, “Leo Selter’s wharf “ASTIPAL” - Astilleros de Palma”, gevestigd op Mallorca. Die zag er brood in om het schip te verbouwen tot een luxe jacht. Tussen 1998 en 2003 werd het plan uitgevoerd en werd de sleepboot omgetoverd tot een prachtig en kapitaal jacht.

De boot werd daartoe op de motoren na volledig gestript. De dekken werden vergroot en van nieuw teakhout voorzien, de schoorsteen werd verlengd, fraaie verblijven werden gerealiseerd en het schip werd van de laatste technische snufjes voorzien. Als curiositeit mocht het stuurrad in de stuurhut blijven staan! Het design was van Mario Cacasse. In 1998 heette het schip weer CLYDE.

Op 28 april 2001 vond de eerste proefvaart plaats op de Middellandse Zee onder Maltese vlag. Voor verschillende eigenaren heeft het schip daarna als jacht gevaren, zoals hierna zal blijken.

In september 2002 werd zij verkocht aan “Blue Wolf Ltd.”, Cayman Islands, waarbij het management werd uitbesteed aan “Sete Yacht Management S.A.” te Athene (Griekenland). In mei 2004 werd haar naam gewijzigd in SEAWOLFE C. Zij werd geregistreerd te Georgetown onder de vlag van de Kaaiman Eilanden (CYM).

In januari 2006 werd zij eigendom van “Orchard Technologies Ltd.” te Fort Lauderdale, Florida (U.S.A.), die haar herdoopte in DOLCE FAR NIENTE. Zij ging varen onder de vlag van de Marshall Eilanden en werd geregistreerd te Jaluit met Official Number (MHL)ON 70194 en roepnaam V7JN3. Haar tonnage werd bemeten op 782 GT.
In 2007 werd zij te koop of charter aangeboden door “Berthon International The Shipyard” te Lymington (Groot-Brittannië).

In februari 2008 vond uiteindelijk de verkoop plaats aan “Les Mechins” (Canada), onder management van “Fraser Yachts Florida” te Fort Lauderdale, Florida (U.S.A.).
Haar nieuwe naam werd SEAWOLF.

Haar nationaliteit, registraties en roepnaam bleven onveranderd. Zij kreeg MMSI licentie 538070194. Haar tonnages werden vastgesteld op 407 DWT bij 851 GT.
De SEAWOLF is momenteel nog steeds als zodanig in de vaart.

De Canadese eigenaar is in september 2013 op een verzoek ingegaan met het schip naar Maassluis te varen om haar zusterschip ELBE nog eens te ontmoeten. Dat bezoek is een groot maritiem feest geworden.

In september 2020 bracht het schip wederom een kort bezoek aan de haven van Maassluis, alwaar zij en zusje ELBE achter elkaar lagen aangemeerd voor Hotel Maassluis. Zowel bij binnenkomst als bij vertrek werd de SEAWOLF door de ELBE geëscorteerd.

Bron: The Tugslist / Piet van Damme & Smit 150.
Bijgewerkt tot 1 oktober 2020
pic. “Smit 150” p.114

Het ene model werd gebouwd door dhr. v.d Hoeven te Maassluis en door hem geschonken aan het Nationaal Sleepvaart Museum. Het andere model werd gebouwd door de heer Van Eerde te Arnhem en is in langdurig bruikleen afgestaan door mevr. M.J. van Eerde - van Vliet te Arnhem.

Auteur: Leo Kischemöller

Toeval bestaat niet... of toch?

Mijn vader was in de jaren 50 een hele tijd thuis en hij ging regelmatig naar de werf in Kinderdijk. Hij heeft de Clyde nieuw uitgehaald. Toen ik een jaar of 9 was, ben ik voor het eerst aan boord van de Clyde geweest. Dat was toentertijd een hele belevenis voor mij !!

Op 17 september 2020 kreeg ik er lucht van dat de Seawolf (ex Clyde) in de buitenhaven lag. Op een holletje ben ik er samen met mijn vrouw op af gegaan. In 2013 heb ik de kans niet gekregen om aan boord te gaan. Nu sprak ik spontaan een dame aan, die op het dek bezig was en vroeg of we een kijkje aan boord konden nemen. En warempel, we hadden geluk.
Of we onze schoenen uit wilden doen aan het einde van de loopplank. Ja hoor, geen probleem.

Eerst werden we voorgesteld aan Captain Winston Joyce-Clarke. Ik heb hem verteld dat mijn vader de allereerste machinist was op dit fraaie schip. Wow, en waar ik dan op gevaren had, vroeg hij. Nergens op, behalve op de veerboot naar Rozenburg dan.
De dame mocht ons een rondleiding geven in ieder geval. Stuurhut was indrukwekkend. Een dek lager liepen we over bijna witte vloerbedekking door de diverse luxe vertrekken. Dat een sleepboot zo omgetoverd kon worden tot een jacht, had ik niet voor mogelijk gehouden, heel bijzonder.
Of we een kijkje in de machinekamer wilden nemen …. nou graag! Op onze sokken liepen we over de witte vloerplaten, werkelijk brandschoon! De huidige machinist ook verteld over mijn vader. Hij liet ons trots de hele machinekamer zien. Er waren enkele aanpassingen gedaan maar de originele motoren stonden er nog in. Kijk eens naar de foto's van de machinekamer: originele drukmeters. En ook het originele werkbankje herkende ik direct. Al met al was het een hele fijne middag, dat zult u begrijpen.

Op 18 november kreeg de huidige bemanning van de Seawolf een rondleiding door ons museum. Nico Ouwehand gaf tekst en uitleg, hij kan dat als geen ander!

Toeval of niet? Mijn vader heeft dus op de Clyde (nu Seawolf) gevaren, maar ook diverse reizen gemaakt op de Elbe (waaronder zijn allerlaatste reis) en op de Hudson (nu museumschip in de binnenhaven) maakte hij zijn eerste reis als 1e machinist. Alle andere slepers, waarop hij over de wereld gezworven heeft, zijn allemaal verdwenen.

Wim de Snaijer

Veiligheid in en rond ons museum

Conform de eisen van de Museumvereniging zijn er in de afgelopen maanden enkele lijvige documenten geschreven c.q. up-to-date gemaakt. Dat is mooi zult u denken maar er moet natuurlijk ook invulling aan gegeven worden!
Zo is er een nieuwe signaallamp gemonteerd bij het trapluik naar de zolder waar een CV ketel hangt. Tevens is er een alarmknop op die zolder gemonteerd. Als de knop ingeduwd wordt dan klinkt er een bel bij de balie en moet er actie ondernomen worden. Ook bij de deur naar de andere zolder zit een signaallamp.
Bij de balie is een nieuwe EHBO doos opgehangen.

Bij de vluchtroute via het balkon aan de Stadhuiskade zit een superhandige uitklapbare trap gemonteerd. Fraai model trap en als deze ingeklapt is dan is het geen storend gezicht op de muur van het antieke pand! De trap is onlangs getest.
Begin oktober is de verouderde brandalarminstallatie geheel vervangen.

Ons Veiligheidsplan, onze handleidingen Openen Museum en Sluiten Museum zijn aangepast.

Veranderingen in de stuurhut

In de “grote” stuurhut vinden op dit moment veranderingen plaats. Stap voor stap wordt deze geschikt gemaakt voor gebruik, na alle opgelegde “Corona”-beperkingen! De meeste veranderingen vinden plaats buiten het zicht van de medewerkers van het NSM.

De volledige bekabeling is inmiddels vernieuwd en aangepast. De verlichting van de diverse meters is weer geactiveerd. De defecte lampjes zijn vervangen en gelijksoortige lampjes zijn aangebracht. Het starten van de radarantenne alsmede van de slingerruit is gewijzigd. In verband met de afwijkende werkspanningen worden deze beide onderdelen elk door middel van een unieke elektronische timer gestuurd. De “slingerruit” (op z’n Engels... *Clear View Screen*!!) heeft een eigen wisselspanningsvoorziening. Als de timer goed is ingesteld, dan draait ‘ie voluit!! Verklikker lampjes geven aan of het onderdeel spanning heeft en dan ook functioneert.

Onder het bestuur-paneel, buiten het zicht van de medewerkers, is inmiddels ook de micro controller gemonteerd met daaraan gekoppeld de stuurwiel installatie, alsmede de verlichte roerstand aanwijzer. Door een schitterende stuurwiel-koppeling, gemaakt door onze mechanische expert en vrijwilliger Piet Verburgh, hebben we nu weer een veilig en soepel draaiend stuurwiel. Een, naar aanleiding van een bezoek aan de Europoort beurs, nieuw verkregen dubbele machine-besturing, is gemonteerd en alle bestemde bekabeling is inmiddels aangesloten op de microcontroller.
De boegschroef besturing is omgebouwd. De verlichting is instelbaar in lichtsterkte en hij is ook aangesloten op de microcontroller.
Doel is uiteindelijk om de microcontroller aan te sluiten via een nog aan te schaffen PC, voorzien van de VSTEP-vaar-simulator. Op voorhand is ook een “Joystick” voorziening aangebracht om een camera besturing te realiseren. Gebruikers van de vaarsimulator kunnen dan rondom het schip kijken. Visualisatie van het schip, waarmee gevaren wordt, is nog niet gerealiseerd, maar daar zijn wel vergevorderde plannen voor, die door het IT-team worden uitgewerkt.

Hans v.d. Pennen, 14 augustus 2020

Verhalen van slepers, bergers en al wat daarbij hoort

Graag willen wij u attenderen op een aantal lezenswaardige "verhalen van slepers, bergers en al wat daarbij hoort", zoals deze op de website van het Nationaal Sleepvaart Museum zijn opgenomen.
Deze vindt u in het menu van het hoofdstuk "*Exposities*".
U komt hier de verslagen van de sleepreizen tegen, die een van onze medewerkers persoonlijk deels heeft meegemaakt, zoals

- *Sleepreis ZWARTE ZEE IV 1963/1964*
- *Sleepreis met het Julianadok 1946/1947*
- *Sleepreis ZWARTE ZEE IV 1973*
- *Sleepreis CLYDE 1964*

Verder verslagen van de berging van de Costa Concordia en het met de Zee sleepboot ZWARTE ZEE (IV) zoeken naar het LASH schip MUNCHEN, dat in een vliegende storm verging op de Noord Atlantic.
Voorts zijn onder hetzelfde hoofdstuk "*Exposities*" in onze website de tentoonstellingswijzers opgenomen van de volgende onderwerpen (zie "vroegere exposities"):

- *Zwaar Transport over Water (72)*
- *40 jaar Nationaal Sleepvaart Museum (71)*
- *Smit in Maassluis (70)*
- *Van bouwsteen tot sleepbootmodel (69)*
- *Van jagen tot onbemand (68)*
- *Sleepboten op Station (67)*
- *100 jaar Furie (66)*
- *Meeslepende Expressies (65)*
- *Van IJ tot IJmond (64)*
- *Kotug (63)*
- *Maassluis sleepboothaven (62)*
- *Uit de schaduw (61)*
- *Waar zijn ze gebleven? (60)*
- *Sleepvaart in de 21ste eeuw (59)*
- *De Geelbanders (58)*
- *Ooggetuige (56)*
- *De Smit-Lloyd story (53)*
- *Tricolor (48)*
- *De Kursk, de berging (43)*
- *Herald of Free Enterprise*

Tenslotte kunt u kennisnemen van het reilen en zeilen van alle Wijsmuller sleepboten, zoals dat in detail, compleet met foto's, is opgetekend op de website "Bureau Wijsmuller", die dit jaar onder beheer van het Nationaal Sleepvaart Museum is gekomen.

Mocht u als lezer ook over (persoonlijke) verslagen van sleepreizen en andere interessante zaken, sleepboten betreffende, beschikken dan zullen wij die gaarne - uiteraard met toestemming - publiceren.

Ook zijn wij in zeldzame oude foto's geïnteresseerd.
Zo vond ik op een buitenlandse website bovenstaande foto van de ex OOSTZEE van 1892 nadat het schip was verkocht aan de Franse Marine. Die foto heeft onze medewerker Reinier van de Wetering vervolgens spectaculair opgewaardeerd.

Leo Kischemöller

Recent verkreeg ik gepubliceerde foto's van Klaas Krijnen, voorzitter van "De vrienden van het stoomschip Rotterdam" betreffende het schoonmaken van foto's welke aan boord van het ss Rotterdam permanent tentoongesteld zijn.
De bijgaande foto's van de schoonmaakactiviteit, hadden direct mijn aandacht omdat de foto afkomstig is uit het Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis. De foto stond in april 2010 op de nominatie om afgevoerd te worden, omdat deze geen enkele relatie vertegenwoordigde met de sleepvaart.

Omdat de vrijwilligers bekend waren met het feit, dat ik ook aan boord van het ss Rotterdam wat aan "rommelde", was de link snel gelegd om mij deze foto mee te geven onder het mom…kijk maar wat je ermee doet…opgeruimd staat netjes!! Gelukkig paste de foto qua afmeting in mijn wagen en kon ik 'm, na overleg met een vrijwilliger, op 4 april 2010, afgeven op het ss Rotterdam. We hebben 'm gezamenlijk ergens naar een opslag gebracht. Volgens insiders in Maassluis zou de foto gemaakt zijn door Frits Rotgans.

Na 10 jaar gehangen en tentoongesteld te zijn in de voormalige wasserij van het ss Rotterdam, wordt deze nu door experts gereinigd voor een verdere representatieve functie aan boord. Het is en blijft een unieke foto, voorstellende het vertrek van de koninklijke proefvaart van het ss Rotterdam op 20 augustus 1959.

Toch weer een bewijs.....!
Nooit zomaar iets afvoeren en weggooien!!!!!

Hans v.d. Pennen, 14 augustus 2020

Guido Nafzger

Ben geboren in Maastricht op 17 juni 1956. Tussen de twee maasbruggen langs de Maas. Vandaar mijn interesse en keuze voor het varen. Getrouwd in 2002 met Clarina Butter en we hebben een zoon uit mijn vorig huwelijk Yvo. Hij is 34 jaar en theaterschrijver.
Clarina en ik zijn getrouwd in Inverness, Schotland omdat we allebei Schotlandliefhebbers zijn.
Momenteel werkzaam als Hoofd Administratie bij van Doorn Container Parts in de Waalhaven. Ga met pensioen april 2023.

Na mijn middelbare opleiding in Maastricht ben ik naar de Hogere Zeevaartschool "De Ruyter" in Vlissingen gegaan. Daar ook in het internaat gezeten. Met voorklas meegerekend daar van 1975 tot juli 1978 gezeten en diploma BS Stuurman gehaald.

Had al gesolliciteerd bij Smit Internationale en werd aangenomen door Piet de Nijs. Mijn eerste reis was tevens de laatste reis van de *Thames*. In september 1978 heen met sleep naar Trondheim en met losse boot terug naar Maassluis. Gelijk een behoorlijke storm, windkracht 10 op de terugweg. Mooie vuurdoop.
Begin oktober naar Singapore om de bemanning af te lossen van de *Noordzee* die onderweg was met de *Giant 4* naar Japan om daar voor de petrochemische industrie in Saudi-Arabië onderdelen te halen.
"Mooie" Jan Kleiwegt was kapitein en we hadden een fijne tweede stuurman Gerrit Verschoor die later ook kapitein is geworden.
Onderweg van Japan nog met *Giant 4* om een tyfoon heen gevaren en ik mocht de meteokaarten intekenen voor de orkaan navigatie. In de Sleeptros van januari 1979 is het verhaal te lezen: *"Noordzee met de Giant 4"*. Ik sta o.a. met de 2e stuurman en 2e wtk de nylon-rekker te inspecteren op het achterdek van de Noordzee.
Naast wachtlopen ook mijn takenboek bijhouden.
Als stagiaire hoefde je niet mee te werken, maar dan leer je echt het vak niet. Dus al die 3 reizen gewoon meegedraaid en zeker bij de bootsman ook in de leer geweest.
Na december 1978 hebben we nog op station gelegen in Bahrein en hebben dan ook de overgang van zeer kortbij meegemaakt van Perzië naar Iran.
Akkefietje meegemaakt wat ik vertel als suppoost.
Derde trip was medio maart 1979 vanuit Toulon met *Poolzee*, als sleep een duikschip zonder voortstuwing, bestemming Golf van Mexico.
Medio mei een slooptanker van de Shell opgehaald in Boston. Deze moest helemaal naar Zuid-Korea (Busan) versleept worden. Dus via het Panama kanaal. De mooiste ervaring uit mijn vaartijd.
In die periode nog twee slooptankers overgenomen bij de Filipijnen en naar Taiwan, zo het strand op, gebracht.
Tijdens deze laatste trip beslissing genomen om te stoppen.
Waarom?
Ik was verloofd (nu mijn ex), zag aan boord dat je eigenlijk gewoon vrijgezel moest blijven en de vooruitzichten voor de Nederlandse scheepvaart waren niet bemoedigend eind jaren 70 - begin jaren 80.

Een zeer belangrijke levensles van die periode: Ik mocht zijn, wie ik ben. Ik werd als iele vent gewoon binnen de bemanningen geaccepteerd. Zeelieden hebben bij mij dan ook nog altijd een streepje voor.
Na mijn vaartijd nog wel mijn 3e rang stuurman GHV gehaald en begin 1980 als dienstplichtig aspirant officier bij de Landmacht begonnen.
Aanvankelijk bij de Intendance in Bussum, maar per 1 juli met een Kort Verband Vrijwilligers contract als aspirant officier bij de Verbindingsdienst in Ede verder gegaan.
Nog geprobeerd om beroeps (Officier B cat.) te worden, maar voor 50 opleidingsplekken waren er ruim 5.000 kandidaten in die periode. Geplaatst in november 1980 in De Lier bij 543 VBDBAT als Crypto-officier voor het bataljon. Ik verzorgde daar o.a. de cryptomiddelen voor militaire centra in Westelijke Nederland. In die periode mijn Praktijkdiploma Boekhouden gehaald op advies van het Arbeidsbureau en ben toen ook van Maastricht naar Delft verhuisd. Dit met meer vooruitzicht op werk na mijn KVV periode.

In november 1984 begonnen bij een scheepvaartkantoor met 3 schepen in Rotterdam als administrateur. We deden het werk met zijn tweeën. De toenmalige manager operations, Piet Mandemaker (ex-kapitein KHV), is tot zijn dood in 2018 één van mijn beste vrienden gebleven.
Daarna nog bij 6 andere bedrijven gewerkt in diverse branches, waaronder ook als Administratie & Personeel Manager bij een hydrauliek bedrijf in Dordrecht. Ik was inmiddels van Delft naar Dordrecht verhuisd en heb in die periode, na mijn echtscheiding in 1990, mijn huidige vrouw leren kennen.
Sinds januari 2008 werk ik bij reeds eerdergenoemd bedrijf.
Eind 2016 zijn we verhuisd naar Den Haag en sinds juli 2017 wonen we in Loosduinen in Den Haag.
Fijne stad met veel groen en Haagse Harrie, Sjaak Bral en Harrie Jekkers. >>>>>

>>>>> Ik heb vanaf 2007 tot eind 2017 als (ass.) penningmeester vrijwilligerswerk gedaan bij een stichting die zich inzette voor de Orang Oetans op Borneo (Willie Smits is een voorbeeld voor vele klimaatontkenners). Hij weet als geen ander wat de klimaatverandering teweegbrengt, maar heeft oplossingen die werken! en een stichting die zich inzet voor o.a. de kettinghonden op Lesbos.
Daarna was ik op zoek naar vrijwilligerswerk wat zich niet op financieel gebied afspeelt. In juni weer eens naar het Scheepvaartmuseum in Rotterdam geweest en zo kwam ik op het idee om bij het Sleepvaartmuseum te kijken of daar nog vrijwilligers nodig zijn, dit afgezet tegen mijn ervaring van ruim 40 jaar geleden.

Op gesprek geweest en een uitvoerige rondleiding gehad. Eind augustus proefgedraaid op zaterdag en dat beviel mij reuze. Werd goed begeleid door de suppoosten daar. Vorige week zaterdag weer meegedraaid en ook dat beviel goed. Normaal zal ik op vrijdagmiddag gaan draaien zolang ik nog werk. Ook de COVID19 heeft helaas roet in het eten gegooid dus draai als het uitkomt op zaterdag mee voorlopig.

Vind het erg leuk om bezoekers wat nader te informeren over wat er allemaal te zien is, zo ook de historie van het gebouw. Ik ben nog steeds bezig mij in te lezen in de materie. Het boek 40 jaar museum helpt mij daar goed bij. Erg mooi boek en zie bedrijven die van Doorn nog steeds als klant heeft i.v.m. o.a. zeevast materiaal.
Foto van de MOL Comfort in brand zag ik erin staan. Laat het nou net dat schip zijn waar we een container met goederen vanuit China mee verloren hebben. Brak in tweeën en beide delen zijn gezonken.

Hobby's en interesses.

- Schotland liefhebber samen met mijn vrouw en vrienden. We bezoeken 1 maal per 2 jaar Schotland als het kan.
- Whisky liefhebber en kiltdrager bij proeverijen en Schotse festiviteiten. Zie mijn bijgevoegde foto. Kilt en tartan van de clan Murray of Atholl. Clan welke als enige clan het recht heeft om binnen het hele Brits Imperium een privat army mag hebben. Hoofdkwartier Blair Castle, Pitlochry.
- Cabaretvoorstellingen.
- Geschiedenis (vooral 1e en 2e wereldoorlog)
- Hardlopen (1 maal per week bij Haag Atletiek, soms een wedstrijd 10-15km)
- In de zomer fietsen (race) en wandelen.
- Hardrock en Progrock luisteren en concerten bezoeken.
- De oude garde wel te verstaan (hahaha) Yes, Deep Purple, Steve Hackett,
- The Flower Kings en andere gerelateerde muzikanten.
- Zelf wat klooien op een keyboard (beginneling sinds juli).
- Met leuke en fijne mensen praten over het leven. Niet te eenzijdig. Politiek zeer geïnteresseerd, maar de laatste tijd minder vanwege polarisatie en komplot-denkers. Sta voor vrijheid en een open samenleving, ook voor mensen die hebben moeten vluchten voor oorlog, onderdrukking en geaardheid.

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).