2023-4e

Nieuwsbrief

NATIONAAL SLEEPVAARTMUSEUM MAASSLUIS

VAN DE VOORZITTER

Beste lezers,

Eén van de hoogtepunten in het Maritieme jaar van Maassluis, de Furieade, is weer achter de rug. Heel veel activiteiten op de havenkades en voor ons museum de mogelijkheid om onze kas te spekken. We mochten een dubbele kraam bemannen en een verder verslag leest U in deze Nieuwsbrief.

Omdat op de dag van de Furieade ons Museum gratis toegankelijk is, hebben wij die dag een wat ander publiek en dit andere publiek kan dan weer aan familie en vrienden vertellen, waarom het de moeite waard is om ons knusse museum te bezoeken.

Wat ook helpt om aandacht te krijgen voor een Nationaal Sleepvaart Museum zijn spraakmakende bergingen van Nederlandse sleep- en bergingsbedrijven. Het onder moeilijke politieke en operationele omstandigheden overpompen van de lading ruwe olie uit de gammele opslagtanker “Safer” voor de kust van Yemen door de bergingsteams van Smit Salvage/Boskalis, heeft veel aandacht gekregen in de internationale en landelijke pers. Ook de boven de Waddeneilanden brandende car carrier “Fremantle Highway”, welke door de bergingsvaartuigen, sleepboten en bergingsteams van Smit Salvage/ Boskalis en Multraship onder controle werd gebracht en in de Eemshaven werd afgeleverd, trok de belangstelling van pers en televisie. Hopelijk kunnen wij aan deze bergingen binnen afzienbare tijd aandacht schenken door middel van een wisseltentoonstelling.

Nu nog “draait” de wisseltentoonstelling “Bouwen voor het Buitenland”. De voorbereidingen voor een nieuwe wisseltentoonstelling, met als onderwerp de inzet van sleepboten bij de bouw en aanleg van civiele waterwerken, staat in de steigers. We wilden hierin ook aandacht geven aan het afzinken van het laatste tunneldeel van de Maasdeltatunnel. Dat liet even op zich wachten. Besloten is om een tussenwisseltentoonstelling in te voegen. Hierin zullen wij Schilderkunst uit eigen depot tentoonstellen onder de titel “Afgeschilderd”. De openingsdatum is vastgesteld op zaterdag 25 november.

Ons museum verdient eigenlijk wel meer landelijke bekendheid en wij zullen onze PR-activiteiten dan ook moeten verbeteren, want de bezoekersaantallen zijn nog niet op het peil van vóór Corona.

In deze Nieuwbrief weer bijdragen van Hans van der Ster. Zijn belevenissen op de werf in Turkije tijdens de nieuwbouw van Smit sleepboten brengen je terug in de tijd en een andere cultuur. Als leermeester verhaalt hij ook over de technieken van het ankeren.

Over ankeren gesproken. Ons museum ligt nog veilig “voor anker” in de kom van de binnenhaven. In het kader van het Maritiem Erfgoed Maassluis wordt er wel gekeken naar de mogelijkheden om ons museum aan de buitenhaven te vestigen.

Het Bestuur en de Raad van Toezicht en Advies volgen en nemen deel aan de diverse vergaderingen met de Wethouder van Cultuur en de Erfgoed Kwartiermakers. Wanneer er concrete besluiten worden genomen, zullen wij dat via de Nieuwsbrief communiceren. Vooralsnog zijn de plannen nog niet in detail uitgewerkt en kan het Bestuur nog geen verdere uitspraken hierover doen.

Jammer genoeg moeten wij in deze Nieuwsbrief aandacht schenken, in de vorm van een In Memoriam, aan drie ons ontvallen vrijwilligers.

Allereerst overleed op 8 oktober Gerard Fransen op 88jarige leeftijd. Nico Ouwehand heeft hem in een passend In Memoriam herdacht.

Kort daarop op 25 oktober, overleed Henk Ros op 65 jarige leeftijd. Hans van der Ster herdenkt hem en schrijft over zijn gedenkwaardige eerste ontmoeting met Henk “Sparks” Ros.

Tenslotte ontvingen wij het bericht dat Vrijwilliger Wim Post op 6 november op de gezegende leeftijd van 90 jaar is overleden. Laurens Blom heeft altijd vanaf Wim’s toetreding tot het vrijwilligers bestand nauw met hem samengewerkt. Hij verwoordt in zijn In Memoriam hoe die samenwerking verliep.

De artikelen, aangeleverd door onze vrijwilliger Leo Kischemöller over de Rijnsleepvaart, publiceren wij nu al voor de vijfde maal in deze Nieuwsbrief en blijven erg lezenswaardig.

Het is ook goed om te vermelden dat onze Nieuwsbrief zorgvuldig wordt gelezen. Het artikel van mijn hand over de schenking door de familie Geluk van het schilderij van kunstschilder en stoker op de loodsboot Jacob Willem Pols, was niet geheel correct. Een rectificatie vertelt U meer. Begin november heeft een delegatie van ons museum als onderdeel van de Stichting Sleepboothaven Maassluis deelgenomen aan de Europort tentoonstelling in Ahoy. Er waren veel bezoekers maar het heeft ons nog geen nieuwe vrijwilligers opgeleverd.

Tenslotte wil onze samensteller van de Nieuwsbrief, Wim de Snaijer nog vertellen over de vorderingen van de bouw van een nieuw spel voor ons museum.

Ik wens u veel leesplezier en hoop u in de nabije toekomst weer een keer in ons museum te mogen begroeten.

Kees van Essen

ANKEREN

Een anker of grondtakel is een onderdeel van de uitrusting van een schip, dat overboord wordt geworpen om het schip vast te leggen op plaatsen, waar niet aangemeerd kan worden. Een anker bestaat traditioneel uit een ijzeren of stalen constructie met meerdere grote boogvormige vloeien, die zich in de zeebodem ingraven. Doordat het anker via een ijzeren of stalen ketting of draad met het schip verbonden is, wordt het afdrijven belet. Er zijn ook alternatieve ontwerpen voor ankers, maar het basisprincipe is nooit veranderd. Een ander alternatief voor de binnenvaart is tegenwoordig de spudpaal, waarmee een schip exact op de plaats kan worden gehouden.

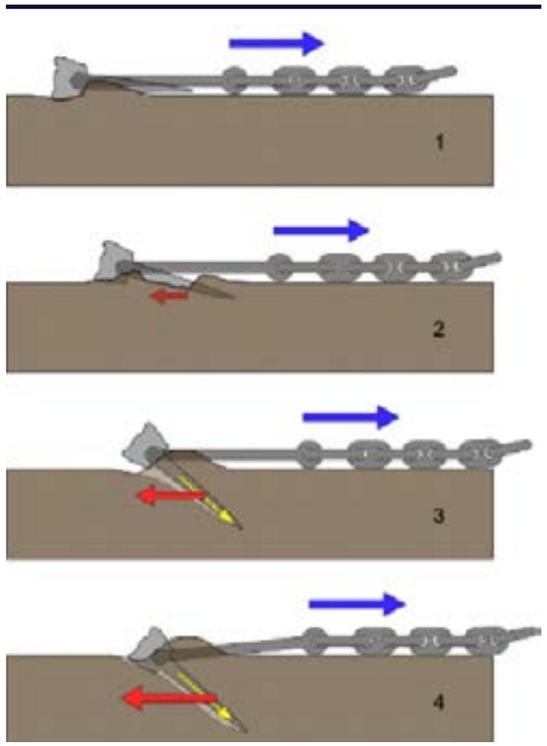
Bij de klassieke ankervorm is de bovenste dwarsbalk, de stok, bedoeld om het anker te richten, zodat één van de twee vloeien zich loodrecht in de bodem ingraaft, terwijl de andere vloei loodrecht omhoog staat. Tegenwoordige ankers zijn over het algemeen stokloos. De grootte van het anker en de lengte en diameter van de ankerketting worden bepaald aan de hand van het uitrustingsgetal.

Ook in de heraldiek worden ankers veel gebruikt; het onttakeld anker staat in het wapen van de Nederlandse Koninklijke Marine.

Over goed ankeren zijn boekwerken te vullen en de aangeboden theorieën zullen elkaar geregeld tegenspreken. De goede ervaring van de één wordt als onomstotelijke waarheid doorgegeven aan de ander, bij wie dezelfde keuze voor anker, ketting en/of lijn vervolgens in het geheel niet werkt. Dat komt, omdat er een groot aantal variabelen van belang zijn bij het ankeren. Een eenvoudig alomvattend recept valt niet te geven. Daarvoor zijn de omstandigheden te verschillend.

Geschiedenis

In oude tijden was een anker dikwijls slechts een grote steen, een zak of mand met stenen, een zak zand of, bij de Egyptenaren, een verzwaarde boomstronk. Ze hielden het schip op hun plaats op het gewicht. Een belangrijke overgang was die naar het driehoekig anker. Door de vorm kon het blijven haken achter rotsblokken, waardoor het een betere houdkracht had, ondanks het lagere gewicht.



De volgende belangrijke overgang was het gebruik van een stok. In eerste instantie gebruikt bij houten ankers, zorgde een stenen en later loden stok, dat het anker gedwongen werd zich te richten, zodat een van de twee kanten zich in kon graven. Dat laatste type wordt beschouwd als metalen anker, hoewel het deels uit hout bestond. De Grieken waren de eersten, waarvan bekend is, dat ze metalen ankers gebruikten; de Romeinen gebruikten ijzeren ankers, die verrassend veel lijken op de modernere stokankers, hoewel nog uitgerust met rechte armen.

In 1813 werden ankers met gebogen armen geïntroduceerd en vanaf 1852 werd bij de Britse Royal Navy het Admiralty Anchor gebruikt, dit is de ankervorm die bij niet-zeelui het meest bekend is. In 1821 werd het stokloze anker uitgevonden. Door de vloeien, of armen, onder een kleine hoek scharnierend te maken, kon het zich ingraven, zonder dat een stok nodig was. Dit maakte het gebruik van het anker veel eenvoudiger.

Door gebruik te maken van ketting, in plaats van touw — met als vuistregel een lengte van minimaal driemaal de diepte van het water — kan gezorgd worden, dat de trekkracht ter plaatse van het anker horizontaal gericht is. Bij een opwaarts gerichte kracht zullen de meeste ankers uit de bodem getrokken worden en hun houdkracht grotendeels verliezen. Van deze eigenschap wordt gebruik gemaakt bij het lichten van het anker.

Types

Voor verschillende toepassingen zijn er uiteenlopende typen ankers. Een koopvaardijschip zal een anker willen gebruiken, dat eenvoudig is te plaatsen en bruikbaar is om mee te manoeuvreren. De houdkracht hiervan is relatief laag. Offshore-installaties, die voor langere tijd op een bepaalde positie ankeren met behulp van meerdere ankers zullen vooral een hoge houdkracht willen hebben. Een zeiljacht zal door het geringe gewicht van het anker meer problemen ervaren met het ingraven van het anker: zeilers kiezen daarom ankers die vooral makkelijk ingraven.

Het is verder belangrijk, dat het anker ingegraven blijft wanneer de trekrichting verandert. Bij een schip, dat ten anker ligt in een getijdengebied verandert de trekrichting continu.

De meest voorkomende ankers zijn de ingravende ankers. Daarnaast wordt er ook geankerd met behulp van zwaartekrachtankers, paalankers, zuigankers en plaatankers.

Symboliek

In de christelijke iconografie is een anker het symbool van de gepersonifieerde hoop. Ook op christelijke graven is dit symbool regelmatig terug te vinden. Die hoop is als een betrouwbaar en zeker anker voor onze ziel. Zo kennen wij de drie eenheid “Geloof, Hoop en Liefde”

Als attribuut is het anker te zien bij de H. Clemens in pauselijk gewaad en samen met drie ballen op een boek of drie kinderen in een kuip als attribuut van Nicolaas van Myra.

Hans van der Ster

DE WERF

In het Turkse Tuzla ligt de werf waar ik de komende maanden mijn tijd zal moeten doorbrengen. Tuzla ligt zuidoosten van Istanbul aan de zee van Marmara. In vergelijking met Istanbul is het een dorpje. In het gebied van onze werf liggen wel honderd andere werven. Van groot tot klein, voor reparatie en nieuwbouw, voor tankers, coasters, sleepboten en zelfs jachten. Een mengelmoes aan faciliteiten. De werf waar ik, door mijn rederij, was gestald was een kleine werf. Zij bestond uit een grote loods en een stuk werfterrein. Op dit werfterrein stond onze nieuwbouw en in de loods de andere. De beide schepen waren al zover dat men kon spreken van een casco. Ze zagen er zo op de kant groot en robuust uit. Het werfterrein, zag ik in het voorbijgaan, lag een behoorlijk eind van de waterkant af.

Direct schoten er allerlei vragen door mijn hoofd. Hoe kunnen deze schepen te water worden gezet? Moeten we wachten op de zondvloed? Komt er een kraan? Vragen die mij bezig hielden. Ik stelde ze aan mijn vriend Yusuf die mij een rondleiding gaf over deze bijzondere werf. Hij liet mij weten dat ze eerst dwars uit over het terrein werden geschoven en dan naar de waterkant, zo'n tweehonderd meter verderop. Verbaasd keek ik hem aan. Lijkt mij toch een hele onderneming gaf ik hem te kennen. Dat gaf hij ook grif toe. Het zal er dan ook om spannen. Ik werd er niet erg vrolijk van. Moest ik dit begeleiden. Gelukkig lag de verantwoording nog niet bij mij. Ik zou er denk ik slapeloze nachten van krijgen. Een tewaterlating waarbij men eerst zo'n 250 meter over de weg moest manoeuvreren leek mij nu niet bepaald iets gezelligs. Van de werf zelf kon ik ook niet bepaald onder de indruk raken. De schepen echter wat meer, hoewel de kwaliteit mij beduidend minder professioneel voorkwam. In ieder geval zal dit ook te maken hebben met de prijsverhouding. Yusuf ging mij voor aan boord van de schepen. Liet mij de diverse bijzonderheden zien. Hij had er kijk op moet ik zeggen. Vanaf het topdek tot aan de machinekamer werd ik bijgepraat.

Na zo'n twee uurtjes rond te hebben gescharreld hadden we het wel gezien. Er was nog genoeg werk te verzetten. Wij liepen naar het bewuste kantoor. Hier kreeg ik een aantal tekeningen voorgeschoteld, die ik op mijn gemak kon gaan bekijken. Ondertussen was de thee getrokken en geserveerd door Ahmed. Ahmed behoorde ook tot het gezelschap van mijn vriend Yusuf. Hij was een soort ontvanger van goederen, boekhouder, administrateur en natuurlijk de kelner, theebereider en serveerder. Ahmed sprak geen woord Engels en ik kon hem dus niet verstaan. Het enige wat hij ten gehore bracht was "Super" ,hierbij doelend op met name de schaars geklede dame op de achterzijde van de krant. Echter zijn gebarentaal was voldoende om hem te begrijpen. Ahmed liep constant het kantoor in en uit. Ik begreep dat hij een kettingroker was. Naast zijn gedraaf, moet hij volgens mij zo'n twee pakjes sigaretten per dag wegwerken. Ik was, echter niet van plan om dit als een tallyman te gaan zitten turven.

De rookwolken die hem achtervolgden waren voor mij genoeg. Ik was allang blij dat het toch al kleine kantoor, geen opiumkit werd. Door al het drinken van de thee, moest ik ook natuurlijk lossen. Yusuf vertelde dat er toiletvoorzieningen boven het kantoor waren, bij de directie van de werf. Ik ging dan ook op onderzoek uit, omdat ik het benauwd begon te krijgen. De trap op naar boven. Boven aangekomen, kon ik de deur, met het bekende touwtje door de brievenbus open doen. Deze stalen deur maakte nogal wat lawaai. Bij het betreden van dit bovengelegen kantoorgedeelte werd ik aangestaard door een dame, het geluid gehoord van de deur. En zodoende kwam zij uit haar eigen heiligdom om te kijken wie er haar territorium betrad. De vrouw keek me onderzoekend aan en ging direct weer naar binnen en sloot de deur. Wat ik snel kon constateren was, dat zij een gezette dame was, met een bril en de bekende lange soepjurk met op de haardos een hoofddoekje. Zij was een bijzonder figuur. Elke keer als ik deze ruimte via de geluidsdeur betrad kwam ze om een hoekje kijken. Je zou haast gaan denken dat zij de toiletjuffrouw was. Echter ik miste het bekende schoteltje. Toen ik op een onbewaakt ogenblik opnieuw de ruimte betrad, zag ik dat haar heiligdom een keukentje was. Zij bereidde hier, naar ik aan de lucht al vermoedde, de lunch voor de werfdirecteur.

Dagelijks werd ik verwelkomd door de portier. Hij begroette mij met het Turkse goedemorgen en bij vertrek met goedenavond. Ik nam tenminste aan dat hij dat uit zijn keel naar buiten bracht. De man drentelde de hele dag rond zijn portierskoninkrijkje.

Vroeg aan niemand zich te legitimeren en bleef stoïcijns voor zich uit kijken. Ook hier was het theezetten een favoriete bezigheid. Buiten zijn portiersverblijf stond een kookplaatje met een waterpotje en er bovenop de bekende theepot. Hij had vrienden. Om de haverklap stonden er werflieden bij hem voor een bakkie. Ik weet niet of hij een handeltje dreef, maar druk had hij het er wel mee..

Rond het middaguur werd het druk. De werf liep leeg. Alle drukte speelde zich op slechts een paar meter van onze werf af. De secondant van mijn vriend Yusuf, Erdinz, liet weten dat het lunchtijd was. Ik werd dan ook uitgenodigd om deze lunch mee te maken. Uit het bewuste bureau van ons kantoor, werden twee gele velletjes uit een boekje gescheurd. Dit waren onze consumptiebonnen. Erdinz ging mij voor. De trap werd betreden en we kwamen boven bij een soort lokaal. Bij het betreden van dit lokaal kon ik een dienblad pakken. Bij de dienbladenvoorraad waren twee laden. Er lagen in de ene vorken en in de andere lepels. Ik volgde Erdinz zijn bewegingen en nam ook een vork en een lepel. We kwamen bij een soort vitrine waarop ons dienblad werd geplaatst. Achter deze vitrine stonden een aantal lieden in witte uniformen met mutsjes op hun gebruinde koppen. Wat ik wilde eten vroeg Erdinz. Bescheiden als ik was zei ik doe maar hetzelfde als jij. De geüniformeerde had een grote lepel in de hand. Hij kwakte een goedje op een bord wat me werd toegeschoven. Een kom soep en een schaaltje yoghurt completeerde de maaltijd. We liepen verder het lokaal in. Het was er druk en levendige gesprekken vulden de ether. Op de tafels lag stokbrood en er stond een kan met water. Men kon van het brood stukken afhalen en de meegeleverde glazen met water vullen. Het ging er zeer disciplinair aan toe. Na de maaltijd werden de tafels direct schoongemaakt en de klanten namen hun dienblad mee naar een soort muuropening waar al het gebruikte materiaal naar binnen werd geschoven. Binnen stond het cateringapparaat klaar om deze spullen te ontvangen en te kuisen. Ook Erdinz en ik volgden dit ritueel. Nog geen tien minuten na onze lunch stonden we weer buiten.

Buiten, tegenover de ingang van onze werf, zat een man te slapen. Erdinz vertelde dat hij daar dagelijks zat, als het weer het toeliet. De man werkte bij een onderaannemer die wat in elektrotechniek deed. Hij was voor het sjouwerswerk. De elektromotoren die overhaald moesten worden. Vooral het schoonmaken behoorde tot zijn taak. Je kon dat dan ook wel aan zijn kloffie zien. De man z'n T-shirt zag er niet uit. Je kon er haast soep van koken. Ook de man zelf was, door zijn figuur, niet om aan te zien. Zijn lichaam was zo dik dat het een lopend waterbed leek.

Buiten, tegenover de ingang van onze werf, zat een man te slapen. Erdinz vertelde dat hij daar dagelijks zat, als het weer het toeliet. De man werkte bij een onderaannemer die wat in elektrotechniek deed. Hij was voor het sjouwerswerk. De elektromotoren die overhaald moesten worden. Vooral het schoonmaken behoorde tot zijn taak. Je kon dat dan ook wel aan zijn kloffie zien. De man z'n T-shirt zag er niet uit. Je kon er haast soep van koken. Ook de man zelf was, door zijn figuur, niet om aan te zien. Zijn lichaam was zo dik dat het een lopend waterbed leek. Een nek had hij niet, omdat zijn hoofd zo groot was dat het leek of het op de romp was geschroefd. Zijn konen waren net vetkwabben. Tijdens het slapen ging heel zijn lichaam heen en weer ik hoefde me dus geen zorgen te maken of hij nog in leven was.

Die middag ontmoette ik nog meer werflieden, die me vriendelijk toeknikten. Het viel niet mee om direct allemaal hun gezichten te onthouden. Maar ik had hier nog tijd genoeg voor.

Tuzla 23-02-2007

Hans van der Ster

OPROEP OPSLAGRUIMTE

Wie of welk bedrijf in (de regio) Maassluis e.o. beschikt over een opslagruimte die (voorlopig) niet in gebruik is?

Het Nationaal Sleepvaart Museum is dringend op zoek naar een dergelijke gratis of (voor haar) betaalbare locatie ten behoeve van het onderbrengen van een gedeelte van het archief, vitrines en transportkisten.

Er worden weinig eisen aan gesteld. De ruimte moet wel droog zijn, redelijk verlicht zijn of kunnen worden en gedurende normale werktijden enkele malen per jaar toegankelijk zijn voor medewerkers van het museum.

Als het even kan, zouden we graag beschikken over 50m2 of meer. Het zou dan ook mooi zijn als er ook stellingen in staan en de ruimte afsluitbaar is voor toegang door derden.

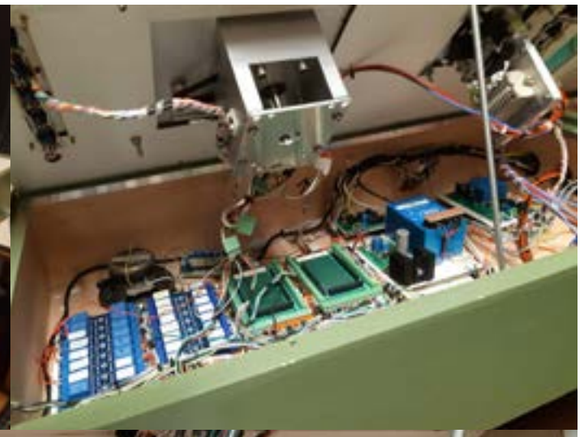
Mocht u ons eventueel willen helpen, neemt u dan a.u.b. contact op met onze medewerker Rien Vergeer, telefoon 06-29183097.

VORDERINGEN NIEUWE ATTRACTIE IN HET NSM

In de vorige nieuwsbrief konden we lezen, dat de nieuwe attractie nog lang niet af is. De bijgaande foto's zijn van recente datum en laten zien, dat het geheel er al strak en netjes uitziet.

Het technisch vernuft van de attractie is in 2 compartimenten bevestigd, wat op foto 1 en foto 2 te zien is. De derde foto laat het fraaie bedieningspaneel zien.

De volgende stap is het definitief plaatsen van de attractie in ons museum. Daarna volgt de feestelijke ingebruikname van het geheel.



42STE EDITIE VAN DE FURIEADE

Dit jaar heeft de 42ste editie van de jaarlijkse Furieade plaats gevonden. Het weer werkte beduidend meer mee dan in 2022. Dat was op alle dagen goed te merken. Met name op zaterdag 7 oktober was het publiek in grote getale aanwezig. Onze stand, maar ook het museum zelf, mocht vele bezoekers verwelkomen. Ook dit jaar was het Nationaal Sleepvaartmuseum aanwezig met een grote stand naast het museum. De verkoop van allerlei nautische artikelen, inclusief boeken, was bevredigend.

De Binnenhaven lag overvol met allerlei soorten schepen. Zo vol, dat op diverse ligplaatsen de schepen "double banked" lagen. Vele bekende schepen konden bezocht worden. Veel aandacht trok de duikdemonstratie nabij de Tonijn met duikpak, helm en natuurlijk de loden schoenen.

Ook op zondag werd ons museum door vele bezoekers gevonden.

Na afloop werd de inrichting van de kraam opgeslagen op zolder, gereed voor de komende festiviteiten. Dat wordt dan dit jaar nog de Europort 2023 Maritime Exhibition van 7 t/m 10 november in Ahoy te Rotterdam.

RECTIFICATIE EN AAN-VULLING OP HET ARTIKEL OVER HET AANBIEDEN VAN HET SCHILDERIJ DOOR DE FAMILIE GELUK.

Het artikel in de vorige nieuwsbrief over het aanbieden van het schilderij door de familie Geluk was helaas onvolledig en niet correct.

Gelukkig zijn er oplettende lezers zoals onze vrijwilliger Willem Kardol, die het volgende schreef:

De schilder Jacob Willem Pols is een tweedegraads neef van Willem Kardol.

Gedacht werd, dat het schilderij het transport Durban dok zou voorstellen. Ik heb daar echter een andere mening over, omdat de twee daarbij betrokken sleepboten de Zwarte Zee en de Oceaan zijn, die echter beiden een dubbele schoorsteen hadden. Ook het geschilderde dok komt niet overeen met het Durban dok. Ik denk dat het hier gaat om een weergave van het Wellington dok, gesleept door de sleepboten Zwarte Zee en Witte Zee en wel in de periode juli-december 1931, waarbij ik aanteken dat de weergave best accuraat is.

Ik heb het schilderij vergeleken met een serie foto's van het betreffende transport, dat overigens startte met de sleepboten Roode Zee en Zwarte Zee. Pas in Het Kanaal werd de Roode Zee vervangen door de Witte Zee, die toen juist van de nieuwbouw kwam.

Bijgaand nog een interessant artikel over de aankomst van het Wellington dok in Wellington Harbour op 28 december 1931. Het dok kwam in 1989 aan zijn einde, tijdens een sleepreis naar Bangkok. Tijdens die reis brak zij in tweeën in de Tasman Zee.

Tevens nog een foto van de aankomst in Wellington. Deze foto komt heel goed overeen met de sleepconfiguratie, zoals geschilderd door Jacob Pols.

Met excuus voor de verwarring en een goed voorbeeld van het zorgvuldig lezen van dit "fake news".

Kees van Essen

RIJNSLEEPVAART IN DE EERSTE HELFT VAN DE TWINTIGSTE EEUW (DEEL 5 VAN 5)

Onderstaand artikel "Rijnsleepvaart" werd ons belangeloos ter publicatie in onze Nieuwsbrief ter beschikking gesteld door Vereniging De Binnenvaart, waarvoor onze erkentelijkheid. Deze instelling onderhoudt het mooie Binnenvaartmuseum, bezoekadres Werf van de Biesbosch 94 te Dordrecht. Het is gevestigd op een uit de vaart genomen rijnduwboot, de "René Siegfried"

Door: Pieter Klein: redactie 'Binnenvaart'. Dit artikel is eerder verschenen in 'Binnenvaart' (2009/1), het verenigingsblad van de vereniging 'De Binnenvaart'.

Slepende motorvrachtschepen

Behalve de combinatie sleepboot met sleepschepen waren er ook diverse slepen samengesteld uit een combinatie van een motorvrachtschip met één of twee sleepschepen in de aanhang. In dit verband worden ondermeer de zogenaamde sattelschleppers genoemd, maar er waren veel meer schepen uitgerust met een sleepinrichting. Ze waren vooral kort na de tweede Wereldoorlog populair. Het motorvermogen van het slepende vrachtschip lag meestal iets onder 1 pk per ton laadvermogen en tot St. Goar kon men dus een afgeladen sleepschip van ongeveer gelijk formaat meenemen. Vooral stukgoedschepen waren echter niet altijd afgeladen en zo kon men soms met twee schepen in de aanhang naar Düsseldorf of Keulen komen.

De schepen hadden meestal twee strangen aan boord; ca 28mm, 200m lang en ca. 20mm, 400m lang.

Het slepen met een slepend vrachtschip verschilt verder niet veel met dat van een gewone sleepboot, maar omdat men meestal maar één schip te slepen had kwam het vaker voor dat men bij het verlaten van de haven het schip even langszij meekon nemen.

Een slepend motorvrachtschip is naar verhouding zwaarder dan een sleepboot, de schepen in de sleep zijn daarentegen vaak lichter.

Een sleep met een slepend vrachtschip scheen daardoor wel meer last te hebben van voorbijlopende schepen.

Het gesleepte schip wordt tijdens het voorbijlopen, door de zuiging van het schip dat voorbijloopt, eerst naar achteren gezogen, om kort daarna door de zuiging meegenomen te worden, het krijgt dus meer snelheid en de strang komt slap te hangen. Kort daarop komt het slepende vrachtschip in de zuiging, waardoor dit afgeremd wordt, de strang blijft dus slap, maar vervolgens wordt het slepende schip door de voorbijloper meegenomen. Aangezien de strang slap hangt, trekt het slepende schip op dat moment niet aan de sleep en zou, als men geen maatregelen neemt, een flinke snelheid kunnen bereiken waardoor de strang met een ruk strak zou komen te staan. Zo'n ruk moest natuurlijk voorkomen worden. Het slepende vrachtschip moest tijdig gas terug nemen of zelfs achteruitslaan. Na passage van de voorbijloper kon dan weer langzaam gang gemaakt worden. Toch ging het er weleens zo wild aan toe dat de vonken uit de strangenklemmen spatten. Bij de gewone grote slepen had men daar minder last van omdat de strangen veel verder doorhingen en zo voor meer speelruimte zorgden.

De slepende vrachtschepen mochten dan wel ingericht zijn om te kunnen slepen, maar ze waren natuurlijk niet zo aangepast als een sleepboot. Zo was het soms een heel karwei om de strang netjes op het vrij kleine achterdek klaar te leggen. Er mochten immers geen kinken of knopen in komen en ook mocht hij nergens achter blijven hangen.Daar het achterdek klein was en de overloop/ sleepboog op de wit geschilderde roef stond, moest men terdege opletten dat de strang dat alles niet beschadigde of bevuilde. Op het ms. Randwijk bijvoorbeeld, plaatste men voor het inhalen van de strang een rollenblok op de overloop om beschadiging daarvan te beperken, verder werd de strang met behulp van een kistenhaak vrij van de achterboeiing gehouden. Beschadigingen op de overloop werden onmiddellijk weer met lijnolie waaraan siccatief toegevoegd was, behandeld, want roeststrepen laten zich niet wegboenen.

Een ander punt was dat de schroeven wat minder ver onder het achterschip zaten dan bij de meeste sleepboten en dat de kans dat men een eigen strang in de schroef kreeg dus groter was. De overloop/sleepboog was vaak wel uitgerust met extra voorzieningen, zoals bijv. tuimelaars, die het afglijden van de strang moesten voorkomen, maar deze waren lang niet altijd toereikend (tuimelaars werden daarom tijdens het uitgeven van de strang wel vastgebonden).

En natuurlijk had men de natievlag, die, bij een aantal van deze schepen, normaal op het achterschip stond en dan naar een ander plaatsje verhuisde.

Het sturen

Over de problemen die men ondervond om het schip (achter de sleepboot) op de juiste koers te houden, wordt weinig verteld. Toch moet dit niet altijd even gemakkelijk geweest zijn, want er zijn gevallen bekend dat het goed mis ging. Behalve het gewone menselijk falen konden de sterk variërende waterstand, sterke stromingen en veranderingen in de rivier daarvan de oorzaak zijn. In verband met dat laatste kon/moest men op diverse plaatsen een beroep doen op loodsen. Deze waren, in de jaren vijftig, aanwezig bij Bingen, Rüdesheim, Kaub, St. Goar, Oberspay, Koblenz, Urmitz en ook Keulen.

Ook voorbijlopers zorgden soms voor de nodige problemen. De boeggolf drukte eerst het achterschip en vervolgens het voorschip opzij. Erger was echter de zuiging van de motorvrachtschepen en de sleepboten. Men moest met man en macht aan roer draaien om het heen-en-weer gieren van het sleepschip binnen de perken te houden en dat terwijl er soms toch al z'n handen vol had de zaak op koers te houden.

Wat natuurlijk meteen opviel aan de sleepschepen zijn de enorme roeren die onder het achterschip hingen. De oudere, kleine schepen hadden vaak slechts één groot roer. Aan dat roer zat soms een extra gedeelte (volgens sommige bronnen 'klapscheg' of "linnet" geheten). Later verschenen er schepen met grote stalen roeren met daarin een schuif. Deze roeren werden later weer vaak geflankeerd door twee kleinere roeren. De schuif in het middelste roer regelde de druk op het roer.

Hoe ver men de schuif open of dicht trok, was een kwestie van het maken van afwegingen.

Bij een geladen schip is het gehele roer ondergedompeld dus de druk groot en zou de schuif dus een eind open kunnen. Een geladen schip is echter veel moeilijker in bedwang te houden en ook is de snelheid ten opzichte van het water meestal lager waardoor er minder drang op het roer is. De schuif zal dus toch een eind dicht moeten en dat maakt weer dat men het roer moeilijker, dus langzamer verdraait en men dus trager reageert.

Bij een leeg schip stak de schuif soms geheel boven water, dus kon de schuif geheel open. Ook was de snelheid van gesleepte ongeladen schepen vaak wel zo groot dat men toch aardig wat drang op het roer had. Daar staat tegenover dat slechts een klein deel van het roer ondergedompeld was en dat maakte weer dat men elke vierkante centimeter kon gebruiken, dus de schuif dichttrok.

Bij dat alles maakte het ook uit of je op een lange draad of een korte draad gesleept werd. Zat men er kort achter dan werd de kop van het schip door het slepende schip gestuurd. Sleepte men op de lange draad dan moest men het schip zelf sturen. Het kwam daarbij geregeld voor dat men tegen de trekrichting in moest sturen. De voorganger kon immers al zowat door de bocht zijn, terwijl het gesleepte schip nog rechtuit moest en wat dacht u van de krachten die er op het roer speelden tijdens het ingieren.

Stilliggend werden de schuiven, om het klapperen van de roeren te voorkomen, meestal open getrokken.

Afhankelijk van de grootte van het schip kon de lengte van het roer soms wel vier meter bedragen.

Een afvarende van de sleep van de NRV ter hoogte van de loodsen van Rhespag in Mannheim. De motorsleepboot 'Hugin' en de sleepschepen 'Rheingold' en 'Freia'. Op deze foto zijn de grote roeren duidelijk te zien.

Het schip aan stuurboordzijde, dat beduidend groter is, heeft ook een fors groter roer. Foto: Wilk/ Archief Gunter Dexheimer

Het stuurrad, meestal 'haspel' genoemd, was via een tandwieloverbrenging aan het roer gekoppeld. Lange tijd werden de zogenaamde liggende haspels gebruikt. De overbrenging bij een horizontaal liggend stuurrad was namelijk uiterst eenvoudig en bovendien kon men, wanneer men met een hoge deklast voer, op eenvoudige wijze het haspel een eind hoger plaatsen, door de as van het stuurrad te verlengen. De diameter van het rad was afhankelijk van de grootte van het schip en bedroeg tussen de 2.5 en 4 meter. Men had gemiddeld ongeveer acht slagen nodig om het roer van volledig bakboord, naar volledig stuurboord te leggen. Ondanks de grote diameter van het haspel en de flinke overbrenging had men soms drie man nodig om het schip op koers te houden.

Het grootste deel van de reis kon men echter met één man volstaan.

Poseren voor de fotograaf aan boord van de 'Potgieter' van de NRV. Naast de theehut zien we de schipper en zijn vrouw, naast de roef vier kinderen en drie matrozen. Wat opvalt is de enorme open stuurbak met een liggend haspel. De bak is nog slechts voorzien van een verrijdbaar luifeltje

om de roerganger enige beschutting te geven.

Foto: Archief Hans Schuitemaker

Aanvankelijk was er rond het 'liggend' haspel slechts een eenvoudige, ronde stuurstelling gebouwd. In het begin van de sleepvaart was dit niet meer dan een ronde houten vloer, die soms was voorzien van een soort 'borstwering'. Men stond dus, in regen en wind, in de openlucht te sturen. Als het in de winter vroor, kon deze houten vloer spekglad (en dus levensgevaarlijk) zijn.

Een probaat middel hiertegen was het strooien van as uit de kolenkachels, een karwei wat uiteraard, voor het aanvangen van de vaart, was voorbehouden aan de laagste in rang.

Het sturen in deze open stuurbakken was dus geen prettige bezigheid. De eerste verbetering in deze situatie was het zogenaamde 'afdakje'. Dit was een soort luifeltje, wat op een rail op de achterkant van de stuurbak verschoven kon worden. Middels dit verplaatsbare afdakje kon de roerganger op zijn minst een beetje uit de wind staan. Wanneer wind en regen echter recht vooruit kwamen bood dit afdakje weinig soelaas. Vandaar dat men op zeker moment aan de voorkant van de stuurstelling een soort scherm fabriceerde met ramen er in. Uiteindelijk leidde deze noviteit er toe dat men de gehele stuurstelling overdekt maakte. Wat hierin opvalt is dat particuliere eigenaren uiteraard in deze ontwikkeling het voortouw namen, maar dat ook schippers van de zogenaamde 'kantoorschepen' op eigen initiatief het gerief van hun stuurstelling verbeterden. Toen de ouderwetse 'stuurbak' steeds meer het karakter van een stuurhut kreeg kwam ook het moment dat men overstapte van een 'liggend' haspel naar een 'staand' haspel. De stuurhut behoefde dan namelijk niet zo groot te zijn, wat er toe leidde dat men meer ruimte op het achterdek kreeg. Hierdoor kon men de roef of de theehut vergroten.

De grootte van het haspel vormde bij verticale plaatsing echter het probleem dat het in de hoogte niet in de stuurhut paste. In een aantal gevallen loste men dit op door het haspel een eind onder de stuurhutvloer uit te laten steken. Een ander probleem was dat men niet meer met meerdere mensen tegelijk aan (of in) het haspel kon staan. Op de meeste schepen loste men dit probleem op door gebruik te maken van zogenaamde dubbele haspels. Later ontwikkelden sommige werven echter stuurwerken met twee verschillende vertragingen; een kleine vertraging voor het lichte werk en een grote voor het zware.

Aanvullingen

FRAGMENTEN UIT: "HERINNERINGEN AAN DE RIJNVAART 1963/1964" door Adri J. Tijman. & Bewerking: Pieter Klein

Het is een flink aantal jaren later als we de 'Potgieter' opnieuw tegenkomen. De stuurbak is inmiddels voorzien van een doorlopend windscherm met ramen en een dakje, maar het liggend haspel is gebleven. Langzamerhand begint de stuurhut zoals we die nu kennen, echter vorm te krijgen.

Foto: Archief Hans Schuitemaker

Radersleepboten

Vooral in de eerste kwart van de twintigste eeuw werden grote radersleepboten gebouwd, waarbij een lengte van vijfenzeventig meter en een breedte van meer dan twintig meter over de kasten wel de norm was. Deze grote afmetingen waren noodzakelijk, omdat door het grote gewicht van de stoommachines een omvangrijk drijfvermogen vereist was. Als er onvoldoende drijfvermogen aanwezig was dan zou het schip te diep liggen, en aan de grond lopen. Het personeel op de boot kon wel vijftien man omvatten, waaronder drie machinisten en zes stokers. Een uur of twee voordat de vaart begon werden de vuren al opgestookt. De hoeveelheid kolen, die werd verstookt was zo groot, dat men soms een apart sleepschip liet meevaren om daaruit regelmatig te kunnen bunkeren. Eén ton kolen per uur verstoken was niet ongewoon.

Bij het toenemen van het sleepvermogen werd ook de sleeptrein steeds langer. Een sleep met tien lichters, (bijna) allemaal op een eigen strang, en met een totale lengte van soms wel twee kilometer was geen uitzondering. De sterkste sleepboot die de Rijn ooit heeft bevaren was de Zwitserse “Unterwalden”, met 4.200pk. Het grootste sleepschip uit de Rijnvaartgeschiedenis was de “Grotius”, eigendom van de NRV. Het mat 4.207 ton, en had een lengte van 130 meter.

De stuurstand

Mijn eerste sleepschip was een vijftienhonderd tonner, de Hobbema. Het was een oud schip - vrijwel alle sleepschepen waren oud en van vóór de tweede wereldoorlog - en niet aan de eisen des tijds aangepast. In de stuurhut waren twee staande haspels, en ik heb zelfs eens een sleepschip gezien met drie haspels. Dat er al een stuurhut was, betekende al een hele verbetering met vijftig jaar daarvoor. In de tweede helft van de negentiende eeuw was het nog de gewoonte te sturen vanuit een open stuurstand met een liggend haspel. Je was dan overgeleverd aan de elementen, maar enkele decennia later ging men ertoe over een klein afdakje te monteren op een rail op de ronde wand van de stuurstand. Als de stuurman met zijn haspel meeliep, kon hij met de andere hand het afdakje met zich meetrekken zodat hij bij regen en ontij in ieder geval een beetje droog stond.

Einde publicatie.

Veel over het onderwerp ‘Rijnsleepvaart’ is ook te lezen in alle nummers van ‘Binnenvaart’ jaargang 2009. Het blad, dat 6x per jaar verschijnt, bevat natuurlijk doorlopend hoogst interessante artikelen en verhalen met betrekking tot de binnenvaart.

Aanbevolen literatuur:

Kurt Uhlenbruck: Die Schleppschiffahrt auf der Gebirgsstrecke des Mittelrheins, Eine volkskundliche Untersuchung.

Arie Lentjes en Teun de Wit: Radersleepboten, De krachtpatsers van de Rijn. Geschiedenis van de Rijnsleepvaart Deel 1. (In eigen beheer uitgegeven)

Met medewerking van:

Antoon den Boer, Adri Tijman, Henk Arends, Arie Lentjes, Henry Platje, Do Strijp en de bezoekers van de onderwerpen ‘Rijnsleepvaart’ en ‘Rijnvaartnostalgie’ op het ‘Binnenvaartforum’.

In memoriam Wim Post

Ons bereikte het bericht, dat onze oud-medewerker Wim Post op 6 november jl. op 92-jarige leeftijd is overleden. Laurens Blom, met wie Wim als vrijwilliger in het Sleepvaartmuseum nauw samenwerkte, memoreert naar aanleiding hiervan het volgende:

Toen ik bij het Sleepvaartmuseum als vrijwilliger aantrad, nu 18 jaar geleden, begon ik de samenwerking met Wim. Hij was op dat moment al 14 jaar aan het museum verbonden. Zijn werkzaamheden waren voornamelijk administratief, en hij schuwde daarbij de computer niet. Kascontrole werd via Excel gedaan en de diverse naamkaartjes voor de modellen en andere realia in het museum verzorgde hij met behulp van Word op zijn eigen zorgvuldige manier. Samen hebben wij alle modellen van het museum van naamkaartjes voorzien met een QR-code. Lamineren van de kaartjes deed hij alsof hij nog nooit iets anders had gedaan. Ik had toen meteen al bewondering voor zijn gedegen nauwkeurigheid en inzet in zijn werk. Wij voelden elkaar fijntjes aan en hij waardeerde mijn inbreng op it-gebied. Soms leek het alsof hij met zijn neus het beeldscherm raakte, zo intensief was hij bezig achter de computer. Het was fijn om met hem samen te werken.

Na het overlijden van zijn vrouw heeft hij gelukkig de draad weer opgepakt. Door mijn eigen ervaring met rouw heb ik hem misschien nog wel kunnen steunen. We konden er in ieder geval goed over praten.

De laatste jaren ging het fysiek wat slechter met hem zodat hij de werkzaamheden in het museum niet meer kon uitvoeren. Sinds die tijd missen wij hem en nu het definitieve einde voor hem is aangekomen zullen we hem voor altijd moeten missen.

Ik ben trots Wim te hebben leren kennen en met hem te mogen samenwerken.

In memoriam Henk Ros

Op 25 oktober jl. is onze vrijwilliger-suppoost in ruste Henk Ros op 65-jarige leeftijd overleden. Desgevraagd vertelde diens medevrijwilliger Hans van der Ster het verhaal van hun beider eerste ontmoeting tijdens hun werk:

Ik heb Henk leren kennen tijdens de bergingsoperatie van de tanker Getafix op 1 januari 1979 met de zeesleepboot Smit Rotterdam.

Medio mei 1978 ging Henk als 20-jarige radio-officier in de Europoort te Rotterdam aan boord van de onder Liberiaanse vlag varende tanker Getafix, niet beseffend hoe deze reis zijn verdere leven zou beïnvloeden.
Op 31 december 1978, midden op een zeer onrustige Atlantic, barstte de hoofdkoelwaterleiding van de tanker en liep de machinekamer onder water, met als gevolg een dood schip.

Opgegroeid in Maassluis en een echte sleepbootliefhebber werd hem, bijgenaamd “Sparks”, gevraagd om zijn vrienden uit Maasluis maar eens te gaan bellen omdat de situatie wel erg vervelend begon te worden. Met het versturen van een XXX-bericht werd om sleepbootassistentie gevraagd. De sleepboot Smit Rotterdam, die juist de zoektocht naar de met man en muis vergane Munchen had afgerond, bevond zich slechts op een 12 uur varen van de Getafix verwijderd. Ook de Duitse sleepboot Titan was in de race voor assistentie. Echter Henk vertelde dat met hun Nederlandse achtergrond de Smit Rotterdam hierdoor werd gecontracteerd op basis van Lloyds open form.

Ondanks dat er nog een zware deining liep, slaagde de werkboot van Smit Rotterdam erin om kleine generatoren en pompen en de 2e werktuigkundige over te brengen op de Getafix. Een staaltje van zeemanschap en doorzettingsvermogen van de bemanning van de sleepboot. Er werd een noodsleepverbinding gemaakt en vervolgens koers gezet naar Vigo/ Spanje. Na een sleeptocht van 3 dagen kwamen we in de baai van Vigo, de sleepkabel werd losgekoppeld en de Smit Rotterdam kwam langszij om elektriciteit en dergelijke te leveren.

Zo schreef Henk later aan mij zijn ervaringen van deze gedenkwaardige Nieuwjaarsdag in 1979: “Uiteindelijk kreeg ik de vraag of ik tijdens de sleepreis naar Rotterdam aan boord van de sleepboot wilde blijven. Ik stemde toe, als sleepbootliefhebber ..... maar dit keer aan de andere kant van de sleeplijn. Ik deed de 3e officieren navigatiewacht en radiocommunicatie tussendoor. Navigatie had ook mijn interesse en het plaatsen van Decca-posities in de kaart vereist geen genie.

Verder gaf het een goed gevoel dat de Smit Rotterdam gekwalificeerd nautisch personeel op de brug had dat de route naar Rotterdam ook wel kon uitzetten.

Kort na vertrek uit Vigo was het weer erg mooi en de snelheid ongeveer 8 knopen, maar zodra we de Golf van Biskaje binnen voeren verslechterde het weer snel. De snelheid liep terug tot 2 knopen, met de sleepboot zwaar rollend en veel water aan dek. Bij het naderen van de ingang van het Engelse Kanaal zorgde de Franse marine voor escortediensten met een stand-by sleepboot. Ondanks regelmatig uitgezonden navigatiewaarschuwingen, want de Getafix scheerde achter Smit Rotterdam, kwam daarbij èèn schip vrij dichtbij. Ik gebruikte vaak de Aldis-lamp met de letter D. Uiteindelijk werd in overleg met de wachtdoende officier op de Smit Rotterdam besloten om een deel van onze dekverlichting in te schakelen. Het is een feit dat veel licht op een pikdonkere zee de meeste andere schepen afschrikt. Op de vroege ochtend van 15 januari kwamen we aan in Rotterdam. Tussen de golfbrekers werd de Smit Rotterdam losgekoppeld en met behulp van 4 havensleepboten werden we veilig afgemeerd.” Aldus Henk.

Na deze reis heeft Henk de koopvaardij vaarwel kunnen zeggen en werd radiotelegrafist op de zeeslepers van Smit. Echter na het afschaffen van de radiotelegrafist op de schepen ging hij aan de wal en heeft daarna keuringen gedaan voor de radiostations en het equipment aan boord van diverse schepen waarbij het certificaat van goedkeuring hiervoor kon worden afgegeven.

Henk heeft zich toen als vrijwilliger aangemeld bij het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis waar hij zich altijd prettig heeft gevoeld door toch betrokken te kunnen blijven bij het sleepvaartgebeuren. Zelf heb ik Henk leren kennen als een rustige en fijne vriend en als we elkaar tegen kwamen, in het museum, dachten we vaak weer terug aan die bijzondere berging gedurende de winter in de Noord Atlantische Oceaan.

De foto’s van de Getafix en de Smit Rotterdam zijn gemaakt door Henk.

Hans van der Ster

Van onschatbare waarde (in memoriam Gerard Fransen)

Deze titel hebben we even geleend van het gelijknamige televisieprogramma. Het gaat in dit geval niet om een programma, maar om een persoon. Die persoon heet Gerard Fransen. Even geleden ontvingen wij het bericht dat Gerard op 8 oktober jl. op 88-jarige leeftijd is overleden.

Dat vinden wij als staf en medewerkers van het museum een schokkend bericht, want Gerard is voor ons museum inderdaad van onschatbare waarde geweest en is dat in feite nog. Gerard was een van de mannen van het eerste uur. Wel niet exact vanaf het prilste begin maar hij was wel een betrokken sleepbootman die zijn sporen als machinist had verdiend bij de stoomsleepdienst v/h van Piet Smit Jr.

Dat beroemde bedrijf, waarvan de sleepboten met een gele band om de schoorsteen voeren had Gerards hart gestolen, want hoewel Piet Smit in 1976 opging in Smit Internationale Havensleepdiensten B.V. bleef Gerard zichzelf tot aan het einde van zijn carrière beschouwen als een Piet-Smitter. Hij vond dat een eretitel. Het personeel van Piet Smit werd zoveel mogelijk ingepast in de nieuwe sleepdienst. De laatste slepers onder Piet Smit-vlag waren de Europa en de Azië die speciaal voor dienst in de Europoort werden gebouwd.

Gerard werd gezien als een gedegen vakman, waar je op kon vertrouwen. Zo kwam het dat hij nog in zijn Piet Smit-tijd op kantoor moest komen. Met lood in de schoenen maakte hij zijn opwachting. Heel voorzichtig werd aangeroerd dat een kapitein van Piet Smit alcoholproblemen had. Men wilde die man echter niet kwijt want het was een kundige gezagvoerder. Aan Gerard werd gevraagd of hij machinist wilde worden juist op die boot om een oogje in het zeil te houden op het drankgebruik. Gerard zelf dronk geen druppel, ook niet toen er later in het sleepvaartmuseum wel een schoot an werd gegeven. De betrokken kapitein heeft nooit meer problemen gegeven en waarschijnlijk wist hij niets van ‘het oogje in het zeil’ van Gerard.

Toen de havensleepdiensten werden geïntegreerd en zo’n beetje alle diensten (Op Jan en Adriaan Kooren na) onder de vlag van Smit Internationale gingen varen, we hebben het over 1976, viel Gerard natuurlijk op om zijn kundige blik op de vloot. Heel voorzichtig werd een pilotsleper gebouwd bij de scheepswerf Damen en Gerard was de eerste machinist die de opdracht meekreeg te bekijken waar het ontwerp verbeterd kon worden. Dat was geen geringe opdracht want we hebben het hier over de Smit Lagos, die op 7 december 1980 uit Vlaardingen naar Nigeria vertrok met Gerard aan boord. Het vroor overigens dat het kraakte, maar dat terzijde. Met een lijst van suggesties om verbeteringen aan het vaartuig aan te brengen kwam Gerard per vliegtuig terug. Een van de meest opvallende aanbevelingen was de opbouw zodanig aan te passen dat er een beter zicht op het voorschip ontstond.

De suggesties werden door Damen in dank aanvaard en nog op talloze later gebouwde zgn. Stan tugs toegepast.

Voor het museum, waar Gerard in 1987 als deskundige op het gebied van de haven- en rijnsleepvaart aan de slag ging verzamelde hij aanvankelijk door derden bijeen gebrachte gegevens. Hij nam contact op met het Stoomwezen, met het Kadaster en met de Koninklijke Bibliotheek. Hij kreeg voor die laatste instelling zelfs een speciaal pasje. Het resultaat waren computerbestanden, waarin talloze feiten nagezocht konden worden. Ook hield hij zich bezig met de registratie van de technische tekeningen. Hij was wat betreft de computerbestanden echt een voorloper, waar functionarissen, die kwamen beoordelen of het museum wel in aanmerking zou komen voor erkenning, bewonderend en soms zelfs met enige jaloezie naar hebben gekeken. Die erkenning kwam er dus wel. Ten bewijze hiervan werd hij in 2009 als lid benoemd van de orde van Oranje-Nassau.

In zijn persoonlijke leven had Gerard wat betreft zijn familie met veel droevige gebeurtenissen te maken. Ook zijn gezondheid werd bedreigd door wat in principe een fatale ziekte zou hebben kunnen zijn. Hij werd geopereerd en kwam er ruim 25 jaar geleden weer bovenop. Enkele jaren geleden kwam de ziekte weer terug en hoewel hij opnieuw de strijd aanging en het er naar uitzag dat hij het lang zou kunnen uithouden mocht dat niet zo zijn.

Op Gerard is nooit vergeefs een beroep gedaan. Alleen al daarom zal deze aimabele persoon in het museum worden herinnerd en node gemist.

Wij wensen de familie van Gerard en zijn goede kennissen en vrienden veel sterkte toe bij het dragen van dit verlies.

Nico Ouwehand

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:
woensdag t/m zondag
van 12.00 tot 16 uur