Nieuwsbrief

NATIONAAL SLEEPVAARTMUSEUM MAASSLUIS

Van de Voorzitter

Beste Lezers,

De onderstaande tekst van het Voorwoord had ik geschreven op 15 juli om als laatste bijdrage aan de Nieuwsbrief toe te voegen.
Nadat Wim de Snaijer, die de Nieuwsbrief artikelen verzamelt alles opgestuurd had naar Dick Bos, die de algehele samenstelling en lay-out als vrijwilliger altijd voor het museum uitvoert ontvingen wij het bericht dat Dick onverwacht met serieuze hartklachten in het ziekenhuis was opgenomen. Wij moesten dus tijdelijk een vervanger vinden die de lay-out voor ons kon uitvoeren. Gelukkig was Leo Kischemöller bereidt om zijn kleindochter Sidney te mobiliseren om hopelijk éénmalig de lay-out te verzorgen. Met enige verklaarbare vertraging is dat nu gelukt.
Het Voorwoord was echter niet opgenomen maar het leek mij toch verstandiger om U te informeren omtrent de reden van de vertraging.
Alle vrijwilligers wensen Dick een spoedig herstel toe en hopen dat hij in de toekomst zijn museale taak weer kan oppakken.
Kees van Essen

==========

Wanneer ik dit Voorwoord van de Nieuwsbrief aan u schrijf is het goed museum weer. Hollands zomerweer met gematigde temperaturen en af en toe een bui. Wij hebben niet meer zo'n behoefte aan tropische temperaturen want dan blijft ons museum leeg. De grote rijkere musea hebben natuurlijk airconditioning maar wij zijn al blij dat wij niet meer hoeven te stoken gezien de kosten voor energie.
Omdat ik zelf in een mooi vestingstadje woon kan ik de toeristen stromen redelijk volgen en constateren dat de combinatie water en monumentale havens veel fietsers trekt. Duidelijk veel meer dan in het verleden.
Dat zal in Maassluis niet anders zijn en wanneer het dan Hollands zomerweer is stap je wat makkelijker af bij een museum. Je moet wel op een fietsroute zitten en in een opvallend liefst monumentaal gebouw gehuisvest zijn.
Om ons museum toekomstbestendiger te maken worden er door de Gemeente Maassluis en de Kwartiermakers Maritiem Erfgoed ambitieuze plannen gemaakt.
Daar zijn onze Bestuursleden en een paar vrijwilligers ook serieus over aan het meedenken.
Omdat dit een Nieuwsbrief is kan ik over die plannen in deze Nieuwbrief weinig kwijt. Het valt of staat altijd met de financiering van de plannen. Maar het is niet alleen geld. De ideeën over de haalbaarheid van de toekomstbestendigheidsplannen van ons museum moeten ook aanspreken.
Dus alles kan nog meerdere koersen gaan voorliggen dus géén nieuws.
Wij zijn met ons museum in de gelukkige omstandigheid dat door de bijdrages van sponsors en donateurs plus de opbrengsten van kaartverkoop en inkomsten uit de museumwinkel en niet te vergeten de inzet van alle vrijwilligers onze eigen broek op kunnen houden. Dat willen wij graag zo houden.

Wij zijn niet jaloers op andere musea maar wanneer je leest dat zojuist het Fotomuseum in Rotterdam een donatie van 38 miljoen heeft verkregen zodat zij een monumentaal pand aan de Rijnhaven kunnen aankopen dan maakt dat je toch wel een beetje jaloers. Dat museum kan weer even vooruit.
Als je in een mooi Vestingstadje woont aan de grootste rivier van Nederland trekt dat ook vele varende bezoekers. Die kunnen ontvangen worden in de Historische Haven waar een passantensteiger ligt. Deze Passantensteiger wordt gedurende hoogwater periodes gebruikt door de permanente bewoners van de historische Erfgoed schepen die in de Historische haven liggen om met droge voeten van boord te kunnen.
Door die passanten maak je nog eens kennis met onbekende verenigingen.
Zaterdag 24 juni was er door de "Vereniging De Sleper" een bijeenkomst in de Historische Haven van Woudrichem georganiseerd. Zo kom je er dan achter dat buiten een aantal grote verenigingen die het Varend Erfgoed van binnenvaartsleepboten en bedrijfsvaartuigen beheren ook nog kleine verenigingen bestaan. De "Vereeniging de Sleper" heeft zo'n 35 leden en die pasten bijna allemaal in de Passantenhaven. Een leuke bijkomstigheid was dat ook twee vaartuigen uit Maassluis de tocht naar Woudrichem hadden gemaakt namelijk de "Assistent" en "de Koerier". Twee weken later was het de beurt aan de Werkendamse Havendagen en ook daar weer de "Assistent" en de "Koerier" aanwezig met ook nog de "Jansje" in vol bedrijf. Een kleine wereld.
De Binnensleepvaart staat in deze Nieuwsbrief ook weer in de belangstelling door het vervolg artikel nummer 4 over de Rijnsleepvaart. Een bijdrage aangeleverd door Leo Kischemöller.

In deze Nieuwsbrief schrijft Hans van der Ster over de mooie onderscheiding die één van de belangrijkste sponsors van ons museum de heer Ton Kooren mocht ontvangen. Wij mogen ons gelukkig prijzen met zo'n wereldbedrijf als begunstiger met de CEO Ard-Jan Kooren in onze Raad van Toezicht en Advies.
De belangstelling voor de stoomsleepvaart wordt levendig gehouden door een artikel van de hand van onze Stoomdeskundige vrijwilliger Robert Tas.
De ontwikkelingen in de Binnen berging, sleepvaart, bokken en zwaar transport staan ook niet stil. De zeegaande bokken maatschappij Bonn & Mees gaat samen met HEBO een fusie aan. HEBO nam indertijd de binnen bokken en binnen bergingsactiviteiten van SMIT over. Met Bonn & Mees was er in het verleden een samenwerkingsverband met de Bokkencentrale van SMIT. En zo is de cirkel weer rond.
Ondanks grootse plannen met het Maritiem Erfgoed Maassluis zitten we in ons museum ook niet stil. Kees Koree, de vrijwilliger met kennis van alles waar een stekker aanzit vertelt over nieuwe technieken welke in ons museum worden toegepast en Wim de Snaijer houdt u op de hoogte van een nieuw spel wat in aanbouw is.
Gelukkig breidt onze collectie zich ook gestaag uit. Van de familie Geluk, die hun wortels hebben in Maassluis mochten wij een mooi schilderij ontvangen welk geschenk door de Voorzitter en een aantal vrijwilligers in ontvangst werd genomen. Een kort verslag met de foto van het schilderij vindt U ook in deze Nieuwsbrief.
Ter afsluiting moet ik ook noemen een bijdrage van Maarten Helwig over de presentaties van het Nationaal Sleepvaart Museum.
Ter afsluiting wens ik alle lezers van onze Nieuwsbrief een mooie Hollandse of buitenlandse zomervakantie toe. Het museum piept en kraakt een beetje in de vakantie periode maar we doen er alles aan om ook in deze periode de bemanning op peil te houden.

Kees van Essen

Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAARTMUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

ITS LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD 2023: TON KOOREN

Ton Kooren ontving de International Tug & Salvage (ITS) Lifetime Achievement Award 2023, gesponsord door Sanmar Shipyards, voor zijn lange carrière in de Europese sleepvaart en het ontwerpen van revolutionaire sleepboten.

De heer Kooren ontving de prijs uit handen van Sanmar Shipyards-voorzitter Ali Gurun tijdens het hoogtepunt van het galadiner op TUGTECHNOLOGY '23, dat op 22 mei in Rotterdam, Nederland, werd gehouden, alwaar de sleepvaart- en sleepindustrie samenkwam om innovatie en prestaties te vieren.

De heer Kooren is al tientallen jaren marktleider en staat bekend als de vader van Tugnology en oprichter van Kotug International, een wereldwijde eigenaar van sleepboten en offshore-ondersteuningsvaartuigen die diensten leveren aan de maritieme industrie over de hele wereld.

Hij ontwikkelde het innovatieve RotorTug-ontwerp voor sleepboten met drie azimuth-propellers voor uitzonderlijke manoeuvreerbaarheid en een hoge bollard pull voor haven-, kust- en offshore-sleepvaart en scheepsbegeleiding.

De heer Kooren trad eind jaren vijftig toe tot het familiesleepbootbedrijf in Nederland en leidde in de jaren zestig de groei tot een gevestigd sleepbootbedrijf. Het bedrijf was een van de aannemers van het beroemde project Deltawerken in Zeeland, dat Nederland beschermde tegen overstromingen vanuit de Noordzee.

De heer Kooren startte eind jaren zeventig met het zeesleepvaartbedrijf Ton Kooren International Marine Services. Halverwege de jaren tachtig richtte hij Kotug International op om het monopolie van de gevestigde sleepbootbedrijven aan te vechten.

Hij haalde sterke, wendbare Amerikaanse sleepboten naar Europa, wat de weg vrijmaakte voor innovatie en een gezonde marktwerking in de Europese havensleepvaart.

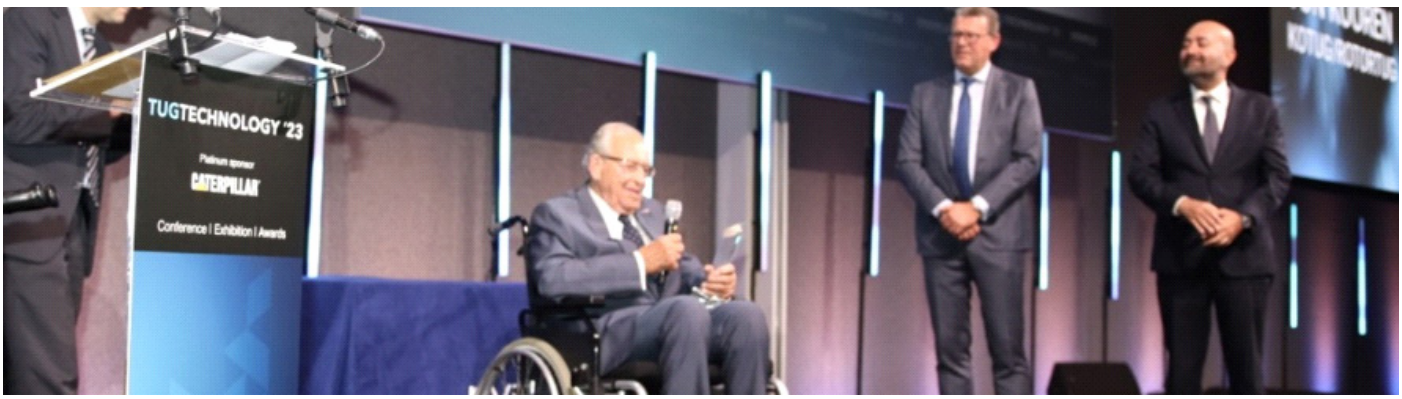
Met zijn ondernemersmentaliteit en diepgaande kennis van sleepboottechnologie verraste de heer Kooren de wereld met het revolutionaire RotorTug ontwerp, dat werd uitgeroepen tot idee van het jaar, terwijl de heer Kooren werd benoemd tot één van de havenmannen van het jaar.

In 2002 droeg hij de leiding van Kotug International over aan zijn zoon Ard-Jan Kooren, om zich te richten op het optimaliseren van zijn innovatieve Rotortug. Er is nog steeds veel vraag naar deze sleepboten, ontworpen in samenwerking met Robert Allan Ltd, met nieuwbouw, die wordt geleverd voor operaties van Australië tot de VS. Tot op de dag van vandaag voert Kotug International veeleisende sleepoperaties en een breed scala aan maritiem gerelateerde diensten uit over de hele wereld.

De heer Kooren ontving lof en felicitaties in een award legacy video van Ard-Jan Kooren, Robert Allan, Ken Lo en Karel Kaffa, terwijl hij waardering ontving tijdens het galadiner.

Ard-Jan Kooren bedankte zijn vader voor het brengen van “passie” in de industrie, passie voor je mensen en passie voor iedereen die betrokken is bij deze sleepbootindustrie.”

Robert Allan, winnaar van de ITS Lifetime Achievement Award 2022, was vereerd de liefde voor sleepboten te hebben gedeeld en “ze beter en veiliger te maken voor iedereen die erop en eromheen werkt.” Hij zei: “Je bent een van de meest verdienstelijke mensen van deze prijs, die ik me kan voorstellen.”



Bij het in ontvangst nemen van de onderscheiding zei de 86-jarige heer Kooren:
“Dit is echt het laatste wat ik vandaag had verwacht. Ongelofelijk. Ik ben erg blij met deze onderscheiding. We hebben allemaal heel hard gewerkt om Kotug te maken tot wat het tegenwoordig is, een goed internationaal sleepbootbedrijf dat over de hele wereld werkt. We hebben een uitstekende sleepbootvloot, we hebben goede scheepswerfpartners, goede collega’s en ik ben erg trots dat ik de trofee krijg - die gaat naar het kantoor van Kotug, natuurlijk. Heel, heel erg bedankt.”

SCHENKING SCHILDERIJ _DOOR FAMILIE GELUK_

Donderdagmorgen 15 juni j.l. werd door een aantal bestuursleden en vrijwilliger Cees Dubbeld, de familie Geluk ontvangen. De familie Geluk waren Maassluizers en actief in de horeca.

De missie van de familie Geluk was de aanbieding van een schilderij van de hand van Jacob (J.W.) Pols, voorstellende de sleepboten Zwarte Zee 1 en Witte Zee 1 slepende een groot droogdok.

De heren Piet Geluk en zijn broer hadden midden vorig jaar reeds een afspraak willen maken om het schilderij aan ons museum te schenken.

De broer van Piet Geluk had zich echter bedacht en wilde het schilderij toch voor de familie behouden. Hij overleed echter eind vorig jaar en Piet Geluk benaderde ons weer om het schilderij aan te bieden. Het wachten was nu nog op de overkomst van een tweede broer uit het Verenigd Koninkrijk om bij de overhandiging aanwezig te zijn.

Zo werd de afspraak gemaakt voor 15 juni. Helaas kon Piet Geluk hier, vanwege een zwakke gezondheid, niet bij aanwezig zijn. We ontvingen dus de Engelse broer, zijn zus en een begeleider.

Om voorbereid te zijn, had ik al wat uitgezocht over de sleepreis, welke op het schilderij, zoals beschreven, afgebeeld is. Kon echter in het boek over de vier Zwarte Zeeën van C. de Haas en D. Pilkes geen gegevens vinden van deze twee sleepboten, die samen een onbenoemd droogdok sleepten.

Het meest waarschijnlijk is, dat het hier het voor Durban bestemde dok betreft, dat in 1903 door de Zwarte Zee 1 samen met de Oceaan is versleept van de Tyne naar Durban. Ook de familieleden konden hierover geen uitsluitsel geven.

Wij denken dat het hier om een vrije interpretatie van de schilder gaat, die meer zeegezichten geschilderd heeft.

Het schilderij, op houtpaneel, is ondertekend door JW Pols.

Deze Jaap Pols was niet alleen kunstschilder, maar ook stoker op schepen van het Loodswezen.

Ongelukkigerwijs voer Jaap Pols op de Loodsboot 19 op 11 mei 1940. De Loodsboot 19 had in totaal 950 goudstaven geladen in Rotterdam, afkomstig van de vestiging van de Nederlandse Bank aldaar. De Loodsboot voer van Rotterdam naar Hoek van Holland met de intentie om in die haven de goudstaven over te laden in een Engels marineschip.

Zover is het niet gekomen, want ter hoogte van Vlaardingen kwam een magnetische mijn naar boven, welke het schip in de midscheeps trof. Daarbij vielen 16 doden waaronder “onze” Jacob Pols.

Daarom moeten wij vaststellen, dat het schilderij vóór 1940 geschilderd is. Het verrijkt nu onze collectie.

Het verhaal van de Loodsboot 19 staat beschreven in het boek “Baggergoud” van Daniël van den Bos.

Ons museum heeft aan deze droevige gebeurtenis in het nabije verleden een wisseltentoonstelling gewijd.

Omdat van de totaal 950 goudstaven er initieel 816 werden gevonden en na de oorlog door een baggermolen nog eens honderd stuks naar boven werden gehaald, zijn er nog steeds een tiental missend. Het raadsel van de missende goudstaven is nog steeds levend.

Zo blijkt maar weer, dat ons museum rijk is aan verhalen en dat je van een geschonken schilderij vanzelf terecht komt bij een “Goudberging”.

Kees van Essen

NIEUW IN HET MUSEUM _(VOOR MEDEWERKERS NSM)_

De meeste apparatuur is voorzien van smart schakelaars, dit houdt in, dat de apparatuur via wifi (Intern) in- of uitgeschakeld kan worden. De komende tijd worden nog twee apparaten voorzien van deze smart schakelaars.

In de normale situatie, dus bij de normale openingstijden, wordt onze apparatuur automatisch ingeschakeld.

Deze automatische tijden worden door Kees Noevers of Kees Koree geprogrammeerd via een app van eWelink. In deze app zijn meerdere opties voorhanden, maar voor het gebruik hiervan is een wachtwoord nodig. Deze app is ook buiten het museum te gebruiken door genoemde personen.

Deze optie is ook toegevoegd op de balie telefoon onder de app HOME, zodat alle apparatuur afzonderlijk via deze app aan- of uitgezet kan worden.

Een voordeel van het gebruik van deze app is, dat de apparatuur buiten de openingsuren toch aangezet kan worden. Natuurlijk niet vergeten uit te zetten!

Ook wanneer er bij één van de apparaten een probleem optreedt tijdens de openingsuren, kan het desbetreffende apparaat uitgezet worden, om te resetten en daarna weer op te starten om het ontstane probleem proberen op te lossen.

De handleiding voor suppoosten is hierop aangepast.

RADERSLEEPBOOT NOORD-HOLLAND

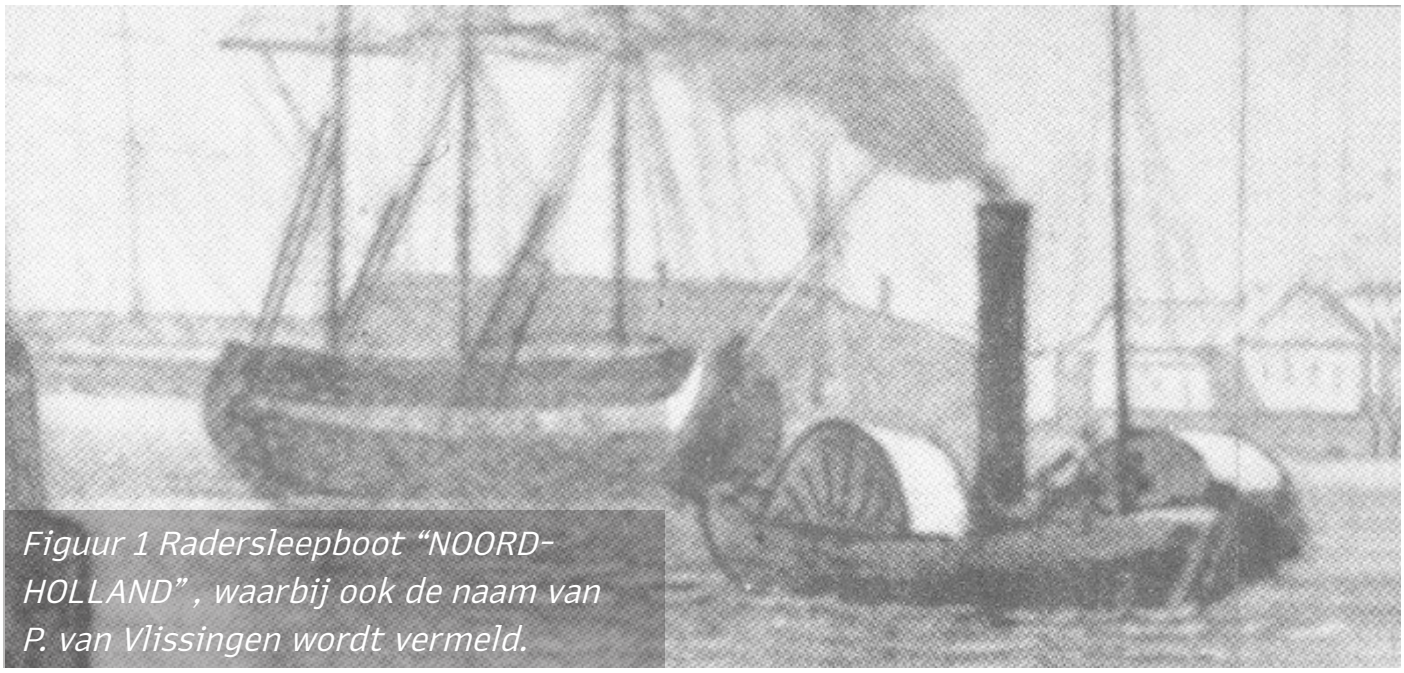
Bij het onderzoeken van de historie van de oude Amsterdamse rederij Goedkoop, bekend onder de namen Reederij Gebr. Goedkoop, later N.V. Reederij v/h Gebr. Goedkoop, wordt als eerste de sleepboot “NOORD-HOLLAND” vermeld. Veel is niet van het schip bekend, behalve, dat het in 1861 in de vloot kwam met mede eigenaar G. Schalk. Nieuwsgierig geworden naar deze sleepboot zijn een aantal bronnen gebruikt, t.w. Nederlandse Stoomboten 1856-1925, door Ir. M.J. Bottema, uitgave 1986 en Delpher. De eerste is het overzicht van het nog bekende Register van het Stoomwezen, waar zeer veel informatie is terug te vinden en de ander is een krantenbank waar artikelen kunnen worden gevonden. Het gaat hier om één van de oudst bekende sleepboten.

Als eerste zijn de registers nagekeken. Daar komt de “NOORD-HOLLAND” driemaal voor onder hetzelfde registernummer in district Amsterdam. Hier wordt inderdaad vermeld, dat het schip van Gebr. Goedkoop en G. van Schalk is. In 1861 had het schip 2 machines voorzien van 1 ketelinstallatie.

Wij mogen niet vergeten, dat de registers van het Stoomwezen pas in 1856 begonnen zijn en lang niet volledig bewaard zijn. Dan maar terug naar de kranten. Deze leveren veel informatie op over de sleepboot “NOORD-HOLLAND”

Het oudste artikel dateert van 9 maart 1826. Hier wordt gewag gemaakt van de tewaterlating van het “NOORD HOLLAND”. Het betreft hier wel een radersleepboot, daar in die periode nog geen schroefsleepboten gebouwd werden.

In het archief van het Nationaal Museum is een afbeelding van dit schip te vinden.



Figuur 1 Radersleepboot “NOORD-HOLLAND” , waarbij ook de naam van P. van Vlissingen wordt vermeld.

Hieronder volgt een chronologisch verslag van de gevonden artikelen. (De teksten zijn letterlijk uit de kranten overgenomen).

Als eigenaar en opdrachtgever wordt de Provincie Noord-Holland genoemd. Deze treedt waarschijnlijk niet op als reder. Uit de geschiedenis van Paul van Vlissingen blijkt, dat hij in 1826 betrokken raakte bij een initiatief, dat de stoomsleepvaart tussen Amsterdam en Den Helder, over het zojuist voltooide Noordhollands Kanaal, ten doel had. En zo was ook Jan Goedkoop hierbij betrokken. Mogelijkerwijs trad Paul van Vlissingen op als reder.

09-03-1826: Te waterlating;

Amsterdam, den 11 Maart.
Eergisteren is alhier, op de werf het Roopaard, op den Kadijk, met het beste gevolg, van stapel geloopen het gekoperde stoomschip

"NOORD-HOLLAND", in tegenwoordigheid van de leden der kanaal-commissie, belast met het oppertoezigt over hetzelve, en verscheiden andere aanzienlijke aanschouwers; zijnde dit vaartuig gebouwd door den scheepsbouwmeester C.E. Duyts, voor rekening van de provincie Noord-Holland.

Wij vernemen, dat dit stoomschip, groot circa 300 tonnen, dienen moet om, op de reede van Texel en in het Nieuwe Diep, de schepen in en uit te slepen, als ook om tot hetzelfde einde op het Noord-Hollandsche Kanaal te worden gebruikt. De twee stoommachines, ieder van 30 paarden kracht, zullen eerstdaags in hetzelve worden geplaatst, en men voedt de hoop, dat nog in dit voorjaar hetzelve zal kunnen worden in werking gebragt.

Amsterdam, den 11 Maart.

Eergisteren is alhier, op de werf het Roopaard, op den Kadijk, met het beste gevolg, van stapel geloopen het gekoperde stoomschip Noord-Holland, in tegenwoordigheid van de leden der kanaal-commissie, belast met het oppertoezigt over hetzelve, en verscheiden andere aanzienlijke aanschouwers; zijnde dit vaartuig gebouwd door den scheepsbouwmeester C. E. Duyts, voor rekening van de provincie Noord-Holland.

Wij vernemen, dat dit stoomschip, groot circa 300 tonnen, dienen moet om, op de reede van Texel en in het Nieuwe Diep, de schepen in en uit te slepen, als ook om tot hetzelfde einde op het Noord-Hollandsche Kanaal te worden gebruikt. De twee stoommachines, ieder van 30 paarden kracht, zullen eerstdaags in hetzelve worden geplaatst, en men voedt de hoop, dat nog in dit voorjaar hetzelve zal kunnen worden in werking gebragt.

Figuur Staatscourant maart 1826 - Tewaterlating

00-06-1826:

Opgeleverd aan de Provinciale Staten van Noord-Holland.

20-06-1826: AMSTERDAM den 20 Junij.

Gister avond zijn HH. KK. HH. de Prins Frederik der Nederlanden en zijne gemalin, uit 's Hage alhier aangekomen. Heden morgen ten 11 uren hebben Hoogstdezelve zich naar de Rijks werf begeven en het nieuwe stoomschip "NOORD-HOLLAND" bezocht. Dit stoomschip bevindt zich sedert eenige dagen op het IJ, en is bestemd om de schepen uit en in de haven van het Nieuwe 'Diep en het Texelsche Zeegat, te brengen.

20-06-1826: Amsterdam, den 21 Junij.

Nog gisteren avond heeft deze stad het genoegen gehad, Z.K.H. Prins Frederik der Nederlanden, met de Prinses deszelfs gemalin , binnen hare muren te zien aankomen. Heden morgen ten elf ure hebben de vorstelijke personen zich naar de Rijks - werf begeven, ten einde van daar aan boord te gaan van het

stoomschip “NOORD-HOLLAND”, hetwelk zich sedert eenige dagen op het IJ bevindt, (zie hieronder een kort verslag van de, te dezer gelegenheid, met dit vaartuig genomen proeve.) Ten twee ure werden HH. KK. HH aan het paleis terug verwacht, alwaar een groot diner zou plaats hebben.

Eene commissie Uit de regering dezer stad heeft heden morgen de eer gehad, aan HH. KK. HH. den Prins Frederik en de Prinses zijne gemalin, van wege de stad Amsterdam, het kostbare en fraaije zilveren tafel-werk en bufet an» te bieden, hetwelk door HH. KK. HH. gracieuslijk is ontvangen. Het vertrek Hunner Kon. Hoogh. is op morgen bepaald.

- Heden werd alhier voor de stad eene proeve genomen van het stoom-zeeschip “NOORD-HOLLAND”, door de Staten van het gewest ten behoeve Van handel en zeevaart gebouwd.

Deze togt, welke door het bijzijn van HH. KK. HH. den Prins Frederik en de Prinses zijne gemalin vereerd werd, voldeed volkomen aan de verwachting, en bewees zoo wel de kunde van den scheepsbouwmeester en van den machinist, als de goede zorgen der directie, zij werd veraangenaamd door muzijk, door het algemeen vlaggen op de reede, en door eene groote menigte van eerbewijzen van allerlei aard.

Deze stoomboot, meer bijzonder geschikt om de schepen van handel en van marine, bij alle winden, uit en in do haven van het Nieuwe Diep en het Texelsche zeegat te brengen, za! het oponthoud, welk bij het naderen of uitgaan van die, in hare soort eenige haven van Europa, met sommige windstreken werd ondervonden, doen wegvallen en even daardoor, voor de zeevaart een belangrijk voordeel en grooter mate van zekerheid aanbrengen.

De bouwing van dit vaartuig is dan ook een hieuw bewijs van de pogingen, welke tot behoud en vermeerdering van handel worden aangewend, en heeft op de erkentelijkheid der handelaren eene billijke aanspraak.

25-07-1826:

Uitgezeild “E. HARDING” naar da Havana, zijnde dit het eerste schip door de stoomboot uit het Nieuwe-Diep gesleept.

25-07-1826: Het stoomschip

“NOORD-HOLLAND”, gevoerd door kapitein J.P. Duinker, heeft, nadat hetzelve Zr. Ms. korvet “ATTALANTE” door het Noordhollandsche Kanaal van Amsterdam in bet Nieuwe Diep gesleept had, op den 25sten dezer, des morgens ten 8 ure, het amerikaansche brikschip “AGNES”, kapitein Harding, uit die haven, op de reede van Texel, met het beste gevolg uitgebragt en wel in den tijd van 25 minuten , met eenen noord-oostewind, gereefde marszeils - koelte en half vloed-tij.

Kapitein Harding had den geheelen vorigen dag vruchteloos gewerkt, met eene sloep tot adsistentie, om met zijn schip uit het Nieuwe Diep te komen.

28-07-1826:

Volgens brief van kapt. J.S. Sleeper, voerende het schip “HOGARTH”, van Amsterdam naar Charleston, (den 28 Julij uit Texel naar Zee gezeild) is zijn schip toe zijne groote voldoening, door den stoomboot “NOORD-HOLLAND”, ofschoon het getij tegen was, in den korten tijd van 58 minuten uit het Nieuwe-Diep tot bij de vierde ton, op de hoogte van Kijkduin gesleept.

21-09-1826:

De Gedeputeerde Staten van NOORD-HOLLAND leggen tarieven vast.

De GEDEPUTEERDE STATEN van NOORD-HOLLAND. Overwegende dat het Stoomschip “NOORD-HOLLAND”, thans aan het Nieuwediep geheel gereed ligt, om schepen die dit verlangen van de Reede van Texel naar het Nieuwediep, of van het Nieuwediep naar de Reede van Texel of naar buiten Gaats te slepen. En dat alzoo eenige bepalingen noodig zijn, zoo betrekkelijk de wijze van aanvrage dier hulp als van de betaling daarvoor te doen. Overwegende dat het doel ten dezen, alleen is zich schadeloos te stellen voor het gebruik der Steenkolen, bij dat slepen benoodigd en alle de kosten van het vaartuig en manschappen, in het belang van den handel, ten lasten der Provincie te laten blijven. Gezien de voordragt van de Commissie voor het Groot Noord-Hollandsch Kanaal.

BEPALEN:

Art. 1. Het Stoomschip “NOORD-HOLLAND”, gevoerd door kapitein J.P. Duinker, ligt gestationeerd in het Nieuwediep ten. dienste van alle Schepen, die deze Haven uit- of inkomen, ten einde dezelve uit- of in te slepen.

Art. 2. De Scheeps-bevelhebbers, die van deze belangrijke adsistentie wenschen gebruik te maken, moeten zich in tijds, bij voormelden Kapitein aanmelden, ten einde dezelve naar orde van aanvrage het Stoomschip op den bepaalden tijd kan gereedhouden; zullende de sleeptrossen tot het vastmaken der Schepen door hem Kapitein worden geleverd.

Art. 3. leder schip, onbepaald van welk charter, zal voor het uitbrengen van het Nieuwediep tot op de Reede van Texel aan den gemelden Kapitein Duinker moeten betalen eene somma dertig gulden, en even zooveel voor het slepen van de Reede tot in het Nieuwediep.

Art. 4. Wanneer de Scheeps-kapiteins hunne Schepen door het Stoomschip wenschen te hebben uitgebragt tot buiten Gaats, of wel zich uit Zee verlangen te laten binnenslepen, dan zal daarvoor moeten worden betaald eene somma van zestig gulden.

Art. 5. De Kapitein zal in de beide voorschreve gevallen aan de Scheeps-kapiteins eene kwitantie voor de voormelde sleeploonen afgeven.

Art. 6. Indien Eigenaars of Gezagvoerders van Schepen van de adsistentie van het Stoomschip wenschen gebruik te maken, om dezelven door het Groot Noord-Hollandsch Kanaal of over de Zuiderzee naar of van Amsterdam te doen slepen, dan zullen dezelven alvorens tot bekoming van consent en regeling

van Loon aan den heer Staatsraad, Gouverneur van Noord-Holland zich moeten adresseren ten einde daaromtrent door denzelven naar gelang der omstandigheden zal kunnen worden bepaald.

En zal deze worden geaffigeerd in de Steden Amsterdam, Alkmaar en Purmerende, beneyens in de Gemeenten Buiksloot, den Helder, aan de Willemsluis, de Sluis aan het Zand, en aan het Nieuwediep, en wijders een genoegzaam aantal Exemplaren van dezelve bij conductoire missives worden gezonden aan de voors. Kanaal-commissie, aan de Kamer van Koophandel en aan de beide Heeren Havenmeesters, zoo tot informatie als met invitatie daaraan de meest mogelijke publiciteit te geven, en eindelijk aan den bevelhebber van liet Stoomschip “NOORD-HOLLAND”, om er zich naar te gedragen; zullende deze voorts worden geplaatst in de Amsterdamsche, Haarlemsche en Alkmaarsche Couranten.

Haarlem, den 2e September 1826.

De Gedeputeerde Staten van Noord - Holland,

Van TETS van GOUDRIAAN.

Ter Ordonnantie van dezelven, De Griffier der Staten van Holland, J. A. van ZUYI-EN van NYEVELT.

18-01-1827:

Den 21 Januari; De burgemeester, van Terschelling heeft, op den 19den januarij het Nieuwe Diep , de eigenhandige tijding aangebragt van den kapitein ter zee van Daalen , kommanderende het met troepen naar de Oost-Indië bestemde schip van oorlog “WATERLOO”, dat hetzelve schip op de hoogte van het eiland Borkum voor deszelfs ankers, doch masteloos, was liggende.

Kapitein Spiljard , voerende het particuliere koopvaardijschip “ACTIVE”, aan wien de kapitein ter zee van Daalen deze tijding , ter overbrenging , heeft ter hand gesteld , heeft berigt, dat de “WATERLOO” in eenen goeden slaat van digtheid zoude zijn.

In den nacht van den 18den op den 19den dezer zijn reeds elf loods - schuiten van Terschelling tot het verleenen van de noodige hulp en adsistentie aan het schip “WATERLOO” afgezonden , terwijl ook tot dit einde dadelijk naar hetzelve van het Nieuwe-Diep zijn vertrokken de zich aldaar bevindende stoompakket “CURACAO”, mitsgaders de stoomboot “NOORD-HOLLAND”

Nadere berigten melden, dat de beide stoombooten in het Nieuwe-Diep zijn terug gekomen, zonder tot bij het schip “WATERLOO” te hebben kannen komen; alsmede , dat kapitein Mugge, voerende een kofschip, doch welke dadelijk door het Kanaal is vertrokken , zoude gezegd hebben, den 19den dezer, des morgens, 5 mijlen van den wal , aan deze zijde van Terschelling, de “WATERLOO” te hebben gezien, door eenige vaartuigen gesleept wordende.

04-10-1828:

Het door de stoomboot “NOORD-HOLLAND”, naar het Nieuwe-Diep gesleept wordende schip “de HERSTELLING”, kapt. Landzaat Jr., van Suriname in Texel binnen, is op de Harsens geraakt, doch weder vlot ge-worden, en in het Nieuwe-Diep gekomen, zijnde et roer hier door ontzet.

28-01-1830:

Amsterdam, 28 Januarij. De aanleggers van het ontwerp, om, - terwijl dé zoo vroeg ingevallen winter het handelsbedrijf aanmerkelijk heeft belemmerd, en, bij de voortdurende vorst, de scheepvaart niet alleen in Hamburg , maar ook in Antwerpen is belemmerd, - gebruik te maken van alle de voordeelen, welke het Noord-Hollandsch kanaal den handel der hoofdstad aanbiedt, hebben hun doel bereikt. Acht der schepen, welke door het ijs haar het Nieuwe-Diep zijn gevoerd, zijn gisteren behouden in zee gekomen. Drie der zelve zijn binnen derde halfuur, door de stoomboot “NOORD-HOLLAND”, uit genoemde haven tot een kwart mij! buiten de uiterste ton gebragt.

19-10-1835:

Helder, 19 October. Heden hadden wij het genoegen Z.M. fregat “de MAAS”, kommandant-kapitein Arriens, aan boord hebbende Z.K.H. den prins adelborst, gevolgd door de brik “de SNELHEID”, kommandant-luitenant Fergusson, alhier ter reede te zien aankomen, en te vernemen, dat Z.K H., de état-major en de geheele equipagie in den besten welstand verkeerden. De flottille kanoneerboten, onder het bevel van den kapitein-luitenant ter zee Moll, was de voorschreven bodems te gemoet gezeild, en salvo’s uit het geschut van de ter reede liggende korvet en brik “TRITON” en “VLIEGENDE VISCH “ en het hijschen der vlaggen van de openbare gebouwen, kondigden de aankomst van Z.K.H. aan; welke aankomst-groeten door “de MAAS” beantwoord wierden; terwijl, toen de prins adelborst het fregat verliet en aan boord der stoomboot “NOORD-HOLLAND” overging, om zich daarmede naar het Nieuwediep te begeven, zoowel als toen Z.K.H. aan wal stapte, zich herhaaldelijk eere- en vreugdeschoten van voorschreven bodems lieten hooren; Z.K.H. is, na door de maritime, civiele en militaire autoriteiten verwelkomd te zijn geworden, vergezeld van den kapitein ter zee Arriens, naar Soestdijk vertrokken.

19-02-1839:

Den Helder, den 19den Februarij 1839. Bij een der stormen in dé vorige maand, was de stoomboot “l’ELBE”, gevoerd door kapitein Pelvt, en van Duinkerken naar Dundee bestemd, bij Huisduinen, op liet strand tot onder de duinen geslagen. Meer dan drie voet verzakte de boot in het zand. Heden mogt het den heeren scheepsbouwmeesters J. en S. Lastdrager en den mede-aannemer J. Vennik gelukken dezelve, nadat zij eerst was opgevijzeld, over eene strandvlakte van 430 voet met het beste gevolg zeewaarts te voeren. Met den vloed werd het vaartuig vlot en des avonds ten negen ure door de stoomboot “NOORD-HOLLAND”, zonder nadere

bekomene schaden, het Nieuwediep binnengesleept.

20-08-1839:

Het schip “HANNA”, kapt. Finne van Drammen naar Amsterdam, volgens brief van ‘t Nieuwe-Diep van den 20sten Aug., bij het ligten van het anker door den harden wind tegen de zuidwal gedreven, en had de stoomboot “NOORD-HOLLAND” bij zich tot adsistentie.

18-01-1841: Het schip “WIILHELMINA”, kapit. Carst van naar Batavia naar Amsterdam, op de Fransche bank vastgeraakt, is, volgens brief van het Nieuwediep, van den 18 Jan., door de stoomboot “NOORD-HOLLAND” in Texel binnengesleept en in her Nieuwediep gekomen.

11-11-1851:

HAARLEM, 11 November. In de zitting van de Staten van Noord-Holland is verslag van de verschillende commissien: - 5° de aangelegenheid der stoom-sleepdienst in ‘t Nieuwe-Diep, strekkende tot het verleenen van eene subsidie van ƒ 6000 ‘s jaars, gedurende vijf jaren, onder voorwaarde van eene vermindering der sleeploonen, ten minste van tien ten honderd;

Tot eind 1851 zijn er krantenberichten teruggevonden, waar ook uit blijkt dat het schip zeker tot 1857 subsidie zal ontvangen. Na hier wordt het lastiger. In het boek Kagen, clippers, werven en motoren door Dr. J.C Westermann (blad 71-72) is een aanwijzing gevonden dat een sleepboot met de naam “NOORD-HOLLAND” werd aangekocht. Onduidelijk is of het dit schip danwel een ander schip betreft. Uit de informatie beschikbaar uit Stoomboten 1856-1925 is niet op te maken of de daar genoemde een radersleepboot is. Wel staat daar, dat in 1861 het schip 2 machines heeft en 1 ketel.

00-00-1861:

Verkocht aan Sleepdienst Gebr. Goedkoop en mede-eigenaar: G. Schalk te Amsterdam, Nederland.

00-00-1867:

Ligt in 1867 in Buiksloot(?) stil en is te koop”. Het schip heeft dan ook 1 ketel en 2 machines 25 pk

07-08-1868:

“Ligt stil te Buiksloot, is te koop. November is weder in dienst, doch vaart alleen Maandag en Dinsdag.” In 1870 wordt de werkdruk op 1,33 at. gebracht. Het schip heeft dan ook 1 ketel en 2 machines 34 pk. Bij deze gegevens wordt als fabrikant van de ketel uit 1861 Paul van Vlissingen en Dudok van Heel genoemd. Door de samensteller Stoomboten 1856-1925 wordt de volgende aantekening geplaatst: Juli 1872, schip is verkocht aan Rietschoten en Tomson te Rotterdam (in 1873 en 1874 geen ketelrapporten in 1875 wel, maar er is enige twijfel of dit wel op hetzelfde schip betrekking heeft, hoewel ketel en fabrikaat dezelfde zijn). Als het schip hetzelfde is, is de nieuwe eigenaar Bode en Kramer te Urk, is het schip herdoopt in “de VRIJHEID” en doet de schroefboot dienst tussen Enkhuizen, Urk en Kampen met passagiers en goederen.

00-07-1872:

Verkocht aan B.D. Rietschoten en Thomson te Rotterdam, Nederland.

00-00-1875:

Als het schip hetzelfde is, is de nieuwe eigenaar Bode en Kramer te Urk, is het schip herdoopt in “de VRIJHEID” en doet de schroefboot dienst tussen Enkhuizen, Urk en Kampen met passagiers en goederen. Schip is afkomstig van de gebr. Goedkoop te Amsterdam en heette eerst “NOORD HOLLAND”. In 1875 wederom in het register Amsterdam opgenomen. (Opm. Het schip was gebouwd als radersleepboot en nu wordt het als schroefboot beschreven. De vraag is, is dit hetzelfde schip en is hef verbouwd in de periode 1873-1875 tot schroefboot?)

00-00-1875:

In 1875 wederom in her register Amsterdam opgenomen.

00-00-1876:

Ligt 1876 en gaat in datzelfde jaar over op Hudig en Pieters te Rotterdam. Dienst voor passagiers en goederen: Harwichboot naar Rijnspoor.

00-00-1880:

In 1880 naar Zwolle verkocht.

Mijn vraag is: HEEFT IEMAND NOG MEER INFORMATIE OVER DE “NOORD HOLLAND”

Rob Tas

”WE ZIJN ER NOG LANG NIET....!”

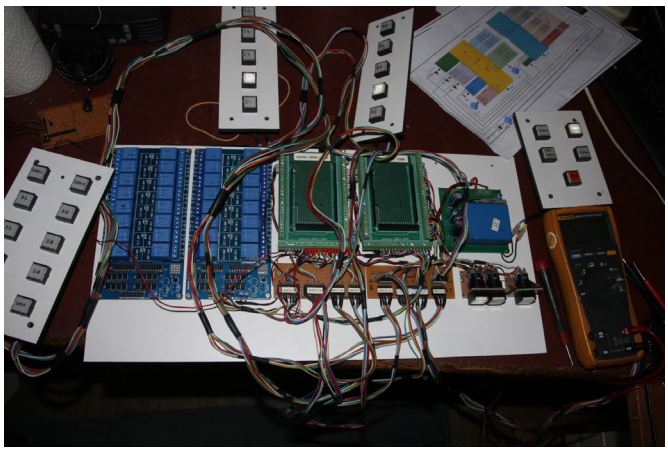
Enkele vrijwilligers zijn momenteel bezig om een nieuw spel te maken.

Een stukje proza van onze technici:

“Ik ga het huidige ontwerp afmaken/ aanpassen met die twee extra relais voor de Velox/Ferry omschakeling. Zojuist twee Mega-2560-Pro-Mini in China besteld. Plus nog eens negentig meter 26-awg silicone draad!

Omwille van de bedrijfszekerheid van de Voith-simulatoren, wil ik toch e.e.a. direct aansluiten op de processoren. De schakelbekabeling blijft hetzelfde! Alleen de koppeling van dat spul naar de processor wil ik zien te verbeteren met hoogwaardiger aansluitmaterialen.”

Het betreft het maken van een nieuwe attractie in ons museum. Zoals de titel al aangeeft: de attractie is nog lang niet af, maar maakt ons allen erg nieuwsgierig!



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"

RIJNSLEEPVAART IN DE EERSTE HELFT VAN DE TWINTIGSTE EEUW (DEEL 4 VAN 5)

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

OPDRAAIEN

Voor anker gaan, het binnenlopen van een haven, het afhaken van een schip, dat alles gebeurde terwijl men stroomopwaarts voer. Was men afvarend, in de daalvaart, dan moest men dus eerst opdraaien. Als men vertrok moest men dus weer omdraaien, of te wel kop voor nemen. Het is daarom dat men afvarend op kruisdraden voer en meestal niet meer dan twee lengtes in de sleep had. Het zou onmogelijk zijn om met een sleep van meer lengtes, veilig deze manoeuvres uit te voeren. Vooral de radersleepboten hadden problemen met het maken van een draai. De schepraderen konden namelijk niet tegengesteld bewegen en het roer zat eigenlijk buiten het water dat de schepraderen wegwierpen.

Voor een motorsleepboot met meerdere motoren en schroeven, zoals hier de Zwitserse motorsleepboot 'Unterwalden', was het opdraaien en kop voor nemen met ledige schepen een stuk eenvoudiger.

Foto: Archief: Urs Vogelbacher

Tijdens het opdraaien met een gekoppelde geladen sleep over bakboord, werd de strang van het schip aan stuurboord gevierd; bij gekoppelde lege schepen was het juist de strang aan bakboord. Hoewel niet erg gebruikelijk kwam het in de afvaart ook voor dat een schip al varende aan de sleep toegevoegd werd. De havensleepboot voer dan gelijk met de sleep op en het sleepschip werd langszij één der schepen van de sleep vastgeknoopt. Dit was natuurlijk alleen mogelijk als alles van te voren goed afgesproken was; men had immers geen mobieltjes of marifoon. Wel hadden de rederijen vaak de nodige agenten en kantoren langs de rivier, zodat men bij benadering wel kon weten wanneer een sleep een bepaalde haven zou passeren en ook de loodsen brachten wel berichten over.

ANKEREN

Wie over het ankeren in die tijd praat, praat over enorme stokankers die aan de kranenbalk op het voorschip hingen. Het klipanker begon pas tegen het eind van de periode opgang te maken. Voor een stokanker was de norm circa één kilo ankergewicht per ton laadvermogen. Het achteranker was wat lichter dan het boeganker. Ook de sleepboten gebruikten stokankers, sommige hadden er zelfs drie paraat. Het stokanker hing aan de kranenbalk. In de beginperiode hadden zowel de sleepschepen als de sleepboten vaak een korte stevige 'boegspriet' als kranenbalk: de 'dikke sigaar'. Het eerst op de sleepschepen en later ook op de sleepboten werd deze vervangen door een grote zware ankerdavit; maar de naam kranenbalk of kraanbalk bleef.

Het anker hing meestal, gereed voor gebruik, buitenboord aan de kranenbalk. In de afvaart, wanneer men gekoppeld sleepte, hadden de schepen van de eerste lengte de boegankers voor de kop hangen (dus onder de kluis). Op de tweede en eventuele derde lengte werden de ankers binnenboord gedraaid. Het achteranker werd op de schepen, die niet de achterste schepen van de sleep vormden, afgevierd en tegen de kluis getrokken. Dit alles gebeurde met het oog op de kruisdraden die anders in de ankers zouden kunnen blijven hangen.

Aan de kop van het anker zat natuurlijk de ankerketting, die liep door het kluisgat en over de nestenschijf in de ankerlier. Aan het kruis van het anker zat de neuring. Dat was in de Rijnsleepvaart eveneens een ketting, maar niet zo zwaar als de ankerketting. Deze ketting liep via een blok, het neuringkettingblok, aan de kranenbalk ook naar een nestenschijf.

Anker en kranenbalk op de sleepkempenaar 'Antoinette'.
Foto: Han Visser, augustus 2003

Bij sleepschepen met twee kranenbalken stonden deze elk iets terzijde van de steven. De ankerkettingschijven bevonden zich dan tussen de neuringkettingschijven. Had men één kranenbalk dan stond deze meestal precies midscheeps. Bijgevolg had men dan één neuringkettingschijf, die tussen de beide ankerkettingschijven in zat. Elke nestenschijf had zijn eigen vang en zijn eigen klemschijf (spaakmoer) waarmee de koppeling tussen hoofdas en nestenschijf tot stand gebracht kon worden.

De kapitein van de sleepboot bepaalde waar en wanneer er geankerd werd. Het eerste signaal werd gegeven door de sleepboot, een half uur voor het ten anker gaan. Indien nodig werd er dus eerst kop voor genomen. Het tweede signaal volgde ongeveer een kwartier voor het ten anker komen. Was de sleepboot op de ankerplaats dan liet deze zijn anker vallen en liet zich een stuk afzakken, dan volgde het derde signaal ten teken dat ook de schepen konden ankeren. De vangen werden losgezet (als dat niet al het geval was) en ook de klemschijf van het anker werd losgezet.

De schipper stootte de schijf van de neuringketting los en het anker viel, tijdens het vallen gaf deze een ruk aan de ankerketting, waardoor ook deze uitliep.

Bleef de neuring steken dan liep de zaak in het honderd. Ook als men het anker te vroeg liet vallen kon het verkeerd gaan. Een deel van de ketting kon dan op het anker terechtkomen en daarin verwikkeld raken, men zat dan met een onklaar anker. In dergelijke gevallen moest men het anker eerst weer klaren, voordat men opnieuw kan ankeren. Zoiets betekende het nodige oponthoud, iets wat door de collega's waarschijnlijk niet op prijs gesteld werd.

De ledige sleepschepen 'Blodelin' en 'Velasquez', afvarend beneden de Mäuzeturm. De stokankers zijn voor de kluis gedraaid om te voorkomen dat de sleepstrangen in de ankers kunnen blijven haken. Foto: J. Tromp/Archief Hans Schuitemaker

Hing het anker al voor de kluis, dan werd natuurlijk niet de klemschijf van de ankerketting, maar die van de neuringketting, vooraf los gezet. Wanneer men het anker liet vallen stootte men dus niet de klemschijf van de neuringketting, maar die van de ankerketting los, waarna het anker vrijelijk kon vallen. Wanneer het anker de grond bereikte, knoopte men de ankerboei aan de boeilijn, die met de schacht van het anker verbonden was, en zette de ankerboei overboord.

De ankerboei werd echter niet veel gebruikt. Men ankerde altijd buiten het vaargebied op algemeen bekende ankerplaatsen en vaak was het donker. Een ankerboei had dus überhaupt weinig nut. Maar, er waren natuurlijk uitzonderingen. Een voorbeeld daarvan was de Homberger Ort.

Dit was een ankerplaats waar tientallen sleepschepen lagen te wachten om de haven van Duisburg in gesleept te worden. Je moest daar veel anker steken om verdagen te voorkomen. Daarom werden daar wel boeien gebruikt.

Waarschijnlijk, maar het wordt niet in de verhalen vermeld, werd er op de sleepschepen een riedel met de ankerbel gegeven zodra de ankers gevallen waren. De sleepboot vierde haar anker verder uit en naar mate de sleep verder terugzakte, liepen ook de ankerkettingen op de sleepschepen verder uit. Als de schipper dacht dat er genoeg ketting gestoken was, draaide hij de vang van de ankerketting vast en luisterde (letterlijk) met zijn oor op de vang of het anker hield. Zo niet, stak hij nog wat ketting bij. Als het anker hield, zette hij de klemschijven vast, de vangen los en gaf hij een roffeltje op de ankerbel. De kapitein van de sleepboot wist dan, dat op die lengte het anker hield. Als hij alle roffeltjes gehoord had belde hij voor de vierde keer en was de nachtrust aangebroken. De strangen bleven gewoon met de schepen verbonden.

De volgende ochtend begon, een half uur voor vertrek, met de eerste bel, een kwartier later volgde de tweede. Als iedereen de vlag op halve hoogte had, begon de sleepboot langzaam te trekken terwijl neuring- en ankerkettingen ingedraaid werden. Dat gebeurde eerst nog op de hand, maar midden jaren twintig waren al veel ankerlieren van een motor voorzien. Wanneer de schepen boven het anker waren, werd er gestopt. De vang van de ankerketting werd vastgezet, de klemschijf los en men draaide vervolgens alleen de neuring in. Het anker werd nu aan het ankerkruis omhoog getrokken. Als het anker los van de bodem was, werd de klemschijf van de ankerkettingschijf weer vastgezet en de vang los en draaide men de zaak verder omhoog. Hing het anker weer tegen de kranenbalk dan werd (eventueel) de ankerboei binnengehaald en ging de vlag omhoog. Waren alle vlaggen omhoog dan luidde de bel ten derden male en ging ook op de sleepboot de vlag in top en werd de reis vervolgd. Onderweg werd deze procedure nog enkele malen herhaald, onder meer bij Lobith en Emmerich waar men in en uit moest klaren en vaak bij het Binger Loch, waar vanwege de sterke stroming de sleep opgesplitst diende te worden.

HET BINNENBRENGEN VAN HET ANKER

aanvulling van februari 2012

Voordat men het anker binnenboord kon halen, moest het eerst in horizontale postie hangen. Om de ankerarm werd een lierdraad geslagen en deze werd via een blok, welk men met een sluiting vastzette, langs het uiteinde van de davit geleid. Vervolgens werd de neuringketting een eind gevierd. Het anker hing dus aan de zojuist aangebrachte draad. Daarna werd er een sluiting om de neuringketting en door één der neuringringen gestoken en dichtgedraaid. De neuringringen zaten aan een beugel, de transportband, die men precies in het zwaartepunt van het anker plaatste. Zowel dat aanknopen van het anker, als het aanbrengen van de sluiting moest terwijl het anker een eindje buiten boord hangt te wiebelen, gebeuren.

De draad waaraan het anker hing, kon daarna langzaam gevierd worden, waardoor het anker in horizontale positie kantelde. Eventueel moest de neuringketting een beetje ingehaald en de ankerketting gevierd worden.

Vervolgens werd de (neuring)kettinghaak, welke met een kort stuk ketting aan de koning van de ankerdavit vast zit, in de neuringketting gehaakt. Daarna moest de neuringketting weer gevierd worden. Pas als dat alles gebeurt is, kunnen de zijstagen, welke de ankerdavit in bedwang hielden, los gemaakt worden. (Zou men de stagen voordat men de haak in de neuringketting aangebracht losmaken, dan zou de davit door de kracht op de neuringketting naar binnen draaien. Daarbij zal het anker zakken en ook zal de ligging van de neuringketting over de nesten erg ongunstig worden. Kortom het zou levensgevaarlijk kunnen worden.)

Na het verwijderen van de stagen moet er vaak weer een lier gebruikt worden om de davit binnenboord te draaien. Vaak wordt het anker stevig aan de davit vastgesjord terwijl de davit eveneens in zijn nieuwe positie geborgd wordt. Ging men kanalen met lage bruggen op, dan werd het anker op het dek geplaatst en de davit afgebroken.

AFHAKEN EN INGIEREN

Niet elk schip maakte de reis van begin tot eind mee. Onderweg kwam er wel eens eentje bij en vooral tegen het einde van de reis gingen er regelmatig schepen af. Ook dit gebeurde weer tegen de stroom in, dus moest men als men afvarend was, eerst weer opdraaien. Het sleepschip werd zover mogelijk in de richting van de haven getrokken en moest dan op eigen kracht de haven in zien te komen. Voordat het zover was, moest er echter nog het een en ander gebeuren.

Op de voorliggende schepen, moest de strang van het schip dat de sleep verliet, uit de brittelhaak gehaald worden. Met de dreg en het liertje werden de strangen, die moesten blijven zitten een eindje gelicht. Had men een gewone haak, dan werd de overgebleven strang even met een touw of draad ‘vastgehouden’. Daarna werd de brittelhaak een eindje gevierd en onder de draad vandaan gehaald. Daarna werd de strang losgelaten, de brittelhaak weer op hoogte gehangen en de overige strangen in de brittelhaak neergelaten. Het was natuurlijk wel zaak de juiste strang te lichten! Had men een speciale brittelhaak, dan kon men de overgebleven strang natuurlijk gewoon uit de haak kiepen. Voor dit alles, zo valt op het binnenvaartforum te lezen, bleek soms niet al te veel tijd te zijn. Had men de strang niet vrij voordat het schip achter je losgooide, dan werd de strang, die meteen door de sleepboot ingehaald werd, met geweld door de haak getrokken. Hierbij ontstond zoveel warmte dat men de brittelhaak met putsen water moest koelen anders ontstonden er diepe groeven in de brittelhaak. Zonder reparatie (oplassen) was deze dan niet meer te gebruiken.

Terwijl het sleepschip de kop de haven indraait, trekt de radersleepboot door. De strang zal weldra losgegooid worden. Foto: Harry de Groot.

Indien het schip dat de sleep verliet niet het achterste schip was, dan moesten ook daar de strangen uit de brittelhaak. Als men geen brittelhaak met twee touwen had, knoopte men de strangen van de achterliggende schepen met een eind touw goed vast, haalde de brittelhaak weg en gooide vervolgens het touw los. Was men de strangen kwijt dan stuurde men het schip uit de sleep. Ging men bakboord uit dan moest eerst het anker voor de kop genomen worden. Dus ankerketting vastzetten, neuringketting vieren en de kranenbalk binnenboord. Deed men dat niet dan liep men het risico dat de draad in het anker zou blijven haken. Bij het uitzwaaien kruiste men de strangen van de achterliggende schepen, maar dit scheen geen moeilijkheden op te leveren. Ging men stuurboord uit, dan ging de eigen strang onder de voorliggende schepen door. Ook dit scheen nooit problemen te geven.

Nog steeds aan de strang hangend voer men zover mogelijk richting haven. Vaak pas op het laatste moment trok men het bindsel los. Door de stugheid van de strang kwamen de bovenste slagen losser rond de bolder te liggen, waardoor de wrijving verminderde en de strang, door de nog steeds trekkende sleepboot, van de bolders getrokken werd. Het laatste stuk van de strang zwiepte daarbij met grote snelheid vervaarlijk rond de bolders en het was dan zaak om vlug een goed heen komen te zoeken! Naar verluid lag er op het voordek altijd een scherpe bijl paraat. Daarmee kon men de strang, wanneer deze onverhoopt vastliep, kappen. Dit scheen in de praktijk gelukkig slechts zelden voor te komen. Hoewel in grote lijnen gelijk, ging het op niet alle schepen op gelijke wijze toe. Een strang van 18 millimeter is nu eenmaal niet hetzelfde als eentje van 30 millimeter.

Wilde men direct de haven in zien te komen, dan was het moment waarop het bindsel losgetrokken werd erg belangrijk. Deed men het te vroeg, dan ‘strandde’ men met de haven in zicht en moest men maar zien hoe men op de plaats van bestemming kwam. Afhankelijk van de situatie ter plaatse, deed men een beroep op een sleepboot of probeerde, na het uitbrengen van een draad, zich met het lier de haven in te trekken. Op stil water konden kleine schepen (tot circa 500 ton) met het vaaranker (een ankertje van circa 30 kilo) of zelfs door te ‘bomen’ ook nog wat uitrichten. Gooide men te laat los, dan moest men er met kunst en vliegwerk voor zorgen tijdig stil te liggen. Dat stoppen deed men over het algemeen op het achteranker, maar ook niet meer dan nodig was, want dat anker moest tenslotte ook weer opgedraaid worden. De kleine sleepschepen gebruikte als achteranker vaak een klipanker, de grotere een stokanker.

Ook wanneer men met ‘normale’ snelheid aankwam moest het schip natuurlijk nog gestopt worden, maar zoiets was gebruikelijke kost op de sleepschepen.

Sommige havens boden de gelegenheid om pas, als de kop van het schip al ver in de haven was, los te gooien. De sleepboot voer daarbij zo dicht mogelijk langs de haveningang. Pas op het laatste moment gooide men het roer om en het sleepschip scheerde dan richting de havenmond. Daar het schip hierbij een grotere afstand aflegde dan de sleepboot, kwam er enorm veel ‘trek’ op de strang te staan. Te lezen valt dat zelfs bij grote sleepboten als de INTRITAS I of TREKVOGEL, wanneer ze op volle kracht draaiden, de snelheid terug kon lopen naar één tot twee kilometer per uur.

Sleeptankschip ‘Union V’ zwemt de haven van Karlsruhe binnen. De strang ligt al over de kop van de strekdam, maar de ‘Union’ is ook al grotendeels uit de stroom en kan het verder wel op eigen ‘kracht’ redden. Foto: Harry de Groot.

Op het moment dat de kop van het schip ver genoeg de haven in was, gooide men de strang los. Deze raasde dan vervolgens nog sneller van de bolders dan anders en sloeg daarbij soms putten in het dek. Als dan de strang over de strekdam vloog, sprongen de vonken er vanaf, zo vertelt men. Bij de havens waar dit gebeurde was de strekdam dan ook verboden gebied voor wandelaars en indien er een bolder op de kop van de strekdam stond, dan was deze aan de invaartzijde voorzien van een stuk spoorrail waarlangs de strang omhoog, en dus over de bolder kon schuiven. Het grootste gevaar was dat men te vroeg losgooide. De stroom van de rivier kreeg dan grip op het schip, wat onverbiddelijk achteruit de havenmond weer uitdreef. Een dergelijke situatie heef zich eens voorgedaan aan boord van het sleeptankschip TEUTONIA. Alleen door een razendsnelle reactie van de bemanning, die in recordtijd de ankers wist te presenteren, kon toen erger voorkomen worden.

Men kon niet altijd direct de haven in. In zo’n geval ging men met het sleepschip een eindje bovenstrooms de haveningang voor anker. Wanneer dan de tijd gekomen was de haven in te gaan, dan moest men een beroep doen op een havensleepbootje of men moest zich op ‘eigen kracht’ zien te redden. Dat laatste hield in dat men het anker een eindje indraaide tot het ging krabben. Achter het krabbende anker liet men zich dan afzakken tot voor de havenmond. Na voldoende ketting gestoken te hebben, werd dan met de roeiboot een verhaaldraad naar een ring in de kademuur of een boei in de haven gebracht.

‘Brittelhaak’ schrijft hierover:

> ‘Je kunt wel nagaan dat het zwaar werk was tegen de stroom in roeien, want door het gewicht van de lierdraad en het feit dat die in het stromende water hing, werd je steeds teruggetrokken. Je had een hoop lierdraad met een D-sluiting in de boot. Daar hield je dan je voet op om te voorkomen dat de zaak overboord ging. Wanneer je dan bij de boei of ring was, moest je op het juiste moment de riemen in de boot smijten, de strop van de lierdraad pakken en vliegensvlug die boei of ring te pakken zien te krijgen, want je dreef zo weer af. Met behulp van de lierdraad en het anker kon je dan dicht tegen de wal komen.’

In de afvaart ging het er soms gewaagd aan toe. De sleepbootkapiteins waren er niet happig op om, met een sleep van twee lengtes, bijvoorbeeld ter hoogte van Karlsruhe op te moeten draaien om daar een schip achter te laten. Het kunstje was dan, om tijdens de afvaart gewoon los te gooien en op het juiste moment het anker laten vallen, waardoor het schip dan op stroom op de juiste plaats rond ging. Vervolgens werd men dan door een havensleepbootje de haven binnen gebracht. Bij hoogwater kwam het echter ook voor dat men met een leeg schip over de ‘strekdam’ heen kon. Bij het naderen van de haven was het de kunst de sleepverbinding op het juiste moment los te gooien, het roer dwars te leggen, en daarna met het schip over de ‘strekdam’ de haven binnen te varen.

Eerste matroos Henk Lentjes aan het staande haspel, in de volledig dichtgemaakte stuurbak van het sleeptankschip ‘Teutonia’.

De meeste schepen van Van Ommeren kregen doorgaans kort na de oorlog staande haspels en dichte stuurhutten.

Foto: Archief Arie Lentjes

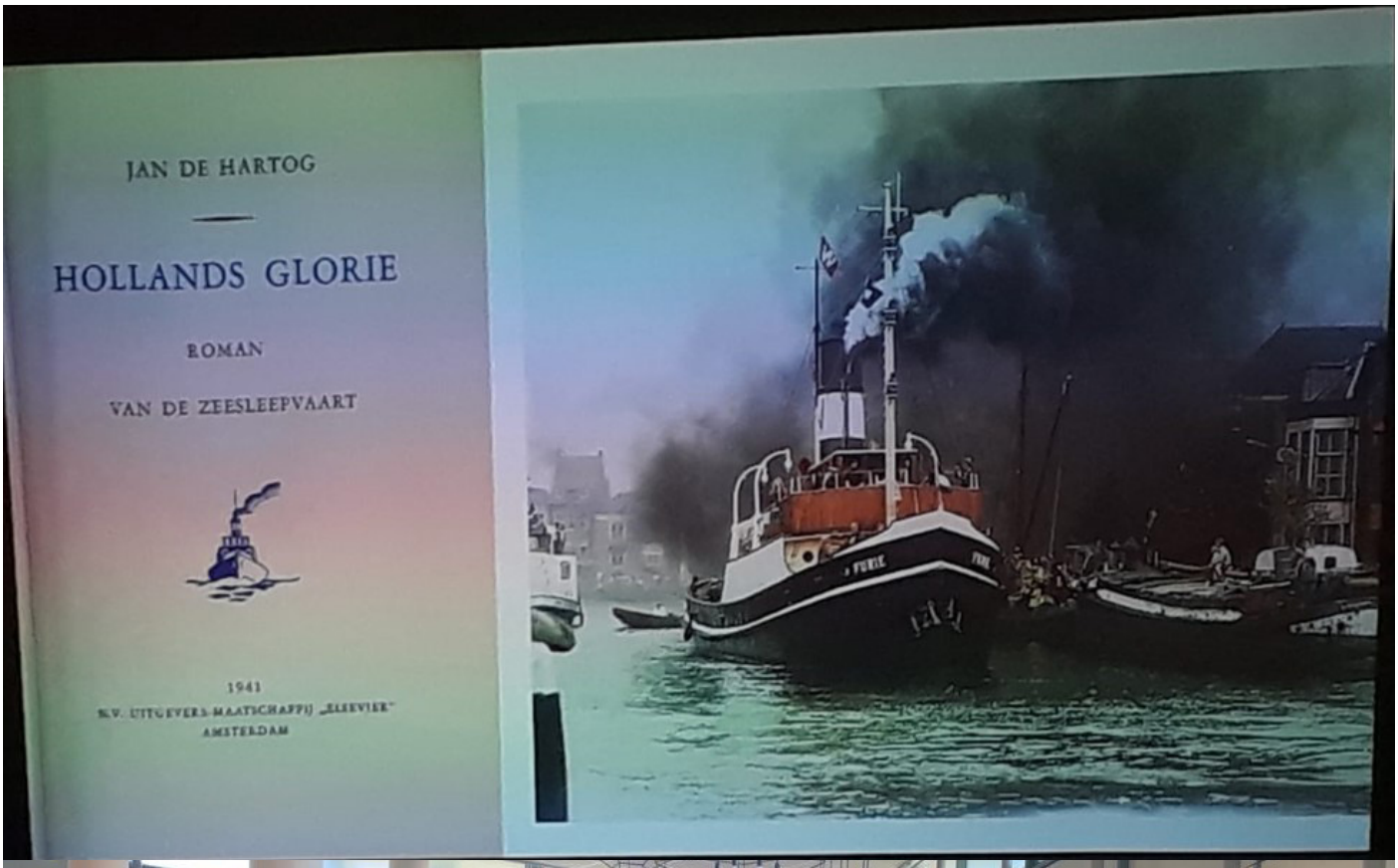
HET NATIONAAL MUSEUM PRESENTEERT ZICH IN MAAS-SLUISE WOONZORGCENTRA.

Begin dit jaar werd het Nationaal Sleepvaart Museum gevraagd om twee presentaties te houden. Als eerste was woonzorgcentrum de Tweemaster in Maassluis aan de beurt, waar onder andere oud Sleepvaart Museum vrijwilliger Willem Post woont. Naast de hoogtepunten uit de geschiedenis van het Sleepvaart Museum werd getoond, hoe het museum er tegenwoordig uitziet. Tot slot werd de film 'Recht zo die Gaat' vertoond. Deze promotiefilm van L. Smit & Co's Internationale Zeesleepdienstmaatschappij uit 1958, geeft een mooie kijk op de sleepvaart van destijds. Deze film was niet alleen bedoeld om toekomstige klanten te interesseren, maar ook om personeel te werven. Naast de beelden van sleepwerk, de voorbereiding van de Suezkanaal wrakopruimingen en de roemruchte berging van het Duitse stoomschip 'Helga Bolten', zijn ruimschoots beelden te zien van het leven aan boord en de stationsdienst in Horta op de Azoren.

In juni was zorgcentrum Schiewaegh in Schiedam aan de beurt. Na een korte inleiding over het Nationaal Sleepvaart Museum, werd de geschiedenis van de sleepdiensten van en voor de werven in Vlaardingen en Schiedam, zoals Wilton Feijenoord, Gusto en HVO belicht. Na de pauze werden uit de collectie van het Nationaal Sleepvaart Museum twee films vertoond; één gefilmd aan boord van een stadssleepboot en een promotiefilm van Smit Havensleepdiensten uit de jaren 80. Onder de aanwezigen waren een aantal mensen met een relatie met de visserij en sleepvaart, waaronder een dochter van de stuurman, die tijdens de Tweede Wereldoorlog op de Zwarte Zee III voer. De haring, geserveerd tijdens de pauze, smaakte heerlijk.

De presentaties werden zeer gewaardeerd en beloond met een applaus.

Maarten Helwig


JAN DE HARTOG
HOLLANDS GLORIE
ROMAN
VAN DE ZEESLEEPVAART
1941
N.V. UITGEVERS-MAATSCHAPPIJ „ELSEVIER"
AMSTERDAM