

Van de voorzitter



Beste Lezers,

Na de voorzichtige heropening van het Museum eind januari, de ruimere openstelling zonder coronabeperkingen eind februari en de opening van de nieuwe wisseltentoonstelling "Anderhalve eeuw Waterweg" op zaterdag 7 mei, begint het bezoekersaantal weer langzaam te stijgen.

De verkopen vanuit de museumshop dragen, mede door de verkoop van het boek "Anderhalve eeuw Waterweg", zeer positief bij aan de inkomsten van ons museum. In deze Nieuwsbrief kunt u separaat een verslag van de hand van Wim de Snaijer lezen over de uitreiking van het eerste exemplaar van het boek ter gelegenheid van de opening van de nieuwe wisseltentoonstelling.

Het boek werd door de auteur Nico Ouwehand, na zijn toespraak, uitgereikt aan de burgemeester van Maassluis Dr. Edo Haan.

In mijn rondschrijven aan alle vrijwilligers van eind december 2021 heb ik twee beloftes gedaan voor het nieuwe jaar 2022. Het museum gaat weer open en... in het voorjaar gaan we een wat uitbundiger Allemansend organiseren om te compenseren voor de Allemansenden van 2020 en 2021, die door de Corona beperkingen niet door konden gaan. Beide beloftes zijn gelukkig ingelost.

Het Allemansend is fysiek het gevlochten touwwerk aan de klepel van de scheepsbel, waarmee de glazen werden geslagen. Bij ons museum hebben wij dat vertaald in de naam voor de jaarlijkse bijeenkomst van alle vrijwilligers en partners om hen met een drankje en een mooi buffet te bedanken voor hun inzet in het afgelopen jaar.

We zijn de afgelopen twee en een halfjaar gedwongen om voor langere periodes het museum te sluiten. In die periodes van sluiting hebben een aantal vrijwilligers niet stilgezeten, maar is er veel onderhoudswerk uitgevoerd, waaronder schilderwerk, vloerbedekkingen en een mooie opknopbeurt van de burgemeesterskamer. Ook aan de automatisering en procedure vastlegging werd veel werk verricht en audiovisuele zaken zijn verbeterd.

In de afgelopen jaren vóór de coronabeperkingen werd het Allemansend gehouden in een zaal of restaurant. Dit jaar werd de zeilcharter "Zeeland" gehuurd om een tocht van vier uur richting Botlek en de Wilhelminapier te maken. Op- en afstappen bij de Waterwegsteiger dus géén onnodige reistijd.





De "Zeeland" is een rolstoelvriendelijk schip en het was fijn om ook Willem Adriaans met zijn vrouw Ria te kunnen begroeten. Het werd wel zijn laatste reis tussen alle bekenden. Onze oud-Secretaris Paul Alers heeft in deze Nieuwsbrief een herdenkingswoord over Willem geschreven.

Met veertig vrijwilligers en twintig partners van vrijwilligers gingen om vier uur "sharp" de trossen los en de accordeoniste Yvonne op 't Hof begeleidde het vertrek met het welbekende lied "Ketelbinkie". Meezingers waren er genoeg! Het weer was uitzonderlijk mooi en voor de "shipspotters" voldoende materiaal vóór en achter de boeg. Omdat er veel werd meegezongen, was de accordeoniste ook onvermoeibaar. De drankjes waren lekker en het koud- en warm buffet plus dessert heerlijk en onder het motto "Neem ruim", had iedereen het naar zijn/haar zin. Blij dat het bestuur op deze wijze de verloren Allemansend jaren heeft kunnen compenseren.

Eind vorig jaar hadden we voor alle suppoosten verdeeld over twee groepen een voorlichtings- en veiligheidsinstructie georganiseerd. Jammer genoeg moesten wij deze bijeenkomsten door de corona beperkingen op het laatste moment uitstellen.

Dat uitstel duurde tot juni. Op twee dinsdagmorgens werd er voorlichting over het baliewerk en het kassaprogramma gegeven door Laurens Blom en Kees Koree, terwijl het tweede deel van de morgen onder leiding van Cees Dubbeld werd besteed aan de veiligheidsaspecten van het museum en het op de juiste wijze openen en afsluiten van het museum. Deze bijeenkomsten noemen wij in ons Veiligheidsplan ook wel "de sloepenrol".

In deze Nieuwsbrief stelt de nieuwe vrijwilliger Rob Tas zich graag aan U voor.

Een oud sleepvaart kapitein en bergingsinspecteur die zijn sporen bij Smit en Smitwijs verdiend heeft, scheidt er veel genoeg van om te verhalen over de sleepreizen vaak in combinatie met bergingen. Hij doet dat in deze Nieuwsbrief over de berging van de "Goodwill".

Een vaste bijdrage is elke Nieuwsbrief van Hans van der Ster. Hij sluit aan bij het vorige onderwerp door U in te leiden over hulpverlening en berging. Maar Hans kijkt ook naar de toekomst en presenteert een eerste artikel over de sleepboot nieuwbouw in Turkije.





Een andere Hans (van der Pennen) mag ook graag wat pennen en hij heeft een verhaal over de humor op straat. Twee oudgedienden die we altijd weer terug mogen vinden als het om aanleveren van copy gaat, zijn Paul Alers en Nico Ouwehand.

Paul haalt herinneringen op en Nico schreef weer een vervolg over de Rotterdamse Stadssleepdiensten.

Wat zit er in het verschiep? Het museum stelt zich open voor de deelnemers van de stadswandelingen, welke op twee zaterdagdagen in juli en twee in augustus gehouden zullen worden onder begeleiding van een stadsgids van de Historische Vereniging. De wandeling begint op de Hudson en eindigt rond 12 uur in het museum.

Deze wandelingen, waar zowel de Hudson als het Sleepvaartmuseum bij worden betrokken, staat in het kader van de activiteiten welke worden ontwikkeld door het Maritiem Historisch Erfgoed.

De komende maanden zullen er plannen worden bekendgemaakt over de verdere toekomstige activiteiten ten behoeve van het Maritiem Historisch Erfgoed.

In een volgende Nieuwsbrief zal ik U daarover in een separaat artikel inlichten.

Het bestuur wenst alle donateurs, sponsoren en vrienden van het museum een mooie zomer en vakantieperiode toe.

Hopelijk mogen wij U tijdens de vakantie periode weer eens ontvangen in ons museum. Maak er een mooi uitje van, want er zijn naast een bezoek aan ons museum nog genoeg andere mooie dingen te zien en te beleven in Maassluis. De website van "Ervaar Maassluis" kan U hierbij verder van dienst zijn.

Kees van Essen

Nieuw bemanningslid Nationaal Sleepvaart Museum

Ik zal mij even voorstellen. Mijn naam is Rob Tas, sinds 2020 met pensioen. Na afronding van mijn HBO opleiding, mijn hele werkzame leven gewerkt in de elektrotechniek van cost estimator, engineer, projectengineer, leadengineer, geëindigd als specialist in de elektrotechniek. Na mijn pensionering nog werkzaam als specialist/adviseur.

Heb tijdens mijn werkzame leven meegewerkt aan verschillende grote projecten, de Deltawerken-Oosterschelde, Maeslantkering, verschillende tunnels, industriële projecten, gebouwen en scheepvaart, zowel nieuwbouw als reparatie. Door toeval in aanraking gekomen met Hans de Klerk. Ik ken hem nog uit de Lekko tijd. Hij vroeg mij of ik interesse had om als vrijwilliger aan het Nationaal Sleepvaart Museum verbonden te worden. Na enig nadenken volgde een positief gesprek met het bestuur. Op dat moment ben ik aan boord gestapt.

Op dit moment neem ik langzaam maar zeker het werk over van Cees Dubbeld van het digitale archief. Samenwerken en werk verdelen is voor mij inmiddels gewoon geworden. Wij, Cees en Rob, hebben geen zin in dubbel werk!

Naast het werk aan het digitale archief, loop ik een enkele keer ook als suppoost mee.

Naast het vrijwilligerswerk heb ik ook een hobby genaamd scheepvaart. Dit is wel een ruim begrip. De pijlers zijn sleepvaart, Koninklijke Marine en koopvaardij. Ben geïnteresseerd in foto's en boeken. Naast deze hobby houd ik ook van reizen, maak deel uit van verschillende schouwcommissies voor varende erfgoed en heb jaren meegeholpen aan de restauratie van de stoomsleepboot Hercules.

Rob Tas

“De humor ligt op straat”

(uitspraak Nederlandse humorist Max Tailleur 1909 - 1990)

Op maandag 14 mei is onder toezicht van Rien Vergeer, Joop Post en Kees Koree een verlicht Museum-introductie met QR-code aangebracht in de pui onder onze monumentale museumtoegangstrap. De secretaris had wat aanvullende humoristische opmerkingen aangaande het waterpas aanbrengen van het geheel. Hij ging echter voorbij aan het feit, dat er in ons historische pand niets waterpas is.

Maar veel humoristischer was de mededeling een paar dagen later van een passant, die opmerkte dat het telefoonnummer onjuist staat vermeld! Een telefoonnummer bestaat uit tien cijfers, terwijl er negen worden vermeld! De volledige intelligentia van ons museum staat nu ter discussie!

**Maar gelachen hebben we wel....!
Nu nog herstellen!! Da's minder lachen...!!
God hoort 'm brommen...!!**

Ook humoristisch is de actie van de Historische Vereniging Maassluis. In al hun wijsheid en toekomstgerichte visie, heeft deze vereniging, bestaande uit notabelen van deze stad en geadviseerd door minimaal HBO opgeleide experts, besloten om een toeristische QR-ronde te gaan maken. Groot werd een en andere door de stedelijke “hoofd-notabel”, burgemeester Haan op Rijnmond Televisie geïntroduceerd.

Als één van de eerste acties werd de ANWB-toelichting, welke aan de havenzijde van ons pand is bevestigd, vervangen door een Maassluis-uniform QR-code plaatje. Een plaatje met een unieke code, waarop informatie van het pand of nabijgelegen object, in dit geval de sleepboot “Furie”, wordt versterkt.

U moet zich voorstellen...

Voorheen was er een door de ANWB geplaatst gegraveerd bordje. Als dit niet in de loop van de tijd door weersomstandigheden was verweerd, zou die toelichting voor een ieder leesbaar zijn, tenzij iemand visueel gehandicapt is. Enige kennis van de leeskunst is dan niet onontbeerlijk, maar laten we eerlijk zijn, in één oogopslag nam je kennis van het object waar je voor stond. Zeker voor de gemiddelde bezoeker aan Maassluis. Uit eigen waarneming, er lopen heel wat pensionado's, voorzien van Leki's (= wandelstok!) en speciale wandelschoenen door Maassluis en langs de waterkant lopen te banjeren! Om foto's te maken van de historische panden en kennis te nemen van alles wat ze zien.

Nu hangt er aan de pui van het NSM een groot QR-bord, dat op royaal 10 meter afstand leesbaar is voor een GSM of ander stuk elektronica, in de volksmond een platgeslagen Jap, met daarin een toepassing (App-genoemd!) om de QR-code te lezen.

Boven dit NSM-bord, hangt nu een klein bordje van de Historische Vereniging met een eigen mededeling. Om dit bordje te kunnen lezen, moet je toch nauwkeurig je QR-reader erop richten, om te lezen wat er staat.

En doet een passant dat?

Gaat 'ie vlak voor de pui staan, haalt 'ie z'n GSM of soortgelijk apparaat met QR-reader uit z'n rugzak, om zich te laten informeren wat er te zien is? Afgezien van het feit dat de gemiddelde pensionado wel lijdt aan een pijnlijke vorm van artrose of jicht, heb ik zo mijn ernstige twijfels of deze passant zijn stramme ledematen gaat uitstrekken om de QR-code van dat bordje uit te lezen!

Jammer... een stuk geschreven tekst, met als extra ondersteuning de QR-code die je voorziet van diepgaande informatie. Dát is een complete presentatie! Zoals de NSM- presentatie (mits juist) aan de Hoogstraat-zijde. Daar heb je geen HBO opleiding voor nodig. Deze vorm van presentatie aan de havenzijde is mijn inziens zinloos. Maar het geeft de Historische Vereniging wel de gewenste afluut voor hun gemeenschaps-investeringen, die ze doen!

D'r wordt wat afgelachen in Maassluis!

(Je kunt net zo goed een bordje in Braille ophangen voor de visueel gehandicapten onder ons! Hang er dan wel een reddingsvest bij, voor het geval ze het water in kukelen!! En vergeet dan ook niet een opritje voor de elektrische rolstoelgebruiker, om makkelijker met z'n GSM of iets dergelijks bij de QR code te komen!)

Hans van der Pennen, maart 2022



GOEDE MIDDAG

WILLEM FREDERIK ADRIAANS

16 NOVEMBER 1948 – 20 JUNI 2022

DAT ZIJN 26.879 DAGEN.

LIEVE RIA EN BESTE FAMILIE VAN WILLEM.

AAN MIJ RUST DE NIET EENVOUDIGE TAAK OM VANMIDDAG IETS TE ZEGGEN NAMENS DE BEMANNING VAN HET NATIONAAL SLEEPVAARTMUSEUM.

IK KON NATUURLIJK GEEN NEE ZEGGEN, TOEN DIT VERZOEK AAN MIJ WERD GEDAAN EN IK RICHT MIJ DAN IN DE EERSTE PLAATS TOT RIA EN U HEEFT WAARSCHIJNLIJK WEL GEMERKT DAT IK BEGON MET LIEVE RIA EN DAT HEEFT NATUURLIJK EEN ACHTERGROND EN DIE IS, DAT IK BEWONDERING KREEG VOOR HAAR HOE ZIJ MET DE LAATSTE LEVENSJAREN VAN WILLEM OMGING. HOE LIEF INFORMEERDE ZIJ DE BEMANNING VAN HET SLEEPVAARTMUSEUM OVER HET ZIEK ZIJN VAN WILLEM EN DAN NIET MET EEN PAAR WOORDEN, MAAR MET EEN UITVOERIG VERHAAL, ZODAT WE DEEL KONDEN NEMEN HOE ZIJ DIT BELEEFDE EN WE WISTEN DAN HOE HET MET WILLEM GING EN WAT DE VOORUITZICHTEN WAREN. IN DE JAN STEENSTRAAT KON WILLEM NIET LANGER VERZORGD WORDEN EN ZO WERD HIJ IN HET ZONNEHUIS IN VLAARDINGEN HEEL LANG GEHOLPEN EN OOK DAAR WAS ZIJ KRITISCH IN.

IK HEB WILLEM LEREN KENNEN ALS ÉÉN VAN DE VELE VRIJWILLIGERS IN ONS MUSEUM EN ZO TEKENDEN WE SAMEN OP 1 SEPTEMBER 2007 DE VRIJWILLIGERSAKTE. WILLEM WAS HEEL BRUIKBAAR EN WAS IN DE EERSTE JAREN SUPPOOST EN WAS LATER OOK BEREID OM ALLERLEI HAND- EN SPANDIENSTEN TE DOEN. ZO WAS HIJ ALTIJD BEREID ALS EEN COLLEGA UITVIEL, DAN KON JE EEN BEROEP OP HEM DOEN OM HET ONTSTANE GAT OP TE VULLEN. ZO WAS HIJ OOK DE JUISTE VRIJWILLIGER, NA HET OVERLIJDEN VAN TEUNIS VAN DER MAAREL, OM DEEL UIT TE MAKEN VAN DE KUISPLOEG. ALS JE VIA DE GROENE DEUR HET MUSEUM BETRAD, KON JE WILLEM VINDEN MET DWEIL EN BEZEM IN DE HAND OM DIT WERK TE DOEN. WILLEM TRAD NIET GRAAG OP DE VOORGROND EN IN TEGENSTELLING DAARVAN WAS HIJ TE VINDEN OM DE ONDERGROND TER HAND TE NEMEN. ZELFS DEED HIJ DAT HEEL LANG TOEN HET WAT MINDER MET ZIJN GEZONDHEID GING. DAN DENK IK TERUG AAN ZIJN VROLIJKE UITSTRALING EN DE GLANS IN ZIJN OGEN.

TOCH KWAM HET VOOR DAT HIJ NIET BESCHIKBAAR WAS EN DE REDEN DAARVAN WAS, DAT HIJ EEN GROOT LIEFHEBBER WAS VAN DE FORMULE-1 RACE EN DIE LIEFHEBBERIJ NAM TOE TOEN MAX VERSTAPPEN WERELDKAMPIOEN WERD.

HIJ WAS SAMEN MET RIA NOG AANWEZIG BIJ ONS ALLEMANSEND OP HET PARTYSCHIP DE ZEELAND OP ZATERDAG 4 JUNI EN TOEN KON IK EN VELEN MET MIJ NIET VERMOEDEN, DAT WE ZO KORT DAARNA HET DROEVIGE BERICHT ONTVINGEN DAT WILLEM TEGEN DE GOLVEN IN SAMEN MET ZIJN LIEFSTE HET LEVEN ZIN GAF. WIJ ZIEN NU HET EINDE EN HET BEGIN VAN EEN NIEUW LEVEN MET DANK VOOR ALLES WILLEM NU JE OP REIS BENT, GEEF JE AAN HEN DIE JE DIERBAAR ZIJN HET LEVEN OOK ZIN. ZO GAVEN MARITH, FENNA EN KYARA OP EEN MET DE HAND GESCHREVEN WENS UITING OP DE ROUWKAART AAN HUN LIEFDE VOOR OPA MET DE WOORDEN: "RUST ZACHT LIEVE OPA BOL".

ALS DE BEMANNING VAN HET SLEEPVAARTMUSEUM ZULLEN WIJ JE NOOIT VERGETEN EN WIJ VONDEN HET FIJN OM IN DANKBAARHEID VANMIDDAG AFSCHEID VAN JE TE NEMEN EN WENSEN RIA, MARCO, DANIELLA, GABRIEL, CHANTAL, SANDOR, MARITH, FENNA EN KYARA STERKTE OM DE HERINNERINGEN AAN WILLEM IN LEVEN TE HOUDEN.

PAUL ALERS



Het is nu zondag 5 juni 2022, dus een dag na het bijzondere Allemansend op het zeilpartyschip Zeeland en het houdt mij toch wel bezig om als waarschijnlijk de oudste vrijwilliger in ons Sleepvaartmuseum wat herinneringen op papier te zetten voor de Nieuwsbrief.

Ik ben geboren op 30 oktober 1930 en dat was geen prettige tijd en als ik terugdenk, praatte men toen onder andere over de crisis. Mijn ouders hadden reeds 5 kinderen en ik was nummer 6 en daarna werd ook nog nummer 7 geboren. Dat kwam toen veel voor want grote gezinnen waren talrijk. Ik kreeg de doopnamen Catharinus Paulinus en vanzelfsprekend de achternaam Alers.

Mijn vader was geboren op 2 maart 1890 en hij had een werkzaam leven als kantoorbediende bij L. Smit & Co te Rotterdam. Dat was interessant. Zo leerde ik dus de plek waar mijn vader werkte ook kennen en dat was het bekende Westplein 5. Pa werkte in het ronde kamertje aan de Van Vollenhovenstraat. Wat hij precies deed, was mij toen niet duidelijk, maar later bleek dat hij de loonadministratie deed. Het joppengeld was daar een belangrijk onderdeel van. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, had dat later tot gevolg, dat we in de Hongerwinter van 1944 zuinig moesten zijn met alles, waaronder ook het verwarmen van de woonkamer. De rest van de woning werd niet verwarmd en toch moest de platte buiskachel van kolen worden voorzien. Mijn vader vond daar een gedeeltelijke oplossing voor om achter op zijn fiets een broodje steenkool mee te nemen, die werden gebruikt om de ketels op de sleepboten op stoom te brengen. Zo ging ik ook 's maandags op de step in de lunchpauze van school zijn boterhammetje naar het Westplein brengen.

Ik maakte mee dat mijn vader een jubileum vierde toen hij op 65-jarige leeftijd 50 jaar in dienst was bij Smit en daarom een herinneringsmedaille kreeg ter herinnering aan dit dienstverband.

De tijd gaat verder en ook ik maakte mee, dat ik met vervoegd pensioen moest op 60-jarige leeftijd en dat was in 1990. Ik woonde toen in Vlaardingen sinds 1955, omdat er in Rotterdam geen woonruimte te vinden was; het was toen geen uitzondering als je ging trouwen dat je bij je ouders of schoonouders introk, maar in Vlaardingen konden we toen een huis kopen.



Dus ik ging in 1990 met de VUT en een vriend van ons was kapitein bij Smit en wist van mijn bekendheid met Smit en had toen het idee om aan mij voor te stellen secretaris te worden van het Sleepvaartmuseum in Maassluis. Op mijn vraag aan Piet de Nijs: "heb jij een idee hoeveel tijd dat zou gaan kosten", was zijn antwoord "een paar uur per week" en dat was ook zo, bleek later. Ik had toen besloten de functie te aanvaarden en dat kwam voor een groot gedeelte door de werkzaamheden van mijn vader bij de sleepdienst.

Op de plek waar nu de stuurhut van de Zwarte Zee (IV) is nagebouwd in het souterrain van het Nationaal Sleepvaartmuseum stond een stalen bureau en in de rechteronderla zat alles wat met het secretariaat te maken had en op het bureau stond een elektrische Remington schrijfmachine. Deze werd gebruikt om alle correspondentie en allerlei bescheiden te maken. Gelukkig kwam er, dankzij Smit, snel een kopieerapparaat om meerdere afdrucken te maken van een origineel. Binnenkomende post kwam voor een groot gedeelte via een postbus, want automatisering stond nog in de kinderschoenen en zo werd de uitgaande correspondentie in de brievenbus gestopt, niet die op de hoek van het museum, want dat is een historisch exemplaar.

Zo maakte ik een gebeurtenis mee, die toen paste bij de gemeente Maassluis. Op een zondagmorgen ging ik naar het museum om van de notulen van een bestuursvergadering de nodige kopieën te maken. Ik verliet het museum via de groene deur omstreeks twaalf uur en kwam mijn toenmalige bureaus bij het museum tegen die een kerkdienst in de Grote kerk hadden bijgewoond. We groetten elkaar vriendelijk. Bij het verlaten van het museum had ik het pakket kopieën wel zichtbaar onder mijn arm. Later kreeg ik wel een reprimande van de buurman, dat ik dat niet meer op zondag moest >>>>>

>>>> doen want hij ergerde zich eraan dat ik de zondagsrust verstoorde.

Zo maakte ik ook kennis met namen, die mij bekend in de oren klonken door verhalen van mijn vader zoals, Kleyn van Willigen, Langelaar en Dubbeld. Het werk van het secretariaat nam toe en daardoor werd Nico Ouwehand 2e secretaris. Ook steeg het aantal vrijwilligers en het museum nam in belangrijkheid toe. We maakten deel uit van de Nederlandse Museum Vereniging en het Erfgoedhuis Zuid-Holland. Daardoor verworven we samen met het Gemeente Museum de erkenning van een geregistreerd museum. Samen met de Stichting Hollands Glorie namen we deel aan maritieme beurzen afwisselend in Amsterdam en Rotterdam. De stand die we toen hadden, was aan vervanging toe en dankzij de volledige financiering daarvan door het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o. werd een nieuwe stand aangeschaft, wat tot gevolg had dat de Stichting Historische Sleepvaart tot stand kwam, wat de bron was van de samenwerking tussen de Furie, Hudson, Elbe, Bruinvisch en het Sleepvaartmuseum. Later werd de naam veranderd in die van Stichting Sleepboothaven Maassluis.

In de loop der jaren werden de oude houten vitrines, die voorzien waren van breekbaar glas vervangen door aluminium vitrines met gehard glas. Het gaf een mooie uitstraling en daardoor pasten we geleidelijk het hele museum aan onder andere met prachtige museumwanden, waarin we veel modellen kwijt konden.

Op het gebied van de moderne communicatie werd de basis van de automatisering gelegd door Gerard Fransen en dankzij een groot aantal geïnteresseerde

en vakkundige vrijwilligers werd dit uitgebreid tot een volwaardig museum, waar dankbaar gebruik wordt gemaakt van deze moderne techniek. Ik noem enkele namen zoals Kees Koree, Laurens Blom, Leo Kischmüller, Kees Noevers en nog heel veel anderen. Ik denk dan ook terug aan personen, die de functie van voorzitter bekleedden, zoals Piet de Nijs, Fred Eichelsheim, Ruud Timmermans, Karel Kaffa en nu Kees van Essen.

Zo heeft de tweede secretaris Rien Vergeer mijn functie na vijf en twintig jaar overgenomen en hij wordt nu geassisteerd door Joop Post.

Op het gebied van het maken van tentoonstellingen, wat in feite het belangrijkste is van een museum, maakte ik de ontwikkelingen mee met tentoonstellingsbouwers als Koos Toussaint, Nico Ouwehand en nu Hans de Klerk, die afwisselend werden geholpen door veel vrijwilligers.

Om alle vrijwilligers te bedanken werd er jaarlijks een zogenaamde bindingsbijeenkomst gehouden, die later een andere naam kreeg naar aanleiding van een enquête, die gehouden werd op een van die bijeenkomsten waaraan ook leden van de Raad van Toezicht en Advies deelnamen. De nieuwe naam werd dankzij een vondst van Ton Kooren "Allemansend". Aanvankelijk vond deze bijeenkomst plaats in het museum, maar door de toename van de vrijwilligers werd dit traditionele samenzijn op verschillende locaties georganiseerd zoals de Kuiperij in de Ankerstraat, het Witte Kerkje, Monsieur Paul en zoals gisteren op het zeilpartyschip Zeeland. Ook maakte ik mee dat diverse vrijwilligers onderscheiden werden door de koningin als lid in de orde van Oranje-Nassau.



Na de Corona-pandemie was het de afgelopen twee jaren niet mogelijk om een Allemansend te houden. Het was een topper om het nu op deze manier te kunnen doen en ik vond het fijn om te ervaren dat er in het museum toch een band is ontstaan die ik als een bijzondere ervaar. Het is waardevol om elkaar na twee jaar weer te ontmoeten en van gedachten te kunnen wisselen. Het is een aparte vermelding waard om te zien, dat er heel veel partners aanwezig waren en daaruit blijkt eens te meer dat de wederhelften de werkzaamheden voor ons museum steunen. Met heel veel dank en genoegen denk ik terug aan dit meest recente Allemansend.

Paul Alers

Opening nieuwe wisseltentoonstelling

Anderhalve eeuw Waterweg

Op zaterdag 7 mei heeft de opening van de nieuwe Tentoonstelling "Anderhalve eeuw Waterweg" plaatsgevonden in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis. De toespraken werden, zoals gebruikelijk, in het gastvrije Museum Maassluis gehouden. De voorzitter memoreerde dat het weer fijn is om na de lange Lock down, wegens de corona epidemie, de tentoonstelling over de sleepboten tijdens de Tweede Wereldoorlog achter ons te laten en nu met deze nieuwe tentoonstelling weer een mooie interessante tentoonstelling aan te kunnen bieden. Doordat er veel over de Nieuwe Waterweg te vertellen is en er in die anderhalve eeuw heel wat is gebeurd, heeft de heer Nico Ouwehand er een imposant boek over geschreven. De opzet van het boek is vanuit het perspectief van de sleepvaart en berging gezien.

Hierna werd het woord gegeven aan de heer Henk van der Lugt, voorzitter Historisch Genootschap Hoek van Holland, die uitleg gaf over de doorgraving van de Hoek van Holland. Door gebruik te maken van een weloverwogen woordkeuze, kreeg zijn verhaal grote waardering van het publiek.

Na de toespraken werd het eerste boek van 'Anderhalve eeuw Waterweg' door de heer Nico Ouwehand aangeboden aan de burgemeester van Maassluis de heer Edo Haan.

De daadwerkelijke opening van de wisseltentoonstelling vond daarna plaats in ons museum. Met het 8 glazen slaan van de scheepsbel van de Zwarte Zee werd de nieuwe tentoonstelling officieel geopend.

Voor de liefhebbers en geïnteresseerden: het boek is in het Nationaal Sleepvaart Museum te koop voor slechts € 22,50. >>>>>

Foto's zijn gemaakt door Hans van der Pennen.



Kees van Essen



Nico Ouwehand



Henk van der Lugt



**Anderhalve eeuw
Waterweg**
vanuit het perspectief van de sleepvaart en berging



**Nationaal Sleepvaart
Museum**
Hoogstraat 1 - Maassluis

7 mei t/m 6 november 2022
Openingstijden: di - zo 13.30 t/m 16.30 uur
raadpleeg de website
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl



Hulpverlening en berging

Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

Hulpverlening, dat is het verlenen van assistentie aan een schip dat in gevaar verkeert, teneinde schip, bemanning en lading in veiligheid te brengen (droge berging).

Berging, dat is het redden van schepen die door de bemanning zijn verlaten, evenals de lading en het redden van verlaten voorwerpen. Geen onderscheid wordt gemaakt tussen hulploon en bergloon.

Hulploon is verschuldigd zowel bij hulpverlening als bij berging. In de volgende gevallen bestaat volgens art.52 van het wetboek van Koophandel recht op hulploon:

1. Voor hulp met gunstig gevolg verleend aan in gevaar verkerende schepen, de zich aan boord bevindende goederen, de vracht en de opvarenden;
2. Voor het redden van het leven van schipbreukelingen;
3. Voor het bergen van driftige en van aangespoelde voorwerpen.

Uiteindelijk is daarom bepaald, dat alleen in gevallen, waarin het schip zich in gevaar bevindt en de hulp met succes is bekroond, aanspraak op hulploon kan worden gemaakt. Indien hulp wordt verleend aan schip en lading, kan het verschuldigde hulploon in averij grosse worden omgeslagen.

In de regel vindt hulpverlening plaats op basis van het "Standard Form of Salvage Agreement" van Lloyd's, dat is op basis van "no cure no pay", wat dus inhoudt dat alleen de pogingen, welke met succes worden bekroond, recht geven op hulploon. Kunnen partijen het onderling niet eens worden, dan wordt het hulploon door arbitrage te Londen vastgesteld.

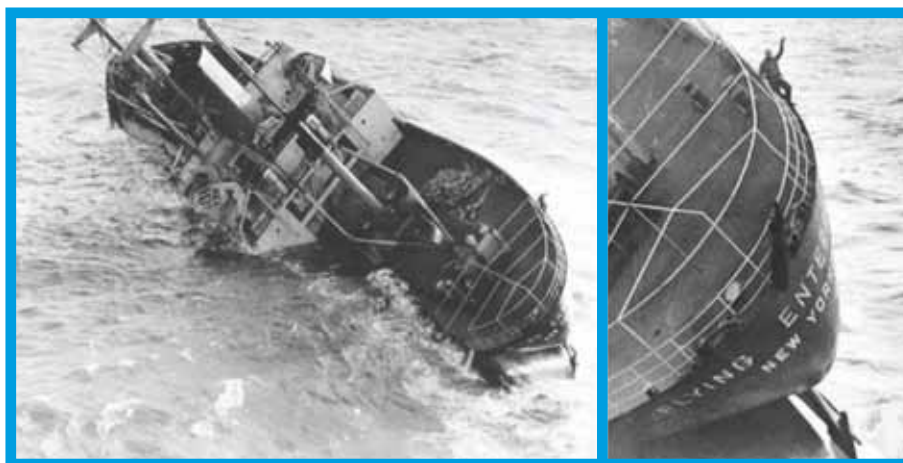
Indien een schip, dat in nood verkeert, door de Gezagvoerder en bemanning is verlaten en door bergers in veilige haven wordt gebracht, dan betekent dit niet, dat het eigendomsrecht op de bergers is overgegaan. Het Wetboek van Koophandel bepaalt in art. 59:

"Wanneer een schip door de kapitein en het scheepsvolk wordt verlaten en door bergers wordt aanvaard, zal het de kapitein te allen tijde vrijstaan naar zijn schip terug te keren en het bestuur daarover te hernemen, in welk geval de bergers, dadelijk op straffe van verlies van aanspraak op hulploon en van gehoudenheid tot schadevergoeding, het bestuur aan de kapitein moeten overgeven."

Overige belangrijke bepalingen van het Wetboek van Koophandel zijn:

1. Iedere overeenkomst omtrent hulploon, aangegaan tijdens en onder invloed van gevaar, kan op vordering van één der partijen door de rechter worden vernietigd of gewijzigd, wanneer deze van oordeel is, dat de overeengekomen voorwaarden niet billijk zijn;
2. Het hulploon, dat de waarde van de geredde zaken niet mag overschrijden, wordt, in geval van geschil, door de rechter naar billijkheid vastgesteld;
3. Indien door een schip hulp is verleend, zijn de reder, de kapitein en de leden der bemanning, benevens andere opvarenden, die aan de hulpverlening hebben medegewerkt, gerechtigd tot het hulploon. De gevallen, waarin recht op hulploon bestaat, zijn hierboven al genoemd;
4. Voor hulp, verleend aan een schip met de opvarenden en de lading, is het hulploon verschuldigd door de reder. Indien aan een schip, zijn opvarenden of de lading hulp is verleend door een schip, dat dezelfde reder heeft, is niettemin hulploon verschuldigd;
5. Het hulploon voor de afzonderlijke redding van opvarenden van een schip is verschuldigd door de reder, ook wanneer het schip is vergaan. Het bedraagt ten hoogste driehonderd euro voor iedere geredde persoon;
6. Beslag op het schip of op het schip en de lading tot zekerheid van het verhaal wegens hulploon wordt gelegd na verkregen verlof van de voorzitter der rechtbank, binnen welk gebied het schip zich bevindt op het ogenblik, dat het verlof wordt gevraagd.

Hans van der Ster



Het was vroeg dag. Ik was door de rederij uitverkoren om de nieuwbouw van een sleepboot te begeleiden. De eerste trein uit Bergen op Zoom. Mijn vrouw bracht me naar het station. Ik was ruimschoots op tijd. We namen afscheid van elkaar en ik beloofde haar dat ik direct zou bellen als ik in het hotel was aangekomen. Daar ik een hekel heb om zo'n lange reis oncomfortabel te zitten, kocht ik een 1e klas kaartje naar Schiphol. Onze Internationale Luchthaven nabij Amsterdam. Het was deze vroege ochtend niet zo erg druk. De trein uit het Zeeuwse Vlissingen was prima op tijd. Ik kon gemakkelijk een plekje vinden. Om de tijd te doden las ik de, op het station gratis aangeboden krant tijdens de reis volledig uit. Op Schiphol aangekomen ging ik naar de balie van onze Nationale Luchtvaart Maatschappij. Tegenwoordig eigenlijk niet meer zo Nationaal na het samengaan met de Franse partner. Inchecken was niet meer nodig. Met het tegenwoordige Internet had ik thuis al gezorgd voor een goed plekje in het vliegtuig en mijn instapkaart uitgeprint. Ik hoefde dus alleen maar mijn bagage af te geven. De vriendelijke grondstewardess, ja zo heet dat, gaf me een bewijs van afgifte waarop een nummer was geprint, zodat ik bij aankomst op de plaats van bestemming mijn koffer snel terug zou kunnen vinden. Zo'n klein labeltje schijnt handig te zijn, doch uit ervaring weet ik dat het bijna niet te doen is. Mijn koffer zat dus na al die jaren van reizen volgeplakt met stickers van hotels en de rederij. Zij was dus gemakkelijk te herkennen.

Na de immigratiepassage, waar men nauwkeurig mijn paspoort controleerde, kon ik verder. Men komt hierna op het winkelcentrum van het vliegveld. Hier kan men van alles kopen tegen prijzen die niet door de belastingen omhoog zijn geschroefd. Ik moet u eerlijk bekennen dat mij dat nooit is opgevallen. Een kopje koffie kost bijna het dubbele dan bij ons eigen kroegje in het dorp. Verder, over smaak valt niet te twisten, is het niet te pruimen. Om over klantvriendelijkheid maar te zwijgen. Omdat ik toch al een behoorlijke tijd onderweg was bezocht ik toch het etablissement en bestelde een dampende kop "Poeroet" en een saucijzenbroodje. Kenners weten direct dat ik met "Poeroet" chocolademelk bedoel. Ondertussen was het tijd geworden om mijzelf te gaan begeven naar de vertrek Gate. Men gebruikt veel Engelse woorden op de luchthaven. Hier werd ik door een aantal veiligheidsapparaten gekeurd. Natuurlijk ging tijdens het passeren van deze testbank het alarm af. Ik verwachtte ook niet anders. Ik moet u namelijk bekennen dat ik een kunstheup heb, waarin een stuk staal is aangebracht, waardoor heel Schiphol in alarmfase 1 terecht zou kunnen komen. Nadat ik het veiligheidsmannelijke vertelde waardoor dit alarm door mij werd uitgetest, kon ik mijn computer opstarten. De man was gerustgesteld, nadat het beeldscherm het Windows XP logo te voorschijn had getoerd. Ik kon door. Een hele geruststelling. Ik hoopte vurig dat dit bij al onze passagiers het geval was. Je hoort tegenwoordig van die rare dingen. Ik kwam nu in het wachtklokaal. Al onze medepassagiers zaten gelaten te wachten op de dingen die komen gingen. Na enige tijd kwam er een lieve juffrouw het lokaal binnen. Zij had een uniform aan



en liep naar een microfoon. Zij vertelde ons dat ze gereed waren en dat de passagiers konden instappen. Gelukkig was het gebrabbel van haar in het Engels. Ja, Nederlands schijnt toch een moeilijke taal te zijn. Ik gaf mijn instapkaart af aan de geüniformeerde dame, en kreeg een klein stukje kaart van haar terug. Dit bleek mijn plaatsbewijs te zijn. Zij wenste me een goede vlucht. Ik vond dit een zeer sympathiek gebaar van haar en vroeg of ze niet mee ging. Zij antwoordde dat zij daar geen toestemming voor had. Ik bedankte haar en hoopte haar spoedig terug te zien. Ik ging nu door een slurf naar het gereedstaande vliegtuig. Bij het betreden hiervan moest ik constateren dat men opnieuw overliep van vriendelijkheid. Ik werd door weer een andere dame welkom geheten. Deze dame, een stewardess, wees me aan waar ik kon gaan zitten. Prettig is dat, vooral voor mensen die niet kunnen lezen. Je zou denken dat het vliegtuig werd opgevuld met slechtzienden. Verder liet zij mij weten dat het vliegtuig vandaag bomvol was. Ik begreep eerst niet precies wat ze bedoelde met bomvol. Ik schrok dan ook van deze uitspraak. Je weet maar nooit. Ze stelde me gerust en meldde dat alle stoelen bezet zouden zijn. De passagiers kwamen één voor één het vliegtuig binnen. De stoel naast mij bleef lange tijd vrij. Ik had dan ook de stille hoop dat dit zo zou blijven.

De ruimtes zijn niet zo groot als men graag zou willen. Helaas was deze gedachte, ijdele hoop. Een tweetal dames kwam binnen, waarvan er één de stoel naast mij opeiste. Vriendelijk werd mij verzocht of ik niet wilde ruilen. Dan konden deze gjechelaars naast elkaar zitten. Ik bedankte vriendelijk. Thuis had ik me ingespannen om juist deze plaats te krijgen. Ik wilde hem dus niet graag afstaan. Ik stelde dan ook voor om dan met de andere passagier van plaats te ruilen. Dat ging denk ik te ver. Ze bleef zitten waar ze zat. Het was mij om het even. Nadat we diverse instructies over veiligheid hadden gekregen en onze riemen hadden vast gedaan, gingen we van start. We maakten snelheid en stegen op.

Eenmaal in de lucht begon het gedraaf met voedingssupplementen, die opgeslagen lagen in karretjes, die net >>>>>

>>>> tussen de rijen stoelen door konden. Uit het karretje kwam een vierkant doosje waarop "Heinz" stond geprint en "Selected delight". Ik vroeg me af wat Heinz hiermee te maken had. De stewardess vroeg wat ik wilde drinken. Ik bestelde een rode wijn. Die me keurig werd aangereikt met een plastic bekertje. Het flesje was al ontschroefd. Een heel vriendelijk gebaar natuurlijk van onze stewardess. Hierbij moest men goed uitkijken, dat er geen wijn uit het flesje kwam tijdens een eventuele luchtzak. Even voor alle duidelijkheid dit is geen, door de stewardess, opgeblazen papieren zak, maar ijle lucht, waarin het vliegtuig terecht kan komen en zij hierdoor heel snel hoogte verliest. Voorzichtig deed ik het vierkante doosje open om de giecheldame naast me niet te stoten, zodat haar vierkante etensbakje op de grond zou verdagen. Geweldig was het allemaal niet wat er uit het doosje tevoorschijn kwam. Het bleek een soort salade te zijn. Tenminste dat stond op de bodem van het gevulde bakje. Bij dit bakje was een stukje Leerdammer kaas gevoegd en om het geheel af te ronden had men er twee crackers bij gedaan. Ik begon eerst maar het zakje met het gereedschap open te maken. Er kwam een vork, een lepel en een mes uitrollen. Verder een servet, koffie, crème en suiker. Het zogenaamde bestek was volgens mij niet groter dan mijn middelvinger. Ik had het vermoeden dat de luchtvaartmaatschappij een fout had gemaakt en dat ze op kabouters had gerekend. Immers alles duidt daar op. De zitplaatsen waren te krap en nu het bestek weer. Ik weet niet of u wel eens in Madurodam bent geweest, maar daar is ook alles klein. Misschien had

men bij het inladen van al het materiaal een vergissing gemaakt. Men moest in plaats van in Amsterdam waarschijnlijk in Den Haag zijn. Het eten werd vervolgens weggewerkt en weggespoeld met het bijgeleverde wijndrankje. Binnen een half uur kwam het wandelwagentje weer langs om alle resten op te halen. Wel werd er nog een heerlijk kopje koffie aangeboden. Natuurlijk had ik daar na de vorstelijke maaltijd wel trek in. Ook dit was na een minuut of tien weer klaar. Over de boordradio werd meegedeeld dat er belastingvrije producten konden worden gekocht. In een blad, in de stoelzak voor je, kon men deze producten en de prijzen bekijken. De producten en prijzen kwamen overeen met het pakket van het winkelcentrum op de luchthaven. Ik kreeg het idee dat er niet veel animo voor was. Het luxe artikelen karretje vloog voorbij.

De rest van de vlucht bleef het rustig. Eenmaal kwam de vliegtuigchauffeur, piloot genaamd, op de radio. Hij vertelde dat we heel hoog zaten en het vreselijk koud was. Nog afgezien van het feit dat ik geen winterkleding bij me had, was ik niet van plan om op deze hoogte uit te stappen, maar het klonk wel interessant. Ook liet hij weten dat we op tijd waren en het op de luchthaven waar we naar toe vlogen, bijzonder mooi weer was. Hij deed dat zelfs nog een keer in de Engelse taal. Geweldig wat een service men krijgt op zo'n kort stukje vliegen. Halverwege de reis kwam een andere stewardess, een leuk blond kittig vrouwtje, ons passagiers een stukje chocolade aanbieden. Het leuke hiervan was dat deze blonde een kaartje op haar schort had zitten waarop de naam "Mars" stond geschreven. Dat was natuurlijk weer gieren. Ik vroeg dus aan mevrouw "Mars" of ik een mars uit het doosje mocht pakken. Zij knikte vriendelijk en vond alles heel gewoon. Waarschijnlijk was zij hier al meer mee geconfronteerd, maar vermakelijk was het wel weer. De vlucht liep ten einde. We werden verzocht onze stoelriemen weer vast te maken en begonnen te dalen. Uiteindelijk, met een lichte schok, kwam het vliegtuig weer aan de grond. We reden voorzichtig naar onze afmeerplaats en konden het vliegtuig verlaten. Het vliegveld van Istanbul "Atatürk", waar we naar toe waren gevlogen, had de naam van de legendarische grondlegger van de huidige republiek Turkije.

Tenslotte vind ik het elke keer weer geweldig dat zo'n stuk staal in de lucht gehouden kan worden. Ik ben dan ook onder de indruk. Maar misschien is de luchtchauffeur wel net zo onder de indruk van onze zeechauffeur om een stuk staal op het water te houden, zodat het niet zinkt.

Wordt vervolgd
Hans van der Ster. Tuzla, 06-04-2007



De berging van de Goodwill

In 1973, ongeveer 70 mijl SSW van de Cocos Eilanden groep in de Indische Oceaan, raakte de onder Britse vlag varende bulkcarrier **Muirfield** een onbekende onderwater-obstructie en liep hierbij enorme bodemschade op. Het duurde tot 1983 voordat door het Australische marine survey schip **HMAS Moresby** een onderzoek plaats vond waarbij werd vastgesteld dat hier een onbekende zeeberg was gelegen met een minimale waterdiepte van 16 tot 18 m. Vanaf dat moment was de zeeberg in alle relevante nautische kaarten en boekwerken bekend als de Muirfield Seamount. Een heel klein stipje op de nautische kaarten van de Indische Oceaan. Dat niet iedereen zich daarvan bewust was, blijkt uit het volgende verhaal.



uitgezet over de Muirfield Seamount. Een kapitale vergissing. Met blind vertrouwen in de reisplanning hield de officier van de wacht van de **Goodwill** zich aan de uitgezette koerslijn en op zaterdag 31 juli om 13:00 uur vond de **Goodwill** de Muirfield Seamount op zijn pad. Toen de **Goodwill** de zeeberg raakte met een snelheid van 14 knopen en een momentum van 145.000 ton kwam het schip niet direct tot stilstand. Met verwoestend geweld voer het schip over de rotsachtige Muirfield Seamount met een vernietigend resultaat onder het schip. De duct keel (pijpentunnel onder in het schip) werd over de gehele lengte van het schip opengereten. De ballast- en bunkerleidingen en afsluiters in de duct keel werden verwoest. Alle ballasttanks, die tijdens een beladen reis leeg behoren te zijn en het schip van drijfvermogen voorzagen, liepen vol met zeewater en in korte tijd nam de diepgang toe met ongeveer 4 m.



Op 23 juli 1997 vertrok de Nederlandse sleepboot **Smit London**, vanuit Singapore, met als sleep het Japanse semi-sub booreiland **Hakuryu V**. De bestemming van het transport was Angola aan de westkust van Afrika. De route ging door de Zuid-Chinese Zee, de Indonesische archipel en via Straat Soenda over de Zuid-Indische Oceaan.



Op 27 juli, dezelfde datum als **Smit London** met zijn sleep Straat Soenda passeerde, vertrok de onder Panamese vlag varende bulkcarrier **Goodwill** vanuit Dampier - Australië met een lading van 145.000 ton ijzererts. Haar bestemming was Duinkerken in Frankrijk. De diepgang van de **Goodwill** was in beladen toestand 17 m. Voor de **Goodwill** was dit een routinereis, het schip voer sinds 1992 kris kras over de zeven zeeën met allerlei bulkloadingen.

Bij het voorbereiden van de reisplanning had de navigator van de **Goodwill** om onbekende redenen de koerslijn



Paniek alom op de **Goodwill**. Bevreesd dat het schip verder door zou zinken werd door de Zuid-Koreaanse kapitein om 13:25 uur een Mayday bericht verzonden. Het Mayday bericht werd ontvangen door RCC Australia (Rescue Coordination Centre) en direct doorgegeven aan alle schepen in de regio waarin de **Goodwill** zich bevond. Schepen binnen 300 mijl afstand van de **Goodwill** werden verzocht zich te melden bij RCC Australia.

31 juli. De officier van de wacht aan boord van **Smit London** zag om 13:53 uur het telex noodbericht op de Inmarsat Satcom C binnenkomen. Hij waarschuwde mij direct. Op het moment dat we het noodbericht ontvingen, waren we 308 mijl verwijderd van de positie van de **Goodwill**. Ik reageerde niet direct op het bericht van RCC Australia, omdat wij te ver weg waren om snel hulp te verlenen en onze sleepsnelheid ongeveer 5.5 knopen was. Ik belde wel direct met het SmitWijs hoofdkantoor en de Smit Tak bergingsafdeling in Nederland. >>>>>



moesten zetten om ervoor te zorgen dat we terug zouden komen. Na het uitsluiten van de sleep manoeuvreerden we dicht bij het booreiland en met de kraan van het booreiland werd onze 2e stuurman aan boord van **Hakuryu V** gehesen. Om 20:45 uur waren we full speed onderweg naar de **Goodwill**. Ik informeerde RCC Australia dat we op volle snelheid op weg waren naar de **Goodwill**

Ik adviseerde SmitWijs en Smit Tak Salvage om mij los te laten gooien van de **Hakuryu V** en naar de **Goodwill** onderweg te gaan om hulp te bieden. Ik vertelde hun niet dat we meer dan 300 mijl verwijderd waren van de **Goodwill**, maar benadrukte het gegeven dat levens in gevaar waren doordat de bemanning van de **Goodwill** het schip moest verlaten en schepen in de buurt zich moesten melden bij RCC Australia.

Om 15:17 uur ontvingen we nog een Mayday bericht van RCC Australia, waarin de **Goodwill** adviseerde dat er geen verdere hulp meer nodig was, de situatie was onder controle.

Inmiddels was de behandeling van de zaak overgedragen van Smit Tak Salvage in Rotterdam naar Smit Singapore Salvage Department, omdat de locatie van de **Goodwill** zich in de regio Azië bevond. Uiteindelijk bleek de situatie op de **Goodwill** toch niet onder controle te zijn, want om 17:09 uur kwam er wederom een Mayday bericht van RCC Australia binnen op de Satcom C waarin de **Goodwill** opnieuw verklaarde in nood te zijn en dat het schip langzaam aan het zinken was.

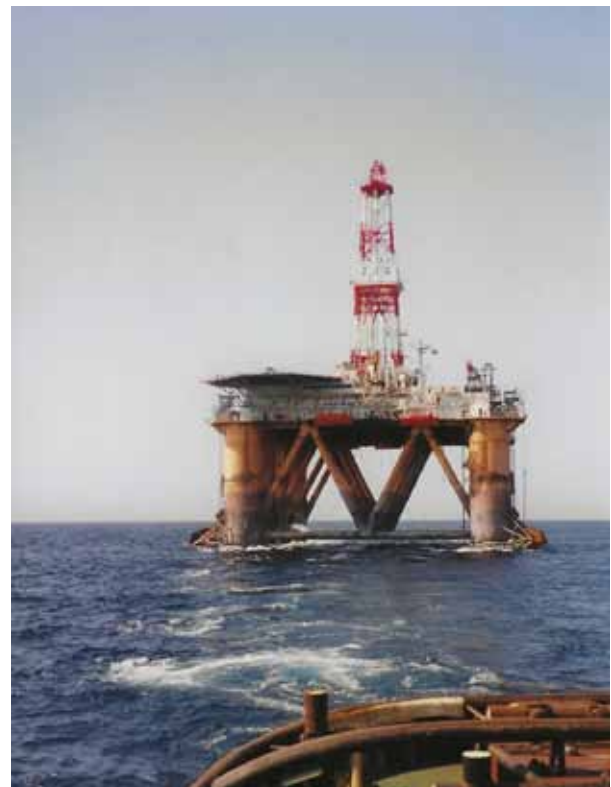
Met mijn bergingservaring wist ik dat schepen niet zo gemakkelijk zinken en mijn bergingsinstinct fluisterde mij in dat dit een waardevolle berging zou zijn als wij konden voorkomen dat de **Goodwill** zou zinken.

Ik informeerde Smit Singapore Salvage over de ontvangen informatie en benadrukte opnieuw mijn argument om los te gooien van de **Hakuryu V** en onderweg te gaan naar de **Goodwill**. Er werd mij medegedeeld dat daar reeds over gecommuniceerd werd met de betreffende partijen. Om geen tijd te verliezen verminderde de **Smit London** om 18:00 uur vaart en begon langzaam met het inhalen van de sleepdraad, omdat ik ervan overtuigd was dat we uiteindelijk toch toestemming zouden krijgen.

Na lang wikken en wegen tussen het SmitWijs kantoor, Smit Singapore Salvage Department, de eigenaar van het booreiland in Japan en de OIM (Offshore Installation Manager) op de **Hakuryu V** waren uiteindelijk om 20:00 uur alle problemen opgelost en kon worden uitgesloten van de **Hakuryu V**. Dit was onder de voorwaarde van de Japanse OIM op de **Hakuryu V** dat we binnen maximaal 5 dagen terug zouden zijn en wij een lid van onze bemanning aan boord van de **Hakuryu V** zouden plaatsen als verbindingsofficier. Ik ging akkoord met die voorwaarde, maar ik had meer de indruk dat we ons bemanningslid als een soort gijzelaar op het booreiland

en dat **Smit London** een bergingssleepboot was. Onze aankomsttijd zou de volgende dag 1 augustus om 17:00 uur zijn.

1 augustus. Terwijl we op weg waren naar de **Goodwill** kwam om 02:12 uur een bericht van RCC Australia dat de bemanning van de **Goodwill** aan boord was genomen door een passerend schip, de Britse tanker **British Skill** en dat de **Goodwill** langzaam aan het zinken was. Alle schepen werden bedankt voor hun inspanningen en kregen het advies dat er geen hulp meer nodig was. Met andere woorden, het was niet nodig dat we nog verder zouden gaan. Maar, mijn boerenverstand gebruikend, een zinkend schip is pas verloren als het daadwerkelijk is gezonken. Ik besloot om het advies van RCC Australia te negeren en door te varen naar het zinkende schip om met eigen ogen waar te nemen of het echt zou zinken of reeds gezonken was. Ik deelde dit mede aan de dienstdoende operator van RCC Australia en vroeg hem om mij een update te geven over de situatie van de **Goodwill**.
>>>>>



>>>> Omdat ik om 05:30 uur nog niets van RCC Australia gehoord had, belde ik naar de dienstdoende operator. Het enige wat hij mij kon vertellen was dat de **Goodwill** in noordelijke richting driftte met een snelheid van 1.5 knoop en langzaam weg zonk.

Om 10:30 uur belde ik naar de **British Skill** en kreeg de kapitein aan de lijn. Hij vertelde me dat de **Goodwill** in een NW'lijke richting driftte met 1.2 knoop snelheid.

Hij bevestigde dat de **Goodwill** diep in het water lag, het voorschip dieper dan het achterschip en langzaam slingerde op de lange deining. Er stroomde stookolie over het hoofddek, de machinekamer liep onder water en de noodgenerator draaide nog nadat ze de schipbreukelingen aan boord genomen hadden en hun reis vervolgden. De kapitein van de **Goodwill** had hem verteld dat de **Goodwill** ieder moment kon zinken of breken. Tenslotte verklaarde hij dat de bemanning van de **Goodwill** deze morgen reeds van boord was gegaan op weg naar een van de Cocos Eilanden en dat de **British Skill** haar reis voortzette naar Australië.

De navigator van de **Smit London** deed beter werk dan zijn collega op de **Goodwill** en later op die dag om 17:15 uur arriveerde de **Smit London** op de locatie van de **Goodwill**. Het schip dreef nog, zwaar in de boeg getrimd en slingerde lui op een lange ZO'lijke deining van ongeveer 3.5 m. De wind was ZZO bft 4, met een matige zee. De diepgangsmarken waren verdwenen onder water, de waterlijn liep ongeveer door de scheepsnaam op het voorschip, die af en toe zichtbaar was. Ik schatte dat het vrijboord was afgenomen tot ongeveer 2.5 m. Wij maakten een rondje rond het schip voor de fotografen en om een beeld te krijgen van de situatie waarin het schip zich bevond. Het was duidelijk dat de bemanning overhaast was vertrokken. De reddingsboot aan stuurboord was naar buiten gezwaaid en de reddingsboot aan bakboord ontbrak. Twee reddingsvloten waren opgeblazen en dreven vastgebonden achter het schip. Alle toegangsdeuren, op het hoofddek, onder meer tot de accommodatie en machinekamer, stonden open.



Goodwill

Om 17:20 uur werd de werkboot van de **Smit London** te water gelaten. Onze 1e stuurman en hwtk (hoofdwerktuigkundige) hadden zich vrijwillig aangemeld om aan boord van de **Goodwill** te gaan. Zodra ze aan boord waren begonnen ze de situatie te onderzoeken waarin het schip zich bevond. Eerst maakten ze een algemene ronde over het schip. Het hoofddek aan bakboord van de accommodatie was bedekt met stookolie. Tot hun verbazing stond de deur van de noodgeneratorruimte open en draaide de noodgenerator nog steeds, maar er brandden geen lichten op het schip. De laadruimen waren droog. De dubbele bodem ballasttanks ventilatiepijpen ademden, wat betekende dat de ballasttanks in directe verbinding stonden met het zeewater buiten het schip. In de machinekamer stond het waterpeil ongeveer 2 m. boven de tanktop en steeg het waterniveau gestaag verder. Het was duidelijk dat er snel actie moest worden ondernomen. Volgens hun rapportage concludeerden wij dat er geen direct gevaar voor de **Goodwill** bestond dat zij zou zinken.

Inmiddels werden op de **Smit London** transportabele elektrische- en pneumatische bergingspompen en de benodigde slangen uit het bergingsruim gehaald en klaargemaakt voor gebruik. >>>>



>>>> De twee jonge onderzoekers gingen resoluut aan het werk en al snel hadden ze ontdekt waarom de noodgenerator draaide zonder dat de verlichting aan was. De zekering in het noodschakelbord van de noodgenerator stond in open positie. Verschillende kabels waren losgekoppeld van het noodschakelbord. Er was geprobeerd om kabels van het noodschakelbord opnieuw aan te sluiten op de algemene dienstpomp om het binnenstromen van water in de machinekamer te bestrijden. Maar in de paniek en haast bij het verlaten van het schip werd deze poging onderbroken. De hwtk en 1e stuurman begonnen aan het opnieuw aansluiten van de noodgenerator op het noodschakelbord. Na het opnieuw aankoppelen van de kabels en het inschakelen van de zekering gingen de lichten aan in de machinekamer, de accommodatie en aan dek. Omdat het waterpeil in de machinekamer ongeveer 5 cm per uur steeg, was het essentieel dat de ontwatering van de machinekamer zo snel mogelijk begon. Om 20:45 uur werd begonnen met het ontwateren van de machinekamer met de eigen (nood)lenspomp van de **Goodwill**. Dat was net op tijd omdat het waterniveau in de machinekamer reeds de vloerplaten van het laagste platform had bereikt waar de elektromotoren van verschillende pompen stonden opgesteld en het water al rond de fundaties spoelde.

Het water begon te dalen en de situatie zag er een stuk zonniger uit. Er werd besloten dat de twee jonge bergers voor de rest van de nacht aan boord van de **Goodwill** zouden blijven om verder onderzoek te doen en de situatie te controleren. Er was continu radiocontact met de mannen. De werkboot van **Smit London** bleef in het water en dichtbij de **Goodwill** voor het geval het nodig was om snel van boord te gaan. Rond middernacht meldden ze dat alles nog oké was, de airconditioning weer draaide en zelfs uit de ijswatermachines weer gekoeld water stroomde.

Op de **Smit London** had ik ook een drukke nacht. Met mijn 2e stuurman op de **Hakuryu V** en de 1e stuurman op de **Goodwill** was er geen aflossing voor mij om de wacht over te nemen. Maar de actie en spanning hielden mij op de been. Gedurende de nacht had ik meerdere malen contact met Smit Singapore Salvage Department waar ze bezig waren om vanuit Singapore een sleepboot met bergingsequipment en een bergingsploeg te organiseren en te mobiliseren. Er was inmiddels al een klein bergingsteam per vliegtuig naar de Cocos Eilanden onderweg. Ik werd gevraagd of het mogelijk was om de **Goodwill** voor een tijdje alleen te laten om het bergingsteam op te halen dat naar de Cocos Eilanden werd gevlogen.

2 augustus. Om 06:00 uur was het niveau in de machinekamer flink gedaald tot bijna op de tanktop. Na het beoordelen en bespreken van de situatie vonden we het acceptabel om de **Goodwill** onbemand en onbewaakt achter te laten voor de tijd dat we weg waren om het bergingsteam van de Cocos Eilanden op te halen. Het zou te riskant zijn geweest om personen aan boord van de **Goodwill** achter te laten zonder een mogelijkheid van assistentie of bijstand. De pompen werden gestopt en de noodgenerator werd uitgeschakeld, alle deuren van de **Goodwill** werden gesloten en we namen de twee dappere

bergers terug aan boord. Om 06:35 uur vertrok de **Smit London** op volle snelheid naar de Cocos Eilanden. RCC Australia werd op de hoogte gebracht van onze intenties. Het weer was goed. Een ZO'lijke passaatwind waaide met bft 4, matige zee en een lange ZO'lijke deining.



Rond het middaguur werden de Cocos Eilanden aangelopen. Onze bestemming was de ankerplaats van Port Refuge op South Keeling Island, daar zouden wij de bergers uit Singapore aan boord nemen. Er waren verschillende gevaren voor de navigatie in de aanloop van Port Refuge. Omdat we geen nautische kaarten van de Cocos Eilanden hadden, had Smit Singapore Salvage Department ons een aantal kopieën van de relevante nautische kaart gefaxt waarmee we met wat knip- en plakwerk een bruikbare nautische kaart hadden samengesteld. Met behulp van de zelfgemaakte faxkaart zijn we het ankergebied van Port Refuge binnengevaren en om 12:20 uur voor anker gegaan.

Om 14:30 uur kwamen de bergingsinspecteur van Smit Singapore Salvage, twee duikers en 3 ex-bemanningsleden van **Goodwill** langs met een politieboot en stapten aan boord van de **Smit London**. Onmiddellijk gingen we ankerop en vertrokken om 14:35 uur vanuit Port Refuge terug naar de **Goodwill**.

We maakten goede snelheid en om 19:00 uur waren we terug bij de **Goodwill**. Het viel op dat de trim van de bulkcarrier al meer achterover was dan toen we haar vanmorgen hadden achtergelaten. Om 19:25 uur werd de werkboot weer te water gelaten en werden de bergingsinspecteur, de twee duikers, de twee bergers van de **Smit London** en een bemanningslid van de **Goodwill** naar de **Goodwill** gebracht. De andere twee bemanningsleden van de **Goodwill** weigerden om terug aan boord te gaan, omdat het schip naar hun mening dreigde te zinken. Onmiddellijk na het aan boord komen van de **Goodwill** startte de hwtk de noodgenerator op en hervatte het pompen op de machinekamer. Dat was nog net op tijd, want het waterpeil was weer gestegen tot het alarmerende niveau, ter hoogte van de fundatie van de elektromotoren op het eerste platform. >>>>



>>>> Het was meer dan evident dat als de **Smit London** gisteren niet op tijd was gekomen om de **Goodwill** te helpen, de machinekamer zou zijn volgelopen en alle elektromotoren onder water zouden hebben gestaan. Het zou dan te laat zijn geweest om nog iets te ondernemen en de **Goodwill** zou dan inderdaad zijn gezonken.

Maar nu, met de eigen pompen van de **Goodwill** aan de gang ging het waterniveau weer snel omlaag. In de loop van de avond was het mogelijk om een van de eigen hoofdgenerators te starten en kon de noodgenerator worden gestopt. Om 23:30 uur, toen het waterpeil voldoende laag was, werden de pompen gestopt en de hoofdgenerator uitgezet. Er was verder weinig te doen die nacht en de zes mannen keerden met de werkboot terug naar de **Smit London**. De situatie was min of meer onder controle en was het wachten op de versterkingen van Smit Salvage uit Singapore om het van ons over te nemen, zodat de **Smit London** kon terugkeren naar de **Hakuryu V**.

3 augustus. Om 08:00 uur werd de werkboot weer te water gelaten. Het bergingsteam, de twee bergers van het eerste uur en deze keer alle ex-bemanningsleden van **Goodwill** werden overgebracht naar de **Goodwill**. Tot ieders verbazing was het waterpeil in de machinekamer 's nachts aanzienlijker gestegen ten opzichte van de tijd dat de pompen werden uitgeschakeld. Maar zodra de pompen werden gestart, nam het waterpeil weer zienderogen af. Er werd toen besloten dat vanaf nu de **Goodwill** dag en nacht bemand en bewaakt zou worden, aangezien de instroom van zeewater toenam. Het viel ook op dat de eigen pomp zuigkracht verloor terwijl het waterniveau in de machinekamer nog steeds 20 cm boven de tanktop lag. Dit kwam door het slingeren van de **Goodwill**, waardoor op momenten het waterniveau rond de zuigmond van de pomp wegviel. Om dit te ondervangen werden twee pneumatische pompen met de nodige slangen met behulp van de kraan van **Smit London** overgedraaid naar het achterdek van de **Goodwill**. Gedurende de rest van de dag was de bergingsploeg op de **Goodwill** bezig om de reden te achterhalen waarom de instroom van water in de machinekamer toenam, de volledige omvang van de schade die het schip opgelopen had te bepalen en vaststellen, welke machinerie en apparatuur nog konden worden gebruikt. Verschillende bemanningsleden van **Smit London** werkten aan boord van de **Goodwill** en het bakboord hoofddek werd schoongemaakt van stookolie. De reddingsvloten, hangend achter de **Goodwill**, werden binnengehaald. De stuurboord reddingsboot, die nog buitenboord hing, werd teruggedraaid in zijn davits. De pneumatische pompen en slangen werden opgetuigd in de machinekamer. De bemanning van de **Smit London** begon met het fabriceren van blinde flenzen voor de ontluchtingspijpen van de ballasttanks van de **Goodwill**,

dit ten behoeve van het onder druk zetten van de volgelopen ballasttanks met overdruk om deze leeg te blazen. Om 18:30 uur werden nog twee pneumatische pompen overgezet omdat het waterniveau in de machinekamer te langzaam daalde.

De **Smit London** bleef de hele dag dicht bij de **Goodwill**. Met regelmatige tussenpozen werden de bergers heen en weer gebracht naar de **Goodwill** voor maaltijden en rust. Het weer was prima. Zuidelijke wind bft 2, lichte zee en Zuidelijke deining van 2.5 m.

4 augustus. Gedurende de nacht werd er constant doorgepompt met de pneumatische pompen. Het waterniveau nam verder af, maar er was nog steeds een instroom van zeewater. Toen in de loop van de morgen de tanktop droog viel werd er in de voorkant van de machinekamer een (lens)put waargenomen waarin een aanzienlijke straal water naar binnen spoot. Het was de put waar de pijpen, leidingen en kabels vanuit de duct keel de machinekamer binnenkomen. Ook was er een waterdichte deur naar de duct keel in de (lens)put. In de rest van de machinekamer waren er geen verdere lekkages van binnendringend water te vinden.



Vroeg in de ochtend verslechterden de weersomstandigheden. De wind was toegenomen tot ZO bft 6, met ruwe zee en een toenemende deining. De zeeën liepen aan stuurboord over het dek van de bulkcarrier. Om 09:55 uur kwam de **Smit London** in de lij langsij de **Goodwill** en draaide met zijn kraan 2 elektrische dompelpompen en slangen over.

Om 10:40 uur was er radiocontact met de **Smit-Lloyd 111**, die de **Smit London** kwam aflossen. Hun ETA op onze positie zou 5 augustus om 05:00 uur zijn. Gedurende de dag werden verschillende trips gemaakt met de werkboot om mensen op en neer te varen, voor het ophalen van reserveonderdelen en het fabriceren van apparatuur die nodig was om verbindingen en flenzen aan te passen.

Om 15:00 uur was het waterniveau in de (lens)put voldoende verminderd om vast te stellen dat het binnendringende water uit de kabeldoorgang in het schot tussen de duct keel en de (lens)put kwam. Blijkbaar was de waterdichte afdichting rond de passerende kabels kapot, weggespoeld of anderszins beschadigd. Het was niet mogelijk om de krachtige waterstraal te stoppen of te verminderen, maar met de beschikbare >>>>

>>>> pompcapaciteit konden we de situatie goed beheersen. Om 18:00 uur werd een kleine ploeg aan boord van **Goodwill** gebracht en keerde het andere personeel terug naar de **Smit London**. De **Smit London** bleef, in de lij, in de buurt van de **Goodwill** en hield elk uur contact met de mensen aan boord van de **Goodwill**.



5 augustus. Tijdens de nacht verslechterde het weer verder tot ZO bft 7, met buien waren er windstoten van bft 8/9. De zee was zeer ruw met een toenemende ZO'lijke deining tot 5 m. De situatie op de **Goodwill** bleef onder controle en er werd constant gepompt op de machinekamer (lens)put.

Om 05:45 uur arriveerde de **Smit Lloyd 111** op locatie met extra bergingsploeg en bergingsmateriaal. Het verslechterende weer maakte het niet echt gemakkelijk om bergingsmateriaal op de **Goodwill** over te zetten, deels ook omdat **Smit Lloyd 111** geen kraan heeft.

Om 06:45 uur ging de werkboot van de **Smit London** in het water, die een extra bergingsploeg van Smit Singapore overbracht van de Smit sleepboten naar de **Goodwill** en de nachtdienstploeg terug naar de **Smit London**. De hwtk van de **Smit London** bleef nog op de **Goodwill** om de zaak over te dragen aan de technische man van Smit Singapore Salvage.

Omdat de zee en deining te ruw waren voor de **Smit-Lloyd 111** om langs de **Goodwill** te gaan om bergingsmateriaal over te zetten, werd besloten dat de **Smit London** het bergingsmateriaal aan boord zou nemen en dit aan boord van de **Goodwill** zou draaien met zijn kraan. In de lij van de **Goodwill** waar de toestand van de zee minder hobbelig was gingen beide sleepboten dicht naast elkaar liggen, constant manoeuvrerend, terwijl de kraan van **Smit London** de bergingsmaterialen van het dek van de **Smit-Lloyd 111** oppikte. Dat was geen gemakkelijke operatie met de hoge deining van 5 m waarbij beide

sleepboten zwaar rolden en het er af en toe heftig aan toe ging. Deze operatie duurde van 07:40 uur tot 09:10 uur. Van 10:00 uur tot 11:30 uur manoeuvreerde de **Smit London** naast de **Goodwill** en draaide met zijn kraan het bergingsmateriaal over en leverde een sloot gasolie voor de bergingsgeneratoren. Een geweldig kunststukje van onze kraanmachinist, de 1e stuurman, een man bedeed met vele talenten.

Om 12:00 uur lagen de **Smit London** en de **Smit-Lloyd 111** kont aan kont manoeuvrerend en werd er een sleepketting en sleepstrop overgedraaid. Om 12:15 uur ging de werkboot voor het laatst te water vanaf de **Smit London** en werden diverse personen tussen de schepen overgeplaatst. Om 12:55 uur kwam onze hwtk weer aan boord, die moeite had om zijn machinekamer op de **Goodwill** achter te laten. Om 13:00 uur vertrok de **Smit London** van de scène en zette koers naar de **Hakuryu V** om zijn sleepreis naar West-Afrika voort te zetten.

6 augustus. Tijdens de 420 mijl die wij terug moesten varen naar de **Hakuryu V** verbeterde het weer aanzienlijk. Om 18:40 uur lagen we onder de kraan van de **Hakuryu V** en namen onze gelukkige 2e stuurman weer terug aan boord. Om 20:00 uur maakten we de sleepverbinding en begonnen we sleepdraad uit te vieren. Om 21:30 uur waren we op de volle sleepplengte van 1200 m en zetten we onze sleepreis voort.

Tegen de ZO-passaat, harde wind (bft 8), ruwe zee en hoge deining (6 m) bleek de **Goodwill** een te zware sleep voor de relatief lichte **Smit-Lloyd 111**. Uit Singapore werd de **Smit-Lloyd 117** gemobiliseerd. Met de 2 sleepboten was de **Goodwill** nog steeds een zware en onhandelbare sleep. Een aantal malen brak de sleepverbinding van een van de boten. Pas in de eerste week van september werd Straat Soenda bereikt. Daar werd de **Goodwill** geankerd, stookolie gelost en een duik survey uitgevoerd. Vervolgens werd de **Goodwill** naar Singapore gesleept alwaar de lading werd overgeslagen in een andere bulkcarrier.

De **Goodwill** werd gerepareerd en heeft daarna nog vele jaren zonder problemen gevaren met een betere navigator.

SALVAGE

Key 'Smit London' role in 'Goodwill' operation

CLASSIC ocean-going tug **Smit London** played a pivotal role in the recent salvaging of a grounded, South Korean-controlled capesize bulk carrier.

The 149,400 dwt **Goodwill** had been en route from the Australian port of Dampier to Dunkirk, via Suez, when she struck a rocky outcrop in the Indian Ocean.

Fully-laden with 145,000 tonnes of iron ore, she ran across the Mairfield Sea Mount, lying 70 miles southwest of the Cocos Islands in an isolated and shallow spot of just 16 m chart depth.

Having obtained a Lloyd's Open Form (LOF) 1995 contract, Smit Tak immediately de-



A Smit Tak salvage team brought the fully-laden bulk carrier **Goodwill** to a safe haven in the Sunda Strait after she sustained grounding damage off the Cocos Islands.

ployed the 175-tonne bollard pull-capacity **Smit London** to attend the casualty.

The 2,700-gt vessel, one of the relatively small worldwide number of powerful, purpose-built deepsea salvage tugs, arrived on-scene within 24 hours.

The crew of the **Goodwill**, a five-year-old, Panamanian-flag vessel owned and managed by Seoul-based Keoyang Shipping, had abandoned her in a slowly sinking condition.

The Smit salvage team found that all ballast tanks had

been breached, the vessel's draught had increased by 4 m, and the engine room was flooding.

Emergency repairs were put into effect, and pumping-out of the machinery spaces began, while a Smit diving team was

flown to the Cocos Islands. Having stabilised the casualty, the team continued with emergency repairs and prepared damaged ballast tanks for pressurisation.

The 100-tonne bollard-pull anchor handling tugs **Smit-**

Lloyd 111 and **Smit-Lloyd 117** were mobilised to tow the **Goodwill** the 600 miles to a safe haven in the Sunda Strait, where the bulk carrier was anchored. During the tow, there were southeasterly winds up to 35 knots, and a swell of 6 m.

The circa 1,000 tonnes of bunker fuel were removed, and an underwater video survey revealed extensive hull bottom damage, plus damage to the rudder and propeller.

Goodwill was subsequently taken in tow from the Sunda Strait on September 5 for Singapore, where a ship-to-ship transfer of her ore cargo was arranged to permit the vessel's entry to dry dock for repairs.

Major rescue alert for grounded bulker

From Lloyd's List August 2 1997

From David Worwood, Sydney and Anthony Poole, London

A FULL-SCALE rescue was launched when the five year old capesize dry bulk carrier *Goodwill* ran aground near the Cocos Islands, forcing the 21 crew to abandon ship.

The 140,716 dwt vessel, en route from Dampier to the Suez Canal with a full load of Hamersley iron ore, reportedly struck the Mairfield Sea Mount about 70 nautical miles SSW of the Cocos on Thursday night. Hydrographic data charts the ocean depth at this location at 18 m; the vessel's maximum draught is listed at 17.02 m.

The *Goodwill* is owned by Seoul-based Keoyang Shipping Co and engaged on long-term charter to Rio Tinto subsidiary Hamersley Iron.

The Australian Maritime Safety Authority (AMSA) was alerted to the incident by the Norwegian rescue control centre in Stavanger, which had received an Inmarsat distress message from the

Panamanian flag ship. The safety authority relayed the information to ships within 300 miles of the casualty and the BP oil tanker *British Skill* went to *Goodwill*'s aid, rescuing the 21-man crew from a life raft at around midnight local time.

Speaking to Lloyd's List by satellite phone yesterday, *British Skill*'s master Captain John Dunne said the rescued crew — Korean officers and Indonesian ratings — were being set ashore on the Cocos Islands. The 117,353 dwt BP tanker was loaded with Gulf crude and bound for Brisbane when she responded to the distress message.

The rescue operation had been relatively straightforward, and carried out in Force 4-5 conditions, Capt Dunne said. *Goodwill*'s officers had indicated that the vessel had been sinking at a rate of 80 cm an hour when she was abandoned. According to AMSA, *Goodwill*

was believed to be damaged on the starboard side, with the bulk carrier listing heavily.

The 149,601 dwt *Goodwill* was built in 1992 by Samsung Shipbuilding & Heavy Industries in South Korea and specially strengthened for heavy cargoes. She had just passed her first special survey.

Salvor Smit International dispatched its 175 tonnes bollard pull ocean-going tug *Smit London* to the scene of the accident from offshore Western Australia, where she was towing the semi-submersible drilling rig *Hakuryu 5* to West Africa. *Smit London* arrived on the scene at 0925 hrs GMT yesterday and the master told Lloyd's List the *Goodwill* was drifting but was in no danger of sinking.

He reported the vessel's position at 1055 hrs GMT as longitude 12° 47' South and latitude 95° 57' East. He said

winds were from the southeast at Force 4, with a 3 metres southeast swell, causing *Goodwill* to roll.

Mairfield Sea Mount, a mere half mile in extent, was only discovered in 1973, when the vessel *Mairfield* sustained keel damage passing over the region.

Goodwill was carrying 1,130 tonnes of heavy fuel oil and 107 tonnes of diesel. Although the incident occurred within Australia's Search and Rescue jurisdiction, there will be no official Australian Department of Transport investigation.

AMSA has inspected *Goodwill* six times in the three and a half years the ship has been visiting Australia. In March and October 1996, the vessel was detained briefly for minor lifeboat and fire fighting equipment deficiencies, but there were no structural problems identified.

The *Goodwill*'s hull insurance is placed in South Korea and reinsurance in London through broker CT Bowring. The broker refused to disclose the vessel's hull value.

De *Goodwill* in betere tijden



Hakuryu V



Vervolg Rotterdamse stadssleepdiensten

door Nico J. Ouwehand

In de vorige nieuwsbrief van het museum heeft u een vervolg op de beschrijving van de geschiedenis van de stadssleepdiensten moeten missen. Dat kwam omdat er een nieuwe expositie werd opgezet over 'Anderhalve eeuw Waterweg', die even alle aandacht opeiste. Met name het schrijven van het begeleidende boek met de dezelfde titel nam veel tijd in beslag.

We nemen nu de draad weer op en komen terecht in de jaren '60. Er waren toen nog tien spelers op de markt van de Rotterdamse stadssleepdiensten, namelijk Smit Internationale, natuurlijk ook Piet Smit Jr., de Sleepdienst Jan Kooren, de sleepdienst Adriaan Kooren, later ook bekend als Kotug, de Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst (=VOS), de sleepers van Van Ommeren, Hudig & Veder, de sleepdienst Maas, de Mabi en de sleepdienst Mars. Al aan het einde van het daaraan voorafgaande decennium werden de contouren zichtbaar van een aanzienlijke schaalvergroting in de scheepvaart. Regeren is vooruitzien.

De havensleepvaart was tot dan toe gewend om te werken met sleepboten voorzien van krachten minder dan 1000pk. De zgn. A-klasse van L. Smit had vermogens van ca. 600 pk. De VOS met de **Independent I** en **II**, evenals de **Volharding 12** liep vanaf 1958 voorop met vermogens tot 900pk. De tankers die de pas geopende Europoort aandedden kregen steeds grotere afmetingen. De oprichting van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst in 1961, waarin niet minder dan 10 sleepdiensten deelnamen was een logische stap. Overigens zou een deel van de deelnemende rederijen in de jaren zeventig van de markt verdwijnen, bijvoorbeeld de sleepdiensten Maas en Mars. De laatste werd overgenomen door Smit, maar bleef onder eigen naam nog een poos bestaan, zodat er halverwege de jaren zeventig acht sleepdiensten zouden overblijven. Dat aantal zou nog verder slinken.

Twee conventionele schroefsleepboten, de **Steenbank** en de **Schouwenbank** werden voor de NRS in bedrijf gesteld alsmede twee sleepboten met een zgn. Voith-Schneider voortstuwing. Dat waren de **Azië** en de **Europa**.

De Voith-Schneider aandrijving bestaat uit verticaal onder de sleepboten aangebrachte verstelbare schroefbladen, waardoor de sleepers met vrijwel dezelfde kracht zowel voor- als achteruit of zelfs zijwaarts konden slepen. Alle vier sleepers hadden vermogens van 1250 pk. De **Europa** en de **Azië** waren gedoopt met van oudsher bekende Piet Smit-namen. Ze kwamen nog op de markt met de gele band van Piet Smit in de schoorsteen, maar zouden in 1973 de toevoeging '-bank' achter de naam opgelast krijgen. In de schoorstenen werd het Piet Smit-kenmerk te vervangen door dat van de NRS. De volgende sleepboten zouden weer van het conventionele type worden. Dat waren in 1965 de **Maasbank** (I) en de **Vikingbank** (I), die 1650 pk motoren kregen. De 'karren' (sleepvaartandauiding voor motoren) van beide Voith-sleepers zouden in 1973 worden opgevoerd tot 1800 pk. Die ingreep was al behoorlijk snel nodig vanwege de algemene schaalvergroting in de scheepvaart en het regelmatige sleepwerk met boorplatforms.

Een echte krachtsexplosie vormde de komst van de **Indusbank** en de **Smithbank** in 1968, die maar liefst met



Azië 4

3400 pk werden uitgerust. Dit keer werd andermaal gekozen voor Voith-propellers, waarmee inmiddels goede ervaringen waren opgedaan. Een jaar later kwamen de **Brielsebank** (I) en de **Breedbank** (I) met 2800 pk naar de Scheurhaven. Zowel de schroefsleepboten als de Voith-Schneider aangedreven sleepers kwamen van de werf v/h H.H. Bodewes te Millingen, die aan de vlootuitbreiding voor Europoort gedurende een aantal jaren een goed belegde boterham voor haar medewerkers verdiende. Tot ruwweg 1977 kwam nog een aantal zusterschepen als de **Scheldebank**, **Varnebank** en **Kwintebank** de gelederen versterken. De kwalificatie 'bankboten' werd synoniem voor de sleepers die in Europoort functioneerden. Ze voldeden uitstekend, zo zelfs dat de **Breedbank** (II) en de **Brielsebank** (II) na ca. twee maanden dienst in Europoort werden verkocht naar het Suezkanaal waar ze vele jaren dienst deden als resp. **Nimr** en **Fahd**. De **Nimr** werd in 2017 in Egypte gesloopt. De **Fahd** begeleidt nog bijna dagelijks konvoaien. >>>>>



Fahd bij het gebouw van de Suezkanaal Authority



Independent I



Schouwenbank

>>>> Terug naar Rotterdam: De oudere NRS-eenheden werden ruwweg in de jaren tachtig elders ondergebracht. De eerste **Schouwenbank** en **Steenbank** verdwenen weliswaar al in 1972 naar de havendienst van Smit voor de stad onder de namen van resp. **Astronoom** en **Astroloog**, maar verdwenen pas in 1980 min of meer uit het zicht doordat ze werden aangekocht door de Belgische Zeemacht, waar ze **Ekster** en **Valcke** werden gedoopt. Curieus is de terugkomst in 2016 van laatstgenoemde naar Maassluis. In de jaren daarna werd ze tot op de dag van vandaag (2022) grondig onderhanden genomen om in oude luister als **Steenbank** te worden hersteld. Dat heeft best veel voeten in de aarde, want heel veel aan boord was versleten. Bij maritieme evenementen is het schip volop te bewonderen, want het herstelproces nadert zijn einde.

Een tweede voormalige NRS-sleper, de **Varnebank**, in dienst gesteld in 1975, werd in 2004 als **Pallas** naar Finland verkocht maar kwam in 2017 terug naar Nederland om eveneens gedeeltelijk als museumschip te gaan functioneren. De nieuwe Nederlandse eigenaar was van plan het schip regelmatig commercieel in te zetten om op die manier het bestaan als museumschip financieel zeker te stellen. De **Pallas** werd weer **Varnebank** en ziet er bijna als nieuw uit. Ze ligt veelal in Maassluis. Van

commerciële inzet is nog niet veel gebleken, echter ze blijft als museumschip een sieraad voor de Maassluisse haven.

Er valt nog veel meer te vertellen over de vloot van de NRS, waar anno 2022 in feite onder Nederlandse vlag weinig van over is. Alleen de **Thamesbank** en de **Texelbank** varen nog in de Rotterdamse havens zij het nu in eigendom van de rederij Boluda. Voor buitenlandse rederijen varen wel degelijk nog een aantal voormalige bankboten. Voorbeelden? De voormalige **Middelbank** vaart nog, nu onder Belgische vlag, als **Follow Me** en de **Brielsebank** (I) komt nog regelmatig naar het Rotterdamse als **Levensau**. Er zijn echter op internet moeiteloos vlootlijsten te vinden, waar gedetailleerd alle omzwervingen van de schepen worden genoemd. De Maasvlakte en de Europoort worden thans wat sleepboten betreft bediend door diverse rederijen als het in oorsprong al eerder genoemde Spaanse Boluda (dat de vloot van KotugSmit in 2019 overnam), Fairplay en soms Multtraship of Svitzer. Een nieuwe speler is Med tug Rotterdam B.V., een dochteronderneming van MSC, de Mediterranean Shipping Company, een rederij met een enorme vloot containerschepen. De sleepvaart in Rijnmond is dus veel breder van opzet geworden.

Wordt vervolgd

Een deel van de NRS-vloot bij de bulkcarrier Draco aan de grond in 1983



Maritiem erfgoed geeft vorm aan de toekomst van Maassluis

8 juli 2022 Wouter van Dusseldorp

Maassluis heeft een roemrucht sleepvaartverleden. Het erfgoed van dat verleden is nog volop aanwezig in de stad en biedt uitgelezen aanknopingspunten voor een tien-jarenplan om het centrum weer helemaal bij de tijd te brengen.

Het hart van Maassluis, het stadscentrum met de historische haven, is een beschermd stadsgezicht. Toch ligt het er wat sleets bij. De stad kampt met een groeiende leegstand van winkelpanden en het rijke varend erfgoed is in verval. Er is nauwelijks activiteit, weinig historische schepen zijn toegankelijk, het onderhoud ervan stagneert, de musea zijn beperkt open en er is geen afstemming van activiteiten. Economisch kan de stad ook wel een impuls gebruiken: het toerisme blijft achter en de stad heeft weinig werkgelegenheid - de dreigende leegstand van winkelpanden versterkt beide knelpunten.

Maassluis heeft echter veel te bieden; het ontleent zijn identiteit aan zijn maritieme verleden dat nu nog herkenbaar is aan een pittoreske haven, met historische sleepboten als de *Hudson*, de *Elbe* en de *Furie*, bergingsvaartuigen, het *Museum Maassluis* en het *Nationaal Sleepvaartmuseum*. Maassluis wil nu met een gebiedsgerichte aanpak de historische haven en binnenstad versterken. Daartoe heeft de gemeenteraad het '10 jaren ontwikkelplan Maritiem Historisch Maassluis' goedgekeurd. Kern van het plan is dat het centrum en de haven een impuls krijgen door gebruik te maken van het sleepvaartverleden en door te werken aan verduurzaming van het maritiem erfgoed. Het einddoel van het ontwikkelplan is een duurzame dynamische historische haven en stadskern met een bloeiend living lab - een kenniscentrum waar de verduurzaming van varend erfgoed wordt gerealiseerd - waar ook de musea onderdeel van uit kunnen maken.

Met het vaarprogramma, de gebiedscoöperatie en het living lab wordt Maassluis een showcase voor andere gemeenten met een musea haven.



Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1 - 3, 3142 EA Maassluis
tel.: (010) 5912474

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
F: NationaalSleepvaartMuseum
t: @Sleepvaartmuseum
IBAN: NL22 INGB 0004 1617 00

Openingstijden:
zie onze website.

Gesloten:
maandag, Oude- en Nieuwjaarsdag,
1e Paasdag, 1e Pinksterdag, 1e Kerstdag en
tijdens het wisselen van tentoonstellingen
(zie info website).