



Van de voorzitter



Beste lezers,

Zoals in voorgaande Nieuwsbrieven werd beschreven, hebben we ons met het museum niet meer laten verrassen en zijn wij behoedzaam gaan manoeuvreren naar een volledige opening.

Met als "waypoints" op de 6e juni, de beperkte heropening, via 1 juli, de versoepelingen in het maximaal toelaatbare aantal bezoekers en nu recentelijk vanaf 25 september de volledige heropening zonder beperkingen, zijn wij weer terug bij de situatie van vóór maart 2020.

Even was het nog spannend, omdat er sprake van was dat musea ook alleen toegankelijk zouden zijn met een coronacheck. Dit was echter alleen voor musea met horeca-faciliteiten. Het zou mooi zijn om die faciliteit te hebben, maar de ruimte daarvoor is in ons museum niet aanwezig. We hebben al ruimtegebrek om al onze

mooie realia te laten zien en in dit geval komt het ook wel goed uit, omdat we onze suppoosten niet hoeven te belasten met het uitvoeren van een coronacheck.

Dus geen éénrichtingsverkeer meer met een achteruitgang en geen beperking van het aantal bezoekers per zaal. Onze roostercoördinatoren zijn erin geslaagd om met de beschikbare suppoosten een rooster op te stellen als voorheen. Zes dagen openstelling gedurende de middagen uitgezonderd op de maandag.

Op basis van de komende volledige openstelling zullen wij de bezoekersaantallen per dag gaan evalueren om misschien een meer aantrekkelijke openstelling te kunnen bereiken door bijvoorbeeld een vroegere openstelling in de morgen en een middag die bijna geen bezoekers trekt te schrappen. Daarin zullen de suppoosten ook een grote inbreng hebben.

Op 30 september hebben wij sinds de laatste op 30 januari 2020 weer een werkoverleg kunnen houden met een groot aantal vrijwilligers. Aandachtspunten die daarin besproken werden, nemen we weer mee in de besluitvorming tijdens de bestuursvergadering.

Er zijn in het weekend van 7 en 8 augustus, 4 en 5 september en 2 en 3 oktober boekenmarkten gehouden. De initiator van deze markten, Hans de Klerk, schrijft hierover en over nieuwe modellen. Momenteel draait nog onze wisseltentoonstelling "Sleepboten in oorlogstijd 2". Door de lange periodes van sluiting na de opening van deze tentoonstelling op 27 juli 2020 hopen we, dat er nog vele bezoekers komen om deze tentoonstelling te bezichtigen.

Op uitnodiging van de Gemeente Maassluis is het museum gevraagd om aandacht te schenken aan de viering van 150 jaar Nieuwe Waterweg in 2022. Vele andere verenigingen en stichtingen zijn gevraagd om aan deze viering hun invulling te geven. De intentie is, dat wij in de eerste maanden van het nieuwe jaar een wisseltentoonstelling hieraan gaan wijden. Nico Ouwehand en het tentoonstellingsteam zijn druk bezig met de voorbereidingen van deze nieuwe tentoonstelling. Hopelijk zullen andere gemeentes gelegen aan de Nieuwe Waterweg hier ook aandacht aan gaan geven, zodat wij landelijke aandacht krijgen. Mede door de nieuwe tentoonstellingen hopen wij dat het museum het komend jaar weer hetzelfde aantal bezoekers gaat trekken als voor de Corona-sluitingen.

Mede door de steun van onze sponsors en donateurs en natuurlijk ook dankzij de extra inkomsten van de boekenmarkten heeft het museum nog een gezonde financiële balans. Dat geeft ons dan weer armslag voor het verbeteren van ons museumproduct. Het verbeteren van het QR-code-systeem en uitbreiding van de mogelijkheden van onze simulatoren zijn hier onderdeel van. Twee van de uitvoerende vrijwilligers van het QR-codes-systeem, Leo Kischemöller en Laurens Blom schrijven hierover. >>>> vervolg op pagina 2

>>>> Vers van de pers plaatsen we het persbericht van de gemeente Maassluis betreffende een financiële bijdrage uit de Erfgoed Deal.

Gelukkig hebben we ook weer nieuwe vervolgartikelen over de Rotterdamse stadsleepboten van de hand van Nico Ouwehand en over de belevenissen van een sleepboot stagiair van de hand van Guido Nafzger opgenomen in deze Nieuwsbrief.

Tenslotte levert Hans van der Ster, als vaste contribuant, een verhaal over verstekelingen.

In de volgende editie van deze Nieuwsbrief hoop ik U meer te kunnen vertellen over de opening van de nieuwe wissel-tentoonstelling en andere activiteiten.

Ik wens U veel leesplezier in goede gezondheid.

Kees van Essen

Maassluis krijgt geld voor ontwikkeling haven

De gemeente Maassluis krijgt 650 duizend euro uit de Erfgoed Deal. Met dit geld gaat de gemeente de eerste stappen zetten uit het '10 jaren ontwikkelplan voor Maritiem Historisch Maassluis'. Het programma Erfgoed Deal van de Rijksoverheid stelt geld beschikbaar om erfgoed een zinvolle en zichtbare rol te geven in stedelijke ontwikkeling. Wethouders Corine Bronsveld van Cultuur en Sjef Evers van Duurzaamheid en Financiën zijn blij met de toekenning. "Maassluis wil de potentie van maritiem erfgoed benutten, versterken en verduurzamen. Met het geld uit het Erfgoed Deal programma kunnen wij daar een enorme impuls aan geven."

Plan voor historisch maritiem Maassluis

Het 10 jaren ontwikkelplan historisch maritiem Maassluis, dat in het voorjaar van 2021 door de gemeenteraad is goedgekeurd, vormt de basis van de aanvraag bij het Programmabureau Erfgoed Deal. Twee keer per jaar wordt hiervoor een aantal projecten toegevoegd aan het zogenoemde Uitvoeringsprogramma Erfgoed Deal. In het totaal heeft de rijksoverheid 40 miljoen euro beschikbaar gesteld om projecten te stimuleren erfgoed een rol te geven bij de aanpak van klimaatadaptatie, energietransitie en omgang met stedelijke groei en krimp op weg naar een duurzamer Nederland. De afgelopen maanden heeft de gemeente met een groot aantal stakeholders, zoals de Stichting Sleepboothaven Maassluis, Ervaar Maassluis en de Erfgoedkwartiermakers gewerkt aan een voorstel. Doel van deze aanvraag is om het maritieme erfgoed-ensemble van schepen, havens, havenpanden en musea in te zetten als vliegwiel voor de gebiedsontwikkeling van het historische havengebied en de stadskern van Maassluis.

Haven als kracht van Maassluis

De eerste stap is het ontwikkelen van een gemeenschappelijk vaar- en publieksprogramma voor de historische schepen in de haven. Hierdoor wordt de samenwerking tussen de vrijwilligers van de schepen en de musea bevorderd, waardoor Maassluis meer bezoekers kan trekken. De tweede stap is de ontwik-

keling van een zogenoemd Living Lab in het havengebied. In dit Lab worden verduurzamingstechnieken voor schepen, havens en havenpanden ontwikkeld, getest en toegepast. Deze technieken dragen bij aan de energietransitie én aan de exploitatie van het maritieme ensemble. Doel is dat op termijn alle betrokken partijen door samenwerking meer kunnen bereiken en verdienen dan wanneer ieder op zich blijft werken. Dat is goed voor henzelf, voor de stad en garandeert het behoud van het varende erfgoed.

Hotspot voor varende erfgoed

Het inzetten van het maritieme erfgoed voor de ontwikkeling van het havengebied leidt er toe dat Maassluis op termijn een hotspot wordt voor recreatie met historisch varende erfgoed en een broedplaats zal zijn voor kennis over verduurzaming van maritieme ensembles. De derde stap is de ontwikkeling van een gebiedscoöperatie 'Maritiem historisch Maassluis', die op termijn de samenwerking zal borgen tussen de schepen, musea, onderwijs en bedrijfsleven. Vandaag is bekend geworden dat het Programmabureau Erfgoed Deal de aanvraag van de gemeente Maassluis heeft gehonoreerd.

(Source: persbericht gemeente Maassluis)



de Schelde



"Sea Maid" geladen met schroot ijzer bestemd voor de sloperijen Simons N.V. - Pernis. Op het sloopschip had de *Schelde* vier runners aan boord geplaatst om de oversteek zo goed mogelijk te begeleiden. Dagelijks werd door de kapitein van de *Schelde* contact onderhouden met de chef runner.

Zo'n dag of 5 na vertrek kwam de verrassende mededeling door de chef runner dat hij gasten aan boord had. Ze hadden de dag ervoor gemerkt dat er etenswaren waren verdwenen. Na een grondig onderzoek werden vier verstekelingen uit het ruim gehaald. Deze landgenoten zagen het toen al niet meer zitten om in Suriname te blijven. Een van hen had een

Een verstekeling of blinde passagier is iemand die zich illegaal of ongewenst aan boord bevindt van een schip of ander voertuig, zonder dat de legale bemanning daarvan op de hoogte is. Meestal is een verstekeling iemand die zijn land wil ontvluchten, die niet op legale wijze langs de grenscontrole kan komen of die geen geld heeft voor de overtocht. Hij kiest dan een West-Europees, Australisch of Amerikaans zeeschip uit om het land te ontvluchten. Hij kan stiekem aan boord komen via de vrachtlading en zich verbergen in het ruim of op een ander plaatsje, waar niet gauw iemand komt.

Natuurlijk moet hij voldoende proviand bij zich hebben. Is het een schip dat veel passagiers vervoert, dan kan de verstekeling zich onopvallend onder de andere passagiers mengen. Een probleem waar hij dan mee te maken kan krijgen, is dat hij geen slaapplek heeft. Op luxecruiseschepen zijn de maaltijden soms inclusief, zodat de verstekeling daar probleemloos gebruik van kan maken, mits hij door zijn (vaak armoedige) kleding niet opvalt. Het is al meermalen gebeurd, dat verstekelingen, die gevonden werden, overboord werden gezet, midden op zee. Volgens internationaal recht is dat streng verboden. De algemene regel is dat de kapitein eist dat de verstekeling de vrachtprijs betaalt. Betaalt de verstekeling niet (en vaak heeft hij geen geld), dan mag de kapitein hem arbeid laten verrichten waartoe hij in staat is. Hij moet er verder voor zorgen dat de verstekeling voldoende voeding en medische verzorging krijgt.

Bij een haven kan een verstekeling aan wal worden gezet. Vaak komt de verstekeling echter niet door de grenscontrole en moet hij langer aan boord blijven, tot het schip in een haven komt waar hij wel van boord kan gaan. Het bovenstaande viel ook in 1966 de sleepboot *Schelde* ten deel. De *Schelde* vertrok uit Paramaribo - Suriname, toen nog een Nederlandse kolonie, met het sloopschip

Nederlands paspoort op zak. Besloten werd hem dan ook aan boord van de *Schelde* te nemen en hem hier aan boord aan het werk te zetten.

De suggestie om de overige drie maar overboord te zetten werd verworpen, omdat dit in strijd zou zijn met de internationale mensenrechten.

Hoewel men toen al als Nederlander met het vliegtuig naar Schiphol kon vliegen, hadden deze heren gekozen om dit op een andere, voordeligere, manier te doen. Bij aankomst in Maassluis werd de verstekeling, de heer Manfred Pengel (ja, familie van de toenmalige premier van Suriname), liefdevol ontvangen door het Leger des Heils. Hij kreeg voorlopig onderdak in het Zeemanshuis en werd voorzien van kleding en diverse benodigdheden door Stichting Sociale Belangen Surinamers. De andere drie verstekelingen werden in Rotterdam opgevangen. Men ziet, dat er sinds die tijd niet veel is veranderd met mensen die hun land ontvluchten. Hetzij om armoede, oorlog of door vervolging.

Hans van der Ster



Informatie-ontsluiting van onze scheepsmodellen met behulp van QR-codes en Wifi

(door Laurens Blom en Leo Kischemöller)

Per eind september werd in het museum een belangrijk project opgeleverd, dat ten doel had een systeem te implementeren dat de bezoeker op een moderne elektronische manier van meer informatie kon voorzien over ons "erfgoed". Een aantal medewerkers-vrijwilligers heeft hieraan ca. een jaar noeste arbeid verricht.

Eerst moest alle informatie over de circa 300 schepen waarvan het museum een model bezit, in het BIS (Bezoekers Informatie Systeem) ingebracht c.q. geactualiseerd worden. Aansluitend werd de BIS informatie vergeleken met de gegevens uit het realia (museumvoorwerpen) bestand en waar nodig aangepast. Vervolgens werd van elk van deze schepen een QR code aangemaakt. Ook werden van deze schepen nieuwe naamkaartjes gemaakt met daarop vermeld het modelnummer, de samengevatte gegevens van het schip en de QR code. Daarna werden de kaartjes geplastificeerd en vervolgens in de vitrines bij de modellen geplaatst. Als laatste werd alles nog eens extra gecontroleerd.

Zoals gezegd, bevat het naamkaartje tevens een QR-code (QR = Quick Response). Door het inlezen van deze code op hun smartphone met behulp van een Wifi-wachtwoord, kunnen de bezoekers uitgebreidere informatie en afbeeldingen inzien van alle modellen. Deze gedetailleerde gegevens worden opgehaald uit het BIS, dat naast de actuele geschiedenis en technische gegevens van alle modellen tevens informatie bevat over ca. 3.000 andere Nederlandse sleepboten van nu en vroeger.

Zie hier een voorbeeld van een naamkaartje (van de sleepboot Achilles uit 1921):



Detail: de naamkaartjes van de modellen zijn tegenwoordig netjes op alfabet opgeborgen in een doosje gelegen in het kantoor.



Zie hieronder nog een voorbeeld. Als men nu in het museum met een smartphone de QR-code inleest, dan ziet men de foto's en uitgebreide gegevens van de eerder vermelde sleepboot "Achilles" uit BIS. In onderstaand voorbeeld wordt een gedeelte daarvan getoond:

ACHILLES (2) 1921 † (model 1341)

Naam	ACHILLES
Registratienummer(s)	YN 311 / NBFS / PCCG / LDLB / R19971N / R5273N / R25958N / 5761 Z Rott 1936 / 8961 B Rott 1954 (IVR 2308961) / IVR 2310901 #
Rederij	ISM Internationale Sleepdienst Maatschappij N.V., Rotterdam (1900-1923)
Type schip	Haven- en kustsleepboot
Bouwjaar	1921
Werk	N.V. Machinefabriek en Scheepswerf
Motor (merk + type)	Triple expansie (3-cilinder) P. Smit Jr. stoommachine
Stoomketel (merk + type)	P. Smit Jr
Vermogen	29 npk (420 ipk) (309kW)
Afmetingen	24,33 x 5,79 x 2,11 x 2,82 m.
Thuishaven/vlag	Rotterdam (Nederland)

De stoomhaven- en kustsleepboot **ACHILLES** (2) werd in 1921 met werfvolgnummer 311 gebouwd door de "N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr." te Rotterdam. Zij was het tweede schip van de rederij met die naam en heeft gedurende vrijwel haar gehele bestaan van 1921 tot 1958 voor L. Smit gevaren. Haar zusterschepen waren de ATLAS (1) en de ARGUS (1).

Zij mat bij oplevering 35.370 ton waterverplaatsing bij 110 BRT. Haar afmetingen waren: lengte 26,15m breedte

Op 4 mei (8 juni) 1921 werd de ACHILLES door de werf opgeleverd aan de "Internationale Sleepdienst Maatschappij N.V." (ISM) te Rotterdam. Zij voer onder Nederlandse vlag en werd te Rotterdam geregistreerd met roepnaam NBFS. Ten aanzien van het schip werd meetbrief R5273N dd 28 april 1921 uitgereikt, vermeldende 450 pk en scheepstype "stoomschip".

In 1923 ging de rederij een vorm van fusie aan met "L. Smit & Co" onder de naam "L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst N.V." (LSIS) te Rotterdam. De ACHILLES kreeg roepnaam PCCG. Zij was in Lloyd's Register 5 in 1926 opgenomen met nummer 12119.

In juli 1933 werd het schip tijdelijk teruggetrokken uit de zeedienst en kreeg brandmerk 5424 B Rott 1933, waarna zij in 1936 weer daarin terugkeerde. Volgens meetbrief R19971N kreeg zij toen brandmerk 5761 Z Rott 1936 en werd haar lengte bepaald op 26,16 meter.

Op 24 augustus 1939 werd zij i.v.m. de oorlogsdreiging overgebracht naar de Koninklijke Nederlandse Marine en gestationeerd te Vlissingen. Zij kreeg de naam BATH II en werd bewapend met een 3,7 cm. Kanon.

>>>>>

>>>>

Op 17 mei 1940 kwam zij onder vuur te liggen van Franse torpedobootjagers, terwijl zij voor anker lag bij Burghsluis. Zij werd beschadigd en in het Krabbegat aan de grond gezet, waarna zij door de bemanning werd verlaten.

Op 24 juni 1940 werd zij door de bezetter met hulp van een motorreddingboot weer vlot gebracht en keerde op eigen kracht terug naar Rotterdam. Op 26 juni werd zij teruggegeven aan de reder, en kreeg haar oude naam weer op de boeg.

In juni 1940 werd zij overvallen door de "Deutsche Kriegsmarine" en onder Duits bevel gestationeerd te Vlissingen.

Volgens The Tugslip werd zij in 1941 overgebracht naar "Admiral(iteit) Norwegen". Dit wordt echter verder nergens bevestigd of toegelicht.

Op 16 maart (april?) 1944 werd zij te Vlissingen ingezet als loodsboot. Zij had in die periode Lloyd's registratie LR43-44:04363.

Op 15 juni 1944 werd zij te Vlissingen door geallieerde vliegtuigen tot zinken gebracht.

In februari 1945 werd zij gelicht en hersteld door "L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst" (LSIS) te Rotterdam.

Van juni 1946 tot juni 1948 was het schip te Duinkerken (Frankrijk) gestationeerd. Gedurende die periode had zij Lloyd's registratie LR47-48:04060. Twee jaar later werd dat LR50-51:50167.

In juni 1954 werd zij uit de zeedienst teruggetrokken en naar Vlissingen gedirigeerd voor het leveren van haven-sleepdiensten. Volgens meetbrief R19971N werd zij op 24 mei 1954 te boek gesteld te Rotterdam met brandmerk 8961 B Rott 1954 (IVR 2308961) en kreeg roepnaam LDLB.

Zij werd bemeten op 55,321 ton waterverplaatsing, met een lengte van 26,16m, breedte 6,08m en diepgang (inzinking) 2,87 meter.

Op 9 oktober 1956 werd zij omgedoopt tot TITAN (5).

Maritieme Boekenmarkt

Op de eerste zaterdag van de maanden augustus, september en oktober heeft het Museum een Maritieme boekenmarkt gehouden. In eerste instantie was het de bedoeling, dat we die op de Stadhuis(Furie)kade zouden houden, maar het weer dwong ons om in het Museum de boeken aan te bieden. Dat bleek achteraf een goed idee te zijn, zo konden we ook op zondag de tafels laten staan, waardoor de verkoopmogelijkheid werd verlengd. De belangstelling was zeker redelijk te noemen. Op de eerste dag hebben we ongeveer 100 boeken verkocht en in het tweede weekend ruim 70.

De bedoeling was om tijdens de Furieade, die normaal op de eerste zaterdag van oktober gehouden wordt, de Maritieme boekenmarkt af te sluiten. Helaas ging de Furieade vanwege de coronaperikelen niet door, maar hielden we toch een Maritieme markt, uitgebreid met diverse Maritieme realia die we in ons surplus bestand hebben. Ook tijdens de normale openingstijden van het Museum kan men, zoals altijd, alsnog boeken aanschaffen. Mede door de publiciteit rond de Boekenmarkt, hebben we inmiddels weer zoveel maritieme boeken mogen ontvangen, dat we er weer bijna net zoveel hebben als bij het begin van de boekenmarkten. Het toont aan dat men deze graag aan het Museum schenkt om ons financieel te steunen.



stagiair-stuurman bij Smit Internationale periode 1978-1979 Periode oktober 1978 – maart 1979, deel 2 – Smit Noordzee

In de vorige nieuwsbrief was ik gestopt bij de aankomst van de *Thames* in de haven van Maasluis.

Op 4 oktober 1978 ging ik met het vliegtuig, een Boeing 747, met tussenstops in Frankfurt en Dubai, naar Singapore om daar de bemanning van de Noordzee af te lossen.

1. Singapore naar Japan, Hiroshima, Tsu en Mihara.

Voor mij was vliegen een bijzondere ervaring. Ik had nog nooit gevlogen en dan zo'n lange reis. Aangekomen op Singapore Airport, had ik mijn eerste ervaring met een tropische lucht; alsof je tegen een muur van vocht aanliep. Op 6 oktober werden we naar de haven gebracht, waar de Noordzee met de '*Giant 4*' voor anker lag.

De volgende dag vertrokken we. Mijn eerste grote reis kon beginnen. Aan boord werd ik ingedeeld voor de 8-12 wacht met kapitein (Mooie) Jan Kleijwegt en matroos Wallenburg. Het echte werk zoals onder andere zon- en sterbestekken maken, ging ik dagelijks doen voor mijn takenboek. Tijdens de ochtendwachten hielp ik mee met diverse inventarisaties en opruimwerkzaamheden.

We vertrokken naar Japan en tijdens deze reis heb ik samen met de kapitein twee zware tropische stormen, Nina en Ora, ingetekend op de weerkaart. Vanwege zware deining en golven gingen we meer naar het oosten varen, zodat de tyfoon, (één van de tropische stormen was uitgegroeid tot een tyfoon), boven langs ging.

Een paar dagen later zag ik plotseling de dekjongen met een vlag en misthoorn in zijn hand op het 'postbootje' wachten. Ja, ja, midden op de Grote Oceaan zeker...: voor dit soort grappen was ik al ingeseind maar de dek-jongen trapte erin.

Op een ochtend moest ik mee om de veiligheidsmiddelen te inspecteren. Ik stootte per ongeluk tegen het CO-2 alarm aan. De 2e WTK werd kwaad, maar de HWTK lachte erom. Hij zei 'Nou dan weten we in ieder geval, dat het werkt'. Het weer was inmiddels rustiger geworden en ik kon na mijn wacht en het eten weer aan mijn takenboek werken. Les 1 voor mij was destijds: al was ik stagiair en hoefde

niet mee te werken, dat deed ik toch vanaf het begin. Want hoe kan je anders het vak van stuurman leren. Ik heb veel geleerd van de bootsman en de 2e stuurman, Gerrit Verschoor. Deze is later nog kapitein geworden op een Smit boot en heeft helaas begin jaren '70 nog een gijzeling doorgemaakt op één van de Smit boten in Saoedi-Arabië.

Op 23 oktober bereikten we Hiroshima voor het laden van de eerste onderdelen op de Giant 4 bak. Op 24 oktober ben ik met de 2e stuurman en 2e machinist naar de *Giant 4* gegaan om te ankeren.

We mochten aanvankelijk de haven niet binnen, omdat de Japanners dachten dat we besmet waren met cholera. Dat was omdat er in Singapore een cholera epidemie was uitgebroken. In Hiroshima vielen mij de schuinstaande bomen op. Dit was nog een gevolg van de Atoombom van 6 augustus 1945 op deze stad. Ook opvallend waren de bordjes met 'No Americans' boven de kroegen en dat er maar zoveel mensen binnen mochten, als er zitplaatsen waren.

Op 29 oktober vertrokken we naar Tsu voor het volgende deel van de lading. Op 31 oktober kwamen we daar aan en zagen wij, dat op de werf achter ons de Nedlloyd Rosario werd gebouwd, een ro-ro schip. Op 4 november vertrokken we naar Mihara voor de laatste stop. Veel scheepvaart onderweg naar Nagoya, een grote industriestad. We zijn 3 dagen in Mihara gebleven, waar ik wat heb geschopt; onder andere een pentekening en een bouw-pakketje voor onderweg. Nog even met de Speedy naar de sleep om deze weer sleepklaar te maken.

Op 9 november gingen we op weg naar Dammam met een lading drukvaten en modules voor de petrochemische industrie.

2. Japan naar Perzische Golf, Dammam.

De reis van Japan naar de Perzische Golf vulde zich voor mij met wachtlopen, schoonmaken, onderhoud plegen en takenboeken. Op 17 november 1978 ontving ik een blij bericht, mijn neefje en de eerste kleinzoon in het gezin, >>>>

Giant 4 vanaf rede Singapore





>>>>>

Ralph, was geboren. Hij kreeg van mij de Renault 5 in het klein, een bouw pakketje wat ik had gekocht in Japan. Op 21 november voeren we door de Singapore Straat, dus goed uitkijken tijdens de wacht want het was daar enorm druk vaarverkeer.

Het rook er fantastisch naar houtskool. Blijkbaar werden er lekker saté en andere lekkernijen gebakken aan wal.

Tijdens de eerste week van december is er een postduif aan komen vliegen en hij/zij heeft zo'n anderhalve week met ons meegevaren. Dat verhaal is te lezen in de *Sleep-tros* van januari 1979. Op 7 december kwamen we de *Zwarte Zee* tegen met een sleep. Zij voeren richting Rotterdam via de Kaap. Later die week hadden we nog contact met de *Orinoco*, die zich in de Perzische Golf bevond. Ook de *Shamal* van ITC (later nog een echte Shamal -soort wind- in de PG gehad) kwam langs met een mammoettanker als sleep richting Japan. Op 9 december voeren we door de Straat van Hormuz met een schitterend schouwspel, een fosforescerende zee, zelfs de opspringende vissen lichtten op.

Op 12 december gingen we voor anker bij Dammam en gooiden we de *Giant 4* los om ook te ankeren.

Wij voeren langszij om de voorlopers en de sluitingen van de *Giant 4* op te halen.

Op 13 december werd de nylon-rekker nagekeken. De foto van dit gebeuren is onder andere nog te vinden in de genoemde *Sleep-tros* van januari 1979. Het blad is nog in mijn bezit met het verhaal van de bootsman en de postduif. De *Giant 4* werd opgehaald en wij gingen op volle kracht naar Bahrein om te bunkeren en te storen.

Daar aangekomen lagen we naast de *Amsterdam* van Wijsmuller en de *Orinoco* lag er ook nog met een oud klasgenoot aan boord.

Na een paar dagen gingen we richting Muscat om daar voorlopig op station te blijven liggen. We hebben daar de kerst en oud en nieuw gevierd.

Op 11 januari kregen we een bericht, dat er een bak midden in de Straat van Hormuz dreef.

De volgende dag kregen we een nieuwe positie en we kregen de bak in zicht.

Er bleken zuigerzakken op te zitten. We hebben de bak veilig naar Bahrein versleept. Van die job kreeg ik later nog 250,- gulden bijgeschreven, dat was 1% van de waarde. Dus de totale waarde was zeker 25.000 gulden. De komende tijd zouden we op station in Bahrein blijven.

3. Op station te Bahrein.

De dagen dat we op station bij Bahrein voor anker lagen, vulden we met onderhoud van de *Noordzee* aan de buitenkant. Bikken, schuren en daarna verven.

Begin februari kreeg ik contact met een oud klas- en huisgenoot in Vlissingen. Hij voer op de Shell tanker *Acteon*.

Op 3 februari voeren we binnen bij Manama. We meerden af achter een Duits passagiersschip, de *Europa*.

In Manama hebben we nog wat geshopt, o.a. een klein gouden ankertje gekocht. Ik moest de goudprijs per gewicht betalen voor dat ankertje.

Op 6 februari kregen we bericht dat de tanker *Olympic Banner* van Onassis in de hens stond. Wij erop af samen met de *Amsterdam*, op volle kracht natuurlijk.

Even later kregen we bericht dat de brand geblust was en konden we weer terug.

De kapitein had een mooie uitspraak 'Keep double watches, there is a Greek in the area', hahaha. Altijd blijven onthouden. Dus wij weer voor anker bij Sitrah Baken.

Op 12 februari kregen we opdracht om een booreiland te gaan verplaatsen, de naam ben ik vergeten. Na het sleepgerei klaargelegd te hebben en zelf de *Noordzee* zeeklaar te hebben gemaakt, vertrokken wij richting Abu Dhabi. Mooi tussen al die booreilanden door, zeker in het donker. >>>>>

>>>>

Boorplatform verplaatsen bij Abu- Dhabi tijdens zonsondergang

Gelukkig had het booreiland zogenaamde 'Smit Brackets', wat het sluiten en ontsluiten van het sleepgerei makkelijker maakt. Op 4 februari arriveerden we bij het booreiland, een enorme constructie. We werden met het sleepgerei in een basket omhoog gehesen. Gedurende het sleepklaar maken, was het booreiland al bezig te 'Jack-Uppen', het één voor één voorzichtig inhalen van de poten, totdat het booreiland gaat drijven. Eind van de dag begonnen we met 'pullen' en om 18:00 uur sleepten we het booreiland met een snelheid van ongeveer 3 zeemijl. Op 16 februari was de klus geklaard en het eiland stond op zijn nieuwe plek.

Dezelfde avond kregen we een telex dat we het booreiland *Hulme*, liggend voor de Iraanse kust, weg moesten slepen vanwege de gespannen toestand, die was opgetreden na de revolutie in Perzië (nu Iran geheten) en de afzetting van de sjah. Er was nu een Islamitische regering aan de macht onder leiding van de teruggekomen Ayatollah Khomeini. De Amerikaanse belangen in de wateren bij Iran kwamen in gevaar. Op 21 februari waren we ter plekke, maar de *Hulme* was nog niet klaar om gesleept te worden. 's Avonds om half tien was de *Hulme* vastgemaakt en staande bij. Ik lag net een half uur in bed toen ineens 'alle hens aan dek' luid en duidelijk te horen was.

De Iraanse Navy was in aantocht. Dus wij alles onmiddellijk losgooien. Kapitein Jan Kleywegt gaf opdracht om de nylon-rekker (waarde +/- 100.000 gulden) dan maar onmiddellijk te kappen. Wat dus gebeurde en daarna als een haas er vandoor. Wat er met de *Hulme* is gebeurd, hebben we nooit vernomen. Het was me het nachtje wel.

Tot aan 28 februari lagen wij op station te Bahrein. We kregen opdracht om een cutterzuiger, de *HAM 210*, van Al-Koeweit naar Abu Dhabi te verslepen. Op 3 maart werd de *HAM 210* naar ons toe gesleept. Wij lagen nog voor anker en waren bezig met het sleepklaar maken. Plotseling zagen we dat de sleepboten de *HAM 210* hadden losgegooid. Kapitein Jan begon te vloeken en we haalden vlug het anker op. Het scheelde maar een haar of de *HAM 210* en wijzelf waren vastgelopen. Het water om ons heen werd al erg roodbruin door de omgewoelde modder.

Op 4 maart 1979 kwam de definitieve beslissing dat we zouden worden afgelost.

Op 9 maart vlogen we weer naar Amsterdam en kwamen aan om 09:00 uur in de ochtend. Ik werd afgehaald door mijn vader en om 13:00 uur was ik weer thuis in Maastricht, waar ik door mijn familie hartelijk werd ontvangen. In een volgende aflevering zal mijn verhaal gaan over het tweede halfjaar van mijn stage. Deze reis zal naar het westen gaan. <



Vervolg Rotterdamse stadssleepdiensten

door Nico J. Ouweland

We grijpen nog even terug op de jaren vijftig van de vorige eeuw. Het is m.i. belangrijk te weten dat de Rotterdamse sleepdiensten, ondanks het feit dat ze de toekomst niet goed konden inschatten, toch in vergelijking met havensleepdiensten in het buitenland en afgezien van enkele foutjes, over het algemeen, een redelijk vooruitziende blik hebben gehad. Dat komt onder andere tot uiting in het verkoopbeleid van de oudere stoomsleepboten.

Met name de verkoop van de *Waterweg* (ex- *Maas*) van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst en de *Siberië* van Piet Smit vallen daarbij op. In Rotterdam heerste in de jaren vijftig al de stellige overtuiging dat stoomsleepers passé waren. Italiaanse sleepvaartrederijen hadden een andere opinie en kochten nog vroegere paradepaardjes van de Rotterdamse havensleepdiensten op. De *Siberië* die in 1926 werd gebouwd en met haar 600 pk gold als de sterkste sleepboot van de haven, werd in november 1961 naar Sailem in Italië verkocht. Haar capaciteiten als ijsbreker zouden wel niet meer van pas komen, maar de toen ruim dertig jaar oude fraaie sleper zou wellicht op Sicilië nog nuttige diensten kunnen bewijzen. Er bleek niets van terecht te komen. De in *Giovanni* herdoopte "*Beer*" heeft daar nauwelijks meer gevaren. Ze werd als magazijn en werkplaats gebruikt, waarbij verwaarlozing en technisch kannibalisme voor de hand lag. In de jaren tachtig groeide in Rotterdam het besef dat met name deze sleepboot representatief was voor de jaren twintig en dertig en eigenlijk behouden had moeten worden. Mensen van Smit die toch in de buurt waren zijn toen eens bij de Italianen gaan kijken. Ze troffen een wrak aan met een papierdunne scheepshuid, doorgerotte vlampijpen en roest alom. Er viel niets meer mee te beginnen. Ongeveer tien jaar later zijn ze weer eens langs geweest. Er was van het schip niets meer te bekennen.



Giovanni (ex-*Siberië*)

Een beter lot was aanvankelijk de *Maas ex-Afrika* uit 1931 beschoren. Deze sleper werd in april 1956 naar Caspel S.A., ook gevestigd in Palermo, verkocht. Als *Waterweg* vertrok het schip uit Maassluis. Dit vaartuig heeft wel degelijk ter plaatse dienst gedaan. Echter op 23 oktober 1973, tijdens zeer slecht weer, is de in *Sicanus* herdoopte sleper op de rotsachtige kade in haar thuishaven gestrand. Dit schip heeft haar investering waarschijnlijk wel opgebracht. Nog voor ze in 1975 werd gesloopt heeft kapitein L. Tiesinga er ter plekke foto's van gemaakt.

Zoals in de vorige nieuwsbrief beschreven, zijn alle Rotterdamse havensleepdiensten ijverig gaan vernieuwen. Stoom kwam er niet meer aan te pas. Opmerkelijk voor die tijd was het feit, dat het casco van de *Horsey* van Van Ommeren omgekeerd werd gebouwd, dus met de kiel boven. Dit in Rheinbrohl, Duitsland, gebouwde schip werd in 1983, samen met 'zuster' *Drecht*, in het kader van de algehele overname (inclusief bemanningen) van de sleepdienst van Van Ommeren door Smit Internationale, opgelegd. De vaartuigen hebben nimmer met de Smit-schakel in de schoorsteen gevaren. Kort nadien werden deze klassieke havensleepers verkocht. De *Horsey* heeft een poosje als *Sophia* gevaren voor Blom Amsterdam. In 1989 kwam ze als *Steven Bennett* in handen van Bennett & Sons te Rochester. Acht jaar later werden de motoren verwijderd. Daarna is het vaartuig in gebruik geweest als woonark. In 2011 volgde andermaal verkoop, waarna in 2017 opnieuw verkoop werd gerapporteerd. Daarna zijn we het spoor bijster. Sloop is waarschijnlijk.

Met de *Drecht* liep het anders af. Dit schip werd in 1958 gebouwd bij de werf van de Pelt in Oude Wetering. Evenals de *Horsey* werd de sleepboot in 1983 overgenomen door Smit Internationale, waarna in 1984 verkoop volgde naar Griekenland. Aan boord van de *Christina Kavada* (ex *Duke of Holland*) werd de sleper getransporteerd naar Rhodos, waar ze bakken met rotsblokken voor de havenaanleg ging slepen. Haar nieuwe naam werd *Tigris*. De Grieken vonden het Van Ommeren logo wel mooi en toepasbaar voor hun nieuwe eigendom. Door dat logo simpelweg 180 graden te draaien ontstond een geheel nieuwe interpretatie en het zag er bovendien deftig uit. Voor zover nu bekend is de voormalige *Drecht* met een paar deukjes meer in de romp en hier en daar wat roest in Griekenland nog steeds in gebruik, zij het dat haar werkterrein is uitgebreid naar andere Griekse eilanden. We refereerden al aan de *Amerika* van Piet Smit die als eerste van een serie fraaie havensleepboten op 30 augustus 1952 door de werf v/h H.H. Bodewes te Millingen aan de rederij werd overgedragen. De Stork-Werkspoor motor leverde 900 rpk. Dit paradepaard werd in 1953 gevolgd door zusterschip *Brazilië* (in 1962 herdoopt in *Frankrijk*) en in hetzelfde jaar nog door de *Chili*, die in 1962 *Noorwegen* werd. Beide waren minder sterk dan het vlaggenschip, namelijk 490 rpk. >>>>>

de Frankrijk



Ook de daarop volgende *Engeland* werd nog in 1953 aan de vloot toegevoegd. Voor de oplettende liefhebbers waren er minieme verschillen in de opbouw te constateren, zoals bijvoorbeeld ronde hoeken op de opbouw in plaats van scherpere haakse hoeken. In 1975 werden alle Piet Smit-slepers ingebracht in de nieuwe rederij Smit-Vos B.V. De aanduiding Vos slaat op de Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst. De kenmerkende gele band in de schoorstenen werd vervangen door de gestileerde letters SV op een helder blauwe achtergrond.



Dit prachtige model van de *Ebro* is geschenken door dhr. H.J.J. van Schenkel uit Rotterdam en is door zijn vader in 1988 gebouwd. Het is gebouwd op een schaal van 1:50.



Dit model van de *Ebro* is gemaakt door dhr. C. van 't Hof uit Rozenburg. Over de bouw heeft hij ongeveer 8 jaar gedaan en hij heeft het wrak van de *Ebro*, toen dit geborgen was en op de kant lag bij Vlissingen, nauwkeurig bestudeerd en gefotografeerd, om een zo'n getrouw mogelijk model te kunnen maken. Het ziet er dan ook perfect uit.

De serie "vliegende schotels" (zie vorige nieuwsbrief) was in de jaren zestig al in binnen- en buitenland verkocht, omdat door de schaalvergroting in de scheepvaart deze slepers hier te lande niet meer aan de eisen van de tijd voldeden. De bouw van deze klasse slepers mag met enige voorzichtigheid toch wel als een misrekening worden gekwalificeerd.

In de volgende nieuwsbrief gaan we verder met de ontwikkelingen in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw.

Ebro

In de afgelopen periode hebben we weer enkele modellen mogen ontvangen. Het waren 2 modellen van de *Ebro*. Een groot model van ongeveer 115 cm en een model van 70 cm. Beide modellen zijn van zeer goede kwaliteit.

Nationaal Sleepvaart Museum

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

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

Openingstijden:
zie onze website.

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