100 jaar FURIE



Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1 - Maassluis

Vanaf 24 september 2016 t/m 8 januari 2017

Naast door vele andere niet minder gewaardeerde donateurs wordt het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis structureel gesteund door:

AON Nederland Rotterdam	Damen Shipyards Gorinchem
Eerland Shiprepair Rotterdam	Iskes Towage & Salvage IJmuiden
Kotug International Rotterdam	Gemeente Maassluis
Rederij T. Muller Dordrecht	Multraship Towage & Salvage Terneuzen
Redwise Shipdelivery Bunschoten/Spakenburg	Smit Papendrecht/Rotterdam
Svitzer Amsterdam bv. IJmuiden	Tschudi Offshore & Towage IJmuiden
Koninklijke Wagenborg Shipping Delfzijl	Koninklijke van der Wees Groep Dordrecht

Deze uitgave en de daaraan verbonden expositie
werd mede mogelijk gemaakt dankzij
de materiële bijdragen van:

STICHTING HOLLANDS GLORIE
SCHEEPSWERF DE HAAS
HOLMEN AB

Deze tentoonstellingswijzer werd samengesteld door het tentoonstellingsteam van het Nationaal Sleepvaart Museum.

Teksten: Jasiu van Haarlem en Leo Vermaas (SHG)
Lay-out en vormgeving: Dick Bos
Fotobewerking: Reinier van de Wetering
Technische adviezen: Hans van der Ster
Eindredactie: Hans de Klerk

De foto's die in de expositie en deze wijzer zijn opgenomen zijn mede afkomstig uit het archief van de Stichting Hollands Glorie en van de volgende fotografen : W. Koper, R. Wisse, H.C. Stakenburg, M. Boekweit, R. Svenson, C. Samuelson, C. Oudendijk, J.G. Jansen, Rijnmond Studio's, Frans Heinsbroek, H. Hoffmann, J.M. de Klerk, A. Bauman, J. Ramaker, N.J. Ouwehand en H.J. Steehouwer.

Voorts zijn foto's gebruikt uit het geschonken archief van wijlen de heer I. Bruinsma.

Eveneens zijn enkele foto's afkomstig uit de archieven van het Nationaal Sleepvaart Museum.

De fraaie tekening op deze cover is van de hand van maritiem kunstschilder/aquarellist Hans Breeman te Rotterdam.

Er is getracht van alle rechthebbenden van foto's toestemming voor gebruik in de expositie en deze wijzer te verkrijgen. Mocht daarbij iemand over het hoofd zijn gezien dan is er geen sprake van opzet en zullen wij graag alsnog overleg plegen.

Het bestuur van het museum is aan allen veel dank verschuldigd voor de belangeloze medewerking.

NATIONAAL
SLEEPVAART MUSEUM
MAASSLUIS



Foto: Arno Bauman

De Stichting Nationaal Sleepvaart Museum, Hoogstraat 1, 3142 EA Maassluis is bereikbaar onder tel. nr.: 010 - 5912474

e-mail: info@nationaalsleepvaartmuseum.nl

website: www.nationaalsleepvaartmuseum.nl

Facebook: https://www.facebook.com/NationaalSleepvaartMuseum

Twitter: https://twitter.com/sleepvaartmuseu

openingstijden: dinsdag t/m zondag van 13.30 tot 16.30 uur
m.u.v. 1e Kerstdag, 31 december, 1 januari, 1e Paasdag en 1e Pinksterdag.

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

GEREGISTREERD MUSEUM

FURIE
100 jaar



Foto: M. Boekweit

Neerlands laatste stoomzeesleper FURIE viert dit jaar haar honderdjarig bestaan. In 1916 gebouwd in Groningen werd ze in 1918 verkocht naar Zweden waar ze tot aan 1976 voornamelijk houtvlotten heeft gesleept op de Oostzee.
In de jaren zeventig van de vorige eeuw kreeg ze een hoofdrol in de AVRO- televisieserie "Hollands Glorie", naar het gelijknamige boek van Jan de Hartog.
In 1978 kwam zij via enkele omzwervingen in bezit van de, daarvoor speciaal opgerichte, Stichting Hollands Glorie te Maassluis.
Sindsdien is ze door de vrijwilligersgroep zoveel mogelijk teruggebracht in originele staat en weer vaarklaar gemaakt.
De FURIE is het boegbeeld van de stad Maassluis met haar prominente ligplaats in de haven vlakbij het Nationaal Sleepvaart Museum.

BOUW VAN DE *GEBROEDERS BODEWES VI.*

N.V. Scheepswerf voorheen Gebroeders G. & H. Bodewes

De Nederlanders hebben een eeuwenoude reputatie van handelaren en scheepsbouwers. Op 7 februari 1812 treedt de dan 27-jarige Geert Joosten Bodewes (1785-1854) uit Hoogezand in het huwelijk met de 23-jarige Geertje Wijnkes Bijlholt. De beroepsomschrijving van de bruidegom was scheepsbouwer. Omdat er destijds nog geen registratie van eenmanszaken bestond, wordt de huwelijksdatum als ijkpunt aangenomen voor het begin van de scheepsbouwersdynastie Bodewes.

In de beginjaren hield Geert Joosten Bodewes zich voornamelijk bezig met de bouw van zeegaande ondiep stekende zeilvrachtschepen, zogenaamde tjalken. Hiervoor werd een werf gesticht te Martenshoek.
In de loop der jaren zou hij worden bijgestaan door zijn twee oudste zonen Josephus (1812) en Wijnandus (1816) en zijn jongste zoon Geert (1829). Josephus en Geert gingen in de loop der tijd zelfstandig verder, terwijl Wijnandus de werf in 1839 als feitelijke rechtsopvolger van zijn vader de werf voortzette.
Wijnandus trouwde in 1855 met Catharina Mulder. Het stel kreeg 10 kinderen van wie de twee oudste zonen Geert en Harmannus de werf zouden voortzetten onder de naam Gebroeders G. & H. Bodewes.
In 1881 kwam het eerste schip van ijzer vervaardigd van de werf. De traditionele bouw van houten schepen werd gedurende de volgende jaren geheel vervangen door ijzerbouw. In 1908 werd de N.V. Machinefabriek Fulton door de gebroeders Bodewes opgericht, bouwer van stoomketels en stoommachines.
In 1916 volgde overname van de werf Verstockt.



SHG archief

Het briefhoofd van de Gebr. Bodewes in 1910

Rond 1900 werden al verschillende typen schepen gebouwd zoals, zeilschepen voor zee- en binnenvaart, kustvaarders en stoomsleepboten.

Op 22 december 1911 werd de werf omgevormd tot een Naamloze Vennootschap en ging ze verder als N.V. Scheepswerf voorheen Gebroeders Bodewes. In de twintiger jaren werd ook een werf in Hasselt opgericht. Er volgde nog overname van diverse werven, echter in 1936 werd besloten de werven in Hasselt en Martenshoek te verzelfstandigen. De werf in Hasselt floreerde ondanks de crisisjaren.
Het scheepsbouwbloed is in de familieaderen blijven stromen en inmiddels staat de volgende generatie aan het roer. Onder leiding van Thecla Bodewes is de werf door overnames en samenwerking met andere werven uitgegroeid tot een onderneming met wereldwijde faam.

Helaas ging het met de werf in Martenshoek in aanvang anders. Op 30 oktober 1937 ging de werf in Martenshoek evenals de machinefabriek Fulton failliet. Herman Bodewes (1890), zoon van Geert Bodewes, zou een doorstart maken met de werf onder de naam Bodewes' Scheepswerven en zou zich toeleggen op de bouw van kustvaarders. In 2001 werd de naam gewijzigd in Bodewes Shipyards B.V. en vervolgens ontving de werf op 12 november 2012 het predicaat "Koninklijk" en ging men verder als Royal Bodewes B.V., en nog altijd houdt de werf zich bezig met het bouwen van zeeschepen.

Aanvang van de bouw

Medio 1915 werd een algemeenplan tekening van bouwnummer 616 gemaakt. Het ging om de stoomsleepboot *GEBROEDERS BODEWES VI* met de afmetingen 28 x 6 x 3,25 meter.
Het was een kolengestookte open brugsleepboot met één mast en een simpel achteronder, bestaande uit één ruimte met daarin zes kooien.
Later dat jaar in december werden op eigen risico op de "Werf bij Huis" van de N.V. Scheepswerven v.h. Gebr. G. & H. Bodewes te Martenshoek, de kielen gelegd van twee zeesleepboten de *BODEWES V* en de *BODEWES VI*.
Op donderdagmiddag 18 mei 1916 was de tewaterlating van de *BODEWES VI* en in augustus van dat jaar was de sleper gereed voor oplevering.

Al in mei 1916 verscheen een voorlopig koopcontract voor beide sleepboten de *BODEWES V* en *VI*.
Het contract was getekend door de werf en door Dahl & Co. te Lysakker in Noorwegen. Samen moesten de schepen ƒ 280.000, - kosten. De werf zou de sleepboten opleveren zodra de vergunning van de Nederlandse overheid binnen was. Op het koopcontract staat echter "vergunning tot uitvoer geweigerd" en de koop ging niet door.

Op 22 september 1917 verzocht Holmens Bruks & Fabriks AB uit Norrköping Zweden om een onderzoek te laten verrichten naar de zeewaardigheid van de *BODEWES VI*. Op 1 oktober 1917 stuurde de Kamer van Koophandel, afdeling Vaartuigregistratie, een telegram aan het Zweedse Consulaat met de mededeling dat de sleepboot zeewaardig was verklaard.
Op 29 januari 1918 liet Holmens de Kamer van Koophandel weten dat de firma de sleepboot *HOLMEN III*, tot dan genaamd *GEBROEDERS BODEWES VI* met bouwnummer 616 en liggende te Martenshoek had gekocht.

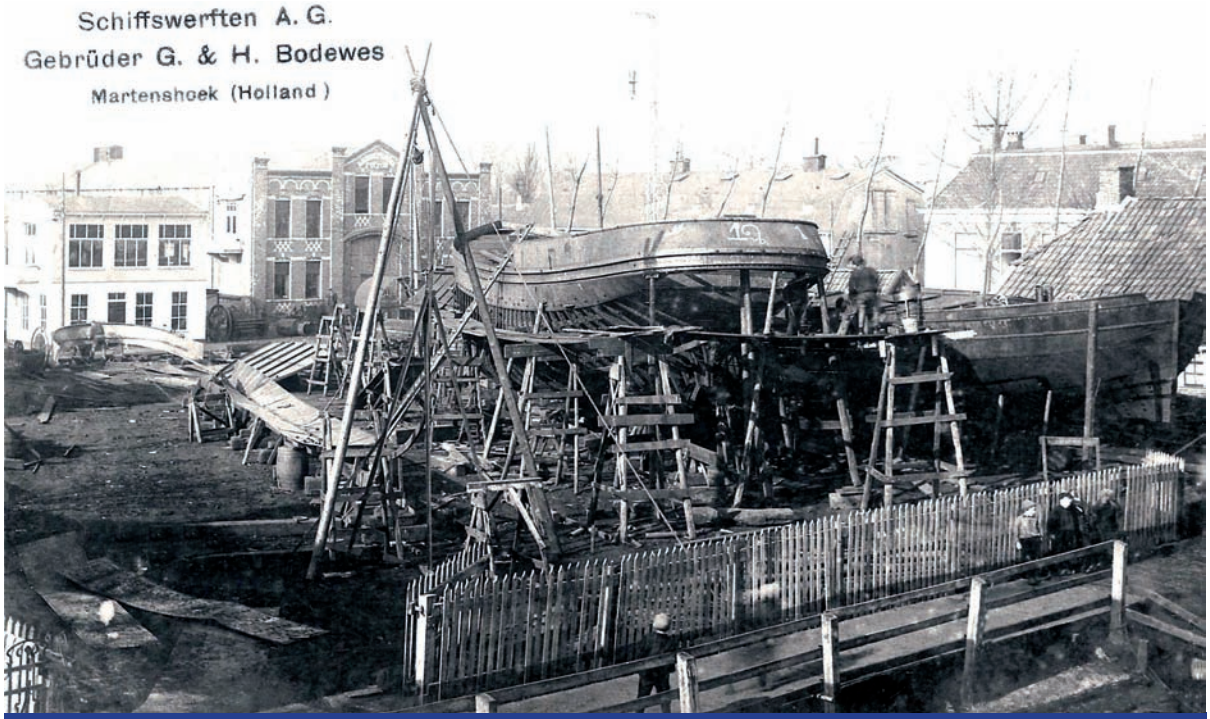


Foto: SHG archief

De werf, genaamd "Werf Bij Huis", van de Gebr. Bodewes in Martenshoek

Op 9 februari 1918 werd door de Germanischer Lloyd te Berlijn het machinecertificaat van de *BODEWES VI* afgegeven. Het certificaat bevestigt dat in september 1916 de Machinefabriek Fulton, een Triple Expansie Machine van 480 ipk, met drie cilinders met een doorsnee van respectievelijk: 320, 500 en 840 mm en een stoomketel, een z.g. vlampijpketel, met een inhoud van 15.000 l. water en een maximale druk van 14 atm., had geleverd.

Op 14 februari 1918 werd, door tussenkomst van de makelaars Jacq. Pierot te Rotterdam en Blom & Co. te Norrköping, de GEBROEDERS BODEWES VI officieel verkocht aan Holmens Bruks & Fabriks AB te Norrköping voor ƒ 185.000, -. (kosten machine ƒ 27.500, -).
Diezelfde dag verklaarde de werf dat de stalen stoomzeesleepboot *GEBROEDERS BODEWES VI* klaar was voor oplevering. De naam werd *HOLMEN III*.

HOLMENS BRUK



Foto: collectie Holmen

Het bedrijvencomplex van Holmen rond 1900

Het Zweedse Holmens Bruk werd in 1609 opgericht door Hertog Johan van Östergötland.
De fabriek werd gevestigd op het eiland Kvarnholmen in de Motala-rivier. Daar dankt zij ook haar naam ‘Holmen’ aan (‘holme’ = eiland, bruk = fabriek). Het bedrijf begon zijn activiteiten in de wapen- en koper-industrie. In 1806 werd dit geheel omgezet naar een nieuwe papierfabriek, om aan de snelgroeiende vraag naar papier te voldoen. Er werden 24 soorten schrijf- en drukpapier vervaardigd. De eerste echte papiermachine werd in 1837 in gebruik genomen. In 1915 en 1977 werden nog twee nieuwe papier-fabrieken in bedrijf gesteld. Hierna werd de locatie Kvarnholmen gesloten. Om het benodigde hout naar de papierfabrieken te transporteren werd de rivier gebruikt. Vanaf 1899 had Holmen eigen sleepboten in gebruik. Zij hadden de naam *HOLMEN* met een volgnummer, zoals de *HOLMEN III*, de latere *FURIE* die van 1918 tot 1967 in dienst geweest is van Holmen. Meer en meer begon men met het houttransport over de weg met grote vrachtauto’s. Tenslotte namen deze dit geheel over. Heden ten dage behoort Holmen Paper tot het beursgenoteerde concern Holmen AB.

ZWEEDSE PERIODE (1918-1976)

Op 15 maart 1918 schreef het Zweeds Consulaat in Amsterdam een voorlopig nationaliteit - en register-certificaat uit voor de reis van Delfzijl naar een Zweedse haven. De naam *GEBROEDERS BODEWES VI* werd gewijzigd in *HOLMEN III*. Het registratienummer werd 5983 en de roepletters KBGV.
Voor de uitbrengreis werd met grote letters SVERIGE (Zweden) op de zijkanten geschilderd; dit om te voorkomen dat het schip toebehorend aan het neutrale Zweden werd aangevallen. Immers, de Eerste Wereldoorlog was nog in volle gang.

Na een reis van enige dagen kwam de HOLMEN III op 10 april 1918 in haar nieuwe thuishaven Norrköping aan.

De Holmen III heeft van 1918 tot 1969 voornamelijk houtvlotten gesleept op de Oostzee. Vroeger werden de bomen, na gekapt te zijn, in de rivier gegooid en die dreven dan naar de monding van de rivier. Daar werden ze verzameld waarna er met speciale kettingen en haken vlotten van werden gemaakt. Die vlotten, elk zo'n 300 m^3 hout, werden aan elkaar gebonden en een sleper bracht zo'n transport over zee naar de papierfabriek. Op de rivier mocht gesleept worden met 16 vlotten. Overzee sleepte de *HOLMEN III* zo'n dertig vlotten, oftewel zo'n 9000 m^3 hout. Zo'n sleep had een totale lengte van zo'n 400 m en met nog eens een even lange sleepdraad is dat een heel konvooi. De navigatieverlichting van de sleep was in die tijd zeer primitief: alleen op het achterste vlot stond een stok met daaraan een petroleumlamp.

In 1920 werd de sleepboot verbouwd op een werf in Stettin in Polen.
Tijdens de verbouwing zijn walegangen aangebracht, zijn hutten en de stuurhut vergroot en is er een messroom bijgekomen. Dit alles wordt gestaafd door foto's uit die tijd die walegangen en een langere stuurhut laten zien. Ook werden waterdichte schotten en tanks aangebracht.

Interessant om te weten is dat in een inspectierapport van Scheepvaart Inspectie Sundsvall staat dat het kolenverbruik op zee 7 ton per dag was. En dat er in de twintiger jaren onder de bemanning van 10 personen al 2 vrouwen waren, te weten de kokkin en de schoonmaakster.

Daar de *HOLMEN III* dienst moest gaan doen voor de Zweedse Marine werd er een uitgebreide inventarisatie gemaakt van de sleepboot. Op 21 mei 1940 verscheen er een officiële brief van de Marine, met de volgende boodschap:
"Gedurende de oorlog zal de HOLMEN III door de Marine gebruikt worden als ondersteuningsvaartuig nr. 822. De militaire commandant wil dat de sleepboot zodanig wordt aangepast dat ze dienst kan doen voor de kustartillerie te Färosund op het eiland Gotland. De aanpassingen zullen worden uitgevoerd door de Ekensberg Scheepswerf te Stockholm en betreffen voornamelijk reparaties aan de romp en de machine".

Of de *HOLMEN III* ook daadwerkelijk gedurende de Tweede Wereldoorlog, waarin Zweden neutraal was, is ingezet is niet bekend.

Foto: SHG archief

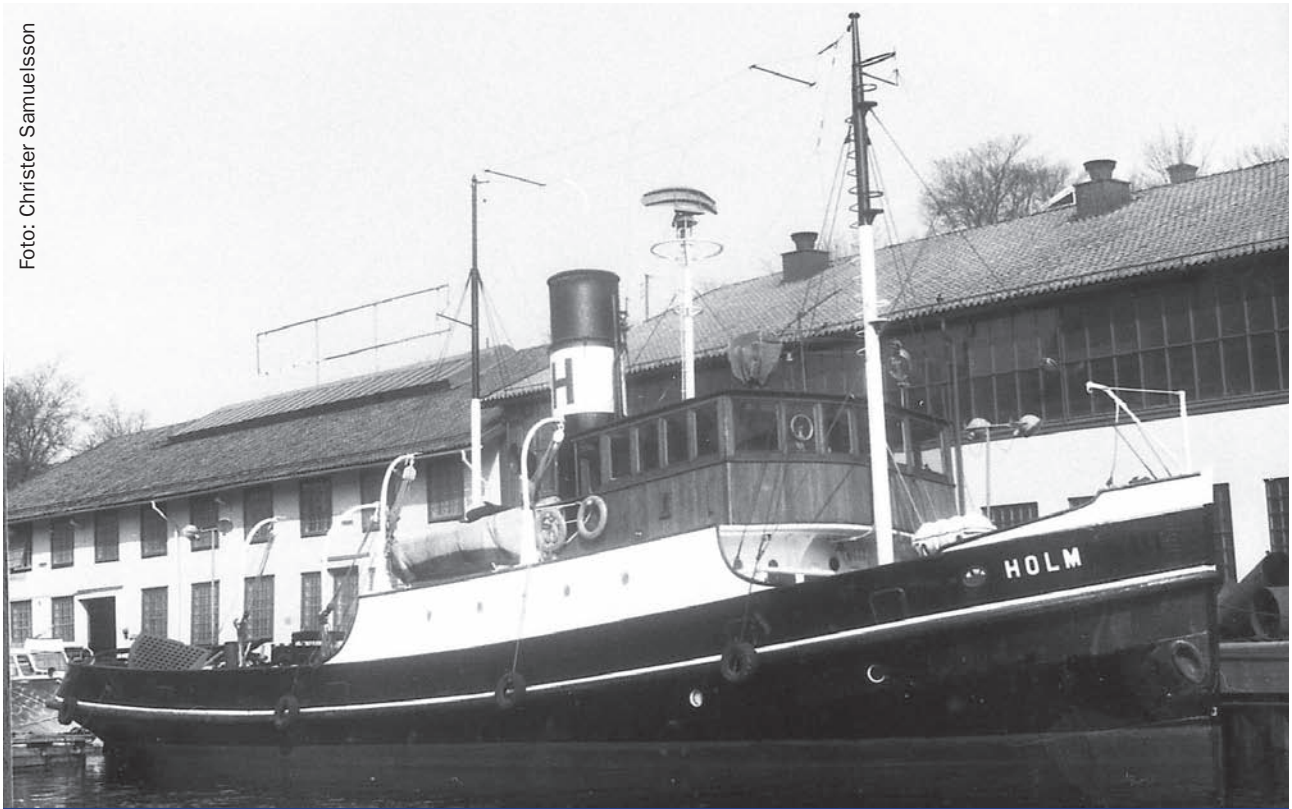


De HOLMEN III, (nog zonder de radar), afgemeerd aan de kade in de vijftiger jaren

Na de oorlog werden er nogal wat aanpassingen uitgevoerd. Zo kwam er eind jaren veertig een nieuwe hutindeling op het hoofddek, werd er in de jaren vijftig een tweede mast opgezet en kwam er een radiotelefonie-installatie aan boord. De technische installaties daarentegen zijn alle nog uit 1916; de enige grote verandering is de overgang van kolen - naar olie-stook geweest in 1957. Dat betekende 1 stoker minder zodat de bemanning niet langer uit 10 maar uit 9 personen bestond, te weten: kapitein, stuurman, hoofdmachinist, machinist, 2 matrozen, stoker, kokkin en schoonmaakster. Omdat het flink koud kan zijn op de Oostzee en de kapitein bij het manoeuvreren bij de telegraaf voor de stuurhut moet staan, werd er eind jaren vijftig een overkapping over de stuurhut aangebracht.

In de 60'er jaren werd het houtvervoer over zee steeds meer verdrongen door het vervoer in vrachtwagens en treinen. Op 4 december 1968 werd de *HOLMEN III* dan ook door Holmens Bruks & Fabriks AB voor 35.000, - Zweedse kronen verkocht aan haar kapitein Gustaaf Adolf Åkerlund. De naam werd gewijzigd in *HOLMVIK* aangezien de vorige eigenaar de naam *HOLMEN* exclusief voor haar schepen wilde houden. Voordat de sleepboot herdoopt kon worden van *HOLMEN III* in *HOLMVIK* heeft ze enige maanden als *HOLM* bij Langholmen in Stockholm gelegen. De sleepboot bleef na verkoop onder contract bij Holmens Bruks & Fabriks AB.

Foto: Christer Samuelsson



Sleepboot "HOLM" ex "HOLMEN III" liggend bij de, nog steeds bestaande, Mälarvarvetscheepswerf op het eiland Långholmen bij Stockholm op 10 mei 1969.
Hier lag de sleper geruime tijd voordat de naam werd veranderd in "Holmvik".



Foto: Bernt Fogelberg

De HOLMVIK slepend in de Zweedse wateren



Foto: archief SHG

De HOLMVIK zoals de AVRO haar in Stockholm aantrof

AANKOOP DOOR DE AVRO

Voor de 12-delige tv-serie Hollands Glorie naar het boek van Jan de Hartog had men een stoomzee-sleepboot nodig.
In Nederland was er geen te vinden. Vandaar dat de secretaris van de Internationale Sleepvaart Hobby Club (I.S.H.C.) ingeschakeld werd.
Die verstuurde veel brieven en op één daarvan werd gereageerd door een in Oslo wonende Nederlander. Die liet weten dat er nog een stoom-zeesleepboot in het watergebied van Stockholm opereerde. Een foto van de *HOLMVIK* overtuigde Walter van der Kamp; *"dit was de sleepboot die nodig was voor Hollands Glorie"*.

Op 23 -01-1976 vertrok een delegatie van de AVRO naar Stockholm om de HOLMVIK te bekijken.
Toen van der Kamp de sleepboot zag liggen zei hij: *"Toen ik 'm in de haven zag liggen, zat ze nog onder het ijs, maar waarschijnlijk is het de laatste die er van dit type nog bestaat."*

Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de sleepboot voor enkele maanden gecharterd zou worden. Kapitein Åkerlund wilde echter alleen verkopen en zo werd de AVRO de nieuwe eigenaar.

Eind april 1976 kon de HOLMVIK uit Stockholm vertrekken. De bemanning bestond uit ex-zeelieden die nog werkten bij Bureau Wijsmuller, met als kapitein Cor Oudendijk. Halverwege de reis viel de radar uit en moest, zoals vroeger, op kompas worden gevaren. De reis liep voorspoedig tot aan Brunsbüttel maar daar moest, in verband met slecht weer, een paar dagen worden gewacht voordat de oversteek over de Noordzee gemaakt kon worden. Kapitein Oudendijk zei later:" Het was onze taak een stukje antiek gaaf over te brengen, er zit geen hoog voorschip op, dus je kunt nauwelijks sneller dan acht mijl. Met een beetje wind van voren moet je al terug naar vier mijl. Maar we hadden geen haast."

Op 30-04-1976 arriveerde de HOLMVIK in IJmuiden en meerde af aan de Wijsmuller-steiger. Daar werd de sleepboot voor haar nieuwe taak als TV - ster uitgerust wat o.a. betekende verwijderen van de radarinstallatie, het weghalen van de overkapping over de stuurhut, het aanbrengen van een zonnetent op het vrije bruggedeelte en het plaatsen van een beting. Tevens werd het voorschip voorzien van een bakdek.
De aanpassingen namen zo'n zes weken in beslag en tijdens die periode werd er wacht gelopen door leden van de I.S.H.C. Inmiddels had Jan de Hartog gereageerd op de plannen en nog voordat hij het televisiescript had gelezen was hij akkoord en sprak de woorden:
"Meneer van der Kamp, ik heb gezien wat u met de boeken van Louis Couperus heeft gedaan. Als u zelf de bewerking maakt en de film regisseert, kunt u uw gang gaan."

Op 04-06-1976 vertrok de *HOLMVIK*, gesleept door de *MAASBANK* van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst met als kapitein Leen Hoogvliet, uit IJmuiden naar Castletown, Bantry Bay in Ierland waar men met de opnamen in volle zee zou beginnen. Daar de sleper als jacht stond genoteerd mocht er niet zelfstandig buiten de 5 - mijlszone gevaren worden. Oud-kapitein van Smit, Arie van Dorp uit Maassluis fungeerde als adviseur.
Om de sleepboot snel van gedaante te laten wisselen stond het achteronder vol met blikken verf. Men maakte opnamen alleen van SB - of BB - zijde. Als *JAN VAN GENT* kreeg de SB - zijde een roestig en verwaarloosd uiterlijk en als *FURIE* was BB - zijde netjes geverfd. De sleepboot is later in de serie ook als *BEVER* opgetreden. In Ierland werd 7 weken gefilmd, en zelfs met windkracht 6 - 7 werd er gevaren wat voor de meeste acteurs geen pretje was.
Vanaf juni 1976 werden tv-opnamen gemaakt. In de loop van het jaar werden ook nog opnamen op andere locaties gemaakt. Voor de opnamen, waar 64 acteurs en actrices aan mee hebben gewerkt, waren zo'n zes maanden uitgetrokken. De belangrijkste rol had Hugo Metsers (Kapitein Jan Wandelaar).
Eind juli vertrok de *FURIE*, gesleept door de *CYCLOOP* van Wijsmuller, vanuit Castletown naar IJmuiden, waar de sleep op zondagmiddag 25 juli arriveerde.



Foto: W. Koper

De MAASBANK met de FURIE op weg naar Bantry Bay



Jan de Hartog bij de FURIE

Jan de Hartog kwam pas voor het eerst aan boord van de *FURIE* in maart 1987 en hij schreef een brief met de volgende tekst: *"Dit is voor de schrijver van Hollands Glorie een diep ontroerende dag. Om na 47 jaar de hoek van de kade om te komen en het schip te zien liggen waar ik als 26 jarige over droomde, was een onvergetelijke ervaring."*

Hij ondertekende de brief met "Ome Jan".

Er is altijd contact geweest met de schrijver die in 2002 overleed. Voor het 25-jarig jubileum van de Stichting Hollands Glorie in 2003 schonk de gemeente een plaquette met daarop het hoofd van de schrijver en de *FURIE*. De plaquette werd onthuld door Mevr. De Hartog die daarvoor speciaal uit Amerika was overgekomen. De plaquette staat op de Stadhuiskade voor de *FURIE*.

TERUG IN NEDERLAND

Na de opnamen in 1976 werd de FURIE door de AVRO verkocht aan handelsonderneming Heise te Zaandam, waar pas na een jaar weer enige activiteit rond de sleper ontstond. Want toen eind ’77 de tv-serie werd uitgezonden zag Henk de Haas (erevoorzitter van de Stichting Hollands Glorie) de sleper en hij vroeg zich af waar die gebleven was en wat de staat van het schip zou zijn. De achterliggende gedachte was dat hij de *FURIE* naar Maassluis wilde halen. Gezien het verleden van de stad, als thuishaven van de zeeslepers van L Smit & Co’s Internationale Sleepdienst Maatschappij, niet zo’n gek idee. De *FURIE* was te koop voor f 65.000, - en leek te restaureren. Toen ging het in een stroomversnelling: de Gemeente Maassluis werd van het plan op de hoogte gebracht, een ligplaats aan de Stadhuiskade werd aangevraagd en gehonoreerd; de Stichting Hollands Glorie werd opgericht en om aan geld te komen werden certificaten van deelname uitgeschreven. Wat dat laatste betreft was het een groot voordeel dat de serie nog op tv was, want binnen twee weken was er voor f 50.000, - aan certificaten verkocht. De *FURIE* werd gekocht en op 17 februari 1978 werd ze ’s middags om 16.00 uur haar nieuwe thuishaven Maassluis binnengesleept.



Foto: J. van de Zee

De FURIE voor de Maassluise Haven

STICHTING HOLLANDS GLORIE

Het doel van de stichting is: “De tot standkoming van een varend- en werkend museum op het gebied van de stoomsleepvaart in de ruimste zin des woords”. Het betekent de volgende doelstellingen:

- FURIE vaarklaar krijgen en houden,
- de FURIE open stellen voor bezichtiging,
- de FURIE zoveel mogelijk in originele staat terugbrengen.

Ingebruikstelling:
Het vaarklaar krijgen en houden lukte al in 1980. Na twee en half jaar hard werken keurde het Nederlandse Stoomwezen de ketel goed en daar ook de machine weer functioneerde kon er gevaren worden.
Tijdens een groots, door de stichting georganiseerd, maritiem feest, Furie-ade genaamd, werd de *FURIE* officieel in gebruik gesteld door Hugo Metsers, die Jan Wandelaar in de televisieserie speelde.
Het werd een grandioos festijn.

Na afloop vroeg de gemeente om jaarlijks een Furie-ade te organiseren. Op zich een goed idee, maar niet op kosten van de Stichting Hollands Glorie. Vandaar dat een nieuwe stichting werd opgericht, de Stichting Maassluis Maritiem, met vertegenwoordigers van Furie, museum zeekadettenkorps en gemeente.
Inmiddels zijn er al vele Furie-ades gehouden en is dit jaarlijkse evenement niet meer weg te denken uit Maassluis.

Vanaf 1980 is er regelmatig gevaren, zo’n 7x per jaar. Er werd en wordt deelgenomen aan evenementen zoals het grootste stoomevenement in Europa: Dordt in Stoom, Havendagen Terneuzen, Sail Amsterdam en de Nationale Vlootdagen in Den Helder, waar we onderdeel waren van de demonstraties van de Marine.
Naar Den Helder, Amsterdam en Terneuzen werd er overzee naar de bestemming gevaren.
Uiteraard wordt er in Maassluis gevaren tijdens Furie-ade, Zeesleepboothavendag en de St.-Nicolaasintocht.
In de regio wordt er ook voor groepen en bedrijven gevaren, uiteraard alleen als de kosten worden vergoed.



Foto: archief SHG

De ketel wordt flink opgestookt voorafgaande de officiële ingebruikstelling van de FURIE



Foto: N.J. Ouwehand

Binnenkomst van St.-Nicolaas in 2007

De tweede doelstelling is de *FURIE* op vaste tijden openstellen voor bezichtiging en dat was de makkelijkste doelstelling, want met wat schoonmaken, een goede gangway en een paar enthousiaste rondleiders ben je al een heel eind. De sleper is op woensdagmiddag en zaterdag te bezichtigen, tijdens de Furie-tentoonstelling ook op zondagmiddag. Groepen kunnen ook op andere tijden terecht, maar dan wel na afspraak.
De stichting doet ook mee met het Cultuurmenu, een convenant tussen alle lagere scholen, diverse Maassluise instellingen en de gemeente. Jaarlijks krijgen we zo'n 1300 betalende bezoekers aan boord en velen zien de *FURIE* varen of liggen bij grote evenementen.

De derde doelstelling is het zoveel mogelijk terugbrengen in originele staat.
Niet zo makkelijk, omdat er nauwelijks gegevens waren uit de Zweedse periode. Contacten in Zweden hebben echter veel materiaal opgeleverd, foto's, documenten en tekeningen. De stichting beschikt dan ook nu over een uitgebreid archief dat gebruikt wordt om restauraties verantwoord te kunnen uitvoeren.
En dat heeft z'n vruchten afgeworpen gezien het feit dat de stichting sinds 1990 de status heeft van Varend Museum, verstrekt door de Vereniging van Musea in Zuid-Holland.

Sinds 1996 jaar is de *FURIE* in het bezit van het waarderingsschildje beschermd stadsgezicht van de gemeente Maassluis en sinds 1998 is zij opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten als Varend Monument A.

In de loop der jaren zijn de nodige grote karweien uitgevoerd, zoals het volledig reviseren in 2001 van de Triple Expansie Machine. Dat was een mega karwei, de *FURIE* heeft een half jaar bij Scheepswerf Niehuis & van den Berg gelegen, de machine is uit het schip gehaald en volledig gestript, alle onderdelen zijn nagekeken en nagemeten en zo nodig vervangen of gerepareerd. De vrijwilligers hebben er zo'n 3600 werkuren inzitten, voornamelijk voor bijkomende werkzaamheden als monteren, isoleren, schoonmaken, verven en conserveren.



Foto: archief SHG

Het uithijsen van de triple expansie machine voor een totale overhaal

De laatste grote klus was het vervangen van het houten brugdek dit voorjaar, een karwei dat uitgevoerd is door Scheepstimmerwerf De Hoop uit Workum en scheepswerf De Haas uit Maassluis.
Zo'n 1200 uur is er door de vrijwilligers in deze periode gespendeerd aan hand- en spandiensten.
Het dek ziet er inmiddels weer heel fraai uit.

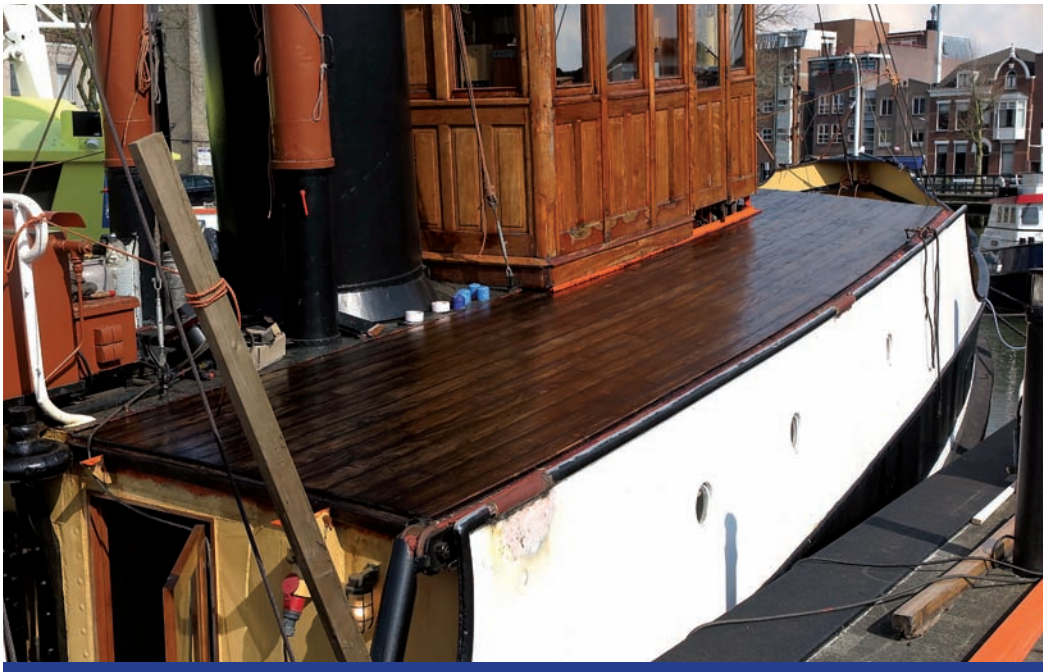


Foto: H. Stakenburg

Het vernieuwde houten brugdek voordat de davits en verschansing weer werden aangebracht



Groepsfoto van de vrijwilligers in 2013

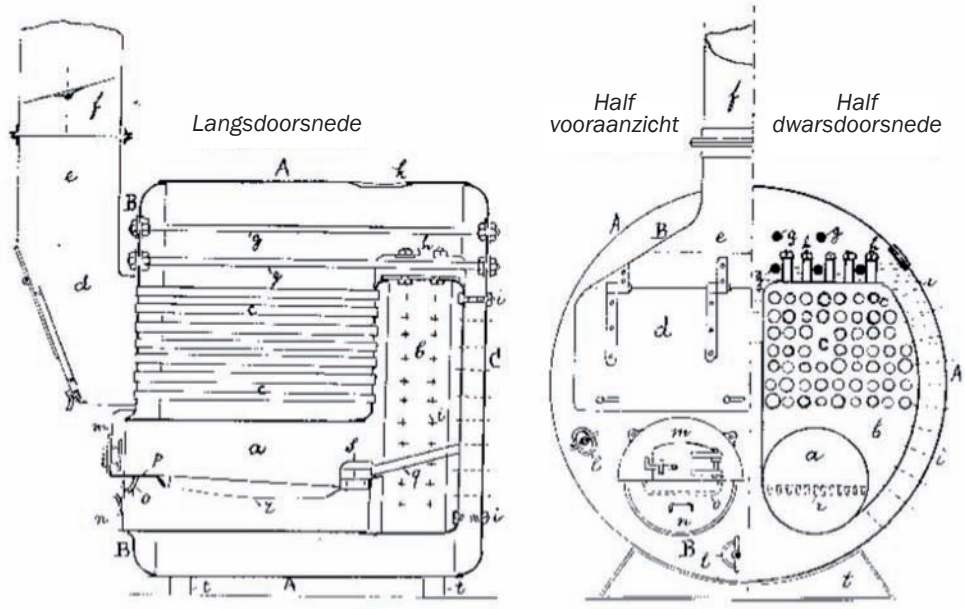
De Stichting Hollands Glorie, eigenaresse van de stoomzeesleper '*FURIE*' wordt gerund door vijfentwintig vrijwilligers, onder wie zes bestuursleden. Het bestuur wordt gesteund door een uit zes leden bestaande Raad van Advies. Vier van de vrijwilligers zijn al vanaf het begin, in 1978, actief. Er zijn twee ervaren kapiteins en twee machinisten, opleiding van nieuwe medewerkers wordt door de stichting zelf geregeld. Inkomsten krijgt de stichting uit donaties, opbrengsten van vaartochten, entree en via giften in natura. De Stichting Hollands Glorie is in het bezit van alle benodigde papieren om te mogen varen met maximaal veertig passagiers op de binnenwateren.

Technische gegevens van de *FURIE*

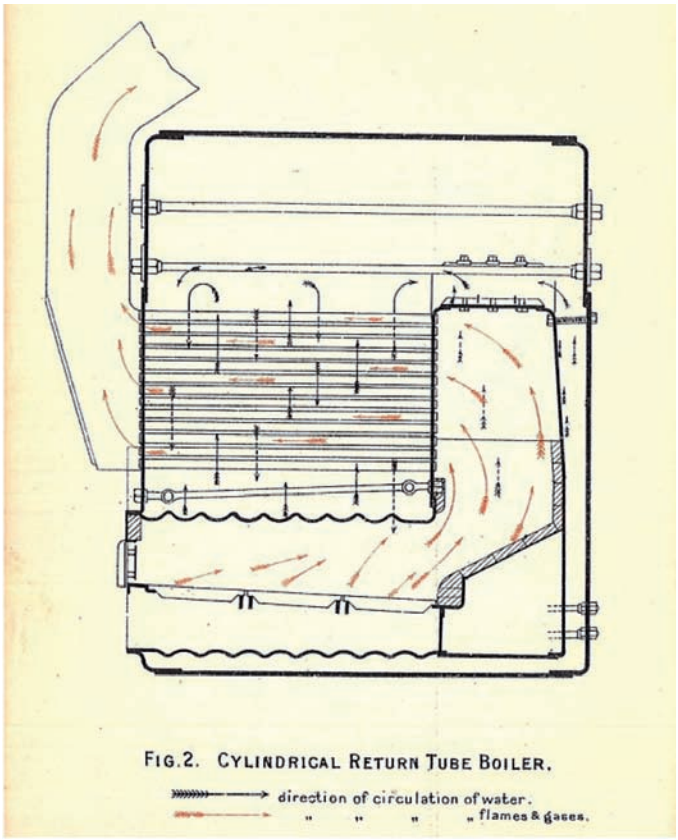
Scheepsnaam	FURIE
IMO-nummer	5153632
ENI-nummer	02315590
Roepnaam	PG7605
Vlag/ Thuishaven	Nederland/ Maassluis
Eigenaar	Stichting Hollands Glorie, Maassluis
Manager	
Beheer	
Charter	
Bouwwerf en bouwnr	Scheepswerf G. & H. Bodewes, Martenshoek / 616
Bouwjaar	1916
Kiellegging	December 1915
Te water	Mei 1916
Proefvaart	
Oplevering	15-08-1916
Brt/ GT	158
Nrt	12
Dwt	
Lengte over alles	30.28 m.
Breedte	6.07 m.
Holte	3.683 m.
Zomerdiepgang	3.10 m.
Machine	Triple Expansie Stoommachine Machinefabriek “Fulton”, Martenshoek
Vermogen	450 pk
Snelheid	8.5 knopen
In dienst	12-04-1979
Uit dienst	
Extra:	
Brandmerk	15590 Z Rott 1979

Hoe werkt de aandrijving van de FURIE?

Stoomketel:
De uit 1916 daterende originele tweevuurs Schotse ketel, is een z.g.n. vlampijpketel met twee vuurgangen met een waterinhoud van 15.000 liter. De ketel is gebouwd door Machinefabriek Fulton, een onderdeel van de Bodewes-werf waar de sleper gebouwd is. De ketel werd oorspronkelijk gestookt met kolen, maar is in 1957 omgebouwd met twee oliebranders van Amerikaanse makelij.



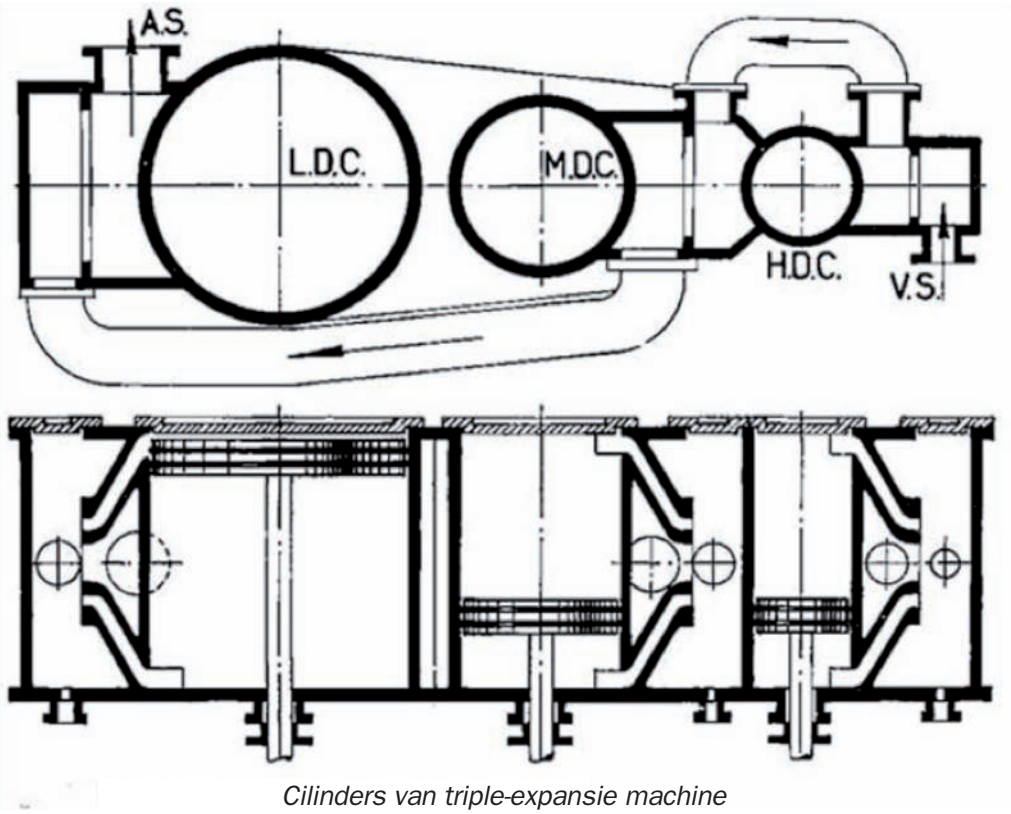
De stoomketel is bedoeld om stoom op te wekken uit water. Deze stoom wordt dan gebruikt voor de voorstuwing zoals hieronder beschreven bij de stoommachine. De vuurgangen hebben de vorm van liggende cilinders. In deze cilinders zitten de vuurgangen, die eindigen in het inwendige van de ketel in de z.g.n. keerkast. De keerkast is een holle ruimte die door vele steekbouten gesteund wordt om zodoende op zijn plaatst te blijven om de grote druk te weerstaan. Vanuit de keerkast lopen de vlampijpen naar de voorzijde van de ketel. In de vuurgang ligt een rooster waarop de brandstof verbrand wordt. De warme gassen en rook komen vervolgens in de keerkast en hierna gaan deze door de vlampijpen richting de rookkast die in verbinding staat met de schoorsteen. Alle delen waardoor de hete gassen passeren, geven hun warmte af aan het omringende water.



In 2014 is op de scheepswerf van De Haas Maassluis de gehele ketel overhaald. De vlampijpen die aan vernieuwing toe waren werden vervangen, zodat weer een goed werkende ketel bedrijfsklaar werd gemaakt.

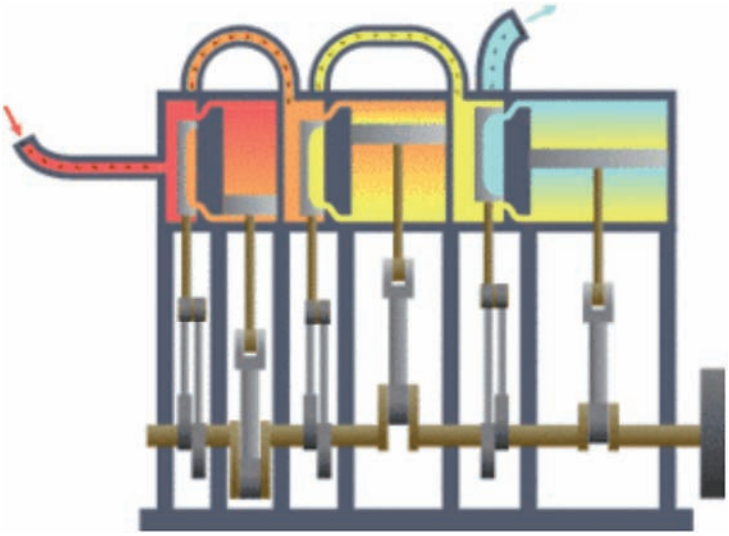
Stoommachine:

De voortstuwing van de Furie wordt geleverd door een drie cilinder dubbelwerkende Stoommachine, de z.g.n. Triple Expansie Machine (TEM) van 450 ipk.
De triple expansie machine bezit een hoge, middel, en een lage drukcilinder, waarbij elke cilinder 1/3 van de arbeid moet verrichten.
De cilinders variëren in drie verschillende diameters. De hogedrukcilinder, die de kleinste diameter heeft, heeft een diameter van 324 mm, De middeldrukcilinder heeft een diameter die groter is dan de hogedruk-cilinder, maar kleiner dan de lagedrukcilinder. De diameter hiervan is 501 mm. De lagedrukcilinder heeft de grootste diameter van de machine en heeft een diameter van 842 mm



Cilinders van triple-expansie machine

De door de stoomketel opgewekte stoom stroomt onder druk via poorten eerst naar de hogedrukcilinder, dan naar de middeldruk- cilinder en tenslotte naar lagedrukcilinder.
Laat men nu de stoom van 14 atm in de hogedrukcilinder toe, dan expandeert die daar naar een druk van 8 atm. Hierna stroomt de stoom naar de middel-drukcilinder, die een grotere inhoud heeft dan de hogedruk-cilinder, en daar naar een druk van 4 expandeert. Hierna vervolgt de stoom zijn weg naar de laatste grootste cilinder, die daar nog genoeg druk over heeft om arbeid te verrichten, waarna een restdruk overblijft van ongeveer 0,2 atm.



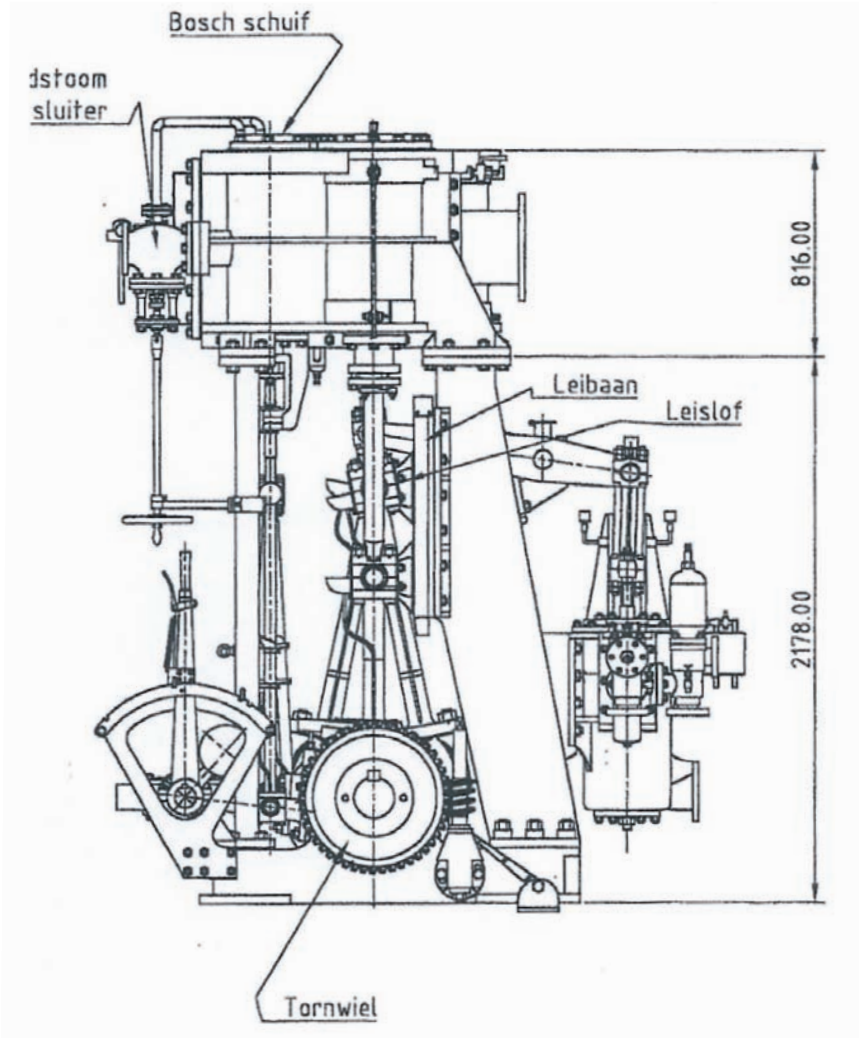
Nadat de afgewerkte stoom zijn arbeid heeft verricht, stroomt hij als laatste naar een met water gekoelde condensor om daar over te gaan naar water oftewel volledig expandeert in water- damp (condens) en dat laatste voor een grote onderdruk zorgt.

Constructie:
De stoomzuigers zijn stevig bevestigd op de stoomzuigerstang die door middel van een pakkingbus stoomdicht door de cilinderbodem kan passeren.

Deze zuigerstang op haart beurt is bevestigd aan een z.g.n. kruishoofd met kruishoofdmetalen welke bevestigd zijn tegen een leislof die opgesloten zit tussen de leibanen.
Door middel van een kruiskop is de drijfstang scharnierend verbonden aan de zuigerstang. Het andere einde van de drijfstang in met behulp van een krukmetaal verbonden aan de krukpen van de krukas.



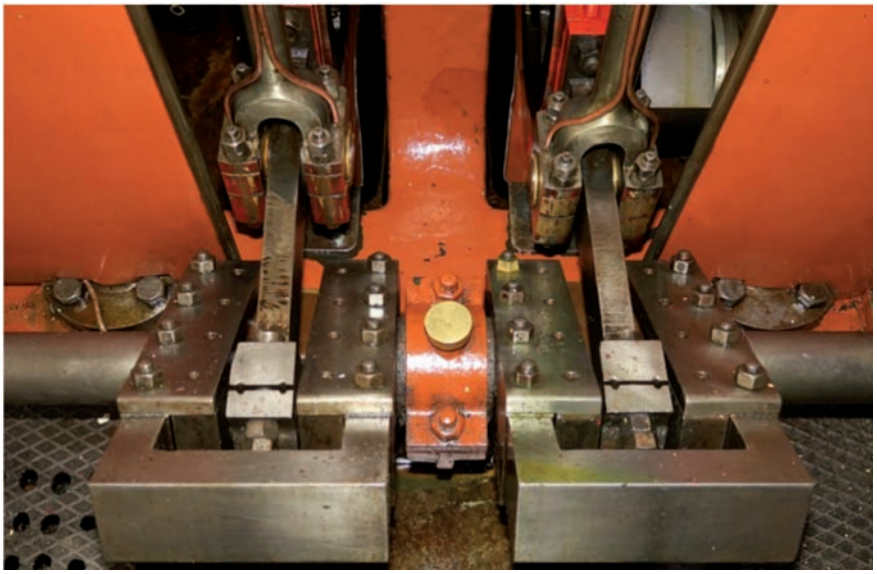
De krukpennen met de krukwangen vormen met de ashalzen de krukas. Doordat er drie zuigers zijn, zijn er ook drie krukken die 120° graden ten opzichte van elkaar verdraaid staan. De krukas rust met de ashalzen in de hoofdlagers, die bestaan uit twee schalen welke opgesloten liggen in de fundatie en die door een plaat met twee bouten op elkaar worden gedrukt. De vaste onderliggende afstand tussen fundatie en cilinders wordt verkregen door drie kolommen die zijn voorzien van de hierboven vermelde leibanen waar tussen de leisloffen bewegen die zoals vermeld weer gemonteerd zijn aan de kruishoofden.

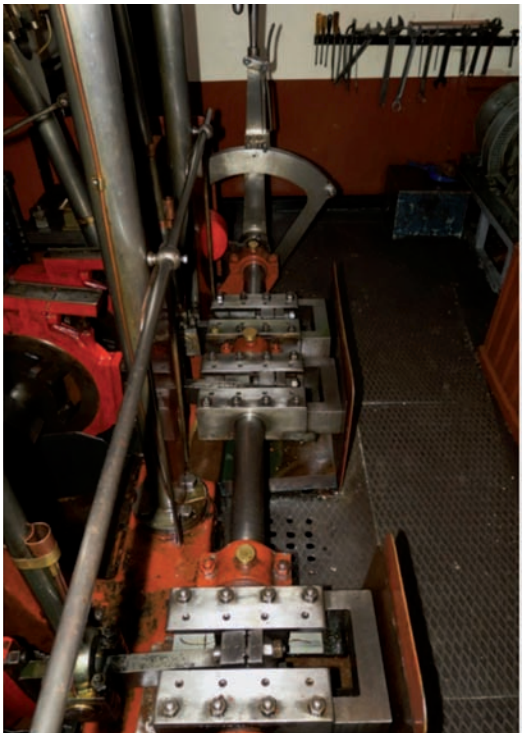


Door deze samenstelling van de machine wordt de op en neergaande beweging van de zuiger omgezet in een ronddraaiende beweging van de krukas en hierbij de schroef. Op het juiste moment wordt de stoom in de cilinder toegelaten om de zuiger in beweging te zetten. Hiervoor is tegen de cilinderwand een vlakke zijde gemaakt waarop poorten uitkomen die in verbinding staan met de cilinder. Tegen die vlakke zijde (spiegel) beweegt een stoomschuif die door een op en neergaande beweging de poorten op het juiste moment opent en sluit. De beweging van de stoomschuif op haart beurt wordt afgeleid van een op de krukas bevestigde excentriekschijf, waaromheen een excentriekring grijpt, die met een excentriekstang verbonden is aan de stoomschuifstang en weer verbonden is met de stoomschuif.
De machine zal door deze beweging, bij een constante stoomtoevoer blijven draaien.

De excentriekstang, die gemonteerd is aan een zijde tegen de excentriekstang om de krukas, is niet onmiddellijk verbonden aan de stoomschuif, maar via een koppelstuk aan de excentriekstang.
De excentriekstang is liggend en wordt hierdoor aan het einde verbonden met het schaarblok dat als excentriek draait langs de beide platen van een leibaan. Aan het koppelstuk wordt de stoomschuif verbonden.
Omdat de as in twee draairichtingen moet kunnen draaien is de stoomschuif van een omkeermechanisme voorzien. Het omkeermechanisme is een uitvinding van de heer Hackworth.

Elke stoomschuif heeft een excentriek met schaar en toebehoren. De scharen liggen voor de machine.
Hun astappen vormen een as die aan het einde is gekoppeld aan een handbediende omzetmachine.
Alle scharen zullen dus gelijktijdig en evenveel in stand veranderen.





Stuwblok
De druk, die de draaiende schroef op het water uitoefent, heeft een reactiekracht van het water op de schroefbladen tot gevolg.
Deze in de as optredende kracht, die het schip moet voortbewegen, noemt men de stuwkracht.
De voortstuwende kracht van de schroef wordt door middel van het stuwblok overgebracht op het schip.
Omdat de stuwkracht niet opgenomen kan worden door de krukas, is er achter de krukas een stuwblok geplaatst dat de stuwdruk op het schip overbrengt.
Het stuwblok is uitgevoerd met hoefvormige segmenten.



De stuwas, die gemonteerd is tegen de krukas, is voorzien van een aantal kragen die een geheel vormen met de as. Deze kragen kunnen de stuwkracht opnemen die het vermogen van de stoommachine levert.

Het stuwblok is een stalen blok in de vorm van een rechthoekige bak, die onwrikbaar bevestigd is op de scheepsfundatie. De stuwas ligt aan de achterkant in een lager, welke aan de binnenzijde is voorzien van witmetaal en aan de voorzijde met een flensverbinding aan de krukas. Tussen de kragen van de stuw-as zijn stalen holle hoeven (segmenten) geplaatst die aan de voor- en achterzijde zijn voorzien van witmetaal.

Aan de voor- en achterzijde is het stuwblok voorzien van twee zware ogen waarin de draadstangen, met dubbele moeren, zijn vastgezet.
De segmenten die tussen de kragen worden gemonteerd worden met behulp van moeren aan de voor- en achterkant van het segment op hun plaats gehouden.
De kragen brengen de stuwdruk over op de segmenten, de moeren nemen de druk over en brengen deze via de draadstangen over op de oren van het stuwblok en via deze oren wordt de kracht weer overgebracht op het schip.
De wrijving die ontstaat tussen de segmenten en kragen op de stuw-as veroorzaakt warmte.
Om oververhitting tegen te gaan zijn de segmenten hol uitgevoerd zodat buitenboordwater door de segmenten kan stromen waardoor koeling plaatsvindt en oververhitting wordt voorkomen.

Vanaf november 2000 tot mei 2001 is bij de Scheepswerf Niehuis & Van den Berg B.V. te Pernis (tegenwoordig een Damen-groepwerf) de gehele machine grondig gerestaureerd, waardoor de machine weer vele jaren dienst kan doen.



Foto: SHG archief

De FURIE, volle kracht vooruit