

# INLEIDING

*40 jaar Nationaal Sleepvaart Museum - een terugblik.*

Bij het 10-jarig bestaan van het museum in 1989 is een boekje verschenen waarin alle tot dan toe gepresenteerde exposities nog eens uitgebreid werden besproken. Vijftien jaar later werd opnieuw een boek samengesteld. Dat werk mocht er qua omvang en illustraties best zijn. In de periode na het eerste decennium is het museum volwassen geworden en dat was te merken aan de tentoonstellingen. De thema's kregen meer inhoud en de begeleidende teksten waren historisch meer uitgebreid onderbouwd. Beide boeken waren in relatief korte tijd uitverkocht en brengen thans in antiquariaten meer op dan de winkelprijs van destijds.

We zijn andermaal 15 jaar verder. Tijd dus voor een nieuw boek met informatie over de exposities die de afgelopen periode de revue zijn gepasseerd. Ook op de beschrijvingen van eerdere tentoonstellingen wordt teruggegrepen en waar mogelijk aangevuld en geactualiseerd. Er moest zelfs een keuze worden gemaakt uit de onderwerpen, zoveel is er het afgelopen anderhalve decennium veranderd in de bedrijfstak. De wereld van de sleepvaart en aanverwante bedrijfstakken staat nooit stil.

Nico J. Ouwehand



*De Christos XXII, de voormalige Smit Enterprise.*



*De Noordzee van Smit passeert na onderhoud uitgaand Maassluis.*





**Boven:** De Oscar Huber (b.w.jr. 1922) van Raab Karcher passeert de Hef.

**Onder:** De Franz Haniel XX, gebouwd in 1899, tot 1954 in de vaart.





# HOOFDSTUK 1

## Exposities 1979 - 1981

In de afgelopen 40 jaar is er heel veel op het gebied van sleepvaart, berging, zwaar transport en offshore gebeurd. Allereerst willen we in dit jubileumboek de eerste 25 jaar na de oprichting van het museum een aantal van de tentoonstellingsthema's en begeleidende toelichtingen die werden vastgelegd in het boek *Van Walegang en Berghout*, actualiseren.

De eerste tentoonstelling gaf een globaal overzicht van het ontstaan van de **zeesleepvaart**. Dat thema behoeft geen aanvulling. Anders ligt het bij de volgende expositie uit 1979 over **150 jaar Rijsleepvaart**. Die tak van sleepvaart is in de loop van de jaren nagenoeg verdwenen. Daarvoor in de plaats kwam duwvaart met bakken en binnenvaartvrachtschepen die op eigen kracht met voornamelijk containers 'naar boven' varen.

Enkele van de rijsleepboten zijn nog over. Ze functioneren als plezier- of museumvaartuig. In Duitsland aan de oevers van de Rijn in Duisburg ligt nog een typische Rijsleepboot *Oscar Huber* met schepraderen aan de zijkanten van



De *Adriana* is van 1929.



de romp. De eerste duwboten uit de vijftiger en zestiger jaren van de vorige eeuw zijn ook alweer gesloopt. De tegenwoordige duwboten hebben motorvermogens die op een zeesleper niet zouden misstaan. Ze varen dan ook met vier of zes gekoppelde duwbakken naar Duitsland.

Op de expositie over gecombineerd **Willem Muller en Wijsmuller** uit 1980 komen we nog terug. Beide gerenommeerde bedrijven zijn verdwenen, maar leven in anderen gedaanten

voort. De familie Muller is na de verkoop van het bedrijf van vader Willem na verloop van tijd op bescheiden wijze weer met sleepvaart begonnen, aanvankelijk vanuit België en later vanuit de thuishaven Terneuzen. Dat nieuwe bedrijf heet Multtraship en is in de loop van een relatief korte tijd uitgegroeid tot een formidabele rederij. Directeur van het eerste uur Kees Muller heeft inmiddels plaats gemaakt voor zijn zoon Leendert en die stap heeft zeker geen negatieve invloed gehad op de bedrijfsvoering.

### Links:

*De Florus* uit 1908.

### Rechts:

*Museumship Pieter Boele* is de voormalige *Wacht am Rhein VIII* uit 1893





De Dock Express 20, bouwjaar 1982, 2013 verbouwd tot kabellegger.

Transportpoot van Wijsmuller was al geruime tijd eerder, namelijk in 1993, samengegaan met het Rotterdamse bedrijf Dock Express. De verschillende typen schepen uit de gecombineerde vloot, t.w. de *Super Servants*, de *Mighty Servants* en de *Dock Express* vaartuigen kregen een oranje/rode romp en hebben tot 2012 goede diensten bewezen aan de Zwaar Transport sector. In dat laatst genoemde jaar deed het inmiddels uitgedijde baggerconcern Bos Kalis een succesvol bod op Dockwise. Hoewel de schepen nog lange tijd in Dockwise gedaante voeren zijn er ten tijde van het schrijven van dit boek duidelijke plannen gepresenteerd over naams- en kleurveranderingen. Het vlaggenschip *Dockwise Vanguard* is Boka-grijs en heet sinds begin 2018 *Boka Vanguard*. Begin 2019 heeft ook de *Mighty Servant 3* een gedaantewisseling ondergaan.



De Super Servant 1, bouwjaar 1979, 1993 verbouwd tot steenstorter.



De Mighty Servant 1, bouwjaar 1983

Ook op Multtraship komen we nog uitgebreid terug.

Wijsmuller, vroeger Bureau Wijsmuller, is een heel ander verhaal. De rederij die zowel haven- kust- , als zeesleepvaart uitoefende werd in 2006 aangekocht door het Deense Maersk-concern. Het bedrijf werd samengevoegd met de sleepvaarttak van Maersk, namelijk Svitzer. Aanvankelijk werd de naam 'Svitzer Wijsmuller', maar de toevoeging Wijsmuller is in de loop van de jaren uit de naam verdwenen en het is nu kortweg 'Svitzer' die havensleepdiensten in het Amsterdamse en IJmuiden verzorgt. Ook elders in de hele wereld is Svitzer actief in de havensleepvaart. Oudere eenheden van de Wijsmuller/Goedkoop combinatie werden door Svitzer geleidelijk elders ingezet. Zo vinden we de *Groningen* en *Friesland* nu terug in de havens van Lissabon. In de plaats van die sleepers kwamen sleepboten van het zelf door Svitzer ontworpen type, die krachtiger zijn dan de oude geëxporteerde eenheden. De namen van die vaartuigen duiden nog steeds een binding met Nederland. De *Svitzer Muiden* is daar een goed voorbeeld van. De Zwaar

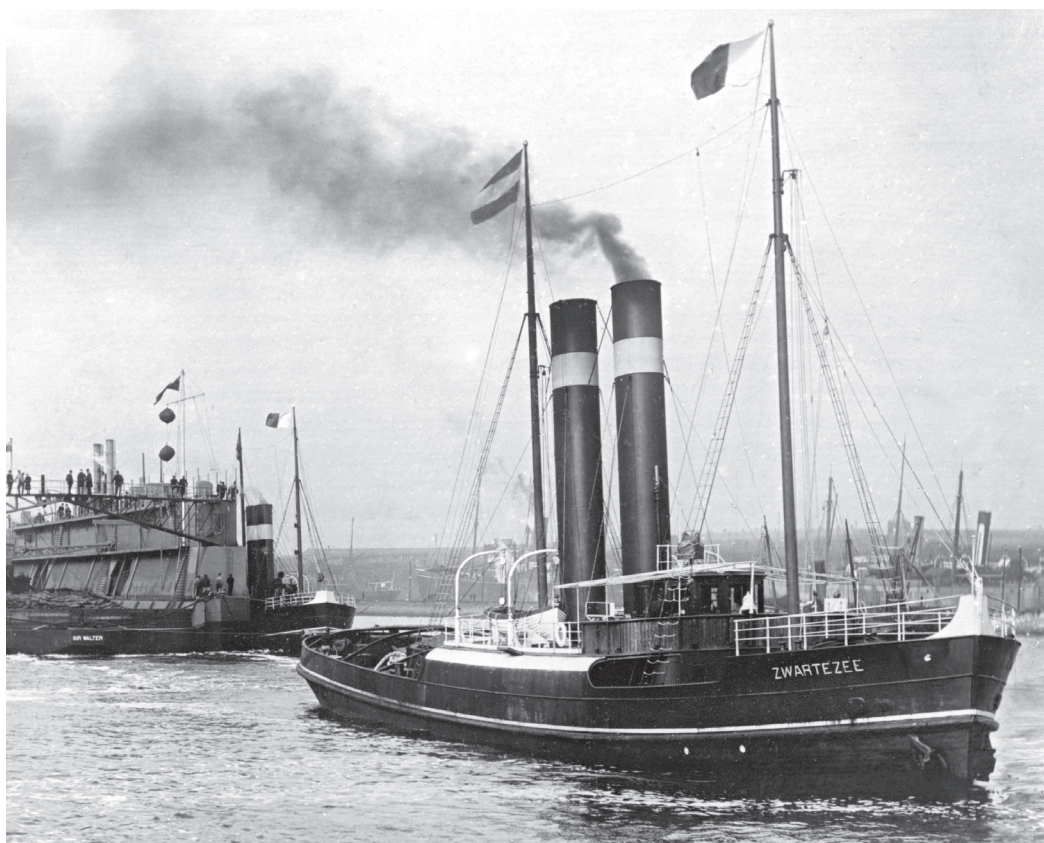


De Svitzer Leixoes is de voormalige Groningen van Wijsmuller.



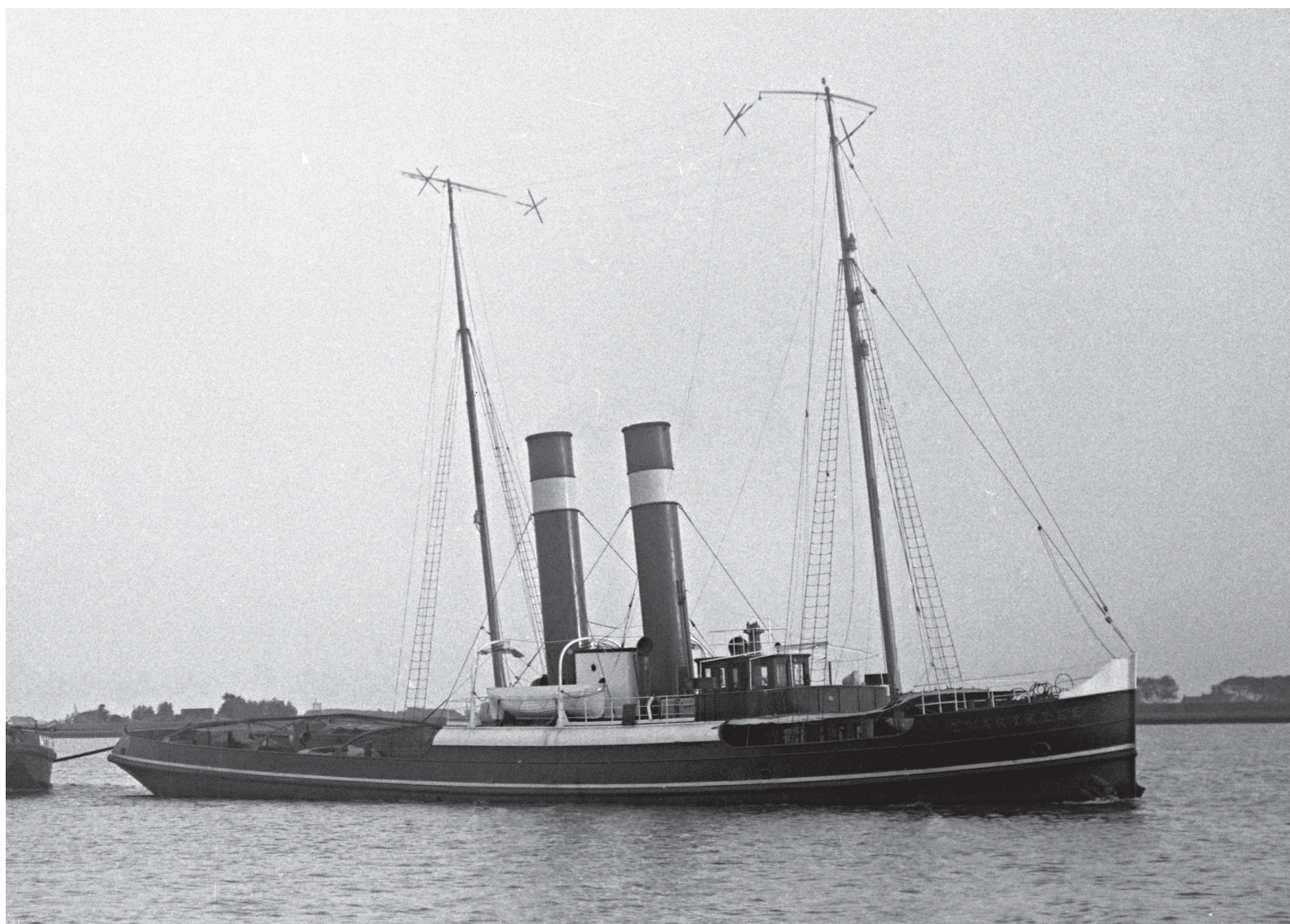
De daaropvolgende expositie ging over de vier sleepboten van Smit die de naam *Zwarte Zee* beroemd hebben gemaakt. Helaas voor de liefhebbers (en dat zijn er velen) is er tot op de dag van vandaag (in 2018) geen nieuwe *Zwarte Zee* gebouwd of aangekocht. Nostalgie brengt nu eenmaal niets op in maritieme kringen. Alleen de Holland Amerika Lijn valt voor haar cruiseschepen regelmatig terug op oude namen, maar doet dat niet consequent. De *Rotterdam* is een goed voorbeeld, maar de *Eurodam* en de *Koningsdam* hebben niets met oude tijden te maken. De liefhebbers van de oude sleepvaart zullen het vooralsnog dus moeten doen met minder traditionele namen als *Union Bear* of (*Smit*) *Sentosa*. Het voorvoegsel 'Smit' is er in 2018 doelbewust afgehaald. *Sentosa* is een eilandje bij Singapore. In andere hoofdstukken komen deze vaartuigen aan bod.

Voor hen die niet exact de geschiedenis van de sleepers met de naam *Zwarte Zee* in beeld hebben even een korte opfriscursus. De eerste *Zwarte Zee* (1500 pk) werd gebouwd in 1898 en viel op door haar degelijkheid en relatief hoog machinevermogen. In 1904 ging het schip naar Rusland en deed daar vele jaren dienst onder de naam *Svir*. Na 1922 heeft het schip voor diverse eigenaren over de wereld-zeeën gezworven, o.a. onder de vlag van de

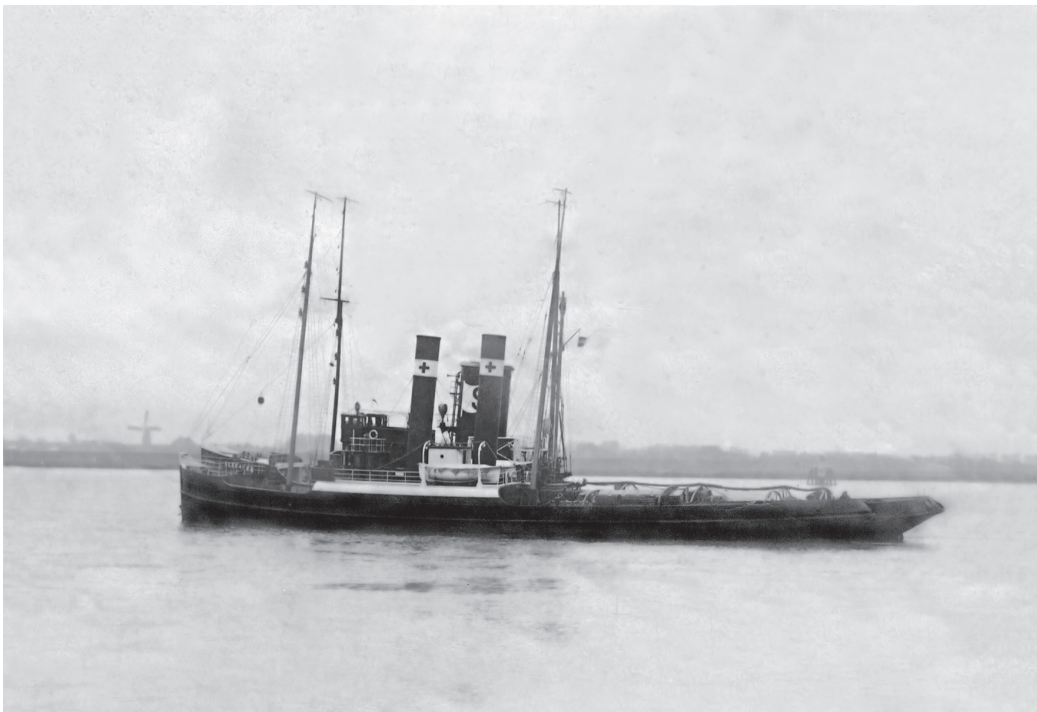


**Boven:** Voor zover bekend de enige foto van de *Zwarte Zee* (I).

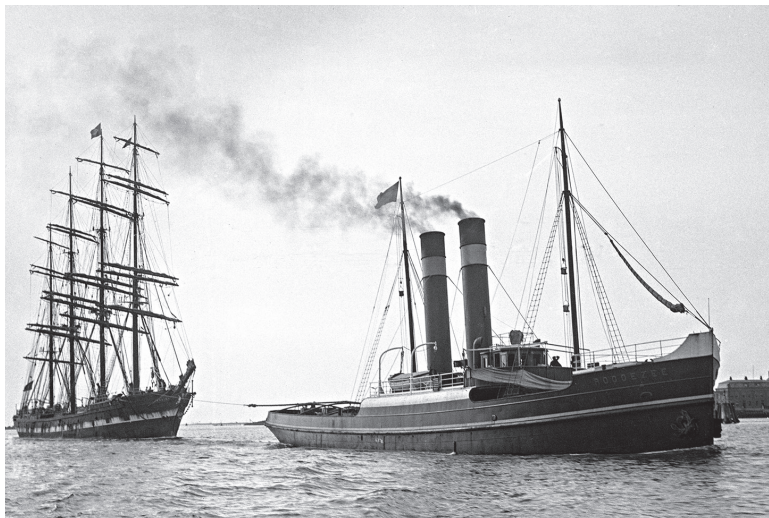
**Onder:** De in 1906 gebouwde *Zwarte Zee* (II).







De Zwarte Zee (II)  
verkocht aan Bugsier  
in 1933.



De Roode Zee (II) met  
de Lancing op 3-6-  
1908.



De Zwarte Zee (III)-  
4200 pk - uit 1933  
voor de Maassluise  
haven.

Filippijnen en Japan. In 1947 was ze nog in de vaart. De scheepsbel van het schip is in de jaren tachtig door een medewerker van Smit in het Verre Oosten gevonden en na betaling meegenomen naar Nederland. In bruikleen siert ze de 'bellenboom' in het Nationaal Sleepvaart Museum. De volgende, tweede, *Zwarte Zee* werd net als de eerste in Kinderdijk gebouwd en kwam in 1906 in de vaart. Ze leek heel sterk op haar voorganger en had eenzelfde machinervermogen. Dit schip maakte naam onder kapitein Barend 't Hart als stationsleepboot. Vele profijtelijke 'joppen' werden gemaakt. In de ether kon regelmatig de angstige verzuchting worden gehoord: "*Is there a Sword-Sea around?*". In 1933 kwam de derde *Zwarte Zee* van de helling en werd nummer twee verkocht naar Duitsland. Dat was een miskleun van de eerste orde omdat de Duitsers het schip opknapten er, in plaats van twee schoorstenen, één dikke dikke schoorsteen op plaatsten en er onder de naam *Albatross* met succes de Europese bergingsmarkt op gingen. Met haar eerste jop kwam ze doodgemoedereerd de Nieuwe Waterweg op varen. Dat prikte wel even bij Smit. Nadien is door de rederij nooit meer een verouderde sleepboot aan concurrenten in West-Europa verkocht. De *Albatross* heeft de Tweede Wereldoorlog overleefd en viel na de oorlog in Franse handen. Kapitein Maarten de Koe van Wijsmuller zag haar nog onder de naam *Taureau*. In 1947 werd het schip dat er bijzonder verwaarloosd uitzag tenslotte gesloopt.

De derde *Zwarte Zee* was een revolutionair schip. De sleper kreeg een motor ingebouwd in plaats van een stoommachine en was maar liefst 4200 pk sterk, bijna drie maal de sterkte van haar voorganger. Met haar indrukwek-





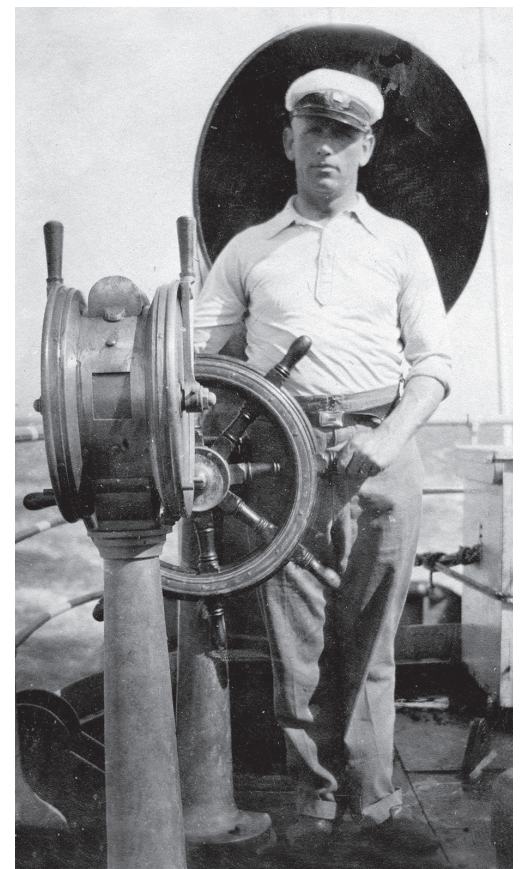
kende schoorsteen en forse verschijning was het schip een toonbeeld van kracht. Bovendien had de directie van Smit ervoor gekozen een jonge kapitein op haar vlaggenschip aan te stellen. Dat werd Teun Vet, terwijl Barend 't Hart met zijn geweldige staat van dienst eigenlijk op deze baan had gerekend. Een diepe teleurstelling voor deze rechtschapen man. In 1938 zou hij op de toen nieuwe motorsleepboot *Thames* (3000 pk) worden benoemd tot eerste gezagvoerder. Een goedmakertje dat zich uitbetaalde in de oorlog omdat 't Hart kans zag zijn schip vrijwel onbeschadigd door deze risicovolle periode te loodsen.

De nieuwe *Zwarte Zee* was in de eerste jaren niet eens zo'n groot succes. Dat kwam gedeeltelijk omdat opdrachtgevers er vanuit gingen dat aan het charteren van zo'n krachtig en fraai schip wel een buitenproportioneel prijskaartje zou hangen. Dat viel nogal mee en geleidelijk werden sleepreizen van importantie op naam van het schip opgeschreven. De Tweede Wereldoorlog was voor de *Zwarte Zee* een beproeving, want overal loerden de Duitse onderzeeboten. Konvoeien naar het Russische Moermansk werden begeleid en menig door torpedo's getroffen vrachtschip kon dankzij de *Zwarte Zee* worden behouden. Eénmaal heeft kapitein Vet gebruik moeten maken van zijn dieptebommen, waarna een grote olievlek aan de oppervlakte kwam. Hij heeft daar jaren last van gehad, maar het was 'hij of wij'. Ook na de oorlog heeft Vet nog vele jaren het bevel

over Smit's vlaggenschip gevoerd al waren er tijdens zijn verlof en ziekteperiode andere kapiteins die voor hem insprongen. Begin jaren zestig werd een plan gemaakt voor een 'super' *Zwarte Zee*. Dat schip met het uiterlijk van een jacht en het toen ongekende vermogen van 9.000 pk (meer dan twee keer zo sterk als haar voorganger) kwam in 1963 in dienst. Kapitein werd Arie Poot, die zijn carrière al voor de oorlog bij Smit was begonnen. De eerste booreilanden waren op de sleepmarkt verschenen en de nieuwe krachtpatser was bijkans daarvoor op maat gemaakt. De oude *Zwarte Zee* werd aanvankelijk herdoopt in *Zwarte Zee III* maar kort daarop in *Ierse Zee*. Smit wilde niet dezelfde blunder begaan als met de tweede *Zwarte Zee* en zo kwam het dat het fraaie schip, eigenlijk nog niet versleten, in 1966 voor sloop werd verkocht. Velen hebben deze stap betreurd, maar enige logica zat er wel in het beleid. De geschiedenis zou zich een kleine twintig jaar later nog eens herhalen.

De vierde *Zwarte Zee* was inderdaad een supersleper begin jaren zestig. In tegenstelling tot haar voorganger was ze wel een onmiddellijk succes. Smit aarzelde niet in de toen nog steeds profijtelijk sleepvaartmarkt een zusterschip te bestellen. Dat werd de *Witte Zee*. Kapitein Dirk Strijbos met de bijnaam "de joppenkoning" mocht dit schip 'uithalen', dat wil zeggen op haar eerste reis als gezagvoerder fungeren. Daar komen we later nog op terug. Niemand heeft kunnen voorzien welke enor-

*De Zwarte Zee (III)* was het laatste vlaggenschip van Smit dat nog in de haven paste.



Kapitein Teun Vet van de *Zwarte Zee (III)*.





me voortuitgang zou worden gemaakt in de techniek toepasbaar op schepen. Niemand heeft ook de ontwikkelingen in de markt in de jaren zeventig en tachtig kunnen voorzien. De offshore-industrie groeide aanvankelijk al kool, maar kreeg begin jaren tachtig te maken met een teruggang, die zowel de markt voor de zware sleepers als voor de zwaar-transport-schepen sterk zou beïnvloeden. Daarbij kwam dat zowel de *Zwarte-* als de *Witte Zee* technisch snel verouderden. De sleepers die na deze zusters de vloot van Smit kwamen versterken waren allemaal zonder uitzondering sterker. Boegschroeven werden ingebouwd hetgeen de mogelijkheden om te manoeuvreren op locaties met weinig ruimte aanzienlijk verbeterden. De *Rode Zee*, en zusters *Noordzee* en *Poolzee* kregen vermogens van 11.000 pk mee. De *Smit Rotterdam/London* gebouwd in 1975 en 1976 kregen zelfs twee keer dat motorvermogen dus 22.000 pk, door simpelweg twee van dezelfde motoren als in de *Rode Zee*-serie in deze giganten in te bouwen. In april 1984 werd allereerst de *Witte Zee* door de sleepboot *Drado* voor sloop op het strand van Gadani Beach gezet. Na een oplegperiode van bijna een jaar volgde de *Zwarte Zee* die door de *Smit London* op 12 mei 1984 in Taiwan werd afgeleverd. In twee (!) dagen werd het schip daar gesloopt. “*Sic Transit Gloria Mundi*” en dat behoeft geen vertaling, toch? Er is overigens vanuit Nederland nog een poging gedaan om



De *Zwarte Zee (IV)* - bwjr 1963 - uitgaand met *Ile de France*.

De *Zwarte Zee (IV)* - 9000 pk - in onderhoud bij HVO.

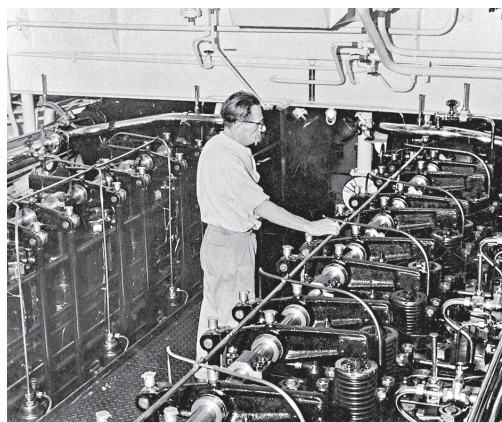
het schip als museumschip te behouden. Hoewel er een vrijwillige bemanning klaar stond om het schip in Singapore op te halen bleek de hele onderneming inclusief de aanschafprijs toch te kostbaar.

De volgende tentoonstellingen in 1981 gingen over ‘**Bergingen**’ en over ‘**Trekpaarden ter zee**’. Eerstgenoemde expositie had grote raakvlakken met latere tentoonstellingen over specifieke bergingen en wrakopruiingen. In vroeger tijden was er iedere winter wel een schip dat op een of andere manier tijdens een

storm of door een technische storing ergens op het Nederlandse strand liep. Dat waren er in de periode 1900 - 1911 niet minder dan 71. Daar viel door bergers dus best een goede boterham te verdienen. De Bergingmaatschappij van Dirkszager (Maassluis!) en W.A van den Tak's Bergingsmaatschappij waren naast Dros op Texel en Doeksen op Terschelling de voornaamste spelers in de bergingsmarkt. Anno 2018 kan het voorkomen dat een decennium lang onze kusten gevrijwaard blijven van gestrande schepen. Verbeterde techniek en de mogelijkheid dankzij satellietnavigatie te va-



ren bijna op de vierkanten meter nauwkeurig hebben de veiligheid aanzienlijk bevorderd. Er zijn veiligheidsnormen waaraan schepen moeten voldoen anders krijgen ze geen toestemming de Nederlandse havens te verlaten. Dan is er de Kustwacht die op vele manieren en in samenwerking met de Koninklijke Marine het scheepvaartverkeer nauwkeurig in de gaten houdt en optreedt als dat nodig is. De instantie werd in 1987 opgericht en verhuisde in 2001 van Scheveningen naar Den Helder. Er is naar aanleiding van de vele ongelukken met tankers voor de Franse kust en in het bijzonder de stranding van de tanker *Brear* bij Schotland, waardoor 85.000 m<sup>3</sup> olie in zee terecht kwam,



De machinekamer van de *Zwarte Zee (III)*



Wijsmullers *Cycloop* met de *Falcon* (1954).

een speciaal kustwachtschip door de overheid gecharterd. Vanaf 1995 werd dat de *Waker*, de voormalige *Smit Houston*, die na een verbouwing vanaf 1990 gedurende vijf jaar voor Greenpeace voer onder de naam *Solo*. Deze zware zeesleper, 16.000 pk sterk, in 1977 gebouwd voor rekening van Smit Internationale en gestationeerd te Den Helder, werd geacht bij een windkracht hoger dan 5 Beaufort alvast op zee een positie in te nemen om assistentie te kunnen verlenen indien dat onverhoopt nodig zou zijn. Het schip is tegelijk visserij-inspectie- annex patrouillevaartuig dus er is altijd werk voor. Lange tijd is werd de functie verzorgd door de *Waker* onder de vlag van een samenwerkingsverband van SmitWijs en ITC. Later heeft ITC (International Transport Contractors toen gevestigd te Heemstede) zich teruggetrokken en kwam Svitzer voor Wijsmuller in de plaats is na overname van die laatste rederij. In 2007 nam Svitzer de *Waker* over omdat de van oorsprong Deense rederij het 50% belang van Smit Internationale in SmitWijs overnam. Op maandagavond 7 september 2009 kreeg de *Waker* op zee te kampen met een hevige brand in de machinekamer,

De *Waker* ex-*Smit Houston* in Svitzer-outfit.

veroorzaakt door een breuk in een brandstofleiding. De zeesleper had toen zelf assistentie nodig. De trotse sleepboot bleek niet meer economisch te repareren en werd tenslotte naar een sloperij te 's Gravendeel gesleept. Er ontstond dus een vacature voor een kustwachtschip. Omdat het contract met de overheid doorliep tot januari 2014 moest Svitzer zorgen voor een vervangend schip. Afwisselend hebben andere sleepers uit de Svitzervloot, die inmiddels ook de voormalige *Smit Rotterdam*, *Smit London* en de *Smit Singapore* om-

vatte, de functie van de *Waker* overgenomen tot 25 juni 2010 toen Svitzer de nagelnieuwe *Ievoli Black* charterde. Dit schip beschikte niet over werkelijk alle mogelijkheden die de voormalige *Smit Houston* aan boord had, maar was zeker krachtig genoeg. (139 ton bollard pull). Met een blauwe romp kwam de *Ievoli Black*, die in Polen was gebouwd en als thuishaven Napels had, onder beheer van Svitzer in de vaart. Om aan alle eisen van de Nederlandse overheid tegemoet te kunnen komen liet de rederij Ievoli een volledig nieuw schip bouwen. Dat werd de *Ievolie Amaranth*, die 8 maart 2013 de taak van haar zuster overnam. Het contract met Svitzer werd verlengd tot 15 januari 2016. Met de einddatum in zicht werd het contract met de overheid opnieuw aanbesteed. Niet Svitzer maar Multtraship uit Terneuzen won het contract en nam het Ievoli-schip op 16 januari 2016 in bare-boat charter over. Het schip kreeg het Multtraship-logo in de schoorstenen en een nieuwe naam: *Guardian*. Het contract met Multtraship heeft een looptijd van 10 jaar.

Opgemerkt moet worden dat er één regio is in Nederland waar nog steeds regelmatig schepen aan de grond lopen. Dat betreft de Westerschelde. De wandelende zandbanken, de vreemde stromingen en het hier en daar nauwe vaarwater (Nauw van Bath) zijn belangrijke oorzaken van de problemen daar. In de tentoonstellingen "Slepen op de Schelde" deel I en deel II wordt daar uitgebreid verslag van gedaan.

Ongelukken op zee doen zich dus nu veel meer voor in andere delen van de wereld dan in de nabijheid van Nederlandse stranden. De Nederlandse know-how heeft echter nog steeds een geweldig goede reputatie in de wereld. Bergingsdeskundigen zwerven in de tegenwoordige tijd uit naar alle locaties in de wereld waar zich calamiteiten met schepen voor doen. Ze zijn niet meer uitsluitend afhankelijk van hun ervaringen, maar krijgen een





gedegen opleiding. Iedere bergingsdeskundige heeft de zeevaartschool doorlopen en kan dus bogen op een uitgebreide kennis. Het feit dat bergingen niet meer uitsluitend door Smit en Wijsmuller worden uitgevoerd heeft geen nadelige invloed gehad op de Nederlandse reputatie. De mannen zijn nu echter in dienst van, Mammoet, Multraship, Boskalis of Svitser. Als er een sleepboot nodig is komen die niet meer per definitie uit de eigen vloot maar worden die ter plekke ingehuurd. Bergingsmateriaal ligt nog steeds opgeslagen in Rotterdam, Terneuzen of IJmuiden en kan binnen een minimum van tijd per vliegtuig naar een plek des onheils worden getransporteerd. Omdat zich er naar verhouding minder calamiteiten voor-

doen is de berging niet langer een bedrijfstak waar een rederij totaal afhankelijk van is. Een breed spectrum van activiteiten van diezelfde rederij naast een bergingsafdeling is daarom een noodzaak. Dat wordt dagelijks in de praktijk gebracht door de verschillende ondernemingen.

Gebeuren er werkelijk minder calamiteiten op zee? Die vraag kan alleen worden beantwoord als die per regio wordt gesteld. In de Noordzee-regio is een reductie van het aantal schepen in problemen zeker het geval. Daarbij komt dat hulp voor schepen in moeilijkheden sneller ter plekke is. Frankrijk, Engeland en Duitsland hebben alle een zware bergingssleepboot klaar

liggen voor eventueel zich voordoende calamiteiten. De ongelukken met meestal als gevolg zware milieuvervuiling hebben de overheden tot het besef gebracht dat zo'n kustwachtschip in feite goedkoper is dan een groot kustgebied schoonmaken van aangespoelde olie.

We geven hieronder een globale opsomming van de ongelukken met olietankers vanaf de jaren zestig, waar Nederlandse bergers betrokken waren bij de berging dan wel het opruimen van het wrak. Soms hebben de bergers zich voor niets ingespannen omdat er niets meer te redden viel.

Let wel: het gaat (op één na) alleen om olietankers en niet om bulkcarriers, autocarriers of andere zeeschepen.

tijdstip	naam schip	locatie	opmerkingen
25021966	Anne Mildred Brøvig	bij Helgoland	16.800 ton olie in zee, achterschip gezonken
18031967	Torrey Canyon	bij Z. Engeland	119.000 ton olie in zee schip breekt in twee stukken
23101970	Pacific Glory	bij Isle of Wight	olie uit één tank loopt in zee, schip geborgen
09081974	Metula	Straat Magellaan	53.000 ton olie in zee bij Vuurland
16121977	Venpet en Venoil	bij Z. Afrika	ca. 30.000 ton olie in zee, deels verbrand ongeluk gevolg van aanvaring in mist
18021978	Amoco Cadiz	bij Portsall, Bretagne	200.000 ton olie in zee, opruimen duurde meer dan een jaar
12051978	Urquiola	bij La Coruña	100.000 ton olie in zee
31121978	Andros Patria	bij NW Spanje	explosie. ca. 50.000 ton olie in zee sloep kapseisde 30 man/vrouw verdronken o.w. de kapitein schip geborgen
08011979	Betelgeuze	Bantry Bay	explosie, slecht onderhoud, Nederlandse duiker omgekomen. Schip in delen afgevoerd naar sloperij
19071979	Atlantic Empress en Aegean Captain	bij Tobago	navigatiefout, dikke mist Empress gezonken, 287.000 ton olie in zee
22111986	Kowloon Bridge	bij W Cork, Ierland	1200 ton bunkerolie lekt nog steeds gezonken na scheur in de romp 169.000 ijzererts aan boord.
24031989	Exxon Valdez	bij Alaska	navigatiefout, 45.000 ton olie in zee
19121989	Khark 5	bij Marokko	70.000 van de 280.000 ton olie in zee Spanje en Marokko weigerde de toegang in hun havens. Schip niettemin na deels gelost geborgen
22021990	Surf City	Perz. Golf	81.000 brt gezonken, nafta en diesel
05011993	Braer	bij Shetlands	stranding 84.000 ton olie in zee, schip gezonken. Vreemd genoeg olie snel naar de zeebodem. na 6 jaar situatie bijna normaal
03061993	British Trent	Noordzee	aanvaring, schip in brand, 3600 ton gasolie verloren. schip geborgen en naderhand gesloopt.
25011994	Cosmas A	Z. Chinese Zee	20 jaar oude tanker in brand. 10 man vermist. 20.000 ton olie in zee schip in twee stukken gebroken. Jaguar (Wijsmuller) maakt vast. beide scheepdelen tot zinken gebracht
15021996	Sea Empress	Z. Wales	navigatiefout. Zinkt, 147.000 ton olie in zee. 25.000 zeevogels slachtoffer
12121999	Erika	zuidkust Bretagne	31.000 ton zware stookolie in zee schip breekt in twee stukken en zinkt zit nog steeds 1/3 van de lading in de tanks. 300.000 vogels slachtoffer
13112002	Prestige	bij Galicië	corrosie, breekt in twee stukken en zinkt 77.000 ton olie in zee
07012018	Sanchi	Oost Chin Zee	aanvaring. schip zinkt. 136.000 ton olie in zee



De Tempest in de kleuren van ITC.

Deze opsomming is geenszins volledig. Sinds de jaren zestig zijn niet minder dan 281 hevige ongelukken met tankers geregistreerd, waarbij nog is afgezien van gevallen die het gevolg waren van vijandelijkheden in de Perzische Golf. Hebben deze ongelukken de reders en oliemaatschappijen iets geleerd en zijn er maatregelen genomen om het aantal ongevallen te reduceren? Dat is gelukkig wel degelijk het geval. De instantie Marpol (International Convention for the Prevention of Pollution) heeft voorschriften uitgevaardigd die zeker effect hebben. Er mogen geen tankers meer worden gebouwd met een enkelvoudige romp. Wat betreft de ballasttanks zijn er ook betere



voorschriften gekomen en het gebruik van inert gas is bij lege tanks die gebruikt zijn voor het vervoer van olie verplicht. Daarbij is in de loop van de tijd het al meer dan honderd jaar in gebruik zijnde contract Lloyds Open Form (clause "No Cure no pay") zodanig aangepast dat bij calamiteiten bergers financieel tegemoet worden gekomen als zij maatregelen hebben kunnen nemen om het milieu te sparen, afgezien van het feit of hun bergingsactie succes heeft gehad. Er worden gemiddeld 60 contracten per jaar op basis van Lloyds Open Form afgesloten, maar het aantal is dalende. In de periode na 2000 zijn aanmerkelijk minder ongelukken geregistreerd, maar uit te sluiten zijn ze niet. Menselijk falen zoals bij de *Sea Empress*, waar de loods Milfordhaven op een onjuiste manier benaderde, hetgeen de ramp tot gevolg had. Ook slordigheid is een factor van belang bij explosies. Het minste vonkje kan een ramp veroorzaken.

Zijn er in de afgelopen 15 jaar nog ongelukken gebeurd met andersoortige schepen? Net als aan de wal zijn sommige calamiteiten nauwelijks te voorkomen als er vrij simpele fouten worden gemaakt. We denken in dit geval bijvoorbeeld aan het cruiseschip *Costa Concordia*. Dat enorm grote passagiersschip raakte op 13 januari 2012 omstreeks kwart voor tien 's avonds bij het passeren van het Italiaanse eiland Giglio een rots, simpelweg omdat het te dicht op de kust voer. Het schip had al eerder met een verhoudingsgewijs klein incident te maken gehad toen het op 22 november 2008 te hard te haven van Palermo binnen voer en met de boeg op de kade liep. Die schade was



De brandende MOL Comfort (2013).

**Midden:**  
De Blizzard van Tschudi brengt het wrak van de Costa Concordia naar Genua (2014).



De ALP Striker in 2016 in Japan gebouwd. Trekkraft meer dan 300 ton.

te overzien. Ruim drie jaar later waren de gevolgen veel groter. De rots veroorzaakte een scheur van ongeveer 70 meter in de romp. De *Costa Concordia* maakte onmiddellijk water, voer nog een poosje in dezelfde richting verder, maakte vervolgens door de wind en de

stroming een draai van 180 graden en liep aan de grond op de kust van het eiland. Dat laatste was een geluk bij een ongeluk, want zinken verder op zee zou een veel grotere ramp hebben veroorzaakt. In totaal kwam 32 van de 4229 opvarenden om het leven. Dat is weliswaar een zeer te betreuren aantal, maar de lezer kan zich voorstellen dat als de calamiteit niet zo dicht onder de wal zou hebben plaatsgevonden er wellicht honderden mensen zouden zijn omgekomen.

Het Amerikaanse bergingsbedrijf Titan Salvage samen met het Italiaanse Micoperi kreeg de opdracht tot de berging en kwam met een spectaculair plan. Inmiddels hadden bergers van Smit Internationale de bunkerolie al uit het schip, dat zware slagzij maakte, weten te halen. Om een lang en moeizaam proces kort weer te geven moet worden gezegd dat de bergers er met een flink aantal Nederlandse onderaannemers in slaagden het schip op 17 september 2013 recht te trekken. Er werden zgn. sponsors, een soort stalen lucht tanks, aan beide zijden van de romp aangebracht, waardoor het wrak ging drijven. Van 23 tot 27 juli 2014 slaagden sleepboten, onder leiding van de zware zeesleper *Blizzard* van Tschudi



Offshore & Towage (tot 1 januari 2013 ITC), gevestigd in IJmuiden, er in het gevaarte naar Genua te verslepen, waar het schip zou worden gesloopt en vervolgens gerecycled. De totale kosten van de berging worden geschat op ca. US \$ 300 miljoen, waarbij het verlies van het schip, de sloop en het transport niet is meegetrekkend. Helaas in Tschudi Offshore & Towage sinds 1 januari 2019 in staat van faillissement. De teruggelopen olieprijs en het daaraan gekoppelde gebrek aan werk voor sleepboten en suppliers is daarvan de oorzaak.

Er was in 2013 nog wel meer op bergingsgebied te doen in de wereld. In haar jaarverslag meldt de International Salvage Union o.m. de geslaagde poging om het merkwaardig ronde boorplatform *Kulluk* dat bij Alaska een de grond was gelopen in veiligheid te brengen. Na een storm liepen twee vrachtschepen op de Spaanse kust. Door een aanvaring kwamen de *Katharine* en de *Baru Satu* in de Egeïsche Zee bij Andros Eiland aan elkaar vast te zitten. Bergers adviseerden vooral niet te proberen de schepen van elkaar los te trekken. Dat zou rampzalige gevolgen kunnen hebben. Na de nodige maatregelen konden de beide bulkcarriers met aanzienlijke schade wel van elkaar los worden gemaakt en naar havens in Griekenland worden gesleept. De bijna 3500 ton metende drie jaar oude bulkcarrier *Fu Sheng Hai* liep bij het eiland Saeng Do op de Koreaanse kust. Ondanks een breuk in de romp kon het schip worden verwijderd. De geladen bulkcarrier *Dong-A Leto* met een ongeladen waarde van bijna 22 miljoen US\$ dreigde op de kust te lopen bij Indonesië. Het schip werd in augustus 2013 tijdig op sleeptouw genomen door de sleepboot *Salviscount*. Een slechter lot was de bulkcarrier *Smart* beschoren. Zij liep aan de grond bij Richards Bay in Zuid-Afrika. Het achterschip kon worden gered. Het anker van de *Ocean Breeze* krabde op 16 augustus 2013 en het schip liep bij slecht weer op de Chileense kust. Zowel schip als lading konden worden geborgen. Een van de opvallendste ongelukken betrof die met het containerschip

Het boorplatform *Kulluk* in problemen.



Midden:  
De onfortuinlijke *Rena* bij Nieuw Zeeland



*Rena* dat op 5 oktober 2011 op het Astrolabe Rif bij Tauranga, Nieuw Zeeland liep. Behalve 1368 containers met soms gevaarlijke lading was er 1700 ton zware stookolie en 200 ton diesel aan boord. In de loop van de volgende maanden had het schip al diverse perioden van slecht weer doorstaan en was een groot aantal containers in zee gespoeld. Ook lekte het schip olie. Ter plekke is sprake van een zeer kwetsbaar milieu dat al veel schade had opgelopen. Berger Svitzer had met een van haar zware (voormalige Nederlandse) sleepers ver-

geefs geprobeerd het schip te redden. Op 12 januari 2012 brak de *Rena*. Het achterschip gleed van het rif en verdween in zee. Van het deels zich nog boven water bevindende voorschip werden containers van boord gehaald met behulp van de *Smit Borneo*, een schip met een 500 tons kraan aan boord, een helidek en ruime accommodatie-mogelijkheden. Tenslotte moesten op de plaats van het zinken restanten van het schip worden opgeruimd. Een deel van het achterschip ligt er anno 2018 nog steeds, zij het dus onder water. De Filippijnse kapitein, die op een wel zeer onhandige manier dacht zijn route te kunnen bekorten, en de eerste stuurman die ten tijde van het ongeluk op wacht stond kregen een fikse boete en 7 maanden gevangenisstraf.

Uit bovenstaande illustrerende, maar, zoals gezegd, geenszins volledige opsomming kan worden afgeleid dat er eind vorige eeuw en begin 21ste eeuw op bergingsgebied enorm veel activiteiten waren te noteren. Behalve de wereld van de sleepvaart staat die van de bergingen eveneens nooit stil. Menselijke fouten zullen helaas altijd plaatsvinden met soms onopvallende en helaas vaak ook desastreuze gevolgen.

De *Sirocco* van ITC met in China gebouwde binnenvaartcasco's.





# HOOFDSTUK 2

## Exposities 1981- 1984

*De Smitwijs Singapore en de Smitwijs London uitgaand van Rotterdam met de FPSO Piranema op 29 januari 2007.*



“**Trekkaparden ter zee**” was een tentoonstelling over de verschillende drijvende constructies die in de loop van de jaren over zee door Nederlandse sleepboten werden verslept. Scheepswrakken voor de sloop, drijvende droogdokken (later in een aparte expositie) baggermateriaal, tinbaggermolens (ook apart aan bod gekomen als thema), caissons, pontons met of zonder lading, niet afgebouwde passagiersschepen, in problemen gekomen vrachtschepen, boorplatforms, kraanschepen, pijpenleggers, FPSO's (Floating Production Storage and Offloading Vessels) kortom de meest uiteenlopende drijvende zaken hingen aan de trossen van de Nederlandse zeeslepers. Dat is eigenlijk nog steeds het geval, al zijn er aanzienlijke verschuivingen te constateren. Zo ligt nu het accent op constructies bestemd voor

de offshore-industrie en de windfarms (parken met windmolens voor de energieopwekking). Sedert het begin van de jaren zeventig heeft de Zwaar Transport sector ten koste van de sleepvaart een belangrijk deel van de markt voor zwaar vervoer op zee veroverd. De 'lading' wordt aan boord van half afzinkbare schepen of pontons genomen en vooral in het geval van transportschepen met een eigen voortstuwing in een korte tijd overgebracht naar elders in de wereld. De grote sleepboten die pontons met lading slepen of zelfs booreilanden op hun eigen drijfvermogen over zee sleepten hebben zich dus voor dit deel van transport uit de markt geprijsd. Voor de zwaar-transportschepen geldt een gereduceerde verzekeringspremie in verhouding tot die voor zeeslepers met hun sleep. “**Zwaar Transport**” kwam in 1986

aan de orde in een aparte tentoonstelling. We komen ook daar op terug.

De volgende tentoonstellingen in 1981 gingen over “**Kunst Maritiem**” en “**75 jaar Wijsmuller**”. In geheel andere vorm en met andere kunstwerken werd in 2016 de expositie “**Meeslepende Expressies**” gepresenteerd. De bezoekers van het sleepvaartmuseum blijken thans meer belangstelling te hebben voor kunst dan in het verleden want de tentoonstelling in 2016 werd aanmerkelijk beter bezocht dan die van 35 jaar eerder. Gezegd moet worden dat de kwaliteit van de kunstwerken, veelal schilderijen en aquarellen, de laatste decennia aanmerkelijk is toegenomen.



De Boka Sherpa en de Boka Alpine, juist herdoopt, in 2019 in het Calandkanaal

“75 jaar Wijsmuller” kon 25 jaar later overtroffen worden door de expositie “100 jaar Wijsmuller”.

Daar is namens het museum een apart boek over verschenen. Zie daarvoor hetgeen verderop in dit boek is beschreven ter gelegenheid van het eeuwfeest van hetgeen oorspronkelijk Bureau Wijsmuller heette.

In 1982 en 1983 werden de wisseltentoonstellingen ‘Van boegsjarders en sleepers’, ‘Energie Buitengaats’ en ‘Dokken Sjakken’ gepresenteerd. De boegsjarders-tentoonstelling ging over het ontstaan van de havensleepdiensten. Grote zeeschepen konden tot voor enkele decennia niet zelfstandig aan de kades komen. Zodra ze geen snelheid meer hadden waren ze niet meer bestuurbaar. Dat betekent dat een sleepboot in havens vrijwel altijd noodzakelijk was. Sinds de uitvinding en de toepassing van de boegschroef, globaal gesproken in de jaren zeventig van de vorige eeuw, is in die situatie een aanzienlijke verandering opgetreden. Niet alle schepen die nu met een boegschroef zijn uitgerust kunnen echter zelfstandig afmeren. Onder gunstige omstandigheden kunnen schepen van diverse afmetingen en zelfs grote cruiseschepen wel aan de kade komen zonder sleepboothulp. Voorwaarde is dat de wind geen spelbreker is en dat er voldoende ruimte bij de kades is om te manoeuvreren. Sommige cruiseschepen met meerdere boegschroeven zijn dermate groot geworden dat ze om te ‘zwaaien’ (rond gaan of 180 graden omdraaien) in het centrum van de steden onvoldoende ruimte hebben. In Rotterdam is dat opgelost door dergelijke schepen al aan de ingang van



de Waalhaven te laten zwaaien en achteruit naar de Holland-Amerika-Lijnkade te laten varen. Havensleepdiensten blijven echter noodzakelijk. Schepen met een risicovolle lading als sterk brandbare producten of vaartuigen die onder stormachtige omstandigheden moeten afmeren, dan wel ontmeren, mogen geen problemen veroorzaken. De loodsen geven dan zeker het dringende bijna bindende advies van sleepboten gebruik te maken. De boegsjarder van weleer is een high tech sleepbootkapitein geworden, die dankzij zijn geavanceerde vaartuig de meest ingewikkelde klussen (bijvoorbeeld het passeren van een brug met een paar centimeter speling) zonder complicaties te veroorzaken kan uitvoeren. Verschillende latere tentoonstellingen komen we terug op de

zich voortdurend ontwikkelende havensleepvaart.

“Energie buitengaats” gaf in 1983 een beeld van de offshore-industrie en het Nederlandse aandeel daarin. Anno 2018 is de situatie aanmerkelijk veranderd. Boorplatforms zijn aan het einde van hun bestaan gekomen veelal omdat de oliebronnen zijn uitgeput. Ze moeten ontmanteld worden. Voor dat doel zijn speciale schepen en kraaneilanden gebouwd. De All-Seas Group met een vestiging in Delft is een heel belangrijk bedrijf in dat opzicht. De directie wordt gevoerd door nazaten van Ir. P.S. Heerema. De *Pioneering Spirit* (de beginletters P.S. zijn niet toevallig gekozen) is een enorm schip met twee rompen dat in één keer een complete opbouw van een booreiland van zijn fundering kan tillen en naar een sloopbestemming varen. Het schip kan ook boorplatforms plaatsen en pijpleidingen leggen. Daartoe werd een kolossale stinger (een soort glijbaan voor het neerlaten van pijpen) gebouwd, die op een aparte ponton met de toepasselijke naam Bumblebee wordt aangevoerd. Er zijn alweer plannen voor een nieuw soortgelijk, maar nóg groter schip.

Een andere tak van de familie Heerema heeft het oorspronkelijke bedrijf Heerema Engineering, dat een kantoor in Leiden heeft, voortgezet. Heerema’s kraaneilanden en -schepen worden sinds 1963 in de hele wereld ingezet. De kraaneilanden zijn half-afzinkbaar. Door het inlaten van ballastwater zinkt het schip van zijn normale diepgang van 11 m naar een diepgang van 25 m, wat resulteert in een grotere stabiliteit tijdens het hijswerk. Het ballaststelsel is dynamisch en kan een half miljoen liter water per seconde verwerken. Het bedrijf heeft een groot in 1978 gebouwd kraaneiland, de *Hermod*, in 2017 verkocht voor sloop.



De Union Princess eveneens van Boskalis met prikkeldraad uitgerust tegen kapers.



Dat platform is afgevoerd per half-afzinkbaar zwaar-transportchip *Dockwise Vanguard*. Het aan dek laden van de *Hermod* gebeurde vanwege de vereiste grote diepgang op de Tweede Maasvlakte. Er is echter alweer een nieuw vervangend gigantisch kraaneiland in aanbouw, dat *Sleipnir* gaat heten. Heerema had voor het over lange afstanden verplaatsen van de kraaneilanden eigen zeer krachtige zeesleepboten, de *Husky*, de *Retriever* laten bouwen. Eerdere wat minder krachtige eenheden werden al in de vorige eeuw verkocht. De beide krachtpaters waren in 2014 aan het eind van hun voor Heerema nuttige levensduur en werden naar Afrika verkocht. Ervoor in de plaats kwamen de in Spanje gebouwde nieuwe en nog krachtiger *Kolga* en *Bylgia*. Door de teruggang in offshore-activiteiten veroorzaakt door de (tijdelijke?) daling van de olieprijs overwoog Heerema beide sleepers af te stoten. De kraaneilanden hebben, als zij zich voorbereiden op een nieuwe klus, een vaste ligplaats in het Calandkanaal in Europoort. We komen nog uitgebreider terug op Heerema in het hoofdstuk over de tentoonstelling “**Uit de schaduw**”.

De *Pioneering Spirit* was gedurende de tijd van afbouw in 2015 gemeerd in de Alexiahaven op de Tweede Maasvlakte. In augustus 2016 heeft het schip haar eerste opdracht voltooid. Voor

de Noorse werd het bovendee van het Yme-olieplatform verwijderd en overgebracht naar het vaste land, waar het zal worden ontmanteld. Shell heeft een opdracht gegeven voor de *Pioneering Spirit* om drie oude platforms op het Brentveld in de Noordzee te verwijderen en af te voeren. Er staan vier platforms, *Alpha* tot en met *Delta*, waarvan het deel boven water tussen de 16.000 en 30.000 ton weegt. In 2016 is het schip begonnen met het verwijderen van *Brent Delta*. De overige installaties verdwijnen in de volgende zes tot acht jaar.

In december 2016 kreeg Allseas van Gazprom de order om 900 kilometer pijplijn in de Zwarte Zee aan te leggen. Het werk is inmiddels voltooid en wellicht komt er nog een opdracht voor een soortgelijke parallelle pijplijn. Drie maanden later kreeg het zelfde bedrijf de opdracht voor de aanleg van een pijplijn in de Oostzee. Drie pijpenleggers van Allseas, de *Pioneering Spirit*, de *Solitaire* en de *Audacia* zullen bij het werk worden ingezet. De werkzaamheden vinden vermoedelijk plaats in 2019.

Na een karwei in de Zwarte Zee keerde de *Pioneering Spirit* naar de Tweede Maasvlakte terug. Tijdens de terugreis moest het scheepvaartverkeer in de Bosporus worden stilgelegd omdat er voor andere schepen te weinig ruimte overbleef. Er zijn, behalve de Maasvlakte, weinig geschikte andere mogelijkheden het gigantische schip elders af te meren.

In de zestiger jaren van de vorige eeuw stond de offshore-industrie op de Noordzee nog in de kinderschoenen. Een nog jonge Arie Lels(+), toen werkzaam als directie-assistent voor Smit in het Midden-Oosten, werd op het spoor gezet van de bevoorradingsvaart en maakte plannen om een toen nieuw type schip, de zgn. ‘supplier’ ook voor de Noordzee te laten bouwen. Hij kreeg na enige aarzeling van hun kant de directies van L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienst en van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd in zoverre mee dat ze instemden met de financiering van zeven van die schepen, die veel degelijker waren uitgevoerd dan de suppliers die in de Golf van Mexico dienst deden. De Noordzee heeft nu eenmaal klimatologisch heel andere eigenschappen dan de relatief warme en het grootste deel van het jaar rustige Golf bij het Zuiden van de V.S. waar al met dergelijke schepen werd gewerkt. Onder verwijzing naar het boek “*De Smit-Lloyd Story*” kan worden gesteld dat Smit-Lloyd N.V. (een combinatie van de beide financiers) een geweldig succes werd niet in de laatste plaats omdat het ene na het andere boorplatform in de Noordzee aan het werk ging. Drie jaar na de oprichting van de rederij in 1964, bestond de Smit-Lloyd vloot al uit 14 schepen terwijl er oorspronkelijk maar 7 gepland waren. In 1975 was de vloot gegroeid tot 37 schepen en slechts twee jaar later waren het er 49.



De vrijwel complete oude sleepersvloot van Heerema.



Het succes en de snelle ontwikkeling van de oliewinning op zee zorgden ervoor dat ook andere rederijen zich met de bevoorradingsvaart gingen bezig houden. Noorwegen, Denemarken en Duitsland kwamen op als landen waar seriematig suppliers in dienst werden gesteld. De concurrentie werd hevig. Smit-Lloyd heeft steeds een belangrijk marktaandeel gehouden zij het met een slinkende vloot. Tenslotte werd de rederij in 1996, tot dan onderdeel van Smit Internationale, aan de Amerikaanse rederij Seacor verkocht. Dat heeft velen pijn gedaan. Meer daarover in het speciale hoofdstuk “De Smit-Lloyd Story”.

In de jaren 1983 en 1984 kwamen er wisseltonstellingen aan bod met een traditioneel sleepvaartonderwerp. De expositie “**Dokken Sjakken**” ging over het transport van de vele dokken die door Wijsmuller en Smit in de loop van de jaren werden uitgevoerd. Slechts hoogst zelden ging er een dok verloren. Het woord ‘sjakken’ slaat in dit verband op het tempo waarmee de doktransporten werden volbracht. Drijvende droogdokken zijn windvangers van

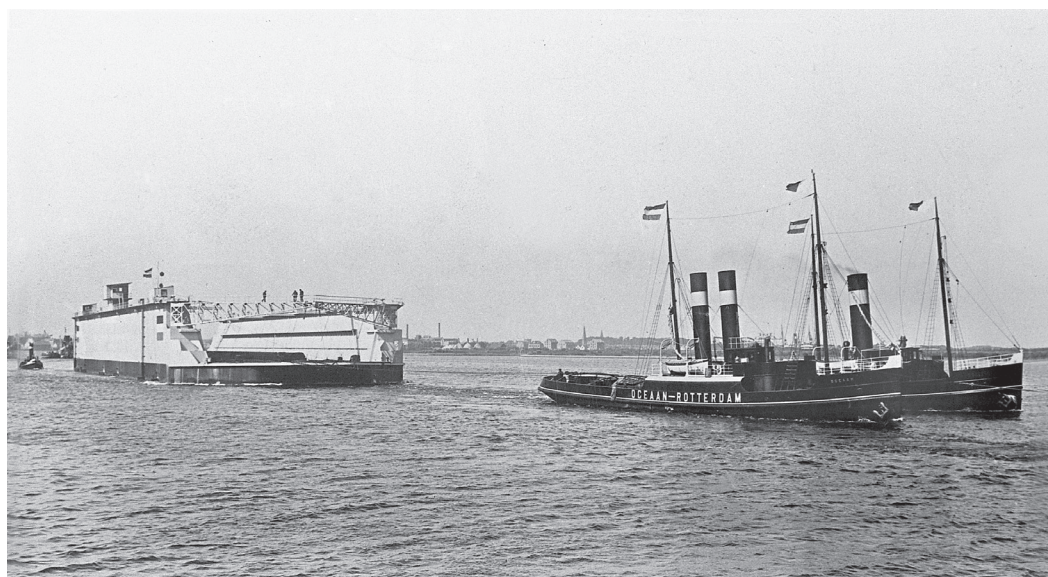
jewelste. Bij geringe windkracht kan nog wel wat vaart worden gemaakt. Bij windkracht 6 of meer wordt al snel duidelijk dat het tempo moet worden teruggeschroefd. Bij storm moet het dok met de kop op de wind worden gehouden anders wordt de sleep onhandelbaar. Het getuigt van een enorm vakmanschap dat kapiteins met hun stoomsleepboten grote transporten tot een goed einde wisten te brengen. Sommige van die dokken zijn bekend geworden doordat ze de naam kregen van de bestemmingshaven. De transporten van het *Tandjong-Pririk dok*, het *Sabang-dok*, het *Wellington-dok* en vooral het *Singapore-dok* werden door de wereldpers nauwlettend gevolgd. Voor het Engelse dok dat in twee delen naar Singapore werd gebracht moesten in 1928 zelfs aparte parkeerhavens in het Suezkanaal worden gegraven, zodat andere schepen konden passeren. De bemanningen van de acht sleepers van Smit (deels tot kort ervoor eigendom van het toen noodlijdende Wijsmuller en speciaal voor het transport compleet met opvarenden overgenomen door Smit) werden op het stadhuis van Rotterdam ontvangen en kregen een on-



De Friesland van Wijsmuller met het Abadan dok (1928 - samen met de Vlaanderen)

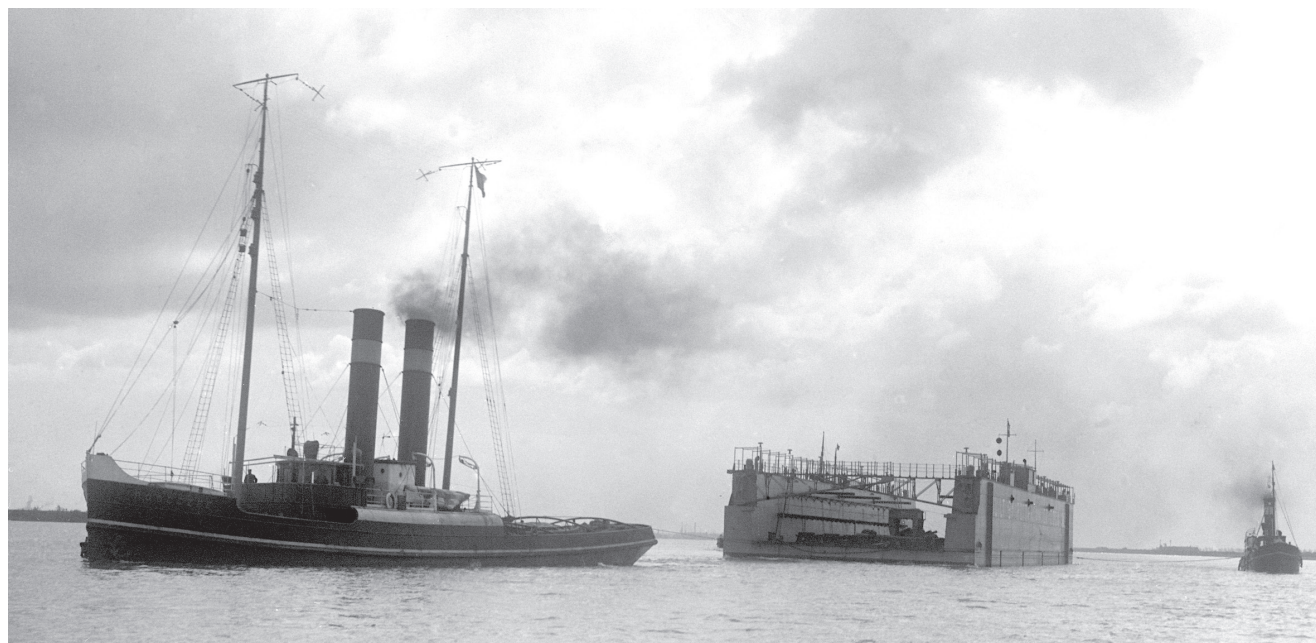
derscheiding. Opmerkelijk is de assistentie die in de Tweede Wereldoorlog werd geboden door de bemanning van de sleepboot *Schelde* (900 pk slechts) aan veel sterkere Engelse sleepboten, die een fors dok bijna op de kust van IJsland lieten lopen. Jan Kalkman, de kapitein de Nederlandse sleepboot had zoveel ervaring met dit soort gevaarten dat zijn adviezen werden opgevolgd en bovendien ook zijn bescheiden stoomsleper mocht vastmaken, zodat het dok behouden bleef.

In de Tweede Wereldoorlog werd juist het *Singapore-dok* ernstig beschadigd. Eén deel was niet meer te vervoeren en moest ter plekke worden afgevoerd. Het andere deel kon met veel moeite en deskundigheid drijvend en vervoerbaar worden gemaakt. De bemanningen van de sleepboten *Zwarte Zee* (III) en de *Thames* (II) onder gezag van resp. de kapiteins Teun Vet en Jan Kalkman (die na de oorlog gepromoveerd was naar dit schip) hebben het gevaarte drijvend kunnen houden, maar zagen geen mogelijkheid om in het winterseizoen de reis naar Engeland zonder onverantwoord risico's te nemen te voltooien. Het dok werd

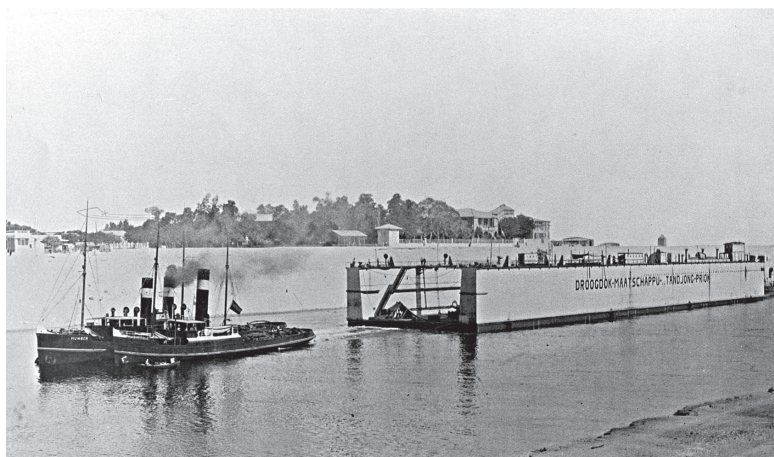


De Ocean en de Poolzee met een dok van Amsterdam naar Rotterdam, 10 september 1915.

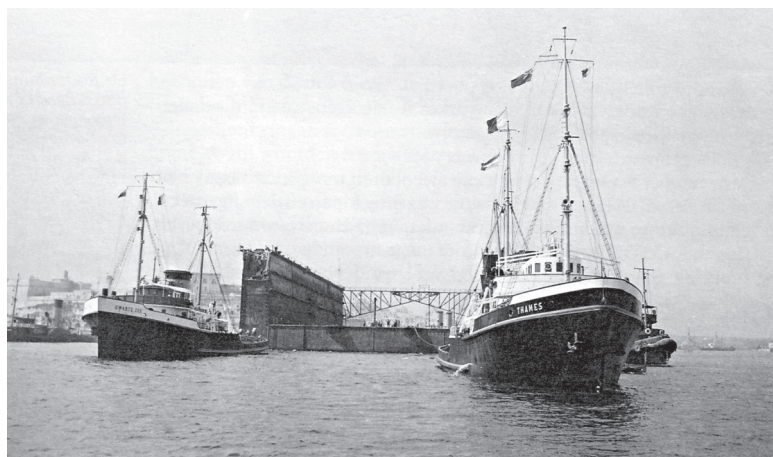
De Roode Zee met een dok naar Curaçao - 1926.







De Humber en de Poolzee met het Tandjong Priok-dok - 1923.



De Zwarte Zee (III) en de Thames (II) met een deel van het Singapore-dok terugkerend (1952/53)

daarom voor de stormachtige tijd geparkeerd in de haven van Malta. Het volgend voorjaar kwamen beide sleepers zich daar weer melden om de windvanger in Troon (Engeland) af te leveren. Reparatie bleek niet meer mogelijk, dus was sloop de enige oplossing om er nog de oud-ijzerprijs voor te krijgen.

Ook na de Tweede Wereldoorlog is nog een respectabel aantal dokken verslept. In 1947 werd het *Julianadok* onder leiding van Wijsmullerkapitein Maarten de Koe door marinesleepboten en de *Soegio* van de BPM via Curacao naar Soerabaya verslept. Onderweg moesten talloze problemen worden opgelost, zoals een tros die op volle zee uit de schroef

van een van de marinesleepboten moest worden gehaald.

Onder de door Smit na de oorlog verslepte dokken was een opvallend aantal zgn. AFD-dokken. AFD staat voor Allied Forces Drydock. Daarbij waren er kleintjes, als het *AFD 14* dat in 1958 door de *Hudson* van Portsmouth naar IJmuiden werd geslept en vervolgens in 1959 van IJmuiden naar Paramaribo door de *Witte Zee*. De *Elbe* bracht als een soort proefreis het *AFD 12* (2750 ton), eveneens in 1959, van Shearness naar Rotterdam en vervolgens een paar dagen later verder naar Alesund. Het grote voor de RDM bestemde dok *AFD 12* (54.000 ton), dat door Maarten 't Hart wordt

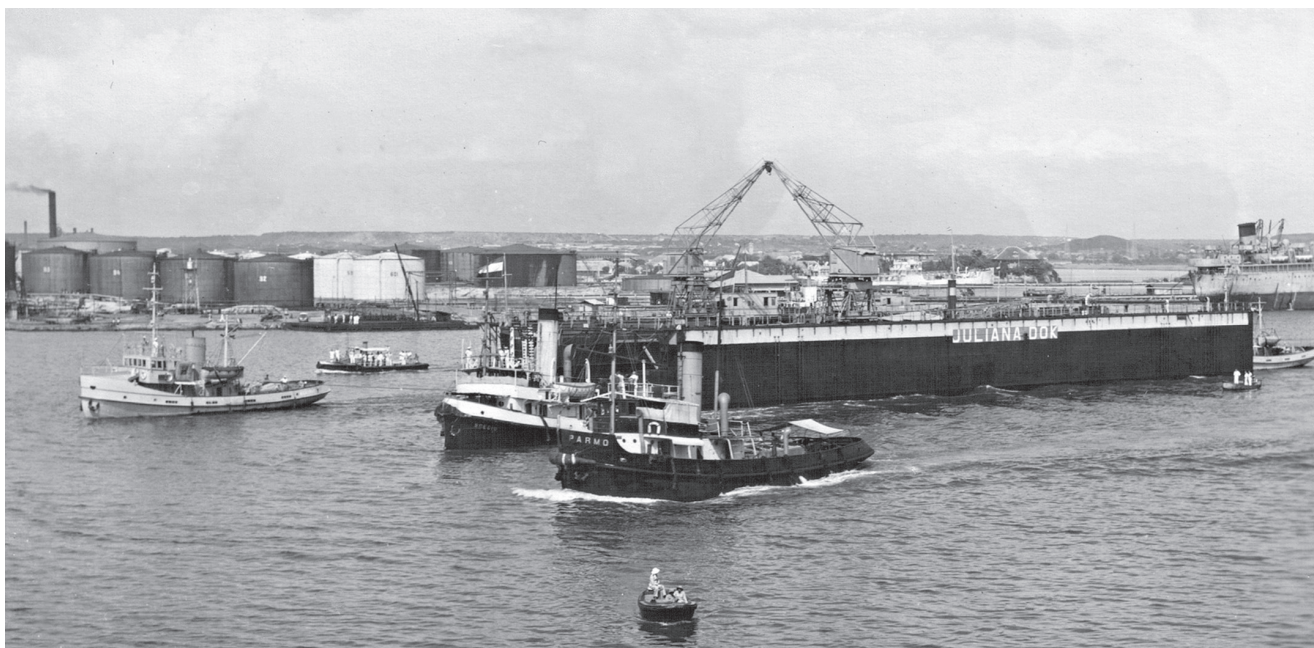
beschreven in zijn verhaal "*Mammoet op Zondag*", werd door de toen nog vrijwel nieuwe *Elbe* en de ook nog maar kort in dienst zijnde *Schelde* en *Tasman Zee* van Portsmouth naar Rotterdam geslept. De kranten stonden er vol van. Ook in 1959 ging een 26.000 ton metende *AFD 11* van Bremerhaven naar Scaramanga, geslept door de *Zwarte Zee*, de *Witte Zee* en de *Blankenburg*, welke laatste sleepboot eigen alleen voor stationsdienst in Hoek van Holland was gebouwd. In de periode 1974 tot en

**Onder:** De *Tasman Zee*, *Elbe* en *Schelde* met een dok voor de RDM vanuit Portsmouth (1959).





Het Julianadok aankomend in Curaçao met Wijsmuller-bemanningen (1946).



met 1980 werden maar liefst 13 dokken naar verschillende uithoeken in de wereld, zoals Baltimore, Rio de Janeiro, maar ook Algerije en Norfolk. Opmerkelijk was het transport van het *RDM dok 10* (54.000 ton - het oude *AFD 12*) dat in 1984 door de *Smit Houston* op sleeptouw werd genomen richting Zuid-Amerika. Zo ver kwam het transport niet. Het dok, dat op twee pontons was geplaatst, o.m. de *Giant 1*, brak in twee stukken tijdens slecht weer en strandde op de Spaanse noordkust. Voor velen was het een raadsel hoe men ertoe had kunnen komen twee aparte pontons voor dit transport te gebruiken, terwijl op zee de twee tijdens forse golfslag beslist onafhankelijk van elkaar zouden gaan 'werken'. Een oude schipper die naast mij stond toen het gevaarte uitgaand naar zee Maassluis passeerde zei: "ik zou mijn pantoffels hier nog niet aan meegegeven" en hij kreeg met zijn sombere voorspelling gelijk. Het met grote houten binten versterkte middenstuk van het dok, juist daar waar de twee pontons tegen elkaar zaten, was niet bestand gebleken tegen de bewegingen van de beide pontons. Zowel de *Giant 1* als het resterende dokdeel werden op de Spaanse kust gesloopt. De gezagvoerder van de *Smit Houston* was niet blij, maar hem trof geen blaam.

Weerkundigen zijn bij het bepalen van het tijdstip van transport, het al dan niet in een aanloophaven gaan schuilen of zelfs het helemaal afblazen van een reis op een bepaalde tijdstip van enorm belang.

De Russische marine had in de tweede helft van de jaren zeventig van de vorige eeuw een groot dok in Zweden besteld van 80.000 ton, bestemd voor de marinehaven Moermansk. Het was de bedoeling dat dok vanaf Gothenburg naar de bestemmingshaven te slepen en daarvoor werden de toen sterkste sleepers ter wereld, de *Smit Rotterdam* en de *Smit London* (22.000 pk elk) gecharterd.

Twee van de meest ervaren gezagvoerders, de heren Jan Kleyn en Piet van Eijck en werd op-

gedragen het vervoer van het dok tot een goed einde te brengen.

Met name kapitein Piet van Eijck was sterk gereserveerd over het volbrengen van een dergelijk transport in de herfst. Hij verwees met regelmaat naar de 'witte schuimkoppen' op de golven, die hij geen goed teken vond. De dagelijkse weerberichten gaven hem, die door de witte koppen de bijnaam 'Captain White Caps' kreeg, min of meer gelijk, maar op een gegeven moment waren de weerkundigen het erover eens dat het nu toch zou moeten kunnen. Het transport vertrok op zaterdag 22 september 1979, dus de herfst was net begonnen. Dat hebben de mannen aan boord van de beide sleepers geweten. De windkracht was op zee in de regel 5 Beaufort maar het dok en de sleepers hielden zich prima. Het gevaarte aan de beide trossen had een lengte van 330 meter, een breedte van 88 meter en de wanden waren niet minder dan 30 meter hoog. Met dergelijke afmetingen is een droogdok zeer windgevoelig, maar tot het ronden van de Noordkaap op 2 oktober bleef alles binnen de perken. Op 3 oktober kwamen verontrustende weerberichten binnen. De wind was al aangewakkerd tot windkracht 8 en er waren nog 80 mijl te varen naar Moermansk. Windkracht 10 werd ver-

wacht en dat betekent een risico van breken van de trossen om nog over verdere risico's nog maar te zwijgen. Beide gezagvoerders besloten in onderling overleg te gaan schuilen met hun sleep in de Varangerfjord. Het kantelpunt kwam doordat de wind, nu met kracht 10 en met uitschieters naar 11, onverwacht ruimte van het Noordwesten naar het Noordoosten. Dat betekende dat de storm recht de baai in woei. De sleepboten werden tientallen meters op en neer en heen en weer geslingerd of het de bekende notendopjes waren. De windkracht nam nog steeds toe en tenslotte brak als eerste de tros van de *Smit London*. Het dok ging toen met de *Smit Rotterdam* aan de haal. Nog voor kapitein Kleyn de tros kon kappen brak ook die verbinding. Deze sleper ging achter het snel weg drijvende gevaarte aan. Op 15 mijl van de kust, na anderhalf uur varen, werd het dok ingehaald en trachtte de beide bemanningen aan boord van de sleper en het dok onder het trotseren van sneeuwbuien de verbinding te herstellen. De hieuwlijn werd weliswaar kundig opgevangen, maar ook deze brak en wel tot twee maal toe. Het lot van het dok was nu bezegeld. Er werd een helikopter besteld, die de 14 opvarenden van het dok moest zien te halen.



Het Moermansk-dok in problemen in 1979.