



Stichting Sleepboothaven Maassluis

SCHEEPSFOTOGRAFIËBEURS



Maassluis, zaterdag 28 mei 2011, 10:00 uur, klaar voor de dag, SC PUMA van Simacharters, RPA 1 en RPA 16 van Rotterdam Port Authority, GOUWE A878 van de Kon. Marine en de KRIMPEN van S.W.M. Willemstein, Nieuwedijk.

De FAIRPLAY I, FAIRPLAY-23 en FAIRPLAY-26 begonnen als eerste met de show. Terwijl de meeste sleepers nog in de haven lagen of aan de start lagen te drijven, vermaakten ze het reeds toegestroomde publiek. Ondanks het sombere weer met een beetje te veel wind had het spektakel niet te klagen over belangstelling. In tegenstelling tot vorig jaar met temperaturen voor het strand en windkracht 1 of zo, nu stond er een waarschuwing voor zuidwestenwind waardoor ook de IEVILI BLACK van de Kustwacht niet kon komen. Na een tijdje kregen de meeste mensen aan de waterkant het knap koud, vooral als er z'n lolbroek wat water tegen de kant gooit dat over het hele hoofd slaat.



Z'n klein slepertje als de FAIRPLAY I is toch uitgerust met 2 x 1.815 kW motoren van Anglo Belgian Corporation N.V., type 8MDZC en leveren een trekkracht van 68,5 ton.

14-2-2007 kiel gelegd, 18-1-2008 te water gelaten bij Astilleros Armon S.A., Navia onder bouwnummer 650, 6-9-2007 opgeleverd als FAIRPLAY I, imonummer 9365128, aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H, St. John's- Antigua and Barbuda, roepsein V2ES9, 308 BRT, 92 NRT, 240 DWT, 25,00 (23,70) x 11,20 x 5,25 x 4,460 meter, 12,4 kn. Aanvankelijk voer het Nederlandse zusterschip FAIRPLAY III 9365116 in de Europoort, nadat die naar Antwerpen vertrok kwam naar III de Europoort.



FAIRPLAY-23 9148776 uit de "21" klasse, 13-2-1997 kiel gelegd, 13-11-1997 te water gelaten, 6-1998 opgeleverd door Construcciones Navales Santodomingo S.A., Vigo (614) als FAIRPLAY-23 aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H, Hamburg-Antigua and Barbuda, 2 x 1.646 kW, Deutz SBV8M628, Deutz MWM Motoren-Werke Mannheim A.G. In het begin deed de "21" serie veel zeewerk. Naarmate Fairplay meer havensleppwerk kreeg bleven ze meer op de basis in de Europoort.



Hoewel het de Dag van de Zeesleepvaart betrof nam niet iedereen het zo nauw. De RUYTER mocht blijkbaar niet deelnemen en voer voordat de show begon de haven weer in. Het schip is eigendom van de Waterscouts, Kareldoorman groep 1 te Maassluis. Na een tijdje gespaard te hebben kon op 29 januari 2005 de opdracht tot de bouw gegeven worden aan Scheepswerf Nieko te Franeker. Het ontwerp is type motorvlet 750 van die werf, afmetingen 7,60 x 2,50 x 0,700 meter, kruiphoogte: 1,20 meter, 80 PK, type 4045-DFM-050 van John Deere, na een geslaagde proefvaart op 4 juni 2005 namen de waterscouts het vaartuig over.

Wel een zeewaardige sleepboot is de EN AVANT 5 9192313, casco gebouwd door Weldan Marine Services Sendirian Berhad, 7-1998 opgeleverd (NV) door Pacific Ocean Eng. & Trading Pte. Ltd., Singapore (1096) als QS MERCURY aan Pacific Ocean Eng. & Trading Pte. Ltd., Singapore, 16-11-1998 verkocht aan Rederij T. Muller B.V., Dordrecht, 11-1998 vertrokken op een zwaar ladingschip van Singapore, 12-1998 gearriveerd te Dordrecht achter de sleepboot PIETER, 22-12-1998 herdoopt EN AVANT 5, roepsein PEBE, 122 BRT, 21,00 x 7,00 x 3,30 x 2,540 meter, 1.020 EPK, 750 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 159 x 159, Cummins KTA-19-M, Cummins Engine Co. Inc., Columbus, IN, 10 kn.



MARIETJE BENITA 9279044, afgebouwd bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 1005, 29-12-2005 aan de Handelskade West te Delfzijl gedoopt MARIETJE BENITA door Benita Danser, 3-1-2006 officiële overdracht aan H.J. Danser, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 2-1-2006 vertrokken van Delfzijl op de eerste reis, 25-2-2006 tijdens een reis van Loviisa naar Rochester met 2.307 ton chipboard bij kilometer 91.5 op het Kielerkanaal aangevaren door de GRACHTBORG, waardoor beide schepen schade opliepen, door nog onbekende redenen liep de GRACHTBORG uit z'n roer en ramde de MARIETJE BENITA kop op kop, beide schepen kwamen tegen de noordoever van het kanaal tot stilstand maar konden op eigen beweging terugvaren naar Kiel, persoonlijke ongelukken deden zich niet voor, naar de oorzaak van het ongeval is een onderzoek ingesteld, 9-2009 verkocht aan de Noorse Rederij Eidsvaag AS voor overdracht 11-2009,

11-2009 in dok bij Kon. Niestern Sander B.V., 17-11-2009 overgedragen en herdoopt EIDSVAAG SIRIUS, thuishaven: Trondheim-Noorwegen, 21-11-2009 vertrokken onder de nieuwe naam van Delfzijl met bestemming Rotterdam.



Dan diende het feest eigenlijk wel officieel geopend te worden, anders zou niemand weten dat het al was begonnen. Op verzoek van de "verteller" voeren de FURIE en ADRIAAN samen de haven uit met aan boord van elke boot een sperrballon. Op de kade snapte niemand wat die twee daarmee aan moesten. Al gauw maakte de speaker duidelijk dat het voor de opening was. De ballonnen werden aan een ouwe sleepstros bevestigd en de boten begonnen ieder aan een eind te trekken om te kijken welke sleper de meeste trekkracht op de schroef kon overbrengen. Nauwelijks begonnen met het touwtrekken of de FAIRPLAY-26 voer het touwtje kapot en de ballonnen vlogen omhoog.



Blijkbaar overschatte de FAIRPLAY-26 de sterkte van het touwwerk, het stooft er volle kracht op af waarna hard stuurboord gegeven moest worden om niet op de oude veerstoep te belanden.



FAIRPLAY-26 9211004, voortzetting van de "21" klasse van Fairplay maar zwaarder uitgevoerd en o.a. van een brandblusinstallatie voorzien. Ook het machinevermogen, met 2 x 2.025 kW, is groter. 8-3-1999 kiel gelegd, 9-12-1999 te water gelaten, 1-2001 opgeleverd door Astilleros Zamakona, S.A., Santurce (483) als FAIRPLAY-26 aan Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H, Hamburg-Antigua and Barbuda, 2 x Deutz SBV9M628, Deutz MWM Motoren-Werke Mannheim A.G. Evenals de FAIRPLAY-25 na oplevering gestationeerd als kustwachtschip in de Oostzee. 23-11-2010 gearriveerd te Rotterdam vanaf Bremerhaven ter vervanging van de gekapseide FAIRPLAY-22.



Twee Smit sleepers die zich lang afzijdig hadden gehouden, ging zich daarna ook met het gedoe bemoeien.



. . en Harry maar lachen !!! SMIT PANTHER 9434814, type Damen ASD Tug 3213, 495 BRT, 7.268 EPK, 5.420 kW, 2 x Caterpillar C280-8/MC, trekkracht 94,7 ton, 19-11-2008 te water gelaten bij Son Cam Shipyard, Haiphong, Vietnam onder bouwnummer Damen Gorinchem 513001, 26-5-2009 proefvaart, 17-6-2009 opgeleverd door Damen Vinashin Shipyard, Haiphong, Vietnam aan SMIT Shipping Singapore Private Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Harbour Towage Rotterdam B.V., 20-6-2009 vertrokken van Haiphong via Singapore en Kaapstad naar Rotterdam met een bemanning van Transport & Offshore Service (TOS), 7-7-2009 ten anker in Halong Bay, Vietnam, te Colombo aanpassingen uitgevoerd voor passage van de Golf van Aden en de Rode Zee, 18-7-2009 vertrokken van Colombo, 8-8-2009 gearriveerd te Venetië, 5-10-2009 (e) onder Italiaanse vlag gebracht, roepsein IIWE2, 2-2010 onder de vlag van Bahamas gebracht, roepsein C6XV7, 16-2-2010 gearriveerd bij van Scheepswerf v.d. Brink, Eemhaven, ingezet voor havensleepwerk in de Europoort. 5-4-2011, Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet en prof. mr. Pieter van Vollenhoven hebben op dinsdag 5 april 2011 een werkbezoek gebracht aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Prinses Margriet en prof. mr. Pieter van Vollenhoven bezochten het hoofdkantoor van maritieme dienstverlener SMIT in de Rotterdamse Waalhaven. Prinses Margriet heeft bij deze gelegenheid de doop verricht van de SMIT PANTHER, één van de sterkste havensleepers ter wereld met een trekkracht van 90 ton.

SMIT CHEETAH 9454876, Damen ASD Tug 3213, 495 BRT, 8-3-2009 te water gelaten bij Song Cam Shipyards (Damen) te Haiphong, Vietnam onder bouwnummer 513003, 18-9-2009 opgeleverd door Damen Shipyards Haiphong aan Smit Harbour Towage Rotterdam B.V., Rotterdam, vlag: Bahamas, roepsein C6YB7, 30-9-2009 vertrokken van Haiphong naar Singapore met bemanning van Transport and Offshore Services, 7-10-2009 gearriveerd op West Jurong Anchorage te Singapore om te bunkeren en provianderen, 15-12-2009 E.T.A. voor Antwerpen, 17-12-2009 gearriveerd te Rotterdam, 22-12-2009 proefvaart op de Nieuwe Waterweg, 29-9-2010 in de Waalhaven te Rotterdam gedoopt SMIT CHEETAH door Claudia van Anandel (manager Public Relations Smit).



Langs de sleepboten sloop van Immingham afkomstige VAASABORG naar binnen om een plekje te gaan zoeken in de Vulcaanhaven te Vlaardingen. Lang kon daar niet gerust worden, dezelfde dag vertrok het schip weer naar zee.

VAASABORG 9196242, 7-1-2000 gedoopt door Jacqueline Brongersma (echtgenote van één der commissarissen van Wagenborg) en te water gelaten bij Bodewes Volharding Foxhol onder bouwnummer 346, 19-2-2000 van de werf naar Delfzijl, 28-2-2000 proefvaart vanaf Delfzijl, 1-3-2000 proefvaart vanaf de Eemshaven, 3-3-2000 proefvaart met genodigden, opgeleverd aan Vaasaborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 6.130 BRT, 3.424 NRT, 8.700 DWT, 548 TEU, 132,23 (124,59) x 15,87 x 9,65 x., 3.960 kW, Wärtsilä-NSD 6SW38.

2003 herdoopt NORMED HAMBURG, 2004 herdoopt VAASABORG, 19-4-2005 door de C.V.'s verkocht aan Wagenborg Rederij B.V., beheer bleef bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

20-10-2001 te Grand Banks, op passage van Hernosand naar Detroit in positie 45 NB en 56 WL, brand uitgebroken in ruim I, door de bemanning en de brandweer van Québec onder controle gekregen, 22-10-2001 te Québec, 23-10-2001 ruim I geopend en beschadigde lading (houtproducten) gelost, 24-10-2001 vertrokken naar Menominee, U.S.A.



Ook de Maassluise zeeslepers RUNNER en MEHARI van W.J. Wesselius namen deel aan de vlootshow. RUNNER 2713394, 1972 opgeleverd door Deltawerf B.V., Sliedrecht (87) als W.D. SEA CHICK aan Westminster Dredging Ltd., Londen-U.K.,

29,56 BRT, 5,56 NRT, 15,50 (13,82) x 4,20 x 1,800 meter, 7 m³ bunkers, 10 kn., 360 EPK, 290 kW, 12 cyl, 2 tew, 108 x 127, 1.800 omw/min., vertraagd naar 350 omw/min., G.M. 12-V-71N, General Motors Corp., La Grange (12VA25651) NE-72.

26-5-1972 verkocht aan N.V. Handel- en Scheepvaartbedrijf W. van Laar, Soest, thuishaven: Hoek van Holland, herdoopt SEA CHICK, 6-4-1988 verkocht aan Handel- en Scheepvaartmaatschappij Arare B.V., Workum, in beheer bij Waterweg Rederij B.V., herdoopt RUNNER, 6-4-1992 als RUNNER verkocht aan Rederij Waterweg B.V., Workum, 1992 zelfde type nieuwe motor geplaatst.

9-3-1995 als RUNNER verkocht aan Scheepvaartbedrijf W.J. Wesselius, Maassluis, roepsein PHFF, 2009 nieuwe motor, 370 EPK, 272 kW, 6 cyl, 4 tew, 137 x 165, 1.800 omw/min., vertraagd naar 350 omw/min., Caterpillar 3406, NE-1-09, diepgang 2,000 meter, 10 kn.

MEHARI 2506836, 19-8-1969 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h H. de Haas, Maassluis (141) als MEHARI aan N.V. H.J. Oosterwaal, Bussum, europeanummer 2006758, 32,5 BRT, 9 NRT, 16,19 (15,20) x 4,55 x 2,25 x 1,800 meter, 10 m³ bunkers, 7,5 kn., 360 EPK, 12 cyl, 2 tew, 108 x 127, G.M., Detroit Diesel.

8-5-1979 verkocht aan Rederij Waterweg B.V., Workum, herdoopt LIES, 1984 in charter bij Multraship B.V., Terneuzen als MULTRATUG II, 22-3-1985 herdoopt LIES en in dienst bij Rederij Waterweg B.V., Workum, 2006 nieuwe motor, 470 EPK, 346 kW, 8 cyl, 4 tew, 1.800 omw/min., vertraagd naar 350 omw/min., Caterpillar 3408B-TA-B, #99U7339, Caterpillar Tractor Co., Peoria, Illinois, NE-98, 19-10-1999 verkocht aan Scheepvaartbedrijf H.J. Wesselius, Maassluis, herdoopt MEHARI, roepsein PFOO.

Tussen de vlaggen en bemanning door kon de naam BRUINVISCH en het houten bordje Tak's Berging gelezen worden. Het pijpje bleef verborgen achter de fraaie stuurhut, het opschrift TAK staat er mooi op geschilderd. TB erop zou zeker nog beter staan gezien de tijd dat het er op stond.

Het is een motorbergingsvaartuig van het type "Blazer", 22-10-1937 opgeleverd als BRUINVISCH door D. & Joh. Boot, N.V. Werf "De Vooruitgang", Alphen a/d Rijn (1105) aan N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam, roepsein PDHH, 79 BRT, 33 NRT, 24,01 (22,68) x 5,50 x 2,45 x

1,850 meter, 120 EPK, 4 tew, 3 cilinder dieselmotor, type Industrie 3VD6, van D. & Joh. Boot Motorenfabriek "De Industrie", Alphen a/d Rijn, 2-2-1945 gevorderd door Duitsland, ingedeeld als BS-42 bij Bergungsschiffverband, 16-4-1971 ingebracht bij N.V. Smit-Tak Internationaal Bergingsbedrijf, Rotterdam, 1-1-1976 als BRUINVISCH verkocht aan Bergings- en Transportbedrijf Van den Akker B.V., Vlissingen, 1978 verbouwd, 11-1986 uit de zeevaart, 8-1990 verkocht aan Caladeros Mediterraneo S.L., Cartagena, Spanje.



2004 gekocht door het Havenmuseum, Rotterdam, 28-1-2005 te Cartagena, Spanje a/b van de STELLAPRIMA geladen, 3-2-2005 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam bij v.d. Gevel, 4-2-2005 gelost en naar de Leuvehaven gesleept door de HAVENDIENST 20, 12-2-2005 gearriveerd te Maassluis, daarna door vrijwilligers gerestaureerd.

24-9-2009 de voortstuwingsinstallatie van de BRUINVISCH na de uitgebreide revisie en inbouw van o.a. de vervangende keerkoppeling opgestart.

Burgemeester Koos Karssen van Maassluis startte op 3 oktober 2010 de Industrie van de BRUINVISCH. Na vele maanden van reviseren en een uurtje proefdraaien kon de 3 cilinder haar eerste officiële klappen maken.

Op 5 juni 2010 tijdens de Dag van de Zeesleepvaart maakte het bergingsvaartuig onder grote belangstelling haar eerste proeftocht na de start van de restauratie in 2005. Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de sponsors de voortgang te tonen en ze nog eens feestelijk te bedanken voor alle support.

Starten kan de burgemeester Koos Karssen van Maassluis wel. Op vrijdagmiddag 27 mei mocht hij op de ELBE ook één van de hoofdmotoren (officieel) starten. Z'n man moet toch van alle markten thuis zijn! De andere kar mocht IJ. van der Velden (directeur van het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o.) doen.

Er gebeurde die dag nog wat, Oud-kapitein André Slingerland (89) nam het eerste exemplaar van het boek "Zeesleper Elbe, van woeste zeeën naar rustiger vaarwater" in ontvangst, belangeloos geschreven door P.R. vrijwilligster Yvonne May.

Nooit eerder in de geschiedenis van de Nederlandse sleepvaart is er een boek geschreven over één zeegaande sleepboot van Smit. Zo'n boek mag dus terecht uniek worden genoemd. Yvonne May, geboren en getogen op een vaderlandse scheepswerf, heeft in twee jaar tijd de prestatie geleverd om het boekwerk te schrijven. Op vrijdag 27 mei, de dag voorafgaand aan de Dag voor de Zeesleepvaart, wordt haar pennenvrucht, dat tegenwoordig meer 'computervrucht', ten doop

gehouden in de Buitenhaven van Maassluis aan boord van de zeesleper Elbe, waarvan de restauratie bijna is afgerond.



Bij Yvonne May moet tenminste brak water in de aderen vloeien, want als kind speelde zij op de werf van Piet Smit Jr. te Rotterdam. Daar heeft zij een passie voor schepen aan overgehouden, die nooit over gaat. Toen zij enkele jaren geleden aan boord stapte van de Elbe was zij dan ook onmiddellijk 'verkocht' en meldde zij zich aan als vrijwilliger om de PR-commissie te versterken. Niet alleen bleek zij uitstekend her en der te kunnen bedelen om gratis gereedschappen e.d., zij hield en houdt nog steeds de sponsorlijsten en de donateurs-lijsten bij om maar een enkele van haar activiteiten te noemen. In de commissie ontstond het plan om een boek over de Elbe te maken, waarvan de opbrengst deels ten goede zou moeten komen aan het schip. Zonder ervaring maar met een weergaloze motivatie nam zij het karwei op zich.

De geschiedenis van het schip werd uitputtend bestudeerd en vele interviews met oud-bemanningsleden werden gehouden. Kapiteins, machinisten, matrozen, koks, koksmaten, stuurlieden en runners, allemaal legden ze vol enthousiasme hun ervaringen met de Elbe aan Yvonne voor, die er een pakkend verslag van maakte. Schepen werden van de ondergang gered, opvarenden overwonnen hun zeeziekte, booreilanden werden versleept. Met droogdokken en half verbrande tankers werd de wereld rond gezeuld. Kortom, een tijdsbeeld passend in het begrip "Hollands Glorie" werd voor het nageslacht vastgelegd. Niet voor niets was de Elbe in haar actieve tijd als zeesleper een van de sterkste sleepboten ter wereld.

Maar er was meer: Het schip werd in de jaren zeventig in technische zin overvleugeld door nieuwere eenheden. De Elbe werd door Smit Internationale verkocht om als loodsboot voor de Amerikaanse kust dienst te gaan doen. Yvonne nam contact op met de loodsorganisatie om de ervaringen aldaar op te tekenen. Na ongeveer een decennium werd het vaartuig, nog duidelijk herkenbaar als sleper, opnieuw verkocht. Nu aan de milieuorganisatie Greenpeace, die het schip behoorlijk verbouwde en in tweede instantie zelfs de naam van hun organisatie gaf. Het schip voer de hele wereld rond om protest aan te tekenen tegen misbruik van de natuur. Acties in het Zuidpoolgebied trokken veel aandacht, net als de protesten tegen de Franse kernproeven op Mururoa, waarbij het schip behoorlijk werd beschadigd. De Fransen hebben het herstel overigens later keurig vergoed, maar leuk is anders. Yvonne May heeft alles aan het papier toevertrouwd. Ook het feit dat het schip, na door Greenpeace te zijn vervangen, werd geschonken aan het Maritiem Buitenmuseum te Rotterdam en in beheer gegeven bij de Stichting Maritieme Collectie Rijnmond, de huidige eigenaar van het vaartuig.

Er was twee keer zinken door ongelukkige oorzaken voor nodig om tot de ontdekking te komen dat de vrijwilligers van de Elbe onder geen beding afstand van 'hun' schip wilden doen. Ze zijn er teveel mee verweven. Het restauratieproces werd vanaf het pechjaar 2004 noodgedwongen nog grondiger

aangepakt met als resultaat dat de zeesleper er nu weer uit ziet als weleer en opnieuw zomaar 40 jaar mee kan gaan.

Het is allemaal te lezen in het boek 'Zeesleper Elbe', dat naast de pakkende tekst meer dan 200 foto's bevat, mede aangedragen en geselecteerd door andere Elbe-enthousiasten. Vanaf 28 mei is het werk, uitgegeven door Lanasta te Emmen, te koop voor € 34,95 aan boord van de Elbe, bij het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis en bij de betere boekhandels in den lande. (persbericht, N.J. Ouwehand).

De was de bedoeling dat de ELBE op zaterdag 28 mei deelnam aan de vlootshow tijdens de Dag van de Zeesleepvaart, doch de boot lag aan de grond gekluisterd en kon haar plaats niet verlaten. Ook de HUDSON, die achter de ELBE had plaats genomen, kon niet uitvaren. De "vaste" duwboot is door Smit verkocht. Volgend jaar nieuwe kansen.



Iets wat geheel niet op een sleper lijkt ging ook aan de vlootshow deelnemen. Nou deelnemen, meer om te proberen wat van de uitgestalde artikelen aan de man te brengen. Het is een soort drijvende buurtsuper, de laatste Nederlandse parlevinker TIME IS MONEY. De eigenaar Wim van Hooren uit Belfeld stopte na 40 jaar leuren in 2008 en voer zelf zijn boot in april 2009 naar het Havenmuseum te Rotterdam. Hij gaf de boot in bruikleen waarbij de formele overdracht plaats vond op 17 mei 2009. Tijdens de Wereldhavendagen en bij andere maritieme evenementen bleef hij onder de vlag van het havenmuseum met het bootje varen.

De KRIMPEN had het redelijk snel bekeken en sleepte de sleepboot GOUWE mee naar de haven van Maassluis (of andersom). De GOUWE is de 5^e uit de "Linge" van de Koninklijke Marine uit Den Helder en vernoemd naar de rivier Gouwe in Zuid-Holland. De grijze GOUWE A878, imonummer 9152624 is gebouwd door Scheepswerf Made B.V. te Made onder bouwnummer 96016, afgebouwd bij Delta Shipyard Sliedrecht B.V. te Sliedrecht onder bouwnummer 963, groot 235 BRT en 71 NRT. 13-5-1996 kiel gelegd, 25-11-1996 te water gelaten, 29-1-1997 aanvang proefvaart, 21-2-1997 gedoopt GOUWE en opgeleverd door de werf. Afmetingen 27,45 (25,43) x 8,30 x 3,80 x 3,230 meter, vermogen 1.632 EPK, 2 x V diesels, type Caterpillar 3508TA, trekkracht 21 ton, snelheid 11,7 knopen.



Deze vaartuigen zonder beting namen ook intensief deel aan de dag van de Zeesleepvaart, de loodsboot DRACO met die aardige mijnheer (Ach, de man vergiste zich een jaar of onderschatte het). De razende reporter Roger van der Kraan in z'n Zodiak die kriskras door alles heen voer voor een goede plaat.



FAIRMOUNT SHERPA 9315563, 20-8-2004 kiel gelegd, 22-3-2005 te water gelaten bij Niigata Shipbuilding & Repair Inc., Japan (3), 12-5-2005 gedoopt FAIRMOUNT SHERPA door mevr. Dionne van den Berg (12 jarige dochter van Fairmount's directeur Henk J. van den Berg) en opgeleverd aan MPC Scheepfonds Fairmount Sherpa C.V., Panama, in beheer bij Fairmount Marine B.V., Rotterdam voor Hanzevast Shipping B.V., Groningen, 16.000 EPK, 4 x Wärtsilä Vasa 6R32, trekkracht 196 ton, de eerste reis ging met de ponton OCEAN ORC van Japan naar El Salvador, 30-5-2005 vertrokken van Kure, 5-7-2005 gearriveerd te La Union, El Salvador, 12-7-2005 daar vertrokken, 17-7-2005 gebunkerd te Manzanillo, Mexico en daarna vertrokken naar Kure, Japan, 22-12-2005 gearriveerd te Rotterdam, 29-8-2008 beslag door de rechtbank te Rotterdam opgeheven, 9-2008 verkocht aan Fairmount Marine B.V., Rotterdam, 10-2008 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBNF.



De blauwe tanker MAERSK BELFAST 9299446 van Møller-Mærsk A/S, Denemarken schoof voorzichtig langs de slepers om ligplaats te nemen in de Torontohaven.



De binnenkomende CARIBBEAN SEA (foto: L. Bot) 9348986, 24-10-2006 op feestelijke wijze de kiel gelegd bij Aker Warnemünde Operations G.m.b.H., Warnemünde van de CARIBBEAN SEA onder bouwnummer 131, containerschip, 18.017 BRT, 1700 TEU, 20 kn., 19-12-2006 te water gelaten, 20-2-2007 opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. "Caribbean Sea" B.V., Limassol-Cyprus, in beheer bij Universal Marine B.V., 23-2-2007 herdoopt CMA CGM SANTOS, 24-2-2007 gearriveerd te Rotterdam vanaf Wismar, 21-2-2007 (GL) herdoopt CMA CGM SANTOS, 27-2-2008 te Khor Fakkan onder Nederlandse vlag gebracht, 10-5-2008 (GL) herdoopt CCNI CARIBE, 22-1-2010 charter afgelopen, herdoopt CARIBBEAN SEA.



SPARTAN, volgens een bord op de sleper is Gigilinis Salvage & Towage te Thessaloniki de eigenaar. Nader speurwerk leverde op dat het Princess Management Ltd. te Thessaloniki moet zijn, het beheer verzorgt Pella Shipping Co. te Thessaloniki. Maar het is helemaal geen Griek, de thuishaven is Valletta op Malta. Hoewel het schip voor Malta vaart is het toch een Griek. Maar wie is nu de eigenaar, Αλέξανδρος Μ. Γκιγκιλίνης ?

Het is niet z'n nieuwe sleper, 17-1-1979 te water gelaten bij Ateliers & Chantiers de la Manche, Dieppe onder bouwnummer 1271, 9-7-1979 opgeleverd als ABEILLE BRETAGNE, imonummer 7725403, aan Société Provencale de Gestion Maritime, Frankrijk, 4.800 EPK, 3.532 kW, 2 Pielstick Diesels, Type 6PA6L, gebouwd door Alsthom Atlantique NE-78. In 1996 waren ze de boot zat en verkochten die aan Pacific Towing (PNG) Pty. Ltd. te Papua New Guinea, tot 2001 werkte ze er mee als PACIFIC SALVOR. 27-8-2001 verkocht aan Promas Shipping Ltd. te Valletta-Malta, herdoopt JANTAR, in beheer bij Polskie Ratownictwo Okrętowe te Gdynia. De 30 jaar oude boot is 27-11-2009 verkocht aan Gigilinis Salvage & Towage en kreeg de Spartaanse naam SPARTAN.



Nog een zeesleper uit Maassluis, de nieuwe TARKA 2 van Maarten Mosterd. De vorige dag nog in het water gezet om mee te kunnen varen. Hij had reeds een soortgelijk vaartuig met de naam TARKA vandaar de naam TARKA 2.



Nadat de taak van de RIGEL als commandoschip om de vlootshow af te nemen, vertrok de oude loodsboor weer naar z'n vaste ligplaats in de haven van Maassluis. De kapitein bestelde 3 sleepboten, er verbleven er genoeg in de buurt, vanwege de wind en opkomende vloedstroom. HEHARI voor, de BUIZERD achter en RUNNER stand-by en in de zij.



Tijdens het aanpassen voor de haven leunde het schip aardig door. Daarna bleef het hangen en kon de BUIZERD gaan intrekken.

m.s. RIGEL 1948-1979 loodsvaartuig PAHM

1942 kiel gelegd bij N.V. Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij, bestemd voor Reederei Bisschop & Co., Hamburg, Duitsland, later bestemd voor de Kriegsmarine als MFL 1, te water gelaten als M 3682, naam gewijzigd in V 807, 17-10-1944 opgeleverd en in dienst bij de Kriegsmarine als V 807. 5-1946 gearriveerd bij L. Smit & Zn., Kinderdijk, afgebouwd onder bouwnummer 427, 8-10-1948 proefvaart, 14-10-1948 in dienst Ministerie van Marine, in beheer bij Loodswezen, 's-Gravenhage,

standplaats Hoek van Holland. 1948 kreeg het nationale penantnummer HB 11 toegewezen, nooit zichtbaar gevoerd. 10-1950 kreeg het penantnummer A 820 (NAVO) toegewezen, nooit zichtbaar gevoerd. 4-1959 verbouwd met o.a. nieuwe brug. 30-9-1974 opgelegd als reserveboot te Maassluis. 18-1-1979 afgevoerd van de sterkte en overgedragen aan Dienst der Domeinen, 20-3-1979 als RIGEL verkocht aan Stichting Zeekadetten, Maassluis, 16-6-1979 dienst bij het ZKK Maassluis ter vervanging van de LEMAIRE.



ERACLEA 9499656, sleepboot van Augustea Imprese Marittime, Catania-Italië, 1.379 BRT 9.000 EPK, 12-6-2010 opgeleverd Rosetti Marino Shipyard, Ravenna.



COASTAL SERVICE, sleepboot, roepsein PDMC, 1-1970 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h H. de Haas, Maassluis (143) als COASTAL SERVICE I 1-1970 opgeleverd als COASTAL SERVICE aan J.A. (Joop) Nouwen, Stavoren, 1975 vlag: Panama, 1981 verkocht aan Rederij Waterweg B.V., Maassluis, in beheer bij Henk de Haas, 1984 in charter bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen, herdoopt MULTRATUG III, 1985 herdoopt COASTAL SERVICE, 2006 in beheer bij Acta Marine B.V., 2010 uit beheer bij Acta Marine B.V., Den Helder en opgelegd te Maassluis.



SD SEAL 9448188, type Robert Allen Rampart 3200, gebouwd als MEDYILMAZ 06 voor Med Marine Towage, Istanbul-Turkije, 23-5-2008 (BV) opgeleverd als SD SEAL door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak (6) aan Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, roepsein 9HIW9, 23-5-2008 (e) ingebracht bij SD Seal Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, 486 BRT, 146 NRT, 32,00 (30,46) x 11,60 x . x 5,3600 meter, 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, trekkracht 65 ton, 12 kn., 2-6-2008 vertrokken van de werf naar Rotterdam, 3-6-2008 passage Bosphorus, 21-6-2008 gearriveerd in de Europoort, 17-1-2009 aan het steiger van de Spido te Rotterdam gedoopt SD SEAL.



GINGER 9507063, Robert Allen Ltd. type 3200 W class ASD, casco gebouwd bij Eregli Shipyard, Eregli, Turkije (181), ±5-4-2009 vertrokken van Turkije, 5-5-2009 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot CAPTAIN MICHALIS, 7-5-2009 gearriveerd te Zwijndrecht bij Scheepswerf Gebr. Kooiman, Zwijndrecht op een ponton om afgebouwd te worden, 22-1-2010 op een ponton naar Waalhaven, pier 1 te Rotterdam gebracht, te water gezet door de bokken GPS ATLAS en de MATADOR 2, door de sleepboten BROEDERTROUW XIV en BROEDERTROUW 4 terug gebracht naar Zwijndrecht, 9-3-2010 proefvaart in de Europoort, 10-3-2010 terug van de proefvaart, 1-4-2010 proefvaart in de Europoort en trekproeven, 4-9-2010 (GL) opgeleverd aan Ginger Tug B.V., IJmuiden, in beheer bij Sleepdienst B. Iskes & Zn., roepsein PBNY, 2 x 2.650 kW, A.B.C. 12VDZC-1000-166-A, Anglo Belgian Corporation N.V., 25-11-2010 te IJmuiden gedoopt GINGER door Ginger (dochter van Jim Iskes) en haar opa Ben.



UNION DIAMOND 9220548, 17-11-2000 te water gelaten bij Astilleros Armon Navia Spain onder bouwnummer 511, 15-6-2001 opgeleverd aan URS België N.V., Antwerpen-België, roepsein ORLK, 33,00 x 11,00 x 5,60 x 4,400 meter, 3.600 kW, 2 x A.B.C. 8MDZC1-000, trekkracht 65 ton, 2009 (e) ingebracht bij Smit Transport Belgium N.V., Antwerpen-België, in beheer bij Unie van Redding Sleepdienst N.V., Antwerpen.



Buiten zeeslepers namen ook een respectabel aantal oudere boten deel. Links de DELTA en rechts de beroemde sleepboot BUIZERD met elk jaar andere kleuren.

m.s. DELTA 2306810, gebouwd 1946, Scheepswerf Concordia, S. Seymonsbergen, Amsterdam
16,20 x 4.20 x . x 1.800 meter.

Brandmerk: 6810 B ROTT 1946, 4 m3 bunkers

150 EPK, 3 cyl, 4 tew, 330 omw/min., Industrie 3VD6A, Gebr. D. & J. Boot, N.V. Motorenfabriek "De Industrie", Alphen a/d Rijn NE-39, afkomstig uit de KW.28.

1946 opgeleverd als PETRONELLA aan Van Riemsdijk, Maasbracht.

1948 verkocht aan B.C. de Bot, Maasbracht, herdoopt GERCOR.

1966 motor gereviseerd.

1970 verkocht aan A.J. v.d. Hurk, herdoopt ELDORADO.

1973 verkocht aan A. Buitink, herdoopt LOUISE.

1975 verkocht aan P.J. Kooiker, herdoopt CHAWI.

1979 verkocht aan G. Moesker, herdoopt DINY.

1982 verkocht aan Th. van Doesburgh, herdoopt KAREL.

1982 uit de beroepsvaart.

1987 verkocht aan E.R. van Deijk, Maassluis, herdoopt DELTA.

14-11-2000 ingeschreven als varend monument onder nummer 524 in het Nationaal Register Varende Monumenten.

De motorsleepboot "DELTA" beeldbepalend: Op 14 november 2000 is de motorsleepboot Delta, van de familie van Deijk, door de stichting Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen erkend als varend monument. De Delta staat als nummer 524 geregistreerd in het Nationaal Register Varende Monumenten. Alle historische schepen die ouder zijn dan 50 jaar, onder de Nederlandse vlag varen, waarvan het scheepstype beeldbepalend is geweest op de Nederlandse wateren en nog in originele staat verkeren, kunnen in aanmerking komen voor de status varend monument. Varende monumenten zijn te herkennen aan de wimpel met daarop de tekst "Varend Monument". Links van de tekst staat een diabolo. Dit is het monumentenschildje dat internationaal bekend is. Onder de woorden Varend Monument is een golflijn te zien. Dit symboliseert het water waarin varende monumenten zich bevinden.

Geschiedenis:

De Delta, een motorsleepboot uit 1946, heeft Maassluis als thuishaven en wordt momenteel met veel plezier voor de recreatievaart gebruikt. De 16 meter lange en 4.20 meter brede sleepboot biedt veel ruimte. Zo is er een voorroef met een vast keukengedeelte, zijn er 5 slaapplaatsen en is er achter de machinekamer een grote achterroef. Getracht wordt, de nog in originele staat zijnde sleepboot zo te houden. De boot heeft tot 1982 heel wat beroepsmatig werk verzet. In opdracht van de heer Van Riemsdijk, wonende te Maasbracht, is zij in 1946 voor f 50.000,- gebouwd bij de werf S. Seymonsbergen te Amsterdam.

In 1948 werd de Petronella verkocht aan de heer B.C. de Bot. Deze woonde ook in Maasbracht en noemde haar GERCOR. Hij heeft de GERCOR 22 jaar in zijn bezit gehad en woonde er op met zijn vrouw en 3 kinderen. Net na de oorlog heeft de boot een tijd lang met een bok gevaren om de gezonken schepen, die in de Maas lagen, te lichten. In die tijd was de sleepboot een hele krachtpatser.

De boot is uitgerust met een 3 cilinder INDUSTRIE type 3VD6A, 150 pk, bij 330 omwentelingen p/min. Deze motor, die nog steeds voor de voortstuwing zorgt, is in 1939 bij firma Boot te Alphen a/d Rijn gebouwd. De INDUSTRIE heeft 1 jaar dienst gedaan in een vissersboot KW. 28, Deze is destijds geleverd op 21-02-1939 aan Hr. C. Schaap te Katwijk aan Zee voor het vissersschip. Deze is net voor de oorlog gezonken. Men heeft de boot gelicht en de motor overgebracht naar de firma Boot. In 1966 is de motor geheel overhaald. De kosten van deze revisie bedroegen f 11.000,-. In 1970 verkocht de heer De Bot de GERCOR aan de heer A.J. v/d Hurk. Deze noemde de boot toen ELDORADO. (Industrie).



De ALPHECCA en HERCULES, beide regelmatige bezoekers aan de Furiade namen ook deel.

ALPHECCA 02212782, 1913 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven, Martenshoek als MARIANNE aan C. Mahrckens, Hamburg-Duitsland. 23 ton, 220 PK.
1916 verkocht aan Gebr. Cohrs, Danzig, herdoopt GEBR. COHRS II.
1917 verkocht aan Bugsier G.m.b.H., Hamburg-Duitsland.
1918 herdoopt JASON.
1921 als JASON verkocht aan Habermann & Guckes A.G., Kiel-Duitsland.
1938 als JASON verkocht aan Joh. Matthies, Hamburg-Duitsland.
1950 als JASON verkocht aan Ewald Ottens, Cuxhaven-Duitsland.
1958 verkocht aan H. Gerlach, Hamburg-Duitsland, herdoopt JOHANN.
1959 verbouwd tot stoom- tot motorsleepboot, 500 PK, Deutz.
1967 als JOHANN verkocht aan Verenigde Schlepp Reedereien G.m.b.H., Hamburg-Duitsland.
2005 als JOHANN verkocht aan K. Meijer, Westerbroek.
2005 verkocht aan J.J. Pols & D. van der Horst, Hellevoetsluis, herdoopt ALPHECCA.
200- ingebracht bij Stichting Alphecca, Hellevoetsluis.

Gebouwd in 1913 te Martenshoek, Groningen als stoomsleepboot onder bouw nummer 554. Er werd een compound stoommachine in gezet met een vermogen van 220 pk. De sleepboot werd gebouwd voor een bedrag van FL 52,500,-. De afmetingen zijn 23,05 x 5,82 x 2,70/2.90 m (lengte x breedte x diepgang). De opdrachtgever was een Duitse reder en de eerste naam van het schip was "Marianne". Op zaterdagmiddag 4 oktober 1913 is ze te water gelaten en donderdagmiddag 27 november van de werf vertrokken.

In 1916 is ze omgedoopt in "Gebr. Cohors II" en varende voor sleepbedrijf Bugsier in Hamburg in 1918 omgedoopt in "Jason" Deze naam heeft ze gehouden tot de sleepboot in 1959 werd omgebouwd tot motorsleepboot.

De huidige Deutz motor van 500 pk (368 KW) werd ingebouwd en tevens werd het schip aangepast om ook kustsleepreizen te kunnen maken. Hiervoor werd een totale bunker capaciteit aangebracht van 15.000 ltr en een drinkwater capaciteit van 8.000 ltr.

De Deutz hoofdmotor is van het type R6VM545. Een 6 cilinder motor met een maximum toerental van 380 rpm. Stationair draait de motor ongeveer 90 rpm. De gemeten trekkracht van de sleepboot is 6 ton. De hulpmotor is een één cilinder (liggende) Deutz met een vermogen van 16 pk.

Na de verbouwing kreeg ze de naam "Johann". Onder deze naam heeft ze in Noorwegen, Zweden en Denemarken gevaren en daarna in en rond Hamburg met allerlei bakken en baggermateriaal.

In 2006 is de "Johann" aangekocht door de huidige eigenaren (Jan Pols en Dick van der Horst) en ondergebracht in een stichting. Het doel van de stichting is om het schip varende en zoveel mogelijk in de huidige staat te behouden. Het casco van het schip is inmiddels erkend als "Historisch casco" en opgenomen in het nationaal register Varende Monument. (<http://www.alphecca.nl/>).

HERCULES 2507991

Gebouwd 1915, Gebr. G. & H. Bodewes", Martenshoek (597)

63,51 BRT 11,47 NRT

21,70 (20,31) x 5,56 x 2,40 x 2,910 meter.

8 kn.

1 x 2 vuurs Fulton ketel, verwarmd oppervlak 79,8 m², 11 atm., kolen gestookt NK-15.

225 IHP, C 2 cyl, Machinefabriek "Fulton", Martenshoek, 140 omw/min.

1915 gebouwd voor eigen rekening bij Scheepswerf G. Bodewes & H. Bodewes te Martenshoek onder bouwnummer 597.

3-12-1915 verkocht voor fl. 44.500 aan de Deense Marine, Kopenhagen, herdoopt FREMAD.

10-2-1916 geregistreerd bij Danish Marine Ministry, roepsein NTQM.

31-12-1933 roepsein OUGT, 64 GRT, 11 NRT.

194- tijdens WW2 in dienst bij de Kriegsmarine als FREMAD II.

194- terug bij de Deense Marine.

26-1-1951 pennant nummer A 559.

14-8-1964 uit dienst gesteld.

26-1-1965 verkocht voor Dkr. 23.117 aan Jurgen Hastrup, Kopenhagen, geregistreerd als coaster, herdoopt DITTE HASTRUP, opgelegd, de naam heeft er nooit opgestaan.

11-1978 in slechte staat verkocht aan J.Th. Mos, Enkhuizen.

1979 verkocht aan G.C. Boekweit, Schiedam, herdoopt HERCULES, brandmerk 7791 Z AMST 1979, verbouwd tot werkende stoomsleepboot.

4-8-1983 geïnspecteerd en weer onder stoom.

21-1-1985 overgedragen aan "Stichting Calorische Werktuigen", Schiedam.

Na afbouw kreeg deze boot de naam GEBROEDERS BODEWES III, in hetzelfde jaar door de Deense marine aangekocht en op 3 december 1915 vertrokken als FREMAD, dienst gedaan als marinesleepboot in Denemarken.

Na 15 jaar stilliggen o.a. als DITTE HASTRUP in eigendom bij J. Hastrup te Kopenhagen werd deze boot in 1979 via omwegen aangekocht door J.Th. Mos te Enkhuizen en korte tijd later kwam zij in eigendom bij de huidige eigenaar, de heer C.G. Boekweit.

De boot werd in uiterst verwaarloosde staat, zowel casco als de incomplete machinekamer waren er allerbelabberdst aan toe, na een lange periode van hard werken weer in de vaart gebracht als Hercules.

Tijdens deze herstel- en restauratie werkzaamheden formeerde zich een groep enthousiaste mensen die met elkaar de boot vanaf 1983 bevaren.

De activiteiten zijn ondergebracht in de Stichting Calorische Werktuigen te Schiedam.



Stoomsleepboot VOLHARDING 1.



Op de ADRIAAN van kon men met moeite de voetjes droog houden bij al dat geweld.



Bij het terug varen naar de Waalhaven zette de FAIRMOUNT SHERPA de dekwass aan, zelfs de meeuwen stoven weg.



ELISABETH 02300493 van Maarten Bezuijen uit Schiedam. 1925 opgeleverd door Gebr. Paans, Roodevaart als ELISABETH aan H.W. Tromp, Bokhoven.

1955 verkocht aan A.H. Tromp, Kerkdriel, 1968 verkocht aan A. Jonker, Zwolle, herdoopt MARIA, 1984 verkocht aan G.C.M. Fontijn, Amsterdam, herdoopt DINAR, 1989 verkocht aan C.J.M. van Moergestel, Zevenbergen, herdoopt CHARON, 1991 verkocht aan S. Meeusen in Terneuzen, herdoopt STELLA MARIS II, 2007 verkocht aan M. Bezuijen in Schiedam, herdoopt ELISABETH.

ASSISTENT, 1954 opgeleverd als KRAMMER aan N.V. Stoomsleepdienst v/h van Piet Smit Jr., Rotterdam.





Aan de Govert van Wijnkade lagen in de middag flink wat vaartuigen die bezichtigd konden worden. Dat trekt nog altijd veel belangstellenden achter de koffie vandaan. Ook de enkele maritieme kraampjes en de voertuigen van Harteveld (rijdende patat- en snackwagens) konden zich in veel belangstelling verheugen. En...de club stond er ook!



De Rotterdam Branch is een afdeling van de World Ship Society, een in Engeland gevestigde, wereldwijd actieve vereniging waarvan de leden, hetzij beroepshalve, hetzij door een grote persoonlijke belangstelling, zich zeer nauw betrokken voelen bij schepen en de scheepvaart. De vereniging stelt zich ten doel haar leden regelmatig bij elkaar te brengen, te stimuleren in hun gemeenschappelijke belangstelling en hun kennis van hun interessegebied te vergroten. De Rotterdam Branch doet dit onder meer door het organiseren van: Branchavonden, het uitgeven van het verenigingsorgaan Rotterdam Branch Magazine en het organiseren van maritieme evenementen en reizen, alsmede excursies naar schepen, scheepswerven en maritieme bedrijven, zowel in Nederland als in het buitenland.