Sleepboten op station



Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1 - Maassluis

Vanaf 18 maart 2017 tot en met 8 oktober 2017

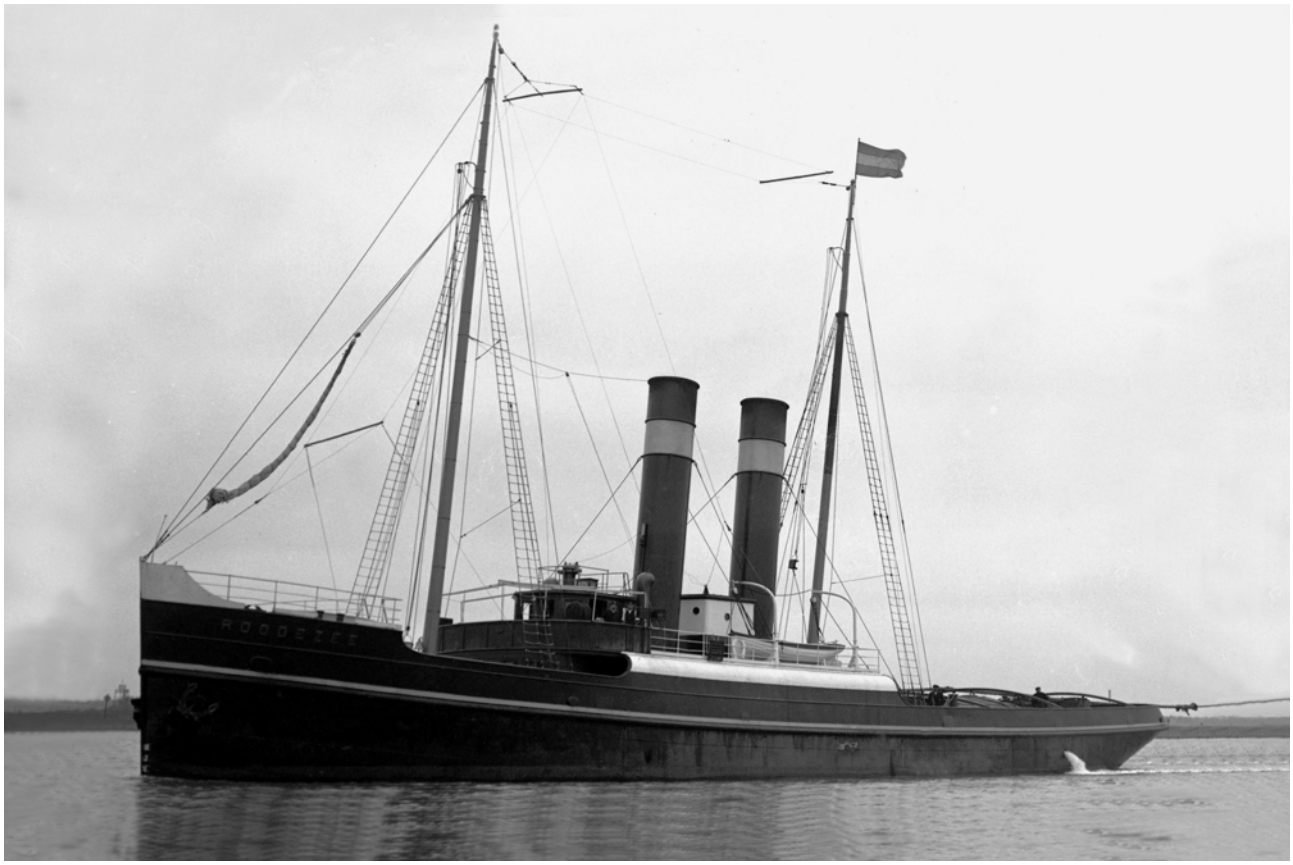
Naast door vele andere niet minder gewaardeerde donateurs wordt het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis structureel gesteund door:

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
Port Towage Amsterdam	Segment Maassluis
Koninklijke Wagenborg Shipping Delfzijl	Koninklijke van der Wees Groep Dordrecht

Sleepboten op station

Deze tentoonstelling gaat over de sleepboten die in diverse havensteden op station werden gelegd om, als er een schip op zee in de problemen kwam, haar te kunnen helpen en behouden naar een haven te slepen. Dit werd gedaan op alle wereldzeeën en ook in de Nederlandse binnenwateren. Tegenwoordig wordt die taak voor een gedeelte uitgevoerd door de overheden van verschillende landen. Zij hebben op diverse punten sleepboten liggen, die direct kunnen ingrijpen als een schip in moeilijkheden komt en dreigt de kusten en stranden van het betrokken land te bereiken of te vervuilen. Dit soort schepen worden ETV's (Emergency Towing Vessel) genoemd.

Slepen en bergen: het was een combinatie die volstrekt nieuw was in de twintiger jaren van de vorige eeuw. Eén en ander was mogelijk geworden dankzij de communicatie die schepen met elkaar door middel van radioverbindingen konden hebben; contact dat trouwens ook via een kuststation kon worden gelegd. Radio aan boord van schepen was een vinding die uit de allereerste jaren van die eeuw dateerde. Het was een uiterst waardevol fenomeen dat een geweldige vlucht zou nemen. Iedereen die met varen had te maken, zag er het enorme nut van de radio aan boord van schepen in. Vier jaar na de introductie ervan kreeg de *ROODE ZEE (II)* als eerste zeesleepboot ter wereld radio aan boord.



ROODE ZEE (II). Duidelijk zichtbaar het radiostation tussen de schoorstenen. De richtingzoeker werd pas later op de radiohut geplaatst. Het heeft tot de introductie van de ZWARTE ZEE (III) in 1933 geduurd, voor men de radiohut volledig in de sleper integreerde.

De gekozen havenplaatsen, waar de sleepboten naar toe gingen, waren dermate strategisch gelegen, zodat ze een groot zeegebied konden bestrijken, waar het vaak slecht weer was. In eerste instantie werden vrijwel alleen havens rond de Atlantische Oceaan uitgekozen, maar later werden ook de havens aan de Middellandse zee (Malta) en de Perzische Golf (Bahrein) vaste stationshavens. Ook in het Verre Oosten viel via het posteren van slepers op strategische plaatsen geld te verdienen en daar ging het tenslotte om.

Het initiatief voor de stationsdiensten

In oktober 1922 was de *ROODE ZEE (II)* de eerste sleepboot van Smit die op station ging om in het winterseizoen schepen die op de Noord-Atlantische Oceaan in problemen zouden komen in veiligheid te brengen. Het schip voer onder bevel van kapitein Nils Persson de Waterweg uit, zonder dat de rest van de bemanning precies wist wat zij nu eigenlijk gingen doen. Ze wisten alleen dat ze op weg waren naar de haven van Horta op Fayal, één van de eilanden van de Azoren. Deze eilandengroep ligt precies in een druk bevaren zeegebied van de Noord-Atlantische Oceaan en het kan daar in de wintermaanden behoorlijk slecht weer zijn. De plannen voor deze reis waren onder de strengste geheimhouding gemaakt, om te voorkomen dat de concurrentie ook in de gaten zou krijgen wat de bedoeling was en dan het voorbeeld snel zou volgen. Echter vrijwel gelijktijdig nam kapitein Johs. Wijsmuller ook het initiatief van deze vorm van hulpverlening ter zee. De uitvalbasis van Wijsmuller was in eerste instantie Brest.

Kapitein Nils Persson



Kapitein Persson hoorde pas van de plannen van de stationsdienst toen hij in de nazomer op het kantoor Westplein bij Murk Lels, de directeur van Smit, moest komen. Hij kreeg te horen dat hij zijn schip klaar moest maken voor een periode van 6 maanden en vervolgens te Horta zodanige maatregelen moest nemen dat er direct kon worden uitgevaren als er schepen in de problemen kwamen. De *ROODE ZEE (II)* was al sinds 1912, het jaar dat de oceaanstomer Titanic verging, uitgerust met radio aan boord, maar die werd nooit eerder gebruikt voor hetgeen men er nu mee ging doen.

Om de gehele periode uit te kunnen luisteren kreeg hij dan ook twee marconisten mee, die 24 uur per dag de nood- en andere frequenties moesten uitluisteren of er wellicht schepen te kampen hadden met technische of andere problemen.
Hoorde men zo'n bericht, dan was het aan kapitein Persson om te beslissen of ze op weg naar het betreffende schip zouden gaan.
De *ROODE ZEE (II)* kon in voorkomende gevallen per radio een aanbieding doen om hulp te verlenen en het ongelukkige schip naar een haven te slepen. Strikt genomen mochten de kapiteins van de sleepboten eigenlijk niet reageren op zo'n bericht, omdat het meestal niet aan hen gericht was en ook vaak geen noodsein was. Maar in de meeste gevallen was de kapitein van het schip in problemen blij dat er een oplossing van zijn soms hachelijke probleem voorhanden was.
Voor het ingrijpen bij technische problemen of bij noodsituaties werden de stationsboten extra uitgerust met bergingsmaterialen, zoals pompen, slangen, duikersmateriaal, toepasselijke gereedschappen en materiaal om noodreparaties te kunnen uitvoeren. De bemanning van de *ROODE ZEE (II)* mocht in het begin niet van boord af, men moest immers direct uit kunnen varen. De sleepboot lag dan ook voortdurend onder stoom, gereed om bij het eerste signaal uit te kunnen varen.



De haven van Horta op Fayal



Rechts vader en zoon Azevedo met links marconist J. de Nijs voor Cafe Sport

Pal aan de haven, recht tegenover de ankerplaats van de *ROODE ZEE (II)* lag het café van Henrique Azevedo, 'Café Sport' genaamd. In het begin was, zoals gezegd, het walverbod van kracht, maar in de loop van de tijd mocht een deel van de bemanning van kapitein Persson de wal op, onder strikte voorwaarden dat men bij het eerste signaal direct naar boord zou terugkeren. 'Café Sport' was dus bij uitstek de gelegenheid om iets te drinken als men de wal op mocht. Uit deze situatie is dan ook in de loop der jaren de prima verstandhouding van de sleepbootbemanningen met de eigenaar van 'Café Sport' ontstaan, die er tot op de dag van vandaag nog steeds is, al worden heden ten dage er nauwelijks meer sleepboten op station gelegd. Bemanningen van slepers komen er echter nog regelmatig op hun reizen. De diverse generaties Azevedo stonden en staan altijd met open armen klaar om de varensgezellen te ontvangen en oude herinneringen op te halen.

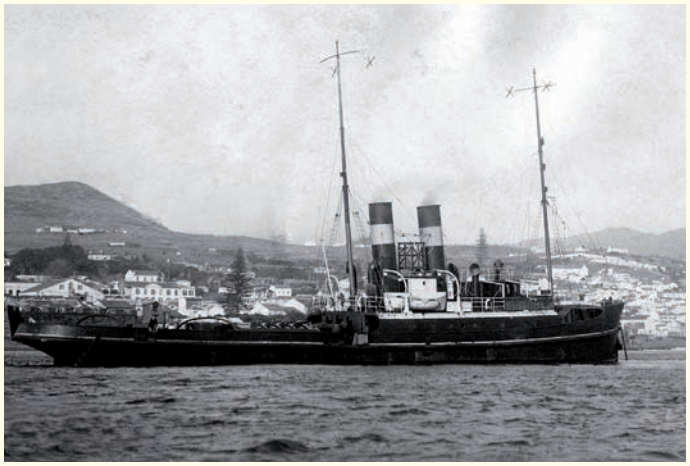
Cafe Sport in 1992



Atlantische hulpverlening

door
MURK LELS

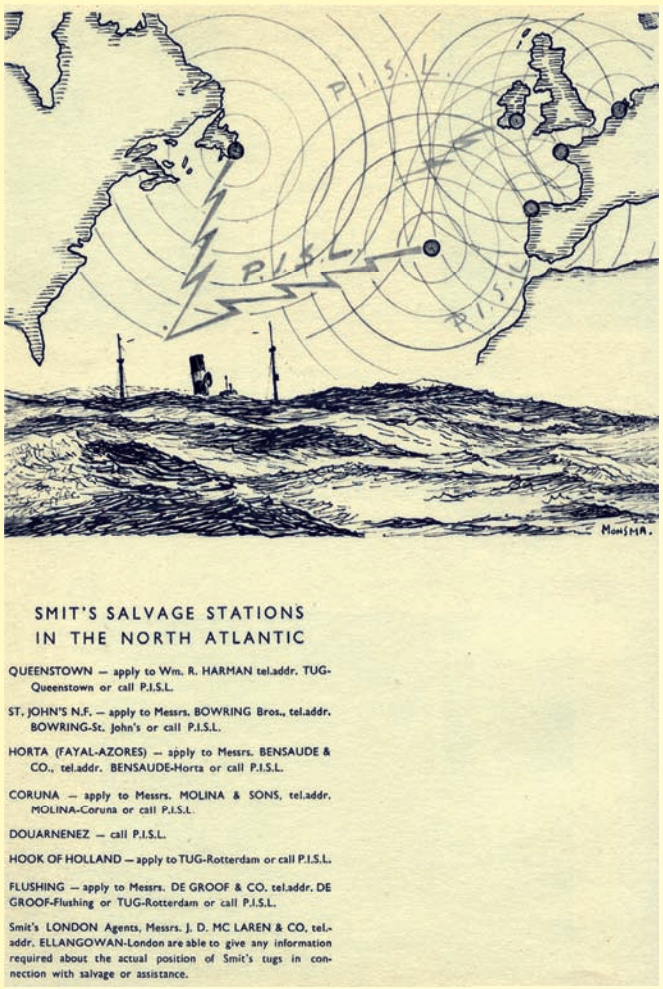
Het Atlantische bedrijf is wel het meest interessant. Dit bedrijf is pas tot volle ontwikkeling gekomen, nadat de draadloze telegrafie zich meer had ingeburgerd a/b der zeeschepen. Nu kunnen de schepen door middel van de radio op zee onze hulp onmiddellijk inroepen, of met de eigen rederij ter hulpverlening in verbinding komen. Zo hebben wij het eerste station in 1922 te Horta op de Azoren opgericht in den Atlantische Oceaan, voor hulpverlening aan schepen in nood. Een sleepboot ter plaatse heeft steeds de volledige bemanning aan boord, waaronder ook zijn duikers en radiotelegrafisten. Later hebben deze scheepjes ook radio-richtingzoekers gekregen. In den loop der tijden zijn er rond den Oceaan een zoo groot aantal van deze stations gekomen, dat daarmede de gehele Oceaan bestreken kan worden.



De HUMBER op station te Horta.

Zo'n station werkt als volgt:
Ten eerste ligt het schip op een station steeds geheel stoomklaar; praktisch komt de bemanning in een half jaar niet van boord en wanneer zij aan de wal gaan, dan gaan zij toch nooit verder dan op fluit-afstand van de boot. Dat is wel geen voorschrift, doch de mensen voelen zelf dat het niet anders kan.
Nu komt er een schip in nood, door het verlies van b.v. zijn roer. In de meeste gevallen geeft tegenwoordig zo'n schip geen S.O.S. seinen meer, omdat de hedendaagse schepen zodanige afmetingen hebben en zo zijn ingericht, dat zij nog dagen lang kunnen drijven, zonder in het allergrootste gevaar te komen. Dit schip seint nu aan zijn rederij: ik heb het roer verloren, heb een sleepboot nodig. De rederij belt de assurantiemakelaar op.
Deze stelt zich in verbinding met de Salvage Association te Londen, die zich bemoeit met alle schaden voor assuradeuren en deze belt Smit in Rotterdam op om te vragen of zij een sleepboot willen zenden en wat dan de kosten zijn.
Wij antwoorden dan dat wij de nodige maatregelen zullen nemen, doch dat wij van de stelling uitgaan "no cure, no pay", d.w.z. dat wij alleen in het geval, dat het schip behouden wordt binnen gebracht, een rekening zullen presenteren. In werkelijkheid leggen wij de telefoon op den haak, omdat wij weten, dat de sleepboot reeds onderweg is, daar ons bedrijf radiografisch de gehele Oceaan beluistert.
De sleepboot, een scheepje van slechts 500 à 600 t, 45 à 55 m lang, stoomt onder de slechtst denkbare weersomstandigheden den Oceaan op; het ligt vrijwel constant onder water; soms moet het wel een week varen, eer het schip bereikt wordt. Men kan zich indenken, welke buitengewone eisen er aan de zeewaardigheid van de sleepboten en aan de volharding van de bemanning worden gesteld.

Het geeft een beeld van de manier waarop in de praktijk het stationswerk verliep, verteld door de man die aan de wieg er van stond.



Hulpverlening ter zee door sleepboten

In de twintiger jaren van de vorige eeuw werden door de Nederlandse sleepbootrederijen “initiatieven voor de hulpverlening ter zee” genomen. Die stap had alles te maken met de ontwikkeling die het radioverkeer op zee vanaf de Eerste Wereldoorlog had doorgemaakt. Schepen kregen zenders en ontvangers. Hierdoor kon men aan een sleepboot laten weten of hulp nodig was. Morse was hierbij het toverwoord.

Morse is een communicatiecode, bestaande uit met tussenpozen uitgezonden signalen, die letters, leestekens en cijfers representeren. De code werd in 1835 uitgevonden en ontwikkeld door Samuel Morse met het doel deze te gebruiken voor de telegrafie. Bij de telegraaf kon men alleen maar kiezen uit twee toestanden: sleutel naar beneden (= stroom) of sleutel niet bediend (= geen stroom) en tijdsduur (kort of lang). Telegrafie wordt algemeen beschouwd als een voorloper van de latere digitale communicatie.

De sleepbootrederijen zagen de enorme mogelijkheden van deze nieuwe technische ontwikkeling voor hun bedrijfstak. In het voorjaar en in de zomer, als het weer goed was, werden er meestal sleepreizen gemaakt. In de overige maanden was er veel minder sleepwerk, zeker op het noordelijk halfrond. En dus was het logisch in die periode ergens op een strategische plaats een sleepboot neer te leggen en vervolgens af te wachten wat er ging gebeuren. Dat betekende dat voornamelijk in de winter rond en midden in de Atlantische Oceaan (op de Azoren) sleepboten op station werden gelegd, die werkeloos bleven tot zij, door een radionoodsein gewaarschuwd, ter hulpverlening uitvoeren. Zo lagen er rond de Noord Atlantische kusten sleepboten op station bijvoorbeeld in Brest, Douarnenez, Queenstown, Falmouth, La Coruña en de al genoemde Azoren. Het waren allemaal stations die dichtbij de drukbevaren toegangen en uiteinden van de Noord Atlantische route lagen. Een zeesleepboot op station was eveneens een boot die was uitgerust om te kunnen bergen; want er werden behalve trossen ook pompen, slangen, een duikinstallatie en gereedschap voor noodreparaties meegenomen. Slepen en bergen: het was een combinatie die volstrekt nieuw was in de jaren twintig van de vorige eeuw. Eén en ander was mogelijk geworden dankzij de communicatie die schepen met elkaar door middel van radioverbindingen konden hebben; contact dat trouwens ook via een kuststation kon worden gelegd. Radio aan boord van schepen was een vinding die uit de allereerste jaren van die eeuw dateerde. Het was een uiterst waardevol iets, een fenomeen dat een geweldige vlucht zou nemen. Iedereen die met varen had te maken, zag er het enorme nut van in.

In internationaal verband was in het jaar 1908 het noodsein SOS geïntroduceerd, een oproep die een onnoemelijk aantal zeelieden het leven zou redden.

SOS is het internationaal noodsignaal voor draadloze communicatie. In morsecode wordt het zo weergegeven: ...---... aan elkaar, dus zonder pauze, net zoals er geen pauzes in één letter zijn. De voorloper van SOS was CQD. Een marconist werd door de rederijen in dienst genomen om het radiostation te bemannen.

Onze Marconist

Gepiep, gekraak, geknetter,
men snapt hiervan geen letter.
Slechts één die ervan wist
het was onze marconist.

Gezeten achter een sleutel
begreep hij ’t gereutel.
De tekens uitgepakt
en op de typemachine gekwakt.

Diverse telegrammen
uit de ether opgevangen.
Posities, nieuws en weer
hij hoorde ’t keer op keer.

Een vreemdeling aan boord
die niet tot de rederij behoort.
Was toch onbetwist
ons eigen marconist.

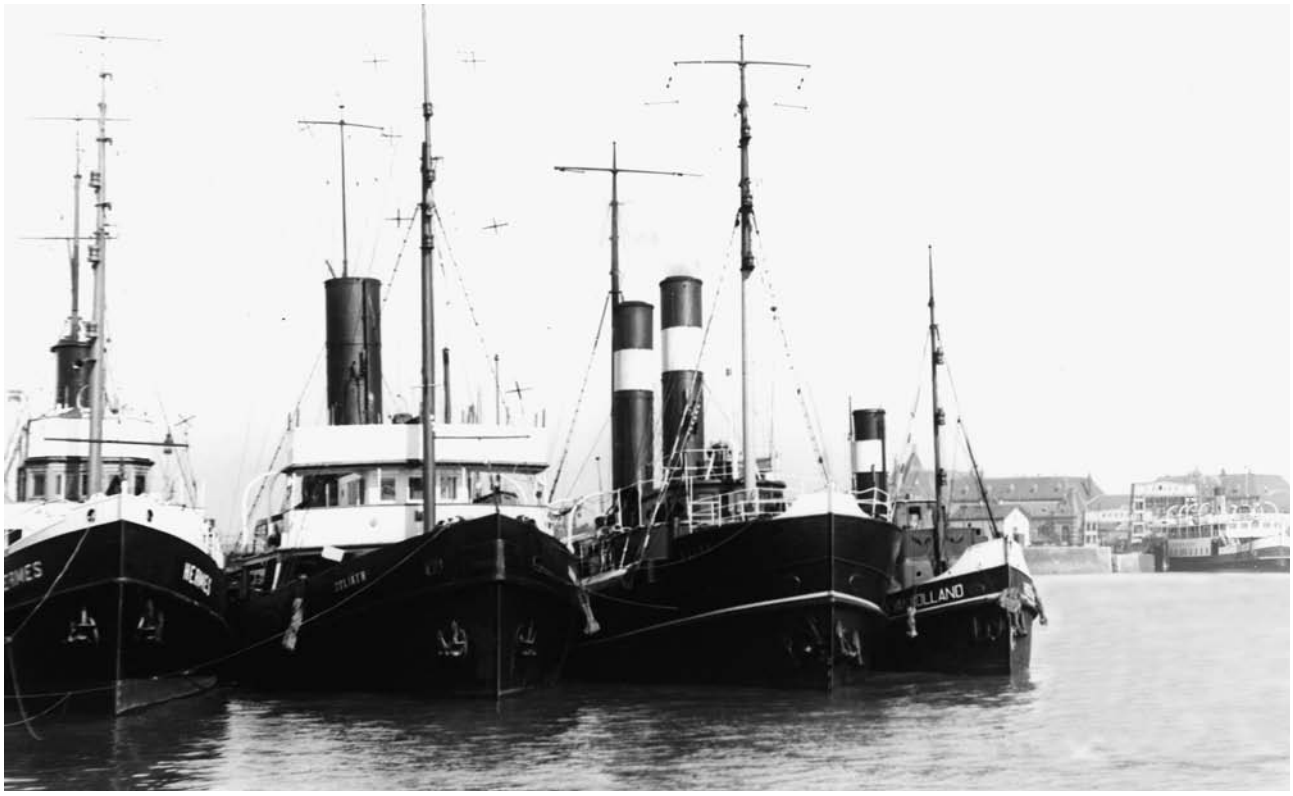


De marconist - die zelfs een vervanger aan boord had - had weinig plaats voor zijn apparatuur. Want bij het ontwerpen van de in begin van de vorige eeuw gebouwde sleepboten was er nog geen sprake van dat er radio apparatuur zou worden geïnstalleerd. De zender en alle andere onderdelen die er bij nodig waren, moesten dan ook in de hut van de marconist worden geplaatst.
De masten van de sleepboot moesten, met het oog op de plaatsing van de antennes, worden verlengd.
In de expositiezaal van het museum is de volledige originele radiohut van de Smitsleepboot *ROODE ZEE* uit 1908 ondergebracht. Zodra u in de hut een kijkje neemt, gaat automatisch de marconist een verhaal vertellen over de wachtdienst en het uitluisteren van morse signalen van schepen in nood. Kom eens kijken en waant u zich de marconist aan boord van een zeesleper.

Hans van der Ster

Vervolg

Het eerste jaar van de *ROODE ZEE (II)* op station in Horta gedurende de winter was een groot succes. En in navolging daarvan stationeerde Smit in het daarop volgende winterseizoen opnieuw een sleepboot op Horta. Daarnaast werden er ook sleepboten van Smit gestationeerd in Queenstown, St-Johns op New Foundland, La Coruña en in het Franse Douarnenez. Het initiatief van sleepboten op station rond de Atlantische Oceaan, werd in de daarop volgende winterseizoenen overgenomen door diverse andere sleepbootrederijen. Sleepboten van Bureau Wijsmuller lagen in die periode bijvoorbeeld in Vigo en Brest op station. In Hoek van Holland of Maassluis lag in de winterperiode ook altijd een sleepboot van Smit gereed om uit te varen. Verder lagen er in Vlissingen altijd sleepboten van deze rederij op station, vaak samen met Belgische en Duitse slepers. Wijsmuller was hier afwezig door de (niet officiële) afspraak dat alles in het gebied ten zuiden van Noordwijk voor Smit was, terwijl ten noorden dergelijke werkzaamheden door Wijsmuller gedaan zou worden.



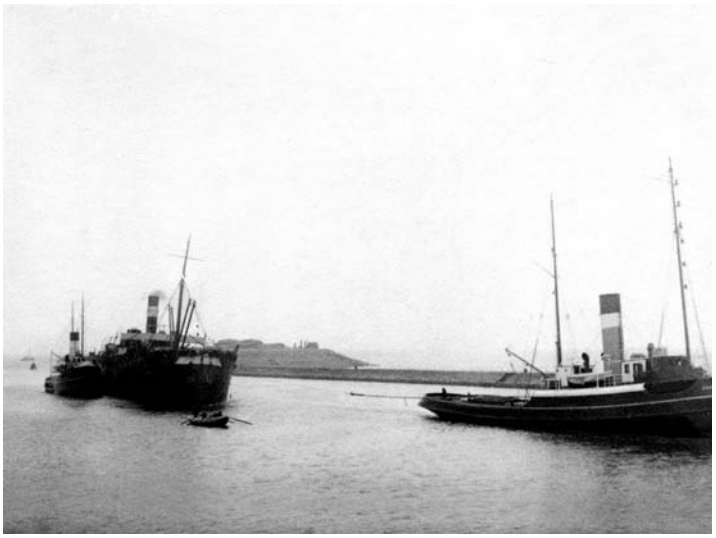
De Duitse HERMES, de Belgische GOLIATH, de SEINE en de HOEK VAN HOLLAND van Smit op station aan het steiger in Vlissingen.

In de jaren voor de 2e wereldoorlog maakten de sleepboten en hun bemanningen diverse opmerkelijke 'joppen', zo werden althans de karweien genoemd die letterlijk vanuit bergingsstations in de wacht werden gesleept. De eerste die de *ROODE ZEE (II)* vanuit Horta maakte was de *HIGHLAND PRIDE*, die haar schroef had verloren. Zij lag zo'n 1.000 mijl van Horta en kon door de *ROODE ZEE (II)* na 5 dagen opgepikt en veilig naar Las Palmas worden gesleept. In de jaren 1923 t/m 1930 was de *ZWARTE ZEE (II)* dermate succesvol in haar bergingen dat ze door de zeelui diverse bijnamen kreeg, zoals "*The Flying Dutchman*", "*Mare Nero*" of "*Swartsie*". De *ZWARTE ZEE (II)* opereerde op de Noord-Atlantische Oceaan (aan boord meestal Noord-Atlantic genoemd) onder kapitein Barend 't Hart meestal vanuit Horta en Queenstown (Ierland, het latere Cobh).

In 1929 lag de *ROODE ZEE (II)* op station St-Johns op New Foundland, toen de *BURGERDYK* van de Holland Amerika Lijn midden op de oceaan haar roer verloor. De *ROODE ZEE (II)* maakte vast, nadat een ander vrachtschip van de H.A.L., de *BOSCHDYK*, had geprobeerd haar collega op sleeptouw te nemen, dat mislukte omdat na korte tijd de tros brak. De *BURGERDYK* werd door de *ROODE ZEE (II)* na drie weken veilig afgeleverd in Rotterdam.



De BURGERDYK achter de ROODE ZEE (II)



De GRONINGEN met het vrachtschip SPORTS loopt de haven van Nieuwediep binnen

Op 12 december 1929 werd het Letlandse vrachtschip *SPORTS* (1909 - 3.126 brt.), dat op de Noordzee tijdens een stormachtige Oostenwind, windkracht 8, in nood verkeerde, door de *GRONINGEN* en de *VLAANDEREN* van Bureau Wijsmuller vast gemaakt en naar de rede van Texel gesleept, waar de SPORTS voor anker ging. Op 13 december 1929 wordt zij de haven van Nieuwediep binnen gesleept.

In april 1932 kwam het Belgische vrachtschip *SCHELDELYN* 600 mijl ten westen van Ierland in de problemen eveneens doordat ze haar roer had verloren. De *ROODE ZEE (II)* vertrok uit de haven van Cork, Ierland naar het schip en bracht haar veilig naar Queenstown.

Het overbrengen van de tros van de ROODE ZEE (II) naar de SCHELDELYN





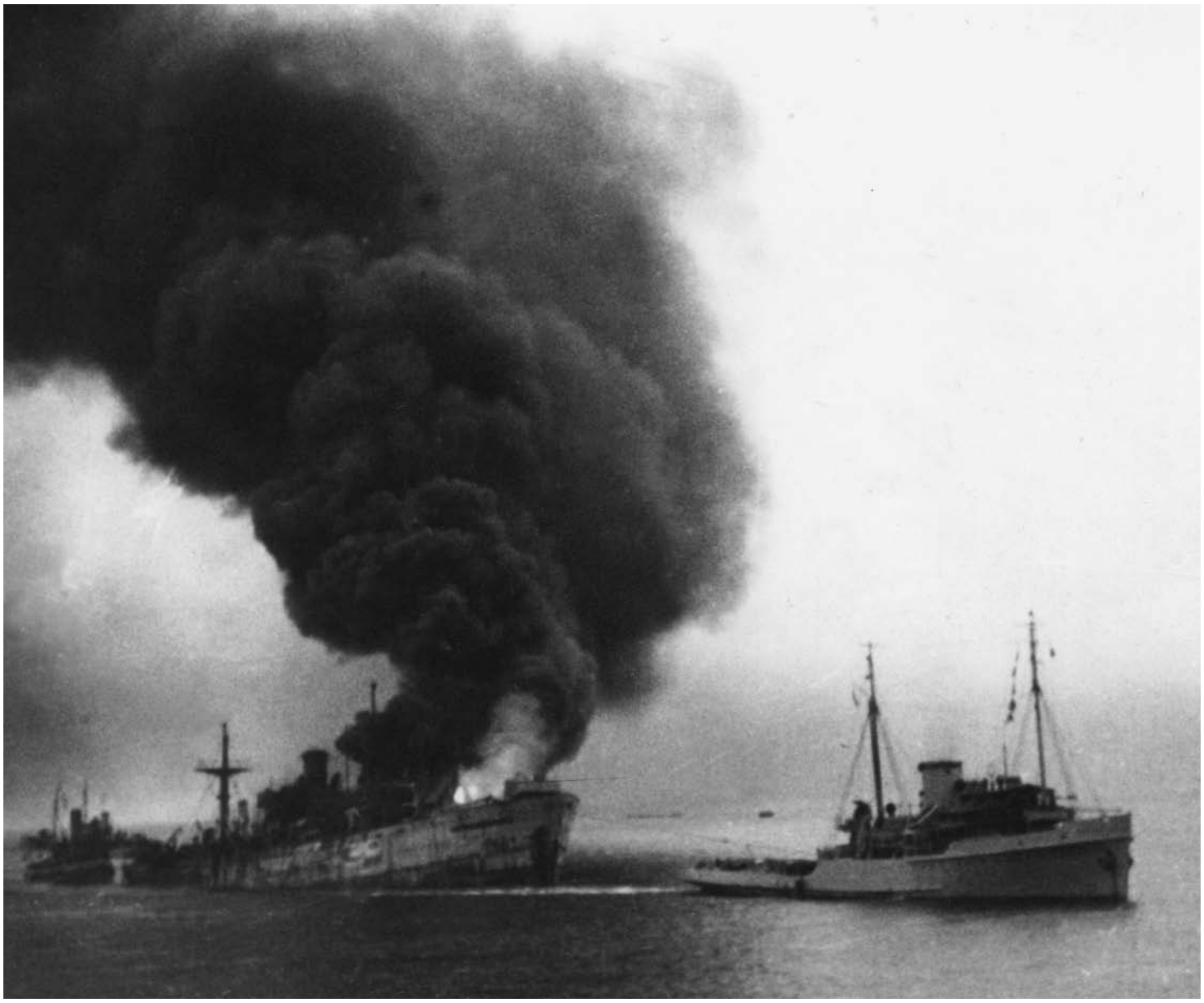
THAMES (II) met de OTTO PETERSEN loopt St. John's binnen in de winter van 1939

Met de overgang van stoom- naar de motoraandrijving werd in de dertiger jaren de techniek aan boord van schepen betrouwbaarder. Toch werden er voor de Tweede Wereldoorlog nog vele hulpverleningen verricht. Vooral de *ZWARTE ZEE (III)* en de *THAMES (II)* waren in de wintermaanden van de dertiger jaren de sleepboten die op station gingen. In de winter van 1939 kwam het stoomschip *OTTO PETERSEN* door een machinekamerstoring op de Noord Atlantische Oceaan in de problemen.
De *THAMES* (II) verliet haar station op New Foundland en bracht het schip veilig naar de haven van St. Johns.

De Tweede Wereldoorlog

Aan het begin van de 2e Wereldoorlog konden verschillende Nederlandse sleepboten uitwijken naar geallieerde havens. Deze sleepboten werden door de Britse Admiraliteit ingezet om de door de Duitsers getroffen mensen, schepen te bergen en naar veilige havens te brengen. De sleepboten lagen daarvoor in verschillende havens in Groot Brittannië op station. Enkele van die havens waren Falmouth, Milford-haven en Campbeltown. Hoewel dit niet het echte stationswerk was zoals het bedoeld was, hebben zij door hun inzet veel schepen, en daardoor vele tonnen aan oorlogsmateriaal, in veiligheid kunnen brengen, nadat ze getroffen waren door vijandelijk acties. Deze reizen waren zeker niet zonder gevaar en als men eenmaal een getroffen schip aan de tros had was het altijd nog de vraag of ze behouden binnen gebracht kon worden. Soms was de Duitse onderzeeboot, van waaruit het rampschip door een torpedo was geraakt, nog in de buurt en konden de Duitsers opnieuw een torpedo afvuren om het schip alsnog tot zinken te brengen. Anderzijds zouden de schepen ook nog kunnen ontploffen als er munitie aan boord was.

De ZWARTE ZEE (III) met het brandende vrachtschip FLORA MACDONALD aan de tros



Na de tweede Wereldoorlog

Na de Tweede Wereldoorlog kwam het stationswerk weer langzaam op gang. De gedurende de oorlog gebouwde vrachtschepen, die ongeschonden die donkere periode hadden doorstaan, waren niet echt betrouwbare schepen en hadden met grote regelmaat last van technische gebreken. Er was dan ook sprake van veel motorschade of schroefverlies. Ook rond de Nederlandse kustwateren was er in die tijd voor stationssleepboten veel te doen. Tijdens de oorlog waren er rond Duitse havens veel mijnenvelden aangelegd. Schepen die daar in de buurt kwamen liepen nogal eens forse schade op doordat ze slachtoffer werden van een losgeslagen mijn. Ook voor de Nederlandse Waddeneilanden bevonden zich veel van dergelijke mijnenvelden, waardoor er ongelukken met schepen gebeurden. Het was dan de taak van sleepboten om de vaartuigen met schade naar veiliger oorden te slepen. Sleepbootrederij (tevens veerdienst!) G. Doeksen & Zoonen, gevestigd op Terschelling, zette zich al sinds het eind van de Eerste Wereldoorlog in voor de hulpverlening rond de Waddeneilanden en had sleepboten die uitstekend geschikt waren voor het uitvoeren van dergelijke taken in dit specifieke gebied en is menigmaal in het geweer gekomen als reddende factor van betekenis. Eén van de vele bergingen die dit bedrijf o.a. op haar naam heeft staan was die van de *IVAR*. Dit vrachtschip was op zo'n 10 mijl boven Terschelling op een mijn gelopen en dreigde te zinken. Vier opvarenden waren bij de ontploffing omgekomen en een van de sloepen was daardoor defect geraakt. De *HOLLAND* en de *OCEAAN* van Doeksen redden eerst de andere bemanningsleden van het getroffen schip en namen de *IVAR* vervolgens op sleeptouw om haar voor Terschelling op het strand te zetten, zodat ze niet verder kon zinken.



De ZUIDZEE langszij de IVAR

Korte tijd later is het schip, na diverse noodreparaties en al pompend door het bergingsvaartuig *TEXEL*, door sleepboten van Doeksen naar een werf in Rotterdam gesleept.
In 1975 stopte de rederij Doeksen met de bergingsdienst.

Nederlandse wateren

Niet alleen op de Atlantische Oceaan kunnen er problemen met schepen zich voordoen, ook op de Noordzee kwamen regelmatig door diverse omstandigheden schepen in moeilijkheden. De toen nog wat gebrekkige techniek was een van de oorzaken. Daarom lagen er altijd sleepboten gereed om direct uit te kunnen varen als dat nodig was. In de periode dat zij niet uitvoeren deden ze het gewone sleepwerk, zoals havendiensten en kleine sleepreizen. Voor deze diensten ten behoeve van in nood verkerende schepen werden er na de Tweede Wereldoorlog enkele sleepboten zelfs speciaal gebouwd. Bij Smit zette men na de oorlog de *MAAS (IV)* en de *SCHELDE (IV)* er voor op stapel.
In 1962 werd de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst opgericht. In de vloot van deze rederij werden dermate sterke sleepboten opgenomen, dat de stationsdienst voor de Nederlandse kust door deze slepers kon worden uitgevoerd. De *MAAS (IV)* en de *SCHELDE (IV)* kregen andere taken binnen het bedrijf. In 1968 vertrok de *SCHELDE (IV)* naar Curaçao om daar stationsdiensten te verrichten.



De MAAS (IV) bij de overdracht



De SCHELDE (IV) in haar Antilliaanse periode

Bij Bureau Wijsmuller te IJmuiden had men in de vijftiger en zestiger jaren de slepers van de Titan-klasse die voor stationsdienst in het Noorden van Nederland uitermate geschikt waren. Normaliter deden deze vaartuigen het gewone sleepwerk rond de sluizen van IJmuiden, maar er lag er altijd een klaar om direct uit te varen als er schepen op de Noordzee in de problemen kwamen. Mochten er meerdere sleepboten nodig zijn dan werden die tijdelijk vrijgesteld van het reguliere werk. De vermogens van deze sleepboten werden na verloop van tijd opgevoerd, maar op den duur werden de vaartuigen vervangen door sterkere en nieuwere eenheden die nog beter voor hun taak waren toegerust.



TITAN met de EVANGELOS op sleeptouw

In Vlissingen waren er diverse sleepdiensten die hun werkzaamheden aanboden als er problemen waren met in de buurt varende schepen, dat wil zeggen zowel op zee als op de Westerschelde. Deze zeearm is door haar “wandelende” zandbanken erg grillig wat betreft ondiepten. Er was in die omgeving sprake van een felle concurrentiestrijd. De bedrijven die zich daar bezig hielden met het sleepwerk waren de sleepboten van Smit Internationale, de Unie van Redding en Sleepdienst (URS) gevestigd te Antwerpen, Van den Akker in Vlissingen, Willem Muller in Terneuzen, N.V.S. te Vlissingen, Leen Polderman in Hansweert en Theo Dijkhuizen in Vlissingen.



De ZEELAND van Willem Muller



De TEMI IV van Dijkhuizen

Menig robbertje werd er dan ook figuurlijk en helaas soms ook zelfs letterlijk uitgevochten om als eerste aanwezig te zijn en het sleep- of bergingscontract te kunnen bemachtigen. Door diverse overnames, Muller werd door Wijsmuller overgenomen (en later weer door de U.R.S.), daarna werden de U.R.S. en de N.V.S. een onderdeel van Smit, waardoor de belangen bij minder rederijen terecht kwamen. Vermeld moet zeker worden het tragische ongeval met de sleepboot *TEMI IV* waardoor de drijvende kracht achter de sleepdienst Dijkhuizen, kapitein Theo Dijkhuizen, kwam te overlijden, er de oorzaak van was dat dit bedrijf haar activiteiten stopte. Dit alles zorgde dan ook voor een rustigere bedrijfsvoering. Na nieuwe afspraken tussen de rederijen werden alle werkzaamheden naar redelijkheid verdeeld. De Westerschelde echter blijft tot op de dag van vandaag een gebied waar regelmatig schepen aan de grond lopen en er dus nog aardig wat werk in dit opzicht.

Rederij G. Doeksen en Zoonen op Terschelling was van oudsher al een onderneming die naast de veerdienst en schelpenwinning met haar sleepboten alleen stationswerk deed. Regulier sleepwerk werd door hen nagenoeg niet gedaan. Men had het hele jaar door minstens één sleepboot klaarliggen, die onmiddellijk kon uitvaren als dat nodig mocht zijn. Naast de veerboten deden in de zomer gedurende heel drukke dagen ook sleepboten mee aan de veerdiensten van de eilanden naar het vasteland en omgekeerd. Ook schelpenzuigers, ten behoeve van de kalkindustrie, behoorden tot de vloot van Doeksen.

De mannen van Doeksen hadden vooral in de wintermaanden de handen vol met het te hulp schieten van schepen, die door stormen in combinatie met de sterke stromingen en de gevaarlijke ondiepe gronden en, na de Eerste en Tweede wereldoorlog, de mijnenvelden ter plekke in de problemen kwamen.



De HOLLAND (IV)

De sleepboten, die zeer goede slepers waren voor dit speciale gebied, waren eigenlijk niet geschikt voor het “normale” sleepwerk op de lange deining. Toen Doeksen in 1975 dan ook stopte met het stationswerk rond Terschelling, omdat steeds minder schepen dreigden te stranden, werden de sleepboten verkocht en werden de taken overgenomen door enkele kleinere, particuliere sleepboot-eigenaren.



De HUNTER van Rederij Noordgat

Rederij Noordgat gevestigd op Terschelling was één van de bedrijven die (hoe toepasselijk) in het gat sprong dat achterbleef toen Doeksen stopte met het bergingswerk en zich ging toeleggen op uitsluitend de veerdiensten. De *HUNTER*, die thans nog regelmatig in actie komt, is de grootste sleepboot die de rederij beschikbaar heeft voor het sleepwerk op zee. Voor het werk op het Wad zijn enkele kleinere eenheden paraat.

Golfoorlog

De oorlog in de Perzische Golf in de tachtiger en negentiger jaren van de vorige eeuw mag gerust ook als een vorm van stationswerk worden gekwalificeerd. Sleepboten lagen in de diverse havens te wachten tot er door de oorlogvoerende partijen een tanker beschoten was. Regelmatig kwamen toen in die regio tankers in problemen, die in de brand werden geschoten door zgn. Exocet-raketten. Vele sleepbootrederijen hadden dan ook hun sleepboten en bergingsschepen naar de Golf gestuurd om profijtelijk bergingswerk te kunnen verrichten. Zowel Smit als Wijsmuller waren in die periode aldaar ruim vertegenwoordigd met hun eigen slepers en met gecharterde sleepboten. Veel grote tankers en andere vrachtschepen zijn dan ook door de Nederlandse bergingsmaatschappijen, soms in samenwerkingsverband met andere rederijen, in veiligheid gebracht. Dat dit niet zonder gevaar was blijkt uit het feit dat ook de bergingsschepen en slepers werden bestookt met raketten. Zo werd de *SMIT MAASSLUIS* getroffen en ook de voormalige *Poolzee (III)*, toen varend onder de naam *SMIT MATSAS 1*, werd geraakt door een raket en brandde volledig uit.



De SMIT MAASSLUIS werd getroffen door een raket. Hierbij kwam een Australische duiker om het leven.



De voormalige POOLZEE (III) als SMIT MATSAS 1 werd ook geraakt door een raket. De ravage aan boord was enorm.



Een voorbeeld van wat de mannen in de PG zoal hebben beleefd. Hier de JETWISE en RIBUT van Wijsmuller samen met de SMIT COLOMBO en de SALVERITAS bezig met het blussen van de in brand geschoten tanker M. VATAN.

Smit-Tak had de volgende schepen langdurig werkzaam in de Perzische Golf:
SMIT NOORDZEE, SMIT MATSAS I (ex *POOLZEE III*), *SMIT COLOMBO*, *SMIT FALCON*, *SMIT FRANKRIJK*, *SMIT MARLIN*, *SMIT LLOYD 106* en *107*, *SMIT MAASSLUIS* en de *DRADO*.

Wijsmuller had de *AMSTERDAM (II)* en later de *AMSTERDAM (III)*, *RIBUT*, *NICE TANGO*, *NICE TUNA*, *FAST FOX* en het snelle bergingsvaartuig *JETWISE* in de regio aan het werk.

Lloyds Open Form (no cure no pay)

Sleepboten die met stationsdiensten de krenten in de pap verdienen doen dat op basis van eeuwen oud hulpverleningsrecht. De Romeinen kenden dit al. Het komt er op neer dat wanneer je vrijwillig hulpverleent, en je hebt succes, dan mag je daar ook iets aan verdienen. In de oudheid werkte dat natuurlijk anders en er bestond niet zoiets als een bergingsindustrie. In het volgende stuk nemen wij u mee in de ontwikkelingen door de tijd vanaf het moment dat de trekken van de huidige 'World of Salvage' te herkennen zijn.
Het huidige Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (No cure - No pay) is ontstaan uit de onvrede van scheeps- en ladingeigenaren met de Turkse toestanden op de Bosporus. De vergoeding die men daar voor hulp moest betalen was buiten alle verhoudingen hoog. De verzekeraars van Lloyd's ontwikkelden toen het Lloyd's Open Form. Het bijzondere aan dit contract was dat de vergoeding pas achteraf door experts en arbiters werd vastgesteld op basis van een aantal factoren. De belangrijkste waren de waarde van schip en lading (na afloop van de berging) en het gevaar waaraan het geassisteerde schip had bloot gestaan. Daarmee waren de belangrijkste oorzaken van misbruik ondervangen.
Maar hoe zit het nu met sleepboten op station. Daarvoor zijn twee dingen nodig. Ten eerste goede communicatie zodat hulpbehoevende schepen ver op zee hun nood kenbaar konden maken. Dat lukte pas nadat (na de ramp met de *TITANIC*') grotere schepen verplicht radiotelegrafie aan boord moesten hebben en op vastgestelde tijden (radio-stilte-periodes) moesten uitluisteren of er schepen in nood waren. Zonder draadloze communicatie was het hulpverlening alleen mogelijk wanneer het werd opgemerkt vanaf de kust of door passerende schepen.

Voor 1922 reageerden sleepboten al op noodoproepen via de radio als de sleepboten beschikbaar waren maar het concept van een stationsleepboot bestond nog niet. Dit werd ontwikkeld door Murk Lels van L. Smit & Co. In de winterperiode wanneer gewone sleepreizen minder voorkwamen, werden de grotere sleepboten uitgerust en voorbereid om vanuit een strategische locatie hulp aan schepen in nood te geven.
Een tweede noodzaak is een goede juridische overeenkomst. De kapitein kreeg een speciale instructie hoe hij moest handelen. In 1929 was de stationsdienst zover ontwikkeld dat Smit een intern boekje met daarin 'Beschouwingen over het afsluiten van bergingscontracten en wat daarmee verband houdt ten behoeve van de kapiteins' uitgaf. Dit boekje ging niet zozeer over zeemanschap maar vooral over de juridische aspecten van het Lloyd's Open Form en de afhandeling bij het arbitragecomité van Lloyd's of Londen.
Een tweede noodzaak is dus een goede juridische overeenkomst. De financiële basis van een stationsberging op basis van Lloyd's Open form is de geborgen waarde. Het heet niet voor niets 'no cure - no pay'. Als de geborgen waarde van schip en lading minder is dan de kosten van de berging dan lijdt men verlies. Het is voorgekomen dat na veel moeite kosten te hebben gemaakt het schip uiteindelijk volkomen verloren ging. De extra kosten die gemaakt moeten worden kunnen bestaan onder meer uit sleepboten huren, een tanker of vrachtschip huren om lading in over te slaan, kraanhuur, extra mankracht, fabricagekosten voor tijdelijke reparaties, kosten van milieumaatregelen, havenkosten, scheepsagentkosten en ga zo maar door.
Van een berger op Lloyd's Open Form basis wordt verwacht dat hij meer zijn best doet dan onder een gewoon contract. Voor het extra risico krijgt hij ook een hogere beloning dan gewoonlijk. De bemanning krijgt een aandeel van de netto opbrengst. Dat maakte stationswerk niet alleen bij de directies maar ook bij de bemanningen populair. Voor het publiek waren de avontuurlijke reddingen door de stationssleepboten in de kranten spectaculair leesvoer.
Vaak heeft men succes maar soms gaat het mis. Schade aan de sleepboot, zoals aan de *ROODE ZEE* in 1922 of de sleepboot gaat zelfs geheel verloren zoals met de *GANGES* en *EBRO* in respectievelijk 1952 en 1958. Op de tentoonstelling staat de telegraaf van de *EBRO* die na te zijn gezonken bijna 30 jaar later in 1985 werd geborgen in een vergeefse poging het schip te restaureren.
Vanaf de jaren 60 begon het aantal stationsbergingen terug te lopen. Tegenwoordig liggen sleepboten zelden of nooit meer echt op station. Het werd te duur en slecht weer veroorzaakt zelden nog grote schade. In eerdere tijden brak er nog wel eens een schroefblad af omdat de schroef in een storm steeds boven water kwam, brak de roerketting of sloeg een houten luik in door een hoge stortzee.

Stationsdiensten op de Nederlandse binnenwateren

Ook op de Nederlandse binnenwateren werden stationsdiensten uitgevoerd, hoewel totaal anders van opzet vergeleken met het werk dat hun collega's op het zoute water verrichtten.
Het betroffen vaak kleine (eenmans) ondernemingen welke op een strategisch punt een sleepboot, vaak aangevuld met een snelle rib-boot (RIB = Rigid Inflatable Boat) paraat hadden liggen.
De marifoon werd 24 uur en 7 dagen in de week uitgeluisterd. Als men niet aan boord was werd er vanaf huis uitgeluisterd.
Van enkele bergers is bekend dat zij naast hun bergingsbedrijf een walfunctie hadden omdat de inkomsten uit bergingen onvoldoende waren om te kunnen bestaan.
In geval van een calamiteit spoedde de berger zich naar boord. De equipage werd vaak aangevuld met één of meerdere opstappers, welke via een zgn. semafoon werden 'opgepiept'. Men kan dit systeem min of meer vergelijken met hetgeen bij de vrijwillige brandweer in gebruik is.

Zoals eerder aangegeven waren de stationsdiensten op de binnenwateren kleinschalig van opzet, maar niettemin zeer belangrijk voor de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren.
Grote zoetwatergebieden als het IJsselmeer of zoutwatergebieden zoals de Zeeuwse stromen kunnen bij stormweer zeer verraderlijk zijn. Relatief weinig waterdiepte kunnen dan de golven tot grote hoogte opzwepen. De binnenvaartschepen met hun geringe vrijboord kunnen dan al snel in problemen komen door overkomend water.
Ook op de grote rivieren met hun zeer druk scheepvaartverkeer is een aanvaring of het uit het roer lopen van vaartuigen niet uitgesloten. Ook in die gevallen is snelle assistentie vaak gewenst.

De laatste jaren door schaalvergroting in de binnenvaart en de modernisering (grotere motorvermogens en uitbreiding van de navigatieapparatuur) gebeuren er gelukkig steeds minder ongelukken op de Nederlandse binnenwateren. Een bijkomende factor van belang is dat bergers het als 'oneerlijke concurrentie' ervaren als reddingmaatschappijen soms hulp verlenen aan de pleziervaart.
Dit alles heeft tot gevolg gehad dat een aantal bedrijven hun stationsdienst hebben opgeheven.
Een enkeling die nog paraat is doet dit vaak in opdracht van en onder contract van een (lokale) overheid.

Noordelijk Nederland

In de provincies Groningen en Friesland met hun talrijke wateren was met uitzondering van het zoute Waddengebied niet echt sprake van stationsdiensten. In geval van nood in de Eemsmond of op de Eems konden de beschikbare havensleepboten van Wagenborg uit de havens van Delfzijl of de Eemshaven uitrukken.

IJsselmeer/Markermeer gebied

De voltooiing van de Afsluitdijk op 28 mei 1932 was er de oorzaak van dat Nederland een zee armer maar een groot binnenmeer rijker was geworden.
Na de inpoldering van de Noordoostpolder en Flevoland bleef er nog ca. 1100 km^2 IJsselmeer over met een gemiddelde waterdiepte van 5,5 meter. Het Markermeer daarentegen was een stuk ondieper en heeft een gemiddelde waterdiepte tussen de 2 en 4 meter met een oppervlakte van ca. 700 km^2.
De wateren maken deel uit van de belangrijke scheepvaartroutes tussen Amsterdam en Noord Nederland. De Gelderse IJssel welke uitmondt in het IJsselmeer, verbindt de noordelijke regio's met de Rijn.
Ook kan men via de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand aan de Friese zijde van de Afsluitdijk alsmede via de Stevinsluizen bij Den Oever aan de Noord-Hollandse zijde van de Afsluitdijk vanuit het IJsselmeer naar de Waddenzee schutten. Door de uitgestrektheid van deze wateren in combinatie met geringe waterdiepten ontstaan hoge korte golven welke tot op de dag van vandaag menig binnenschip of pleziervaartuig in grote problemen heeft gebracht.

Scheffer Urk

Vanuit Urk startte Ynze Scheffer in 1969 een stationsdienst. Hij schafte hiervoor een 235 pk sterke sleepboot aan en herdoopte haar *ZEPHYRUS (1)*. Scheffer was redelijk succesvol want al in 1971 werd deze sleepboot vervangen door een 480 pk sterke sleepboot *ZEPHYRUS (2)*. Zijn bedrijf groeide vervolgens uit tot een echt bergingsbedrijf. Al snel was er sprake van vlootuitbreiding door een bergingsvaartuig, een drijvende bok en meerdere sleepboten.



De ZEPHYRUS

In het begin van de tachtiger jaren ontstond bij het grote Smit Internationale-concern het besef dat bergingen op IJsselmeer zeer lucratief konden zijn. In 1985 werd het bedrijf dan ook overgenomen door Smit Internationale om vervolgens te worden samengevoegd met Smitdochter 'Bergings en Transportbedrijf Amsterdam' tot de nieuwe onderneming 'Berging- en Transportbedrijf Scheffer B.V.
Het hoofdkantoor verhuisde van Urk naar Lelystad. BTS zoals het bedrijf kortweg werd aangeduid wisselde enkele keren van eigenaar maar bleef boten op station houden in Lelystad. De laatste jaren gebeurde dit onder contract van Rijkswaterstaat, maar toen dit contract niet werd verlengd verdween ook de laatste stationsdienst op het IJsselmeer.

Postma Enkhuizen

In 1975 startte Hein Postma vanuit Enkhuizen een stationsdienst. Terwijl Henk aan de wal werkte hield zijn vrouw Joke Logemann de scanner in de gaten. Wonend op hun 195 pk sterke sleepboot *EEMSHORN* konden zij snel uitrukken. In 1989 werd omwille van een grotere woning maar ook vanwege het grotere motorvermogen de *EEMSHORN* vervangen door de *EEMSHORN-B*. Bij een calamiteit rukte Hein vaak uit met zijn RIB-boot *COBRA* om de concurrentie voor te blijven, terwijl zijn vrouw dan volgde met hun sleepboot. Door ernstige ziekte van Hein werd dit bergers duo genoodzaakt begin deze eeuw hun bedrijf te beëindigen. Na nog enkele jaren aan boord gewoond te hebben werd de *EEMSHORN-B* in 2008 met pijn in het hart verruild voor een woning aan de wal.



De EEMSHORN-B met langszij de rib COBRA

De grote rivieren Rijn, Waal, Maas en IJssel

Op de zeer druk bevaren Nederlandse rivieren kon men enkele stationsdiensten aantreffen. We bekijken de bedrijven stroomopwaarts.

In Dordrecht, het drukke knooppunt van de rivieren Dordtse Kil, Oude Maas, Noord en Beneden-Merwede waren van oudsher zeer veel sleepvaartrederijen actief. Een echte stationsdienst werd hier niet uitgevoerd maar in voorkomende gevallen kon men altijd wel over een sleepboot beschikken. Doch had Rederij Muller altijd bij het Dordtse Groothoofd waar de rivieren bij elkaar komen, altijd wel een sleepboot liggen. Ook de havensleepboten van Smit Internationale welke gestationeerd waren in Dordrecht waren beschikbaar voor bergingswerk.



De EN AVANT 31 aan het Dordtse hoofd



De ZUIDPOOL

Onder de brug bij Gorinchem gelegen aan de Brabantse kant net voorbij Werkendam is het bedrijf van Koek actief. Hoewel voornamelijk werkzaam met hun drijvende bokken en sleepboten voor de vele werven in de buurt kunnen zij in geval van noodzaak direct uitrukken met hun sleepboten.

Stroomopwaarts de Waal op bij Tiel was het Berging-, Sleep- en Transportbedrijf Tiel (BST) werkzaam. Dit bedrijf beschikte over twee voormalige krachtige Rotterdamse havensleepboten *NOORDPOOL* en *ZUIDPOOL* welke waren voorzien van grotere sterkere motoren en bergingsmaterieel. De bochten in de Waal en haar sterke stroming brachten menig schip in de problemen. BST Tiel had altijd wel een sleepboot beschikbaar om in geval van een calamiteit te kunnen uitvaren. Naast deze twee krachtige sleepboten beschikte het bedrijf over een kleinere sleepboot, bergingsvaartuig, bok en enkele pontons.
In 2013 bereikte de eigenaar de gepensioneerden leeftijd. Door het gebrek aan een opvolger en de afgenomen bergingen besloot hij zijn materiaal te verkopen.



De FLUMAR III

Enkele kilometers stroomopwaarts bij Kmr. (KiloMeterRaai) 906 in de plaats Druten is nog Sleep- en Bergingsbedrijf FBT aanwezig. Dit bedrijf beschikt over enkele sleep- en duwboten en een drijvende bok om in geval van een calamiteit direct te kunnen reageren.

Waar de Rijn Nederland binnen stroomt en het Pannerdensch Kanaal zich afsplitst uit de Rijn ligt de plaats Millingen a/d Rijn. Hier was Sleepdienst Gebr. G. & W. Janssen met enkele sleepboten waakzaam. Zij konden snel uitrukken en gingen in geval van nood zelfs de Gelderse IJssel of Neder-Rijn af.
Dit bedrijf is begin deze eeuw overgenomen en verhuisd naar Rossum gelegen aan de Maas. Het op station liggen behoort niet meer tot hoofdtaak van deze onderneming.
Op de Maas opererend vanuit Roermond is nog immer het bedrijf Kauffeld actief met één sleepboot. Zij behoorde tot 1992 aan het Rotterdamse bergingsbedrijf Van der Graaf toe en hield de wacht aan de Maas met enkele sleepboten en bokken. Na overname van Van der Graaf door het Smit Internationale concern behoorde Kauffeld even aan Smit toe maar als snel werd dit bedrijf met zijn verouderde vloot van de hand gedaan.

Stroomafwaarts de Maas en waar de Bergsche Maas overgaat in de Amer was bij de plaats Drimmelen het bergingsbedrijf van Schaafstra actief. Schaafstra was een echte berger met veel materiaal als sleepboten, bokken en pontons en was werkzaam in een groot gebied zoals de Biesbosch en Hollands Diep. Dit bedrijf werd in 2005 opgeheven.

Zeeuwse en Brabantse stromen

Op de Zeeuwse en Brabantse stromen waren tot aan de afsluiting van de zeegaten en bedijking gevaarlijke vaargebieden.
Korte golfslag maar ook steeds veranderende vaarroutes door ‘wandelende zandplaten’ en -banken brachten menig binnenschipper in de problemen.
Het was dan ook een aantrekkelijk gebied om sleepboten op station te hebben liggen.
Bekende stationspunten waren Wemeldinge waar de concurrenten Willem Muller uit Terneuzen en van den Akker (vaak met bergingsvaartuig) op station lagen.

Hansweert, gelegen aan de Westerschelde en het Kanaal door Zuid-Beveland was vóór de opening van het Schelde-Rijnkanaal (1975) een plaats waar alle binnenscheepvaart tussen Rotterdam en Antwerpen/Terneuzen passeerde. De plaatselijke middenstand profiteerde van deze passerende schepen. Leen Polderman was oorspronkelijk poelier die met een vlet zijn waar aanbood aan de binnenschippers. Op een dag zag Polderman hoe een schip zijn anker verloor. Hij wist exact de locatie en begon met het bergen van het verloren anker. Het was een lucratieve bezigheid en Leen Polderman begon zich toe te leggen op het vissen van ankers en bergen van schepen. In de loop der jaren kwamen de eerste sleepboten bij het bedrijf. Om geen berging mis te lopen werd er vanaf huis de marifoon uitgeluisterd en bij een scheepsongeval of als een schip ‘omhoog liep’ snelde men aan boord van een klaar liggende sleepboot en haastte men zich naar het ongeval toe. Eerst alleen vanuit Hansweert maar later legde men ook een sleepboot neer aan de andere zijde van het Kanaal door Zuid-Beveland bij de plaats Wemeldinge. In de loop der jaren werden de sleepboten steeds groter en eind jaren zeventig kwamen uit een faillissement aangekochte sleepboten *ALPHA* en *BRAVO* het bedrijf versterken.
Ook kwamen zijn zoon, dochter en schoonzoon het bedrijf versterken.
Na het overlijden van Leen Polderman op 80 jarige leeftijd in 2004 werd het bedrijf dan ook door hen voortgezet.
Echter de stationsdienst Wemeldinge kwam te vervallen, maar nog altijd heeft men in Hansweert één of meerdere sleepboten klaar liggen om uit te rukken.



De BOMBSHELL van L. Polderman

Door afsluiting van de vele zeegaten en daarmee ook het verdwijnen van eb en vloed uit dit gebied zijn hiermee de stationsdiensten komen te vervallen.

Theo Okker uit Driehuizen heeft tot aan zijn overlijden op 1 januari 2011 nog altijd op station gelegen met een sleepboot en snelle bergingsvaartuigen, hoewel hij de laatste jaren aangaf zijn inkomen te verliezen door de gratis hulpverlening van de reddingsdiensten.

In Dintelmond was de bekende berger G. Theunisse actief. Deze berger lag jarenlang met de staat in conflict wegens een door hem uitgevoerde berging van een in moeilijkheden geraakt schip. Uiteindelijk heeft hij zijn bedrijf verkocht aan Reinier van der Zee welke heden ten dage met de sleepboot *FURIE 3*, weliswaar onder overheidscontract nog altijd op station ligt.



De FURIE 3

ETV

De ETV, ofwel Emergency Towing Vessel, is in principe een door de overheid gefinancierde bergings-sleepboot met als voornaamste doel milieuschade te voorkomen. Niet primair, zoals traditioneel het geval is, om schip en lading te redden en daarvoor een bergingspremie te ontvangen. In de loop van de jaren 70 en 80 bleek dat olietankers de grootste bedreiging vormden voor het milieu op zee. Het aantal sleepboten op station nam echter sterk af. Kortom de kans dat geen adequate hulp kon worden gegeven nam toe. Bovendien was de oorzaak van een incident veel vaker een brand, explosie of een stranding, oorzaken die weinig te maken hebben met slecht weer waar de traditionele stations-sleepboten op gericht waren.

De eerste grote tankerongelukken in West Europe waren die met de *TORREY CANYON* en de *AMOCO CADIZ*. Recentere incidenten zijn die met de *BRAER* (1993) en de *SEA EMPRESS* (1996).
In beide gevallen kwam de sleepbootassistentie te laat of schoot tekort. Ook was het aanvaarden van sleepboothulp vrijwillig en slechts een zaak van de kapitein of eigenaar van de getroffen tanker.
Al deze gevallen zorgden voor een grote milieuvervuiling.

De *BRAER* gaf aanleiding tot een groot onderzoek en het Lord Donaldson rapport raadde aan om op strategische locaties een goed uitgeruste zware bergingssleepboot te stationeren in het winterseizoen. Die kwamen te liggen in Dover en op de Shetlands. Na het ongeluk met de *SEA EMPRESS* werd het aantal ETV's uitgebreid tot 4 die bovendien het hele jaar beschikbaar waren.

De Engelse sleepbootfirma Klyne Tugs won de publieke aanbesteding. In 2014, als gevolg van de economische crisis, werd het contract voortijdig beëindigd. Voor het Engelse Kanaal zijn afspraken gemaakt met de Franse overheid voor de inzet van de moderne Franse ETV's *ABEILLE BOURBON* en *ABEILLE LIBERTÉ*. Schotland heeft recent een sleepboot bij Svitzer gecontracteerd: de *IEVOLI BLACK*. Vrijwel alle Europese landen hebben tegenwoordig een of meerdere ETV's.



De tanker BRAER

Nederland dacht enige tijd te kunnen volstaan met de (haven) sleepboten en offshore Anchor Handling Tugs waarvan men hoopte dat die beschikbaar waren in Rotterdam, IJmuiden en Den Helder. Onderzoek wees echter uit dat vooral de Waddenzee risico bleef lopen op olievervuiling. Onder invloed van eb en vloed zou olie snel van de Noordzee in de Waddenzee kunnen stromen, als men tenminste niet zeer snel zou ingrijpen. Het droogvallen van de Waddenzee maakt dat de milieuschade juist daar extra groot zou zijn. Vandaar dat ook Nederland in 1995 een ETV charterde.
Een samenwerkingsverband van SmitTak, Wijsmuller en ITC bood de *SOLO* van Greenpeace aan. Dit was de voormalige *SMIT HOUSTON* die al speciaal voor bergingswerk was verbouwd met onder meer een helikopterdek. Het in *WAKER* herdoopte schip zou tot uiteindelijk tot 2009 dienst doen.
Een grote machinekamerbrand op 7 september van dat jaar betekende het einde van deze markante dienstverlener. Svitzer verving de *WAKER* door de nagelnieuwe *IEVOLI BLACK* en later door de eveneens nieuwe *IEVOLI AMARANTH* die beter geschikt was voor het slechte weer op de Noordzee. Voor het eerst werd in 2015 het ETV contract opnieuw aanbesteed. Deze aanbesteding werd gewonnen door Multraship uit Terneuzen. Op 15 januari 2016 nam Multraship de *IEVOLI AMARANTH* over en herdoopte de sleepboot in de toepasselijke naam *GUARDIAN*.



De GUARDIAN

De Nederlandse ETV is regelmatig ingezet voor reddingswerk of bergingswerk. Gelukkig is er tot op heden geen sprake geweest van een zwaar ongeluk waarbij een tanker betrokken was, al zijn er een aantal 'close calls' geweest. Overigens wordt de Nederlandse ETV ook voor andere taken zoals scheeps- en visserij-inspecties alsmede douanepatrouilles ingezet. De *WAKER* was ook voorzien van een olie-veeginstallatie.

Om snel te kunnen reageren, gaat de ETV bij windkracht 5 al 'naar buiten' (= de zee op) en kiest een positie in het noorden van het Nederlandse deel van de Noordzee, dicht bij de drukste scheep-vaartroutes en waar de risico's van een aanvaring het grootst zijn. In de haven moet de ETV binnen 15 minuten vaarklaar zijn.

De Nederlandse ETV maakt deel uit van de Nederlandse Kustwacht. In de Nederlandse Kustwacht werken een groot aantal overheidsdiensten en particuliere instellingen/bedrijven zoals sleepboot-rederijen en de reddingsbrigades deel uit. De Nederlandse Kustwacht werkt nauw samen met de kustwacht van andere Europese landen.

Een belangrijke taak van de kustwacht is SAR (Search And Rescue). Om die taak goed te kunnen oefenen is veel coördinatie tussen de betrokken partijen nodig. Hoe dat in zijn werk gaat is te lezen in het Operationeel Plan van de Kustwacht. Een kopie hiervan ligt ter inzage in het Museum.

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

De foto's gebruikt voor deze tentoonstelling, als ook in deze tentoonstellingswijzer, zijn afkomstig van:

Fotoarchief van het Nationaal Sleepvaart Museum met o.a. daarin aanwezig:
fotoarchief Bureau Wijsmuller
collectie I. Bruinsma
collectie J. Heijliger
collectie de Jong
collectie W. Puype
collectie C. Groen

Verder foto's van de fotografen:
H. Marijs
H. van de Ster
C. Pronk
R. de Jong-Beekhuijsen
H. Ros
J. Plug
L. Meylof
A. Vos
P. van de Wiele
L. Smith
P. van Meurs

Er is getracht aan alle rechthebbenden van de afbeeldingen 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.

Lay-out en vormgeving: Dick Bos

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS



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

Van 15 juni t/m 15 september van 11.00 tot 16.30 uur

m.u.v. 1e Kerstdag, 31 december, 1 januari, 1e Paasdag en 1e Pinksterdag.

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

GEREGISTREERD MUSEUM