

# SCHEEPSFOTORUILBEURS

ZEEBRIEF#17 "GEELBANDERS"

15 OKTOBER 2011



De "Geelbanders" BRAZILIE, TURKIJE en NEDERLAND

# DE GEELBANDERS

## De Stoomsleepdienst van Piet Smit Jr.

door Nico J. Ouwehand

*De verschillende sleepdiensten die in het stoomtijdperk in de Rotterdamse regio werden opgericht kenmerkten zich o.a. doordat zij herkenbaar waren aan de kleur van de banden die om de schoorstenen van de sleepboten waren aangebracht, al dan niet voorzien van verdere logo's. De havenslepers van L. Smit & Co, beter bekend als die van Leen Smit, hadden een rode band om de schoorsteen. De zeesleepboten van de Internationale Sleepdienst Maatschappij waren voorzien van een blauwe band. Soms bestond de herkenbaarheid uit een letter in plaats van een band, zoals bij de sleepdienst Volharding. Haar zwarte schoorstenen hadden een witte V aan stuur- en bakboordzijde op de vaak indrukwekkende schoorsteen-pijpen. In deze expositie gaat het om de Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr. te Rotterdam, waarvan de sleepboten waren voorzien van een gele band om de schoorsteen met een zwarte letter erin, overeenkomend met de beginletter van hun naam. Vandaar de titel van de expositie "De Geelbanders".*

Piet Smit Jr. leefde van 1848 tot 1913. Hij was een bijzondere man met een zakeninstinct, dat toentertijd uniek mocht worden genoemd. Zou hij heden ten dage in ons land hebben geleefd dan zou hij zonder twijfel worden gerangschikt in de rijen van de meer recente en bekende zakentyconen zoals die uit de familie Heineken, Brenninkmeijer, Blokker, De Mol of van den Ende, om maar eens een paar succesvolle namen te noemen.

### **Piet Smit persoonlijk**

Piet Smit Jr. was een telg uit de zeer uitgebreide familie Smit, die zich had gevestigd in de regio van Rotterdam en de Alblasserwaard. De familie, waar ook de latere concurrent Leen deel van uitmaakte, hield zich bezig met o.a. scheepsbouw. De belangstelling van Piet ging zeker die richting uit. Hij verloor al vroeg in zijn leven zijn ouders. Op 20-jarige leeftijd, dus in 1868, maakte hij een studiereis naar Amerika en dat beviel hem prima. Zo goed zelfs dat hij wel in dat land wilde blijven, maar daar stak zijn voogd, oom Jan Smit Fzn., een stokje voor. Hij hield gewoon zijn toelage in en Piet moest dus wel terug naar Nederland. Hij ging bij oom Jan in Slikkerveer wonen en verloofde zich na niet al te lange tijd met diens jongste dochter Johanna. Hij werkte op de werf van zijn oom en bracht daar zijn kennis opgedaan in de V.S. in praktijk. Het bleek dat hij in Amerika goed had opgelet, want hij verbeterde diverse technische processen en onderdelen van de scheepsbouw, zodat hij later als een van de belangrijkste scheepsbouwers van Nederland werd gekwalificeerd. In 1871 nam Piet Smit de in 1855 opgerichte werf van zijn oom Joost Pot over. Pot vertrok naar Vlaardingen en ging zich met de haringvisserij bezighouden. Piet liet diens huis in Slikkerveer opknappen, waarna hij er na zijn huwelijk met Johanna, dat op 26 september 1872 plaatsvond, in trok.

De tragiek op het persoonlijke vlak waarmee Piet Smit vervolgens werd geconfronteerd heeft grote invloed gehad op diens verdere levensloop. Het echtpaar Smit-Smit kreeg drie kinderen, Eva, Fop en Jan. De twee eerst genoemden waren blind en Jan stierf op 11-jarige leeftijd. Het is daarom niet verwonderlijk dat Piet Smit een wat sombere man werd, die buiten zijn succesvolle zakenactiviteiten, veel heeft gedaan voor een betere behandeling van mensen met oogziekten. Dat ligt in dit geval min of meer voor de hand. Zijn liefhebberij was de paardensport en ook daar was sprake van successen. Om zijn blik te verbreden reisde Piet Smit Jr. o.a. naar Egypte, Palestina en Italië. In dat laatste land voerde hij besprekingen over het beter bevaarbaar maken van de rivier de Po. In 1880 verhuisde Piet met zijn gezin naar Rotterdam. In Slikkerveer was er een paar maal bij hem ingebroken. Hij voelde zich daar niet veilig meer en kon vanuit zijn huis zijn zakelijke connecties moeilijk onderhouden. In eerste instantie ging hij aan het zgn. Rijnspoor wonen, waar later het Havenziekenhuis werd gebouwd. Enkele jaren later kocht hij een kast van een huis aan het Haringvliet, waarin hij ook nog een kantoor liet inrichten.

### **Piet Smit de scheepsbouwer**

Zoals eerder aangegeven lag de primaire interesse van Piet Smit in de scheepsbouw. Totdat Piet het roer van de werf overnam van zijn oom, om precies te zijn op 31 augustus 1871, werden op de werf in

Slikkerveer alleen houten schepen gebouwd. Piet Smit Jr. veranderde onmiddellijk de strategie. Hij ging ijzeren schepen bouwen en breidde daartoe de werf uit met een machinefabriek. Een van de eerste vaartuigen die onder zijn leiding werd gebouwd was de sleepboot *Eva Johanna* genoemd naar zijn moeder en zijn echtgenote. In plaats van met hoge druk stoommachines werden de slepers van Piet Smit Jr. uitgerust met compound-stoommachines. Die gebruikten veel minder kolen en dat betekende een aanzienlijke besparing op de exploitatie. Men moet echter van die eerste sleepboten geen al te grote voorstelling hebben. De *Eva Johanna* mat 15 ton, kreeg bouwnummer 13, had een lengte van 12 meter en een vermogen van 12npk. De vroege sleepboten van Piet Smit waren in de markt zeer gevraagd en Piet Smit zag perspectief in de sleepvaart. Vandaar dat hij vanaf 1871 bij het Ministerie van Binnenlandsche Zaken diverse concessies aanvroeg om in bepaalde gebieden te mogen slepen. Hij had toen officieel nog geen sleepdienst opgericht. Dat kwam later pas.

Scheepsbouwer Piet Smit profiteerde van een concurrentiestrijd met de Belgen op het gebied van loodsvaartuigen. De zuiderburen bleken in die tijd te beschikken over loodsschoeners, die wat betreft snelheid de Nederlandse veruit in de schaduw stelden. Veelal was het de snelste loods die de opdracht kreeg om een schip op de Westerschelde te beloodsen. Van een verdeelsleutel wat betreft opdrachten was in die tijd nog geen sprake. Piet Smit bood de Marine aan snelle loodsschoeners te bouwen, die de prestaties van die van de Belgen zouden overtreffen. Hij kreeg de opdracht voor één schoener en het bleek dat hij zijn hand niet had overspeeld. Het vaartuig beviel uitstekend en als gevolg daarvan werden er nog vier zusterschepen besteld. De marine had een opzichter aangesteld, die door Piet Smit werd betaald. Piet stond erom bekend dat hij bepaald zuinig was. De opzichter vond dat zijn tijdelijke baas eigenlijk overdreven krenterig was en saboteerde min of meer de bouw van de tweede schoener. Dat had Piet snel in de gaten en hij zorgde ervoor dat de opzichter werd teruggetrokken. De overige loodsvaartuigen werden verder zonder problemen en ook zonder opzichter gebouwd. Piet Smit had overigens een fijne neus voor zaken die ongebruikelijk waren. Als de baas met de raderboot *De Industrie* zijn werf bezocht was afgesproken dat de schipper de vlag zou hijsen. Het personeel was dan gewaarschuwd dat Piet Smit zelf er aan kwam. Dat had de baas snel door en hij gaf de schipper dan ook te verstaan dat het hijsen van de vlag in het vervolg niet meer nodig was. De werf breidde zich overigens in snel tempo uit en daar komen we nog op terug.

## De sleepdiensten

Zoals eerder aangegeven bleken de door Piet Smit Jr. gebouwde sleepboten een succes. Hij had de tijd mee, want de Rotterdamse haven groeide in snel tempo, mede dankzij het gereed komen van de Nieuwe Waterweg en de in gang gezette industrialisering. Door de toename van de activiteiten waren er ook meer sleepboten nodig, want het merendeel van de schepen die de haven bezochten of de rivieren bevoeren, bestond nog steeds uit zeilschepen. In 1877 had Piet Smit vijf sleepboten in exploitatie. Ze voeren in de 'wilde vaart', dat wil zeggen dat de baas of de kapiteins zelf sleepwerk zochten dat zich in de markt aandienende. Dat werk bleek er in overvloed. Om de zaken beter te kunnen coördineren verplaatste Piet Smit op 9 juli 1877 de sleepdienst naar Rotterdam. Het kantoor werd aan de Boompjes 119 ingericht en officieel werd de naam "Slikkerveersche Sleepdienst" aangenomen, het begin van een roemrijk bedrijf in de Rotterdamse agglomeratie.

Piet Smit was een man die met hart en ziel aan zijn werk verknocht was. Voor hem bestond er geen onderscheid tussen werkdagen en het weekeinde. Hij werkte gewoonweg door. Kort na de opening van het kantoor aan de Boompjes werd het operatiegebied van het bedrijf uitgebreid tot de Zeeuwse stromen en de vaart op Antwerpen. Daartoe werd een bijkantoor in Dordrecht geopend. Een aanzienlijke uitbreiding van de vloot werd gerealiseerd door de overname in 1879 van de sleepdienst "De Toekomst". Vijf sleepboten werden in één klap toegevoegd, waaronder de *Anthony* en de *Betty*. Om zijn contacten makkelijker te kunnen onderhouden verhuisde Piet Smit zelf in 1880, zoals eerder gezegd, ook naar Rotterdam.

De grote baas van de werf en de sleepdienst lette ook op de details. De slepers moesten worden voorzien van kolen, waarmee de stoommachines werden gevoed. In 1885 richtte Piet Smit zelf een kolenhandel op, die werd gevestigd te Bolnes. Met eigen gebouwde lichters werden in Duitsland aangekochte kolen naar Bolnes vervoerd. Om de slepers een extra te varen afstand te besparen werd een kolenlichter aan de Boompjes gestationeerd. Deze maatregelen leverden een aanzienlijke besparing op, al was het maar omdat de tussenhandel werd uitgeschakeld.



## De achtergronden van de uitbreiding en de rechtsvorm

Hierboven is al aangegeven dat de eerste uitbreiding van de vloot werd gerealiseerd door de vijf

sleepboten van de sleepdienst “De Toekomst” aan te kopen. Dit bedrijf was nauw verbonden met de in 1873 opgerichte ‘Rotterdamsche Handelsvereniging’. Terzijde moet worden opgemerkt dat de promotors van deze instelling de heren L. Pincoffs en zijn zwager C. Kerdijk waren. Beide mannen speelden in de ontwikkeling van de haven van Rotterdam een grote rol. Zo had Pincoffs een groot aandeel in de oprichting van de Rotterdamsche Bank, de Heineken Brouwerij en de Holland Amerika Lijn. Met name Pincoffs overspeelde in een later stadium zijn hand en werd van fraude beschuldigd. Hij vluchtte naar de Verenigde Staten. De door hem gepromote Afrikaanse Handelsvereniging ging failliet, waardoor ook de Rotterdamsche Handelsvereniging en daardoor ook de sleepdienst “De Toekomst” in ernstige financiële problemen kwamen. Piet Smit maakte slim gebruik van het echec door de vijf sleepers in 1879 onmiddellijk aan te kopen. Overigens verging het Pincoffs in Amerika slecht. Hij had daar een sigarenwinkeltje en stierf onder behoeftige omstandigheden in 1911. Heden ten dage is hij enigszins in ere hersteld.

De steeds voortgaande verbeteringen van de Nieuwe Waterweg, die aanvankelijk op veel locaties behoorlijk verzandde, hadden positieve gevolgen. Zeeschepen met een grotere diepgang konden de Rotterdamse haven aanlopen, waaraan ook het sleepbotenbestand werd aangepast.

In 1889 werden ideeën gelanceerd om de naam ‘Slikkerveersche Sleepdienst’ te wijzigen in “Nederlandsche Stoomsleepdienst van P. Smit Jr.”. Vijf jaar later werd dat notarieel vastgelegd. In hetzelfde jaar 1894 werd ook de werf naar Rotterdam verplaatst.

Vooruitlopend op de verdere gang van zaken met betrekking tot de rechtsvorm van het sleepbedrijf moet worden gemeld dat op 1 januari 1906 de rederij werd ondergebracht in een Naamloze Vennootschap met dezelfde naam. Dat duurde echter maar drie jaar want toen werd het bedrijf weer persoonlijk eigendom van Piet Smit. Deze situatie bleef bestaan tot 1912, toen Piet Smit Jr. zijn bedrijf verkocht, maar daar komen we later nog op terug.



XSTER met daarachter o.a. de Piet Smit sleepboten SPIDO, TABÉ, QUINTUS en COLOBRI.

### **De vloot tot 1912**

Vanaf de oprichting tot 1912 waren de namen van de sleepers niet aan een systeem gebonden. Om een indruk te geven van zowel de namen van de boten als hun activiteiten volgt hieronder een opsomming:

Voor assistentie aan grotere zeeschepen:

*Avanti, Jumbo, Hercules, Nederland* en *IJsploeg* (ca. 250-300 pk)

Voor assistentie aan kleinere zeeschepen:

*Antony, Betty, Harry, Mary* en *Nelly* (ca. 100 pk)

Deze sleepboten waren in 1879 overgenomen van de sleepdienst 'De Toekomst'.

Voor verslepen van grotere rivierschepen:

*Crescendo, Eva Johanna, Excelsior, Figaro, Goudvink, Goudvis, Koekoek, Cosmopoliet, Maashaven, Nautilus, Neptunus, Pionier, Riviernymph, Utrecht, U.V.W. Vlinder, Vreeswijk* en *Wesp* (ca. 60 – 100 pk)

Voor het verslepen van middelgrote rivierschepen:

*Adjutant, Diana, Geertruida, Johanna, Meeuw, Sperwer, Spoorhaven, Subito, Waalhaven, X-ter* en *Zwaluw* (alle minder dan 100 pk)

Voor klein sleepwerk:

*Baby, Colibri, Industrie, Kabouter, Kneuter, Kriel, Leuehaven, Mosquito, Parasiet, Piccolo, Quintus, Spido, Tabé* en *Westerhaven*. (beginnend bij ca. 25 pk)

Te Dordrecht gestationeerd (voor o.a. de vaart op Zeeland):

*Novelty, Oosterschelde, Partout, Raaf, Stad Antwerpen* en *Westerschelde* (uiteenlopend van ca. 100 tot wel 400 pk)

Voor divers sleepwerk:

*Hansweert, Wemeldingen* en *Westerhaven* (de laatstgenoemde was ca. 200 pk)

n.b. De sleepboot heette inderdaad *Wemeldingen* met een n aan het einde van de naam, terwijl de stad zelf zonder n wordt geschreven.

De lengte van de sleepers begon bij ca. 10 meter (*Baby*) en liep op tot ca. 27 meter (*Westerschelde*).

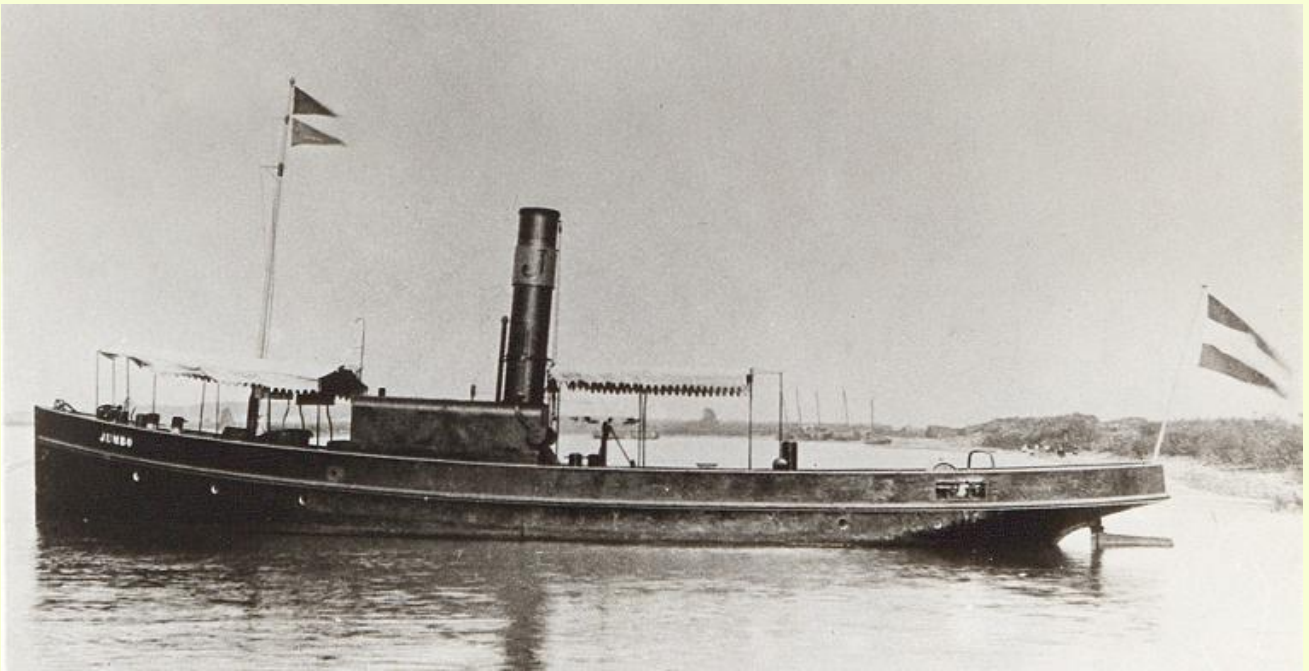


LEUEHAVEN in de takels

Deze opsomming is niet compleet. Dat komt deels omdat er meer sleepboten in de genoemde periode werden gebouwd onder eenzelfde naam. Hun naamgenoten/voorgangers waren dan alweer verkocht. Dat is o.a. het geval bij de *Partout*, de *Spido*, de *Tabé* en de *Baby*. Er was trouwens rond de eeuwwisseling van de 19<sup>e</sup> naar de 20<sup>e</sup> eeuw een levendige handel in sleepboten. Sommige sleepers kregen gedurende

hun levensloop verschillende malen een andere naam. Zo kreeg de *Spido* (2), gebouwd in 1901, in 1912 de naam *Lewehaven*. De *Tabé* (2) werd te zelfder tijd de *Waalhaven*. De sleepboot *Turbinia* was in 1905 op de werf van Piet Smit in aanbouw voor de gelijknamige sleepdienst, maar werd nog tijdens de bouw verkocht aan sloper Frans Rijdsdijk in Hendrik Ido Ambacht. De *Hercules* uit 1892 werd in 1912 herdoopt in *Duitschland*. Het schip hield het erg lang uit, zelfs tot na de Tweede Wereldoorlog. De naam was om begrijpelijke redenen in 1945 niet populair. Ze kreeg daarom de nieuwe naam *Denemarken*. De sleper was niet kapot te krijgen want in maart 1949 kapseisde ze, maar anderhalve maand later was ze weer in de vaart. Opgemerkt moet worden dat het technisch gesproken eenvoudiger was *stoomsleebboten*, die gezonken waren, weer op te lappen in vergelijking met *motorsleebboten*. De hedendaagse sleepers zijn bovendien van heel veel elektronica voorzien. Dergelijke schepen, nadat ze zijn gezonken, weer te activeren is een ingewikkeld proces dat heel veel geld kost, vooral omdat de complete bedrading vaak niet meer bruikbaar is en computers kunnen worden weggegooid. Gelukkig komt dat niet veel voor. De stoommachine van de *Denemarken* werd in 1952 nog een keer verbouwd en opgeknapt, waarna ze weer vier jaar mee kon. Tenslotte belandde het schip pas in 1956 (!) bij de sloper.

Een snelle telling van bovenvermelde schepen in de vloot van Piet Smit Jr. leert dat het hier om tenminste 62 sleepers gaat. Doordat sommige werden herdoopt en de namen twee keer werden gebruikt komen we boven de 65 eenheden uit.



JUMBO (met vlag), gebouwd in 1900 bij N.V. Scheepswerf en Machinefabriek Piet Smit Jr., Rotterdam (160) als JUMBO, 1913 herdoopt ENGELAND. 8-1-1924 verkocht aan N.V. Mij. s.s. "Vrede", Rotterdam, in beheer bij P.D.N. Jonckheer en ingezet voor werk bij N.V. Maatschappij Tot Exploitatie van Haventerreinen, Vlaardingen, herdoopt VREDE. 14-1-1949 overgedragen aan N.V. Motorsleepdienst Mabi, herdoopt MABI 12. 1949 verkocht voor sloop, gesloopt, 4-3-1957 doorhaling teboekstelling.

Het is verleidelijk de omvang van de vloot van Piet Smit in aantal te vergelijken met die van Leen Smit, officieel geregistreerd als L. Smit & Co. In 1914 telde de vloot van Leen 20 sleepboten.

Daaruit mag gerust worden afgeleid dat het belang van de vloot van Piet Smit die van achternaamgenoot Leen in die tijd verre overtrof. Niet vergeten mag worden dat de activiteiten van Piet Smit, behalve het verlenen van havenassistentie, zich uitstrekten over een groot deel van Nederland en een stukje België, terwijl de havendienst van Leen Smit voornamelijk actief was in de regio Rijnmond. Ook de vloot van de Internationale Sleepdienst, eveneens gevestigd te Rotterdam, telde een behoorlijk aantal stevige havensleebboten. Net als latere fusiepartner Leen Smit had de "Internationale" twintig van dergelijke vaartuigen in de vloot. Tellen we beide aantallen bij elkaar op, dan komen we op 40 eenheden, nog altijd aanzienlijk minder dan de vloot van Piet Smit.

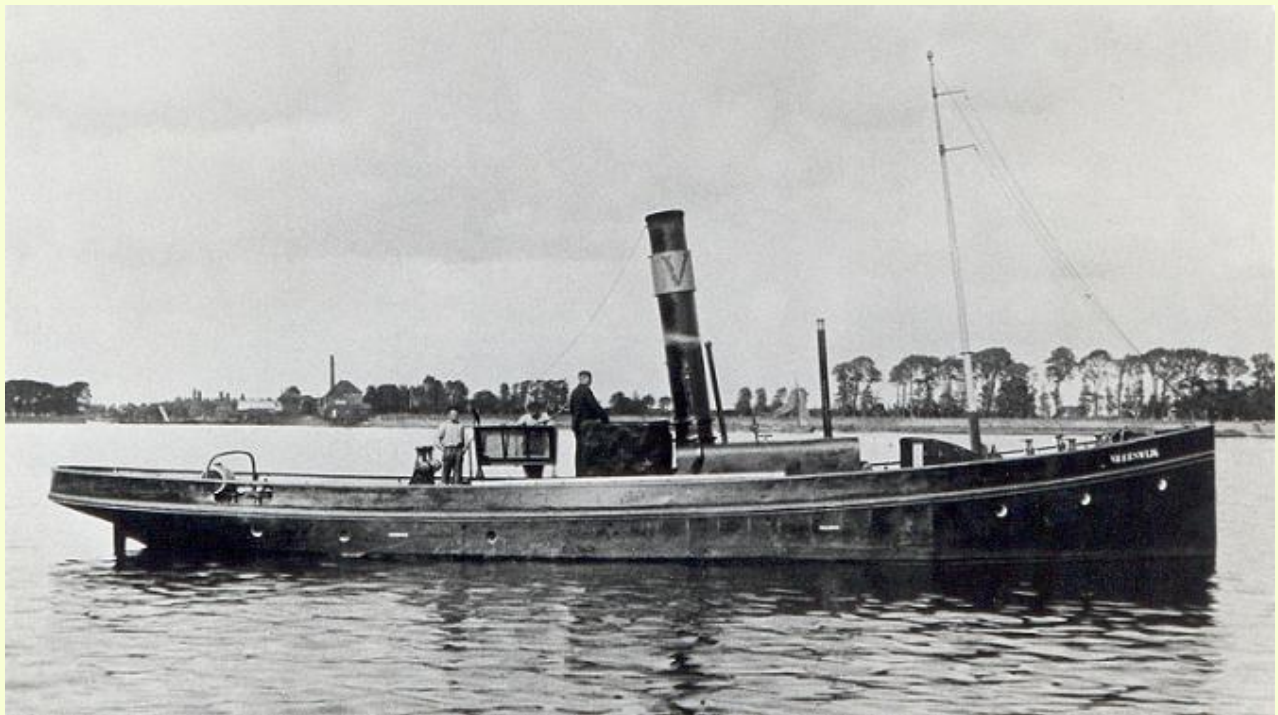
Een factor van belang moet daarbij worden meegewogen: Zowel L. Smit & Co als de Internationale Sleepdienst voerden zeezeizen uit met een respectabel aantal zeesleepers. In de loop van haar bestaan heeft slechts één sleepboot van Piet Smit een zeezeis uitgevoerd. Het is dus min of meer het vergelijken van appels met peren, maar het verschil in aantal sleepers tussen de verschillende vloten in het Rijnmondse was wel erg groot.

## De kosteloze sleepdienst

In feite is de naam al een contradictio in terminis. Kosteloos slepen bestaat niet. Dat de regeling toch zo werd genoemd heeft de volgende achtergrond:

Op 18 maart 1877 werd door de gemeente Rotterdam een overeenkomst gesloten met de Staat der Nederlanden. Deze overeenkomst hield in dat de gemeente gehouden was een sleepdienst te financieren die vaartuigen zou assisteren bij het passeren van de Koninginnebrug in de Koningshaven te Rotterdam. Voor elk vaartuig dat zich in de Koningshaven aandiende moest de draaibare brug worden geopend. Veel binnenschepen waren in die tijd nog zeilschepen. Het is voor te stellen dat de brug soms onverantwoord lang open stond. Aanvankelijk maakten alle schippers graag gebruik van de aangeboden gratis sleepfaciliteiten. Het voorkwam voor hen tenslotte ook een aanzienlijk oponthoud. De sleepboothulp werd zo populair dat ook schepen, die met gestreken mast onder de Willemsbrug konden doorvaren, kozen voor de vaarweg via de Koningshaven. Dat was niet de bedoeling, vandaar dat spoedig werd verordonneerd dat vaartuigen die zonder problemen onder de brug over de Nieuwe Maas konden doorvaren, dat ook verplicht waren te doen.

Op 29 juli 1878 kreeg L. Smit & Co te Kinderdijk de opdracht de gratis sleepdienst voor één jaar te verzorgen met tenminste twee sleepboten plus een onbemande reserveboot standby. Dat kostte de gemeente Rotterdam f17.000,-. De proef beviel uitstekend zodat voor volgende jaren een aanbesteding volgde, die voorlopig steeds voor de duur van vijf jaar zou gelden. Afwisselend werden diverse sleepdiensten voor het karwei gecontracteerd, waarbij de aanneemsom varieerde van net onder de f10.000,- geleidelijk oplopend tot boven de f17.000,-. Ook de sleepdienst van Piet Smit werd voor een periode ingeschakeld. In 1936 besloot de gemeente dat de aangeboden sleepfaciliteit niet langer nodig was en werd geen nieuwe aanbesteding gehouden.



VREESWIJK, 1894 opgeleverd door P. Smit Jr., Slikkerveer (116) als VREESWIJK, 33 ton, 100 IPK, 1912 herdoopt NOORD, 4-3-1921 herdoopt ROTTERDAM, 1953 verkocht voor sloop aan N.V. Frank Rijdsdijk's Industrieële Ondernemingen te Hendrik Ido Ambacht.

## Concurrentie

Behalve L. Smit & Co was er een reeks van concurrenten, zowel in de Rotterdamse haven als elders in het land. Vooral rond de voorlaatste eeuwwisseling bleek de sleepvaart een voor die tijd profijtelijk bedrijf, hetgeen niet onopgemerkt bleef bij slimme zakenmensen. Allereerst was er de in 1897 opgericht Sleepdienst Hoek van Holland, nauw gelieerd aan de rederij Wm.H. Müller & Co. Een van de initiatiefnemers van de heer A.G. Kröller, wiens naam nog steeds voortleeft in het Kröller-Müller museum op de Veluwe. Lang zou het avontuur van deze sleepdienst niet duren, want al in 1901 werd het bedrijf overgenomen door de in 1900 opgerichte Internationale Sleepdienst Maatschappij (I.S.M.). Deze rederij werd opgezet door de heren L.G. Vuyck en A.O. Horstmann. Men begon met vijf relatief kleine havenslepers, maar in no time, vooral na de overname van de sleepdienst Hoek van Holland, zou het bedrijf een grote rol gaan spelen op de sleepvaartmarkt. De samenwerking Vuyck/Horstmann duurde in eerste instantie niet lang, want de heren kregen ruzie over het starten van een passagiersdienst met nota bene *sleepboten* vanaf de Scheveningse pier. Vuyck vond dat niet verantwoord

en richtte een eigen sleepdienst op. Dat duurde tot 1911 toen de zoon van L.G. Vuyck de gerezen problematiek met Horstmann wist op te ruimen en met zijn vaders bedrijf terugkeerde in de I.S.M.



Sleepboten aan de Boompjes tijdens het 50 jarig jubileum van Piet Smit. In de Leuvehaven tussen de sleepboten van Stoomsleepdienst Maas (in het midden tegen de wal) de HELLEGAT van Piet Smit (bouwjaar 1915, 15 ton, 140 IPK, ex WILLY THOMAS, 1916 gekocht, 1951 gesloopt).

De grote vijver van sleepdiensten werd ook bevaren door talrijke grote en kleinere particulieren. Soms woonden ze met hun gezin aan boord, maar wanneer ze zich bezig hielden met slepen op de korte afstand, bijvoorbeeld in het havengebied, was een dergelijke woonvorm niet erg aan te bevelen. De echtgenotes bleven dan aan de wal met hun eventuele kinderen. Sommige sleepers verhuurden hun boot en zichzelf voor een bepaalde periode aan de Gemeente Drinkwaterleiding om water te leveren aan zee- en binnenvaartuigen. Het gaf hen een vast inkomen. Hun schepen werden uitgerust met tanks en een haspel waarop een waterslang werd gedraaid. Andere particulieren sloten zich aan bij een agent, of een sleepbedrijf dat door henzelf en enkele collega's werd opgericht. Een treffend voorbeeld daarvan is de stoomsleepdienst 'Volharding', die in de vorm van een maatschap werd gegoten. Deze onderneming werd opgericht in 1906 en hield kantoor in het woonhuis van een van de initiatiefnemers op het adres Boompjes 121, dus praktisch naast de deur van de sleepdienst van P. Smit Jr. De heer J. Burger Sr., die het sleepvak had geleerd bij Piet Smit, werd de eerste agent bij de 'Volharding' en slaagde erin veel contracten met buitenlandse rederijen af te sluiten voor havenassistentie in het Rotterdamse. Hij had echter te maken met een ambitieuze tweede man, genaamd A. Hoogslag, die Franse klanten aan kon trekken, omdat hij, als weinig anderen, Frans sprak. Geleidelijk kwam Burger in diens schaduw te staan en op een slecht moment werd hij simpelweg ontslagen. Prompt richtte hij halverwege 1912 een nieuwe onderneming op met medeneming van een aantal vennoten en klanten van de Volharding. Hij had trouwens weinig keus want er moest brood op de plank komen. Van ontslagvergoeding of gouden handdrukken had nog niemand ooit gehoord. De nieuwe rederij kreeg de naam 'Stoomsleepdienst Maas'. De 'Volharding' ging onder leiding van de heer A. Hoogslag verder, zij het met minder sleepboten. Nog een concurrent was de Sleepdienst v.d. Garden & Co. Deze rederij werd in 1905 opgericht en bezat in 1912 veertien sleepboten. Het is niet verwonderlijk dat ook dit bedrijf zich aan de Boompjes vestigde en wel op nr. 3A. Andere medespelers op de sleepvaartmarkt waren de gebroeders De Ruijter, waarvan de sleepers voornamelijk buiten het Rotterdamse havengebied opereerden. Zij waren aanvankelijk te vinden aan de Maaskade, maar verhuisden in 1914 naar.....de Boompjes nr. 101B. Nazaten van de heren De Ruijter zijn later in dienst getreden van de sleepdiensten Maas resp. Piet Smit om dat hun



eigen sleepdienst de concurrentie niet meer aankon.

Geduchte concurrenten, maar met een bescheiden aantal vaartuigen, waren de diverse sleepdiensten geleid door verschillende leden van de familie Kooren. Al in 1911 doet Antonie Kooren van zich spreken. Voorts was er nog de Rotterdamsche sleepdienst, de sleepdienst J. van der Graaf en de eveneens in 1911 opgerichte rederij van de Gebr. Eerland. De N.V. Maatschappij Binnenvaart, in de wandeling Mabi genoemd, werd in 1917 opgericht. Tenslotte geven de 's Gravenhaagsche Sleepdienst, in 1923 ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, de sleepdienst Luctor en de sleepdienst Eendracht aan dat de concurrentie voor Piet Smit niet gering was, maar dankzij een vooruitziende blik van de leiding bleef deze stoomsleepdienst vele tientallen jaren een van de belangrijkste spelers op de sleepvaartmarkt.

### **Directie en leidinggevenden tot aan de Tweede Wereldoorlog**

Bij de vestiging van de sleepdienst te Rotterdam in 1877 werd een zgn. 'agent' aangesteld. Deze functionaris had, zeker in het geval van Piet Smit, de dagelijkse leiding van het bedrijf.

De tegenwoordige 'agent' in algemene zin voor scheepvaartmaatschappijen in zowel Nederlandse als buitenlandse havens verleent de meest uiteenlopende diensten voor de rederij waarvoor zij agent zijn, zoals inklaring en proviandering. De agent voor de sleepdienst Piet Smit deed meer en had meer bevoegdheden. De eerste agent, in dit geval in feite een bedrijfsleider, was de heer H. Verhey. Hij was geboren in 1841 en had grote bekendheid in het Rotterdamse havengebied, zo zeer zelfs dat sommigen geen idee hadden wie Piet Smit was maar wel Verhey kenden. In 1894 werd deze heer Verhey gepromoveerd tot 'hoofdagent'. De man is van grote betekenis geweest voor de uitbouw van de sleepdienst. Hij overleed in 1904 op bijna 63-jarige leeftijd. Zijn opvolger was een oud zee-officier, de heer J.P.R. Pool. Hij werd na 2 jaar als hoofdagent te hebben gefunctioneerd de eerste directeur van de sleepdienst, die van particuliere firma werd omgezet in een naamloze vennootschap. Zijn directeurschap duurde 3 jaar. De man die daarna een grote rol speelde was de heer J.M.L. van Ouwkerk. Deze in 1876 geboren man had zich als industrieel in Rotterdam gevestigd en kreeg al op 32-jarige leeftijd het beheer over de sleepdienst. Ook werd hij aanvankelijk directeur van de scheepswerf van Piet Smit. Een zeer ambitieuze man dus, die visie had en zijn ideeën graag in de praktijk bracht.



De SPITSBERGEN vast aan een vertrekkend schip van de Rotterdamsche Lloyd uit de Schiehaven, de vele mensen op de kade zwaaiden familie en bekenden uit.

In 1912 verkocht Piet Smit zijn sleepdienst aan de heer D.G. van Beuningen. Deze mag gerust worden gekwalificeerd als een groot zakenman. (Hij was ook de stuwende kracht achter de bouw van het Feijenoordstadion en later is zijn naam verbonden aan Museum Boymans Van Beuningen) Op 23 december werd de naam van het bedrijf gewijzigd in N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr. 'v/h' staat voor het woord 'voorheen'. Van Ouwkerk bleef op zijn post en heeft de rederij op bewonderenswaardige wijze door de moeilijke jaren 1914-1918 geleid. In de Eerste Wereldoorlog was

Nederland weliswaar neutraal, maar de activiteit in de havens nam enorm af, hetgeen natuurlijk zijn weerslag op de sleepdiensten had. D.G. van Beuningen werd vanaf 1 januari 1913 president-commissaris. Als tweede directeur naast Van Ouwerkerk werd de heer G.C. Nuij benoemd. Deze in 1875 geboren man was al tien jaar in dienst van de sleepdienst en had gedurende die tijd de functie van bedrijfsleider. Ook hij drukte zijn stempel op de gang van zaken bij P. Smit Jr. In de scheepvaart- en havenliteratuur wordt zijn kunde alomt geroemd. Tot 1 januari 1942 is de heer Nuij in functie gebleven, waarna hij zich terugtrok in Oosterbeek. Op verzoek van de toenmalige directie bleef hij aan als adviseur, maar helaas heeft dat adviseurschap niet lang geduurd, want op 10 juli 1944 overleed hij.

## Veranderingen

Piet Smit Jr. verkocht, zoals gememoreerd, zijn bedrijf per 1 januari 1913 aan de heer D.G. van Beuningen. Dat betekende voor de oprichter/eigenaar een enorme stap. Niet vergeten mag worden dat hij op dat moment al 64 jaar oud was, een leeftijd die in die tijd voor velen niet was weggelegd. Piet Smit ging in Scheveningen wonen, om precies te zijn in villa 'Carmen Sylva'. Hij bereikte net niet de 65-jarige leeftijd want ruim een week voor zijn verjaardag, op 22 juli 1913, overleed hij in diezelfde villa.



EUROPA, 1916 opgeleverd door N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. onder bouwnummer 276 aan Piet Smit als BANKA, 114 BRT, 10 NRT, 375 IPK, T 3 cyl van de werf. In 1924 herdoopt EUEOPA. 1935 uit de zeevaart. 19-2-1957 verkocht voor sloop.

Directeur Van Ouwerkerk, die het volledige vertrouwen genoot van Van Beuningen, maakte een begin met de structurering en modernisering van de vloot. Sommige sleepboten werden van derden overgenomen, maar het grootste deel van de nieuwbouw kwam van de werf van Piet Smit Jr., waarvan niet toevallig dezelfde heer Van Ouwerkerk ook directeur was. De nieuwe structuur van het sleepbedrijf hield tevens in dat een groot aantal boten een nieuwe naam kreeg. Dat hing samen met de paardenkrachten die hun machines konden ontwikkelen. De kleinste klasse sleepers (tot 100 pk) kregen de naam van een haven, bijvoorbeeld *Rijnhaven*. De middenklasse boten, met vermogens van ongeveer 120 pk, kreeg de namen van steden, als *Leiden* en *Venlo*. De sleepboten van ca. 160 pk werden getooid met de naam van een rivier, bijvoorbeeld *Lek* of *Noord*. Vervolgens werd gekeken naar de grotere klasse, die vermogens van ongeveer 300 pk ter beschikking hadden. Zij kregen de naam van een land, zoals *Frankrijk*, *Noorwegen* en *Nederland*. Tenslotte was er de zgn. 'superklasse', de voor die tijd sterkste boten van rond de 500 pk. Ze kregen de naam van een werelddeel of belangrijk gebied. Voorbeelden daarvan zijn *Europa*, *Afrika* en *Java*. Later, in 1926, werd daar nog de grote krachtpatser onder de sleepers aan toegevoegd, de *Siberië*, bijgenaamd "De Beer". Met haar 590 pk was die bijnaam naar de maatstaven van toen zeker niet overdreven. We komen nog op dit schip terug. De activiteiten van de rederij werden behalve in Nederland en België ook nog uitgebreid met deelname aan de zgn. 'natte aannemerij', dat wil

zeggen grote waterwerken als de drooglegging van de Zuiderzee en later de Deltawerken in Zeeland. Letterlijk overal op het water in Nederland kwam je de sleepboten met de gele band om de schoorsteen tegen.

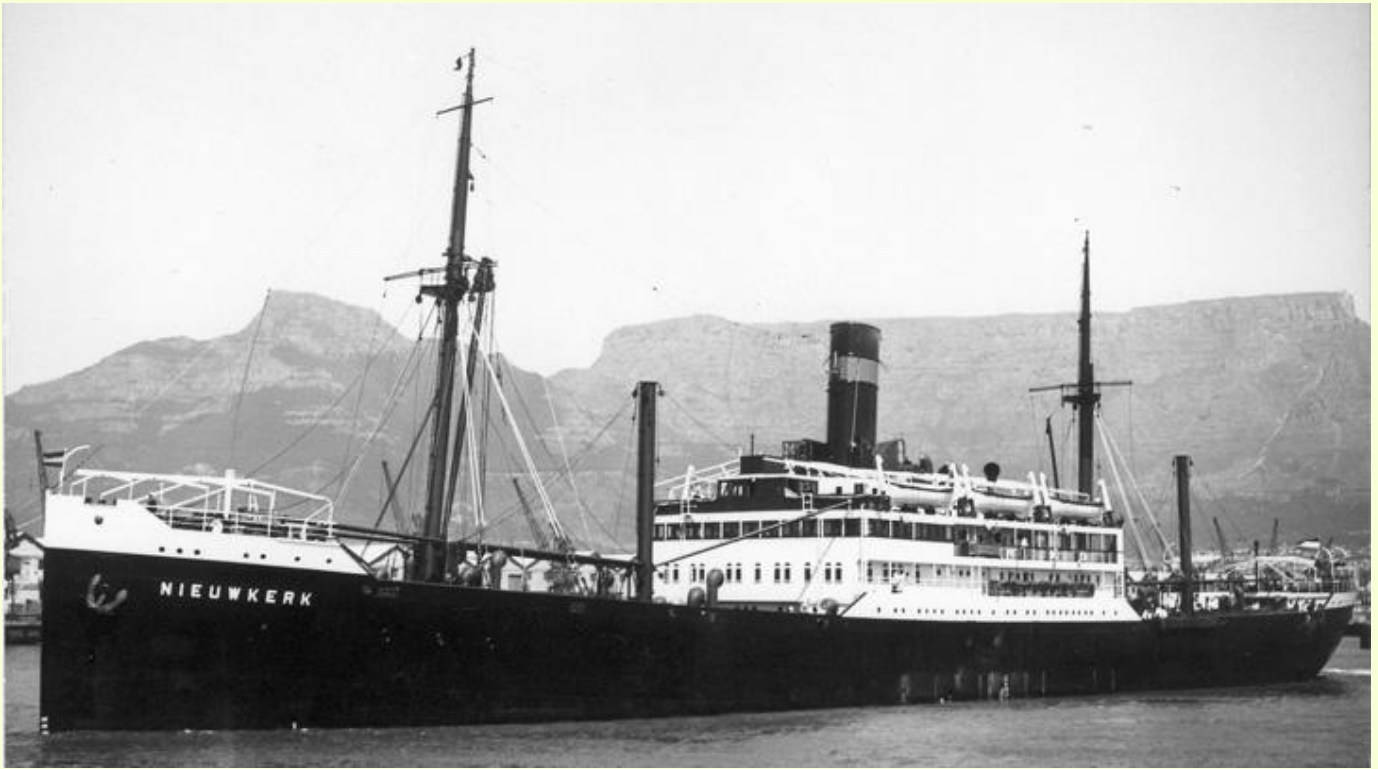
Een belangrijke overname mag zeker niet onvermeld blijven. Van de Roeiers Vereeniging Eendracht (opgericht in 1895) werd het watertaxi- en later rondvaartbedrijf Spido aangekocht. Van Beuningen zag wel iets in deze tak van havenscheepvaart, want de Rotterdamse haven breidde zich jaarlijks aanzienlijk uit en daardoor werd de behoefte aan capaciteit om schepelingen van en naar hun zeeschepen te brengen voortdurend groter.

Er kwam bij dat door de afname van de scheepvaartactiviteiten gedurende de Eerste Wereldoorlog de roeiersvereniging in financieel zwaar weer terecht was gekomen. Ze konden door de verkoop van de watertaxi's het hoofd net boven water houden. D.G. van Beuningen kwam dus voor een koopje in 1919 aan de Havendienst Spido. Een vooruitziende blik en een zakelijke inslag horen zeker bij Van Beuningen, die in feite de scepter zwaaide in vele bedrijven van betekenis, zoals de Steenkoolen Handelsvereniging (S.H.V.). Hij behoorde tot de klasse van wat men heden ten dage zou aanduiden als grootindustriëlen of wellicht zelfs 'havenbaronnen'.



Aanvankelijk voer de Spido (waarschijnlijk afgeleid van de Engelse woorden 'speedy boat') met de vaartuigen van de roeiers, maar al spoedig werden ook sommige sleepboten van Piet Smit aangepast voor passagiersvervoer. De watertaxi's en later ook de rondvaartboten kregen namen van bekende zandplaten. Dat gold ook voor de verbouwde Piet Smit-slepers. Zo werd de *Zwolle*, *Jansplaat* en de *Groningen*, *Oostplaat*.

In de jaren twintig werd voor het eerst munt geslagen uit de aarzelend opkomende toeristen-industrie. Er werd door de Spido regelmatig gevaren naar Vliegveld Waalhaven, dat over water gemakkelijker bereikbaar was dan over de weg. In 1923 werd de alom bekende Spido-ponton in gebruik genomen, die ook na de Tweede Wereldoorlog nog vele jaren dienst zou doen. De ponton deed behalve als aanlegsteiger ook dienst als magazijn voor de sleepdienst. In de jaren dertig werden de eerste echte passagiersschepen in dienst gesteld. Vele zouden na 1945 nog volgen.



NIEUWKERK, 15-10-1928 opgeleverd N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van Piet Smit Jr., Rotterdam (418) aan N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., 's-Gravenhage.

### De werf



Minstens zo belangrijk als de sleepdienst was de werf van Piet Smit Jr. In het kader van deze expositie zullen we de scheepsbouw slechts beperkt behandelen, want het gaat in het Nationaal Sleepvaart Museum primair om de sleepvaart. In de jaren voor 1900 werden in groten getale allerlei schepen gebouwd. In 1871 was men begonnen met een jacht, daarna volgden sleepboten, loodsboten, lichters, schoeners, een baggermolen, stomers van uiteenlopende aard, een kanonneerboot, een passagiersschip en, voor de tropen, een hekwieler. Dat is slechts een greep uit de bouwlijst. In 1900 was men al toe aan bouwnummer 163, dat wil zeggen dat

in een klein dertig jaar dat aantal schepen werd gebouwd. Vanaf de eeuwwisseling kwam de werf geleidelijk in een stroomversnelling terecht. Rijnsleepboten, sleepboten voor de eigen sleepdienst en voor de S.H.V., bokken eveneens voor de S.H.V., maar ook voor Van Den Tak's Bergingsbedrijf en voor Duitse rekening.

Aan het begin van de twintiger jaren werden voor Finse rekening vier vrachtschepen gebouwd, die de opdrachtgever uitstekend bevielen. Deze order had een onverwacht gevolg. In 1924 werd bekend dat Finland een opdracht tot de bouw van een grote ijsbreker wilde aanbesteden. De werf van Piet Smit wilde die opdracht graag hebben, vooral omdat de crisis zich al deed gevoelen en ook de Finnen wilden graag dat juist deze werf het schip zou maken, omdat de eerder geleverde vrachtschepen zo goed bevielen. De werf maakte een scherpe offerte ten bedrage van f1.860.200,-. Het bleek echter dat vier andere Nederlandse werven en één Duitse werf goedkoper hadden ingeschreven; de Duitsers zelfs voor minder dan 1 ½ miljoen. Dat verschil was te groot en de directie van de werf zat met de handen in het haar. De concurrerende werf De Nieuwe Waterweg had in een ander geval al eens met succes getracht subsidie los te krijgen in Den Haag. De heren van de Piet Smit werf besloten om dezelfde procedure te volgen, met als stok achter de deur dat ontslag voor personeel bij het niet verlenen van de subsidie

onvermijdelijk was. Het ging in totaal om een bedrag van f 175.000,- , nu een bescheiden bedrag van ongeveer € 80.000,-, maar toen een enorm kapitaal. Er werd in Den Haag lang over de aanvraag gediscussieerd en men ging tenslotte akkoord op voorwaarde dat de gemeente Rotterdam de helft voor haar rekening zou nemen en de werf arbeiders een werkweek van 56 uur zouden accepteren. De gemeenteraad ging na een lange aarzeling ook door de bocht met 29 tegen 13 stemmen. Het contract voor de bouw van de ijsbreker werd op 17 april 1924 getekend. Met de bouw was f 1.563.000,-. gemoeid plus het bedrag van de subsidie. Dan nog hield men er rekening mee dat het totale werk een verlies zou opleveren. Tijdens de bouw ontstond met de bonden ruzie over o.m. de inschakeling van bedrijven elders in de regio, terwijl was afgesproken dat alléén Rotterdamse bedrijven aan de bouw zouden meewerken. Overwerkvergunningen en betalingen waren eveneens een bron van arbeidsonrust. Het kwam zelfs tot een korte staking tot een Rijksbemiddelaar werd ingeschakeld. Deze staking staat in de geschiedschrijving bekend als de 'Finse staking'.

Bouwnummer 350, de ijsbreker *Jääkarhu*, een indrukwekkend stuk scheepsbouwwerk, werd tenslotte zonder problemen opgeleverd aan de Finnen. Het schip werd op haar proeftocht uiteraard geassisteerd en begeleid door Piet Smit sleepers. Daar zijn nog fraaie foto's van beschikbaar, die een plaats in de expositie hebben. Enkele opmerkingen over het wel en wee van de werf in latere jaren zullen volgen bij het behandelen van de sleepdienst gedurende diezelfde jaren.

### **Uitbreiding vloot eind jaren twintig en jaren dertig.**

Het was crisistijd aan het einde van de jaren twintig met een lange uitloop in de jaren dertig. Dat was bij de *sleepdienst* van Piet Smit nauwelijks merkbaar want de vlootopbouw ging gestaag door. Een belangrijke stap voorwaarts betekende de bouw van de *Siberië*, die het paradepaard van de Rotterdamse haven zou worden. Het schip werd in 1926 als bouwnummer 389, dus na de *Jääkarhu*, op de eigen werf van Piet Smit gebouwd. Het vermogen van de triple expansiemachine bedroeg 590 pk, in reclames gemakshalve afgerond tot 600 pk. Het werd in die tijd uit commerciële overwegingen niet zo nauw genomen met het aantal paardenkrachten. Iedere sleepvaartmaatschappij deed aan dit verschijnsel mee. De *Siberië* droeg niet voor niets de naam van deze koude landstreek, want het schip werd uitgerust met een ijsbrekerstevan en een systeem om via het over- en terugpompen van water in tanks, ingebouwd op diverse punten in het vaartuig, het zwaartepunt van de sleper zodanig te variëren dat het zich zelfstandig kon loswrikken uit vast ijs, dit in navolging van een systeem bij de *Jääkarhu*, alleen waren daar de tanks anders gepositioneerd.



SIBERIË uit 1926, 600 PK, krachtpatser en ijsbreker

De *Siberië* beschikte, net als andere eenheden, ook nog over de mogelijkheid zowel de mast als de schoorsteen te strijken, waardoor locaties boven bruggen zonder veel moeite konden worden bereikt. Met name de schaatsers waren daar niet blij mee en het is voorgekomen dat men de ruiten van de stuurhut

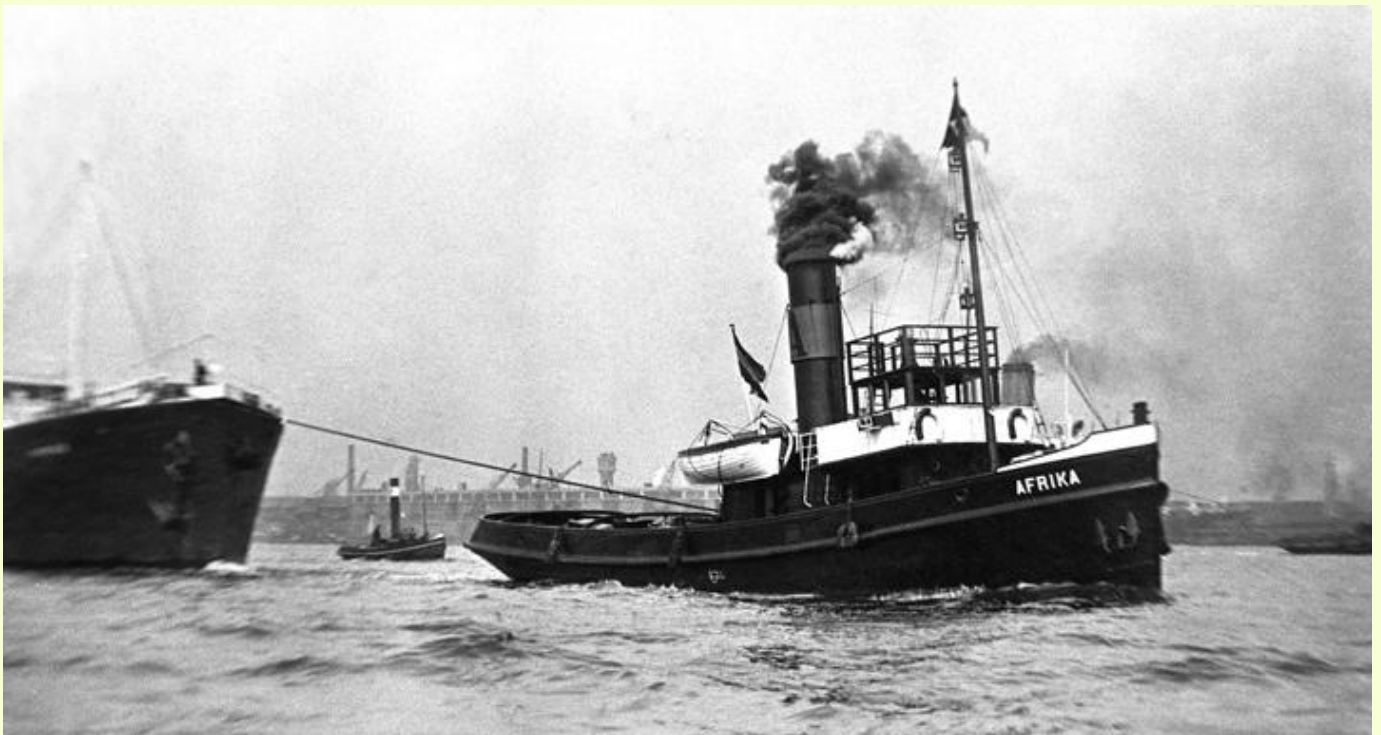
van de ijsbreker/sleper heeft ingegooid omdat het schaatsijs was gebroken.

Het indrukwekkende schip was gedurende tientallen jaren het vlaggenschip van Piet Smit Jr. In mei 1929 werd het vaartuig geklasseerd als zeesleper, maar van die kwalificatie werd nauwelijks gebruik gemaakt.

In 1927 werd met veel luister het 50-jarig bestaan van de sleepdienst gevierd. Er werd een feest gegeven en er waren diners. De aan de Boompjes afgemeerde slepers namen deel aan een indrukwekkende demonstratie. Dat hield in dat alle slepers tegelijk hun stoomfluiten lieten horen. Het betekende niet alleen een oorverdovend concert, maar ook wolken van stoom, waardoor de schepen en ook de omgeving tijdelijk aan het oog waren onttrokken. Er was zelfs speciaal een fotograaf voor ingehuurd die *het* moment-suprême op de gevoelige plaat vastlegde. Natuurlijk sieren de foto's van die fotograaf de expositie 'De Geelbanders'

Ook in het jubileumjaar werden twee kleinere zusjes van de *Siberië*, eveneens op eigen werf, gebouwd. Het ging hier om de *Italië* en de *Engeland*, beiden 300 pk sterk. Het voorkomen van deze slepers was indrukwekkend, maar ze waren dus maar half zo sterk als het vlaggenschip en hadden geen ijsbrekerstevan. Voor de kleinere sleepkarweien werden in 1928 maar liefst 13 stuks vrijwel identieke sleepboten op de werf van Piet Smit gebouwd. Ze waren ruim 20 meter lang en hadden een diepgang van 2,15 of 2,35 meter. Ze kregen alle de namen van rivieren als *Regge*, *Zaan*, *Rotte* en *Zijpe*. Hun stoommachines leverden 160 pk, hetgeen voldoende was voor de meeste binnenlandse sleepreizen. Het jaar erop, tijdens de strenge winter van 1929 kwamen ze al te pas als ijsbreker. De *Siberië* onderging in die hoedanigheid haar vuurdoop. Waar ze zich manifesteerde om het ijs te breken kwamen er drommen mensen kijken naar dit toonbeeld van kracht.

Voor assistentie aan de middenklasse zeeschepen kwamen in 1930 nog de 275 pk sterke *Noorwegen* en de *Frankrijk* van de helling. De in datzelfde jaar gebouwde *Spitsbergen* was weer iets sterker, namelijk 300 pk en werd in de wandeling kortweg 'Spits' genoemd.



De in 1931 gebouwde *Afrika* benaderde met haar 550 pk het vermogen van de *Siberië*. Ook dit schip was onder klasse gebracht en mocht op zee varen. Vijf jaar later had L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst (in 1924 hadden L. Smit en 'de Internationale' een overeenkomst gesloten die bijna een fusie betekende) belangstelling voor de *Afrika*. Het resulteerde in een verkoop aan Leen Smit en het schip werd herdoopt in *Maas* (III). In 1918 werd voor Van der Schuyt te Papendrecht de kleine zeesleper *Beatrix* gebouwd. Dit vaartuig werd een jaar later aan de Internationale Sleepdienst verkocht, waar de sleepboot de naam *Maas* (II) kreeg. Deze *Maas* ging een paar maanden nadat de hierboven genoemde *Afrika* van eigenaar wisselde op haar beurt naar Piet Smit. Daar werd het vaartuig herdoopt in *Java*. Eenzelfde gang van zaken deed zich voor met de in 1920 gebouwde *Waterweg*, eveneens van de I.S.M. Zij volgde in 1936 de *Java* naar Piet Smit en kwam in de vaart als *Borneo*.

Natuurlijk waren er in de jaren twintig en dertig meer aanwinsten en vlootveranderingen, maar met bovengenoemde, soms qua naamgeving verwarrende mutaties waren voor die tijd de kaarten wel geschud.

## De sleepvaartcentrale

Eén instantie bleek aan het begin van de jaren dertig zeer noodzakelijk. Er moest een orgaan komen om de *havenassistentie* evenredig en eerlijk over de diverse sleepvaartmaatschappijen te verdelen. Met zo veel partijen was het niet eenvoudig om tot een verdeelsleutel te komen, maar men slaagde daar toch in. Het idee om een sleepvaartcentrale op te richten kwam in feite van de heer Vuyck Jr., toen directielid van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. Die centrale kwam er op 1 juli 1931. Eén partij, de sleepdienst 'Volharding', in de persoon van de heer A. Hoogslag, kon zich niet met de gang van zaken verenigen. Hij nam ontslag en richtte in recordtempo de N.V. Onafhankelijke Sleepdienst op. Met kunst en vliegwerk en met dank aan welwillende geldschieters wist hij 12 sleepboten te verwerven en twee maanden voor de opening van het coördinerende samenwerkingsverband, kortweg 'de centrale' genoemd, had hij zijn onderneming in stelling gebracht. Aangezien Hoogslag zeer aantrekkelijke tarieven hanteerde was er grote belangstelling voor de diensten van 'de Onafhankelijke'.

De scherpe concurrentie die ontstond door het optreden van de rederij van Hoogslag zorgde voor veel onrust in de haven. Dat kwam de tarieven niet ten goede. De situatie kon niet blijven voortduren, want het risico was aanwezig dat een van de partijen in financiële problemen zou komen. Een toevallige ontmoeting van de heren A. Hoogslag en D.G. van Beuningen leidde tenslotte tot het tekenen van de vrede. Op 1 juli 1933 werden de sleepdiensten de 'Onafhankelijke' en de 'Volharding' samengesmolten tot de Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst (V.O.S.) met A. Hoogslag als directeur. De rust was weergekeerd.



## Uitbreiding huisvesting

Bij de oprichting van de sleepdienst in 1877 werd door de agent, de heer Verhey, het pand Boompjes 119 betrokken. In het benedenhuis werd het kantoor gevestigd en de bovenverdieping was voor hem en zijn gezin woonhuis. Toen Piet Smit Jr. naar Rotterdam verhuisde werd de hoofdadministratie van de sleepdienst in een pand aan het Oude Hoofd gevoerd. Dat pand functioneerde tevens als privékantoor voor de president-commissaris.

In latere jaren werd de bovenverdieping aan de Boompjes als woonhuis ontruimd en werd er een directiekamer ingericht, terwijl ook de administratie daarheen verhuisde. In 1921 kon het aangrenzende pand worden gekocht en vijf jaar later werd de parterre in gebruik genomen als kapiteinswachtkamer en aanneembureau. Bedrijfsleider/procuratiehouder K.G. Knupker die de geschiedenis van Piet Smit in grote trekken in 1944 en aanvullend in 1952 aan het papier toevertrouwde vermeldt niet zonder trots dat het kantoor van de stoomsleepdienst nu eindelijk in overeenstemming was met 'de grootheid van het bedrijf'.

De heer Knupker heeft trouwens voor de sleepdienst en de werf veel meer gedaan dan alleen de rol van historicus vervullen. Omdat in mei 1940 tijdens het bombardement op Rotterdam de panden aan de Boompjes in vlammen opgingen, ging ook het complete archief verloren. Ook een fraai zilveren model van de *Siberië* smolt in de vlammenzee. De Spido-ponton kreeg een voltreffer te verwerken, maar kon

gelukkig gerepareerd worden. Knupker, die veel van de geschiedenis zelf had meegemaakt, voelde de behoefte om zoveel mogelijk feiten en wetenswaardigheden alsnog vast te leggen. Zo constateerde hij dat op 15 mei 1940, na de capitulatie, er nog maar één accommodatie beschikbaar was, namelijk de motorpassagiersboot *Prinseplaat* van de Spido. Binnen vijf dagen was er een noodoplossing gevonden. In het kantoor van de S.H.V. aan de Westerkade werd ruimte voor de administratie van Piet Smit ter beschikking gesteld. Het feit dat D.G. van Beuningen zowel bij de S.H.V. als bij Piet Smit de feitelijke leiding had zal daar niet vreemd aan zijn geweest. In januari 1941 kon weer een eigen kantoor betrokken worden aan het Willemsplein. Van deze accommodatie moet men zich geen al te florissante voorstelling maken, Het was in feite een oude houten legerkantine. Een stenen uitbreiding werd in 1942 gerealiseerd Tegen het einde van de oorlog werd Piet Smit ook nog uit dit onderkomen verdreven door de Duitsers, die er zelf een bergingsbedrijf in vestigden. Opnieuw moest een beroep op de S.H.V worden gedaan.



LINGE, de eerste nieuwbouw motorsleepboot van Piet Smit

## De oorlog

In de jaren dertig werd geëxperimenteerd met diverse stoomketels en de daaraan gekoppelde machines. Ketels met nauwe vlampijpen bleken minder geschikt, omdat het kolenverbruik erg groot was. Gekozen werd dus voor wijdere pijpen en natuurlijke trek. Motorboten waren aan het einde van de jaren twintig elders al op kleine schaal in gebruik. Een enorme aanzet tot gebruik van motoren in de sleepvaart was het in 1933 door L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst in de vaart brengen van de *motorzeesleper Zwarte Zee* (III). De motoren van dit schip hadden een vermogen van in totaal 4200 pk. Het schip was daarmee gedurende tientallen jaren de sterkste sleepboot ter wereld. Voor de kleinere havensleepboten bleken motoren halverwege de jaren dertig meer bedrijfszekerheid te bieden dan voorheen het geval was. De eerste nieuwe sleepboot voor Piet Smit die met een motor werd uitgerust werd in 1935 de *Linge*, 200 pk sterk. Het voordeel van motor- ten opzichte van stoomsleepboten is dat ze directer kunnen reageren en met minder personeel toe kunnen. Het grootste voordeel was echter brandstofbesparing, want motorsleepboten behoeven niet te worden opgestookt alvorens ze kunnen gaan varen.

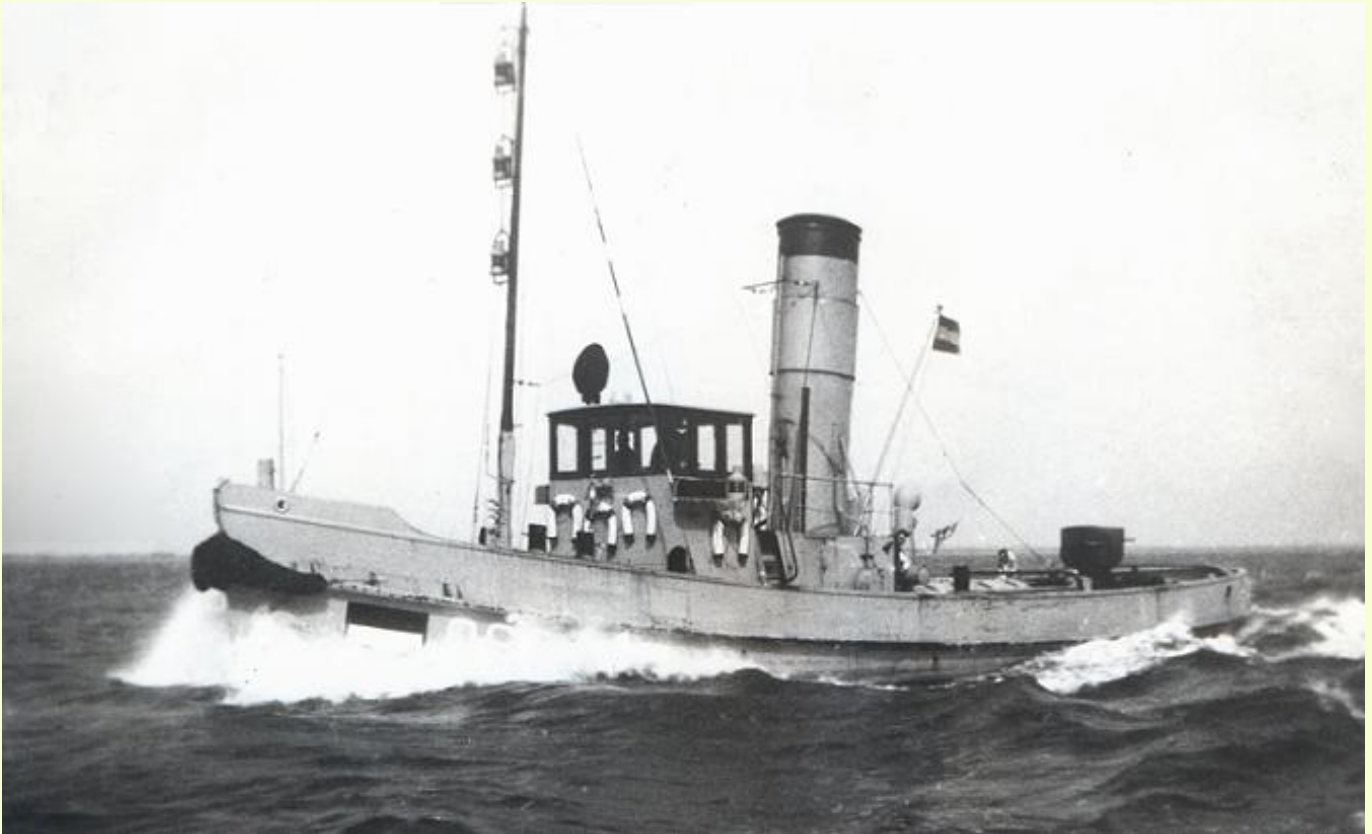
Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond de vloot van de sleepdienst Piet Smit Jr. uit 63 stoomsleepboten en 8 motorslepers. Dat is een enorm aantal. Tegelijk zien we dat de motorsleepboot nog niet echt de stoomsleper had verdrongen. Die tijd moest nog komen.

Op 10 mei 1940 vielen de Duitsers Nederland binnen. Onder de vele gevolgen die deze daad van agressie had, zijn het rampzalige bombardement van Rotterdam te rekenen en de enorme teruggang van activiteiten in de Rotterdamse haven. Een beschrijving van de gruweldaden gedurende de periode 1940-1945 en het leed dat velen persoonlijk hebben ervaren zullen wij hier onbesproken laten. Daar zijn zeer terecht vele boekwerken over geschreven.

De teruggang in de haven laat zich aan de hand van cijfers het beste illustreren. In 1938 werden er 15.360 zeeschepen geregistreerd die de Rotterdamse haven aandeden. In 1940 waren dat er 1400 en in



1944 nog slechts 159. Van commerciële activiteiten voor de sleepboten van Piet Smit en van andere rederijen kon dus nauwelijks meer gesproken worden. De sleepvaartcentrale kwam onder streng Duits toezicht, want opdrachten werden wel eens opzettelijk verkeerd begrepen. Er werd een distributiesysteem ingevoerd voor kolen en olie en sleepreizen buiten het Rotterdamse havengebied werden gebonden aan vergunningen. Sommige sleepers werden gevorderd voor militaire transporten en weer andere waren bezig met sleepschepen of zgn. kempenaars die vanuit Delfzijl met voedsel naar het westen moesten worden gesleept. Er zijn zelfs sleepboten geweest die lichters met ondervoede kinderen naar het Noorden van ons land sleepten omdat daar nog voedsel voorhanden was.



SPITSBERGEN als O.S.II voor de Kon. Marine

Een paar voorbeelden van het wel en wee van sleepboten gedurende de oorlog: De *Spitsbergen* viel al snel in Duitse handen en werd *Spitzbergen*. De *Maas ex-Afrika* werd *Laz 44*. 'Laz' staat voor 'Lazarett', een quasi instituut voor hospitaal- en reddingsschepen, maar in feite een dekmantel voor spionageactiviteiten. Toen deze organisatie werd opgeheven werd de *Maas* herdoopt in *ZRD 20*. ZRD stond voor Zeerreddingsdienst, ook al zo'n camouflagnaam. Tenslotte werd ze gewoonweg ingelijfd bij de Kriegsmarine. De *Linge* werd grijs geschilderd en kwam in Duitse dienst o.m. in Scheveningen. De *Java* zonk, na in 1941 in beslag te zijn genomen, in 1944 bij Walcheren. De *Borneo* werd al in 1940 ingelijfd bij de Kriegsmarine en kwam een jaar later als *BS 6* bij het Bergungsschiffe Verband. De *Noorwegen* kwam eveneens in Duitse dienst.

De *Siberië* kwam afwisselend in Duitse dienst en dan weer in de havendienst. Het schip werd een poosje verstopt in de Biesbosch. Dat duurde echter niet lang omdat de bezetter dreigde de directie van de sleepdienst te fusillieren als men niet onmiddellijk het verstopte vaartuig weer tevoorschijn zou halen. 's Nachts werd de *Siberië*, afgemeerd aan één meertouw, weer in Rotterdam gesignaleerd. Na 'Dolle Dinsdag' op 5 september 1944 was helemaal het hek van de dam en grepen de Duitsers alles wat maar kon varen. De *Schie* werd een dag later, dus op 6 september gevorderd. Het schip kreeg opdracht voor een sleepreis, maar op 12 september werd de sleper bij IJzendoorn in de Neder Betuwe beschoten, waarbij kapitein Provoost jammerlijk om het leven kwam. Het resultaat van alle Duitse acties was dat op 5 mei 1945, de dag van de bevrijding, de sleepdienst van Piet Smit nog slechts de vrije beschikking had over welgeteld één sleepboot: de *Krammer*.

Vijf man van de sleepdienst verloren in actieve dienst gedurende de oorlog hun leven.

Toen de bevrijding eenmaal een feit was, is men met man en macht aan het werk gegaan om gezonken boten te lichten, kapotte sleepers te repareren en verstopte boten weer in dienst te stellen. Al deze inspanningen resulteerden erin dat op 10 juni 1945 de sleepdienst alweer 11 boten kon aanbieden aan de maatschappij die het herstel van de dijken rond Walcheren ter hand had genomen. Nog eens 14 sleepboten konden van derden worden gehuurd. De *Spitsbergen*, nog steeds in Duits oorlogsgrijs, heeft

zich daar in Zeeland zeer verdienstelijk gemaakt. Geleidelijk werden de grotere boten, die door de bezetter naar allerlei bestemmingen in het buitenland, tot in Noorwegen toe, waren gevoerd, teruggevonden en naar Rotterdam gebracht. De gezonken *Java* werd in 1947 gelicht en vervolgens gerepareerd. Enkele boten werden nooit teruggevonden. Bekend was dat de *Utrecht* naar Maagdenburg was gedirigeerd. Daarna was het de bedoeling dat het scheepje over land naar de Donau zou worden getransporteerd. Zo ver kwam het niet want de sleper kreeg een voltreffer te verwerken en werd uit het oog verloren. Maagdenburg kwam na de oorlog achter het ijzeren gordijn te liggen en naspeuringen konden niet verder worden gedaan. Twee andere boten, t.w. de *Schelde* en de *Zweden* bleken ook niet meer traceerbaar en konden eveneens als verloren worden geboekt.



De stoomsleeper *CANADA* in “Volharding” kleuren, voer vanaf 1952 voor de N.V. Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst. 1941 opgeleverd als *CANADA*, 300 IPK. 1943 in Duitse dienst als *EISBRECHER I*, 1945 in dienst bij Piet Smit als *CANADA*. 28-9-1957 verkocht voor sloop.

### **Opbouw en modernisering van de vloot na de oorlog**

Gedurende de oorlog werden toch nog mondjesmaat nieuwe sleepers voor Piet Smit in dienst gesteld. Vijf boten kwamen van de werven, waarvan twee van de werf van Piet Smit zelf. De meest opvallende van dit vijftal was de 300 pk sterke stoomsleper *Canada*, die nog tijdelijk als *Eisbrecher I* in Duitse dienst werd gesteld. Het schip had niet de standaardkwaliteit die men van de werf gewend was. De materiaalschaarste was daar debet aan. De sleepboot heeft dan ook maar 15 jaar gevaren, voordat ze in 1957 aan een sloperij werd verkocht. Een nieuwe *motorsleper Zweden* werd al voor mei 1940 besteld en kwam in 1942 van de werf De Merwede v/h Van Vliet & Co te Hardinxveld Giessendam. Deze 450 pk sterke boot was het eerste vaartuig van Piet Smit dat met een zgn. Kort-straalbuis was uitgerust. Dat is een korte buis rondom de schroef, waardoor extra trekkracht wordt bereikt. Dat deze buis kort was heeft niets met de naamgeving te maken. Het systeem werd destijds uitgevonden door Ludwig Kort. Na de proeftocht werd het vaartuig onmiddellijk gevorderd door de Duitsers en voor de Oberwerftstab te Rotterdam in dienst gesteld. Ze kreeg bij die gelegenheid de naam *Dagö*.

In 1945 werd ze teruggevonden en door haar oorspronkelijke opdrachtgever in bedrijf genomen.

Zoals hierboven al aangegeven, werd met veel inventiviteit van het personeel sleepboten die nog ergens, al dan niet met schade, ter beschikking waren, gerepareerd. Er was natuurlijk naar vooroorlogse normen veel te weinig sleepkracht, maar de eerste vijf jaar na de bevrijding was het scheepvaartverkeer nog niet op een normaal niveau. De gerepareerde stoomsleeperboten werden deels voorzien van een motor. Casco's werden bij scheepswerven aangekocht en eveneens voorzien van een motor, waardoor in feite de motorisering van de vloot geruisloos was begonnen. Een van de aangekochte casco's werd voorzien van een tweedehands Burmeister & Wain dieselmotor en vervolgens in 1949 als *België* in de vaart gebracht. De oorspronkelijke *België* was tijdens de oorlog tot zinken gebracht. Het schip werd gelicht en, voorzien van een tweedehands motor, als *Spanje* in de vaart gebracht. Ook de stoomsleeperboten *Krammer* en *Regge* werden gemotoriseerd en resp. als *Portugal* en *Finland* in dienst gesteld.

In het begin van de jaren vijftig kwam de modernisering pas goed op gang. Aan de scheepswerf Bodewes te Millingen werd opdracht gegeven voor de bouw van een serie nieuwe motorsleepboten met vermogens rond de 600 pk. Niet minder dan zes boten van deze totaal nieuwe klasse kwamen in de periode 1952 tot en met 1957 de vloot versterken.



De namen werden als vanouds die van landen of werelddelen, te weten *Amerika*, *Brazilië*, *Chili*, *Afrika*, *Australië* en *Engeland*. Het waren indrukwekkende boten, waarbij niet alleen aan de functionaliteit, maar ook aan het uiterlijk aandacht was besteed. De algemene schaalvergroting in de scheepvaart, die in die tijd gestalte begon te krijgen maakte sterkere eenheden noodzakelijk. Met dit zestal werd op een toekomstige vraag ingespeeld.



**NOORDPOOL en ZUIDPOOL op station te Dordrecht**

Ook de minder sterke klasse moest worden vervangen. In 1954 werd als eerste van een serie van zeven

de *Nederland* in gebruik genomen. Dit schip had een motorvermogen van 300 pk. Op twee na (de *Groenland* en de *Spitsbergen*) werden alle zusterslepers uit deze B-klasse ook gebouwd bij Bodewes te Millingen. De *Nederland* werd gevolgd door de *Ierland*, *Duitsland*, *Turkije*, (300 pk) *Noordpool*, *Zuidpool* (380 pk) en de al eerder genoemde *Groenland* alsmede in 1958 een nieuwe *Spitsbergen*, beide eveneens 380 pk.



De MAAS I van H.V.O., ex VOLKERAK, met een binnenkoker voor de Kon. Wilhelminahaven te Vlaardingen, 30 oktober 1981.

Ook de kleinste klasse, die van de rivierdienst, werd volledig vervangen. Hofleverancier Bodewes leverde in de periode 1954-1955 tien motorsleepboten af met een vermogen van 150 pk. In 1957 volgde er nog één van Bodewes en twee van de werf Akerboom te Oegstgeest.

De serie was begonnen met de aflevering van de *Krammer* (III) en eindigde via o.m. de *Regge*, *Mastgat*, *Noord*, *Sloe* en *Hunze* met de *Zijpe*. In het spraakgebruik bij Piet Smit werd het type van deze sleepboten ook wel aangeduid als 'vliegende schotels', omdat de rompen enigszins schotelvormig waren en ze buitengewoon snel en wendbaar waren. Het nieuwbouwprogramma had zes jaar in beslag genomen en de ontwikkelingen in de haven en op de sleepvaartmarkt in het algemeen waren van dien aard dat vrijwel geen rekening werd gehouden met een teruggang in het aanbod van werk. De oudere eenheden werden geleidelijk afgestoten of naar een sloperij gebracht. Zelfs het paradepaard *Siberië* moest er aan geloven. In 1961 werd ze naar Palermo op Sicilië verkocht, waar ze de naam *Giovanni* kreeg. In de jaren tachtig werd bekend dat ze daar niet of nauwelijks heeft gevaren en voornamelijk als een soort werkplaats diende. Mensen van Smit Internationale zijn in die tijd nog eens naar het schip gaan kijken. De romp zat vol gaten, roest was overal, de vlampijpen waren gebroken en eveneens verroest, kortom: het zou zelfs niet verantwoord zijn geweest om het ooit zo fraaie vaartuig op een ponton naar Nederland te slepen voor een restauratiepoging. Onbegonnen werk.

### **Bloeitijd en afname van het werk**

Resumerend mag worden gesteld dat de bloeitijd van de sleepdienst van Piet Smit in de tweede helft van de jaren vijftig en de eerste helft van de jaren zestig viel.

In 1950 bestond de vloot van de rederij uit 57 stoomslepers en 19 motorsleepboten. Aan het einde van het decennium werden er 44 sleepboten geteld. Niet alleen mag worden uitgegaan van het aantal sleepboten, ook de gezamenlijke kracht van de slepers is een maatstaf en die was ongeveer gelijk gebleven. De gevolgen van de watersnood van 1953 zorgden voor veel werk. Bij de afsluiting van de

Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen werden veel sleepboten van Piet Smit ingezet. De aanleg van het Botlek havengebied gaf eveneens werk voor de sleepers, maar er waren al donkere wolken aan de horizon van de sleepvaartmarkt verschenen. Wie zo'n wolkenpartij goed bestudeerde zag daarin het woord 'duwvaart' onmiskenbaar verschijnen.

Een aantal medewerkers van rederijen maakte gezamenlijk een studiereis naar de V.S. om daar het fenomeen duwboot te bekijken. Terug in Nederland werd voor gezamenlijke rekening een dergelijke duwboot gebouwd. Dat werd de *Wasserbüffel* (2 x 630pk), die later nog als *Karbouw* heeft gevaren. De proeven met dit schip en haar duwbakken waren zo succesvol, dat de duwvaart op de Rijn en andere rivieren doorbrak. Voor de sleepers met hun rij aken op sleeptouw minimaliseerde het werk.

Een andere donkere wolk betrof het feit dat er in de sleepvaart sprake was van lange en onregelmatige werktijden. Jonge mensen konden veelal aan de wal onder gunstiger omstandigheden werk vinden, want van werkeloosheid was in de jaren zestig nauwelijks sprake. Hoewel het niet vergelijkbaar is met de salariëring in de huidige tijd zijn een paar bedragen curieus en illustratief voor de verhoudingen in die tijd. Uit de collectieve arbeidsovereenkomsten haalden we de volgende gegevens:

functie	weekloon 1955	weekloon 1960	weekloon 1969
kapitein	f 72,-	f 86,40	f 235,-
machinist	" 70,80	" 78,30	" 230,-
matroos 23 jaar e.o.	" 42,80	" 59,-	" 171,25

Natuurlijk zijn er in die bedragen persoonlijke differentiaties, want anciënniteit e.d., overwerk, afgelegde kilometers (geen mijlen!) etc. spelen ook een rol. De bovenstaande cijfers zijn daarom uitdrukkelijk alleen bedoeld om een indruk van de honoreringen te krijgen.



Ondanks de zich samenpakkende donkere wolken werden in de jaren zestig toch nog vier sleepboten gebouwd voor Piet Smit. Allereerst moest tegemoet gekomen worden aan de vraag naar sterkere sleepboten voor het in ontwikkeling zijnde Europoortgebied. Daartoe werd door de partners in de sleepvaartcentrale een nieuwe gezamenlijke rederij opgericht die de naam 'Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst' (NRS) kreeg. In 1960 en 1961 werden voor rekening van Piet Smit, maar voor dienst bij de NRS bij de werf Bodewes te Millingen de sleepboten *Europa* en *Azië* gebouwd, die een motorvermogen van 1250 pk meekregen. Het bijzondere aan deze vaartuigen was het voortstuwingssysteem, namelijk dat van Voith-Schneider. De schepen werden niet aangedreven door schroeven, maar door de beweegbare schoepen, vergelijkbaar met een soort roomklopper, onder de sleper. Daardoor konden ze naar vrijwel alle kanten een gelijke trekkracht opbrengen. Ze mochten vijf mijl uit de kust slepen en

stonden dan ook te boek als zeeslepers. De schepen hebben nog daadwerkelijk met de gele band in de schoorstenen gevaren. Dat veranderde in 1973 toen ze werden herdoopt in resp. *Europabank* en *Aziëbank*. Alle sleepboten van de NRS droegen een 'bank' naam, die dus ook werd toegepast op de voormalige Piet Smitboten. Ze kregen toen ook de kleuren van de NRS.



De OOSTERSCHELDE als OOSTERDOEK van B.T.S. bij de tewaterlating van de SMIT SIBERIE bij Scheepswerf Barkmeijer B.V. te Stroobos op 16 mei 1986.

Na de beide latere NRS-slepers werden nog twee slepers in de jaren zestig gebouwd voor Piet, namelijk in 1964 de 900 pk sterke *Italië* en in 1965 de 250 pk sterke *Oosterschelde*. Opnieuw kwamen deze slepers van de werf Bodewes. Ze waren uitgerust met conventionele schroeven en primair bedoeld voor resp. de Rotterdamse haven en zgn. 'klein werk', als het verslepen van bokken e.d. Daarmee eindigde de reeks rechtstreeks voor de sleepdienst van Piet Smit gebouwde sleepboten.



## Piet Smit in de jaren zeventig

In de jaren zeventig werd duidelijk dat wat betreft de havensleepdiensten en in tegenstelling tot de voorgaande periode van ongeveer 15 jaar, de bomen niet meer tot in de hemel groeiden. Het werd tijd voor een sanering en een reorganisatie. In 1971 werd de naam van het bedrijf veranderd in Piet Smit Sleepdienst B.V. Een groot deel van de N.V.'s werd in die tijd omgezet in B.V.'s, omdat de aansprakelijkheidswetgeving voor aandeelhouders werd veranderd. Op 1 januari 1975 vond de fusie plaats met de B.V. Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst. Het resultaat was een nieuwe onderneming onder de naam Smit-Vos. In datzelfde jaar werd de sleepdienst onderdeel van de holding Smit-Spido B.V., waartoe ook Smit-Vos-Zwaak Rivier- en Duwvaart B.V. ging behoren. Het oude Piet Smit bracht 21 motorsleepboten in de combinatie in. Tot ontsteltenis van velen verdween de traditionele naam 'Piet Smit', na 98 jaar in gebruik te zijn geweest. De gele band in de schoorstenen van de sleepers werd verwijderd en moest plaatsmaken voor een blauwe kleur met aan beide zijden de gestileerde geel geverfde letters SV. Dat was slechts een opmaat voor een verdere integratie. Per 1 oktober 1976 werd Smit-Vos B.V. een volle dochter van Smit Internationale N.V. Geleidelijk werden de letters SV in de schoorstenen vervangen door het gele schakel-embleem van Smit, dat ook heden ten dage nog wordt gebruikt.



De voor de V.N.S. gebouwde WAALKERK in de kleuren van Mammoet, 15 juni 1984.

## Wat gebeurde er met de werf?

Sinds 1912 waren de aandelen van de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. in handen van D.G. van Beuningen. In 1938 verkocht deze zakenman zijn pakket aan de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) en aan de N.V. Dok en Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord. De werf van Piet Smit was kort daarvoor uitgebreid met het terrein van de voormalige scheepswerf Burgerhout, die vanwege de recessie was gesloten en later zelfs geliquideerd. Piet Smit overleefde de donkere periode dankzij bouw en reparatie voor de binnenvaart. Nog juist voor de Tweede Wereldoorlog werden de grotere passagiers-/vrachtschepen *Noordam* (1938), *Klipfontein* en *Oranjefontein* (1939-1940) opgeleverd. Na de oorlog werd o.m. gebouwd voor de Koninklijke Rotterdamse Lloyd, de Shell, de VNS, de K.N.S.M. en de K.J.C.P.L., kortom vrijwel alle gerenommeerde Nederlandse scheepvaartmaatschappijen.

Het is bekend dat in de jaren zestig de scheepsbouw te kampen had met een terugloop aan orders, een grote terugloop zelfs. Een concentratie was noodzakelijk en ging gepaard met veel ontslagen en persoonlijke ellende voor de werknemers. In 1966 ging de RDM een fusie aan met de Koninklijke Maatschappij De Schelde en korte tijd later werd besloten tot nauwe samenwerking met Wilton-Fijenoord. Daardoor was de werf Piet Smit automatisch onderdeel geworden van de Rijn-Schelde combinatie. In 1971 was er opnieuw sprake van een fusie, nu met Verolme Verenigde Scheepswerven N.V., waardoor het Rijn-Schelde-Verolme (RSV) was geboren. Dat leidde tenslotte tot het RSV-debacle, waar zelfs een parlementaire enquête over is gehouden.

Hoewel P. Smit Jr. in de jaren na de RSV-fusie er steeds aan ontkwam om door het concern te worden

afgestoten, werd het werk op de werf steeds minder. De nieuwbouw verdween, terwijl de reparatie sterk terugliep. Eind 1979 werd een groot deel van het resterende personeel ontslagen. P. Smit Jr. ging in afgeslankte vorm verder, maar in 1983 moest surseance van betaling worden aangevraagd. Deze situatie duurde anderhalf jaar. In 1985 werd het bedrijf verkocht aan M.N.O. Vervat. Ook dat hielp niet. Op 22 september 1987 werd het bedrijf failliet verklaard. Een jammerlijk einde van hetgeen eens behoorde tot de trots van de Nederlandse scheepsbouw.



### **Havendienst Spido.**

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werden sommige van de kleinere schepen van de Spido gevorderd als ordonnansvaartuig. Veel activiteit was er in die tijd niet, want het aantal zeeschepen dat de Rotterdamse haven aandeed was geleidelijk met ca. 90% afgenomen. Onmiddellijk na de oorlog werd de draad weer opgenomen. In 1948 kwam de eerste echte salonboot *Regentesseplaat* van de werf. Van de Alkmaar Packet, die in de Zaanstreek voer, werden in 1951 vooroorlogse boten met grote passagierscapaciteit aangekocht, die eerst moesten worden gerepareerd. Er waren in de jaren vijftig tijden dat er tijdens het hoogseizoen ieder kwartier een rondvaartboot vanaf de ponton aan het Willemsplein vol met dagjesmensen en toeristen vertrok. Ook werden tochten naar de Deltawerken georganiseerd en kwamen schoolkinderen met de trein naar Rotterdam om per Spidoboot naar Hoek van Holland te worden gevaren. De kinderen gingen dan na een dag aan het strand per trein weer terug naar hun woonplaats.

In 1952 volgde de *Prinsesseplaat*. De veerboot Enkhuizen-Stavoren werd in 1954 verbouwd tot salonboot *Erasmus*. Andere schepen die voor de rondvaart in dienst werden gesteld zijn o.m. de *Stad Rotterdam*, de *Koningsplaat*, de *Oranjeplaat*, het vlaggenschip *Pieter Caland* en de *Prinseplaat*. Er was sprake van een forse vloot met tenminste 25 grotere en kleine schepen die behalve rondvaarten ook watertaxidiensten uitvoerden, de post bij zeeschepen bezorgden en een veerdienst vanuit Vlaardingingen voor personeel van de scheepswerven en de raffinaderij aan de overkant verzorgden. Uiteindelijk heeft men halverwege de jaren zeventig ervoor gekozen om zich te concentreren op het toerisme. Daartoe werd begin jaren negentig een samenwerking met de reisorganisatie Holland International aangegaan.

Eind 1996 verkocht Smit Internationale het bedrijf aan drie investeerders die de rederij omvormden tot Spido B.V. Vanaf 2000 werd een al in gang gezette vlootvernieuwing grondig doorgezet. Veel van de oudere rondvaartboten waren toen al afgestoten en zeer luxe salonboten kwamen ervoor in de plaats. In 2003 werden twee nieuwe partijen eigenaar van de Spido. Eén daarvan was Doeksen Transport op Terschelling, in het verleden ook bekend als sleepvaartbedrijf. In 2006 volgde een management buy out



aan de toenmalige directieleden. Anno 2011 beschikt de Spido over vijf luxe boten, die zowel rondvaarten verzorgen als complete charterreizen voor gezelschappen. Ze dragen de namen van ontdekkingsreizigers als *Abel Tasman* en *James Cook*.



ERASMUS als internaat te Dordrecht, 29 september 2011

Overigens zijn de na de oorlog voor de Spido gebouwde maar al geruime tijd geleden afgestoten salonboten nog bijna allemaal elders in de vaart. Zo doet de voormalige *Regentesseplaat* nog dienst in Schotland, waar ze overigens bij mooi en vooral kalm weer zelf heen voer. De *ex-Koningsplaat* vaart in Londen. De *Erasmus* ligt als internaat in Dordrecht. De *Prinsesseplaat* vaart vanuit Maasbracht als *Princess*. Bijzonder is dat de voorlaatste *Koningsplaat*, de voormalige tender *Columbus* van de Holland Amerika Lijn, gebouwd in 1910 en in 1927 aan de Spido overgedaan, nog steeds dienst doet als salonboot in Singapore.

### **Wat rest er van de sleepdienst van Piet Smit Jr. en .... waar bleven de boten?**

In 1991 waren er nog zes sleepboten in de vloot van Smit Internationale over die ooit de gele band hadden gevoerd. Anno 2011 is er in de vloot niet één meer over, zelfs niet bij dochterondernemingen. Dat is de loop van de sleepvaartgeschiedenis. Boten komen en gaan.

De vloot van Smit Internationale is de afgelopen jaren grondig gemoderniseerd en zo hoort dat ook. De aard van de sleepdiensten is eveneens veranderd. Zeeschepen hebben minder sleepboten nodig, omdat ze over boegschroeven beschikken en dus gemakkelijker manoeuvreerbaar zijn. De assistentie in de havens is met name voor grote schepen meer gespecialiseerd werk geworden. Zo zeer zelfs dat in het buitenland, waar gas en olie worden verscheept, geen enkel risico wordt genomen en sleepboten dienst doen, waarvan het personeel in Nederland of in een ander West-Europees land is opgeleid. Voor deze zgn. 'terminal-sleepdiensten' worden vaak contracten afgesloten met sleepvaartbedrijven die in principe in Nederland gevestigd waren of nog steeds zijn. Deze tak van sleepvaart is dus springlevend.



FINLAND voor Dordrecht, 15 mei 2004

De gemiddelde sleepboot kan 30 tot 40 jaar oud worden maar vele ooit in Nederland gebouwde en onderhouden sleepboten komen nog boven deze leeftijd uit. Vrijwel alle voor 1940 gebouwde sleepboten uit de vloot van Piet Smit zijn gesloopt. Een enkele is nog in het recreatiecircuit te vinden, maar de registratie daarvan laat te wensen over, dus er is twijfel over het al dan niet bestaan. Uitzonderingen in positieve zin zijn de in 1915 gebouwde *Maashaven* en de in 1916 van de helling gekomen *België*, later verbouwd tot *Spanje*. De eerste is uiterlijk in oude luister hersteld. Uiterlijk, want er staat geen stoommachine meer in, maar een motor. Het scheepje is eigendom van het Buitenmuseum te Rotterdam. De tweede vaart nog steeds onder de naam *Lekstroom XV* voor Eerland Transport te Lekkerkerk. Ook de *Finland* uit 1921 vaart nog, zij het dat de stichting die haar in eigendom heeft grote moeite heeft financieel het hoofd boven water te houden. Uit hetzelfde decennium, om precies te zijn uit 1928 is de *Regge*, die na de oorlog als *Finland* voer. Ze is 'still going strong' met als thuishaven Urk.



ZEEROB op de Nieuwe Waterweg, 28 mei 1990

Van de na-oorlogse boten zijn er veel meer over. Vrijwel alle boten uit de serie sterke eenheden die vanaf 1952 van de werf kwamen varen nog, zij het vaak als duwboot verbouwd. De voormalige *Amerika*, ooit het trotse vlaggenschip van Piet Smit, is niet verbouwd. Jarenlang heeft ze onder de naam *Zeerob* voor verschillende eigenaren dienst gedaan. Anno 2011 heet ze *Sandra F.* De als *Brazilië*, *Chili* en *Australië* in de vijftiger jaren in dienst gestelde sleepers varen alle bij de Gebr. Vos te Ammerzoden voorzien van de naam *Maasstream* met resp. de nummers 7, 8 en 9 er achter. Ze zijn voorzien van duwstevens.

Op zijn minst drie van de 'vliegende schotels' kunnen nog varen. De voormalige *Krammer* is na haar Piet Smit-periode tijdens dienst voor Rijkswaterstaat behoorlijk verbouwd en nauwelijks herkenbaar als een sleper uit de 150pk-klasse, maar ze is er tenminste nog. Als *Assistent* is ze particulier eigendom en ligt ze normaal gesproken in Maassluis. Een zusterschip ligt anno 2011 zonder naam in de Coolhaven te Rotterdam. De particuliere eigenaren doen kennelijk een restauratiepoging. Dit vaartuig is nog in bijna oorspronkelijke staat, evenals een zusterschip in Engeland. Een aantal van de sleepboten uit deze klasse ging zelfs naar diverse bestemmingen op andere continenten. Soms werden ze, zoals de *Cormorant ex-Dintel*, een aantal jaren geleden nog door zeevarenden, die de vaartuigen herkenden, gefotografeerd. Of ze nu nog bestaan is onzeker.

Van de andere series uit de jaren vijftig vaart er ook nog een aantal. De *Spitsbergen* doet nog onder haar eigen naam, maar met een nieuw stuurhuis, dienst voor Mammoet Maritime B.V. Dat geldt ook voor de *Groenland*. De *Duitsland* voer jaren als *Alpha* voor Polderman in Hansweert. Momenteel doet ze dienst onder dezelfde naam dienst voor FBT te Druten. Ook de *Noordpool* en de *Zuidpool* varen nog. De laatste werd in augustus 2011 gesignaleerd in het Noordzeekanaal onder de naam *Hendrik Klaas*, nu uitgeruist met maar liefst een 1200 pk motor. Het schip ziet eruit om door een ringetje te halen.



Tenslotte willen we aan de Voith-boot *Azië* uit 1961 nog aandacht besteden. In 1982 ging ze als *Gurnard* naar Southampton. In 1985 verhuisde ze onder de naam *Wellington* naar Gibraltar. Daar kreeg ze na verloop van tijd te maken met machineproblemen. De Engelsen vonden haar het niet meer waard een reparatiepoging te wagen. Ze verkochten het schip in 2005 aan de Portugese rederij Lutamar, die over vindingrijke technici beschikt. Het ziet ernaar uit dat ze onder de naam *Teimoso (foto)* weer gaat varen vanuit Lissabon en Setubal. De oude Nederlandse bordjes hangen nog boven de deuren.



ITALIE op ponton AMT TRAVELLER achter de sleepboot SOLANO, 8 april 1994

De bovenstaande opsomming pretendeert zeker niet volledig te zijn. De documentaristen van het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis proberen de ooit in Nederland gebouwde of bereederde sleepboten zo veel mogelijk te volgen, ook in het buitenland. Dat lukt helaas niet altijd. Zo ging de *Italië* in 1994 op een zeegaande ponton naar Hong Kong voor een rederij die gevestigd was op de Virgin Islands. Diverse pogingen zijn gewaagd met de rederij in contact te komen. Helaas vergeefs. De *Italië* blijft vooralsnog spoorloos.

De tentoonstelling over de fascinerende geschiedenis van de sleepdienst van Piet Smit Jr., inclusief aan haar verwante ondernemingen, is met zorg samengesteld. Mochten er oud-personeelsleden zijn die beschikken over bijzondere foto's en/of documenten dan houdt het Nationaal Sleepvaart Museum zich van harte aanbevolen om daar kopieën van te mogen maken en aan haar collectie toe te voegen.

**Vanaf 15 oktober 2011 tot en met 15 april 2012**

**Nationaal Sleepvaart Museum**

**Hoogstraat 1 – 3      Maassluis**

**Openingstijden: Van dinsdag - zondag van 14.00 tot 17.00 uur**



### vaartuigen gebouwd bij P. Smit Jr., Slikkerveer\*

- 13 SPANJERSDIEP, Gebr. Pot, Bolnes, 1874. 1875 naar Piet Smit, herdoopt EVA JOHANNA, 12 NPK.
- 14 MOSQUITO, Piet Smit, 8 NPK, 1876.
- 17 EXELSIOR, Everwijn, Rohre, Karsseboom, ten Houten, Dekker, v.d. Sluijs en Bruijne, Rotterdam, 20 NPK, 1875. 1886 naar Piet Smit.
- 21 PARTOUT, Piet Smit, 25 NPK, 1876.
- 23 MEEUW, Piet Smit, 12 NPK, 1877.
- 24 ZWALUW, Piet Smit, 12 NPK, 1877.
- 35 HANSWEERT, Piet Smit, -- NPK, 1879.
- 36 WEMELDINGEN, Piet Smit, -- NPK, 1879.
- 48 EVA JOHANNA, Piet Smit, 14 NPK, 1880.
- 53 ZWALUW, Piet Smit, 10 NPK, 1880.
- 54 JOHANNA, Piet Smit, 10 NPK, 1880.
- 56 CATS, Lels & Van Dam, Rotterdam, 1881.
- 58 GOUDVISCH, Piet Smit, 16 NPK, 1882.
- 59 TOLLENS, Lels & Van Dam, Rotterdam, 1880.
- 60 BATAVIER, Macassarsche Stoomvaart Ver. (W.B. Ledeboer & Co.), Macassar, 1882.
- 61 ECHO, Hudig & Veder, Rotterdam, 1883.
- 62 INO, Hudig & Veder, Rotterdam, 1884.
- 65 FIGARO, Piet Smit, 22 NPK, 1885.
- 66 GOUDVINK, Piet Smit, 16 NPK, 1885.
- 68 U.V.W., Piet Smit, 22 NPK, 1885.
- 71 PR.43 SATOE, trawler, 1885  
 105 BRT 23 NRT  
 30,48 (27,61) x 6,15 x 3,10 x . meter. 8 kn. 400 IPK, C 2 cyl, 394 & 724 x 406, de werf.  
 26-9-1885 te water gelaten, 10-11-1885 proefvaart en opgeleverd als PR.43 SATOE aan Rederij Speelman, Pernis, trawler.  
 2-4-1886 verkocht aan Joost Pot, Vlaardingen, in de vaart als VL.127 SATOE.  
 8-5-1887 verkocht aan Dirkzwager, Maassluis, in de vaart als MA.100 SATOE.  
 1888 in de vaart als MA.133 SATOE.  
 15-12-1891 met machineschade is de stoomlogger MA.100 SATOE te Cuxhaven binnengesleept door de sleepboot ALBATROS. Er werd GBP 500 hulploon gevraagd. Aan boord van de SATOE bevond zich ook de bemanning van Zweedse bark WILLIAM VOLKERS, kapt. Ohlsen, die maakte een reis van Sundsvall met hout naar Dieppe, liep ten noorden van Terschelling vol water waarop de bemanning het schip verliet.
- NRC 08-12-1892 Advertentie. Openbare vrijwillige verkoping. De notaris P.C. van Vollenhoven, residerende te Rotterdam, als lasthebbende van zijn principalen, is voornemens om op woensdag 14 december 1892, des voormiddags ten 11 ure, in het notarishuis aan de Geldersche kade te Rotterdam, in het openbaar in een zitting bij opbod en afslag te verkopen: een vóór weinige jaren nieuw gebouwd, uitmuntend onderhouden en onlangs geheel gerestaureerd schroefstoomschip, zijnde de stoomtrawler genaamd: SATOE, volgens meetbrief lang 27,65 meter, breed 6,20 meter en hol 2,89 meter, en alzo groot bruto 105 tonnen, of na aftrek van de machinekamer 58 tonnen, in 1885 gebouwd op de scheepstimmerwerf van de heer P. Smit Jr. te Slikkerveer, met het daarbij behorend mastgestel en staande want, benevens compound surface condensing stoommachine van 40 p.k. nominaal. Het te veilen stoomschip is te aanvaarden bij de betaling van de kooppenningen op 2 januari 1893 of eerder, en kan op alle werkdagen vóór de veiling van des voormiddags ten 10 tot des namiddags ten 4 ure worden bezichtigd aan de werf van genoemde heer P. Smit Jr. te Slikkerveer; terwijl inmiddels nadere informatie zijn te bekomen ten kantore van voornoemde notaris van Vollenhoven aan de Wijnhaven No. 123 te Rotterdam.
- 1893 verkocht aan P. Smit Jr., Rotterdam, herdoopt WESTERSCHELDE, verbouwd tot sleepboot.

11-3-1897 verkocht aan N.V. Sleepdienst "Hoek van Holland", Maassluis, thuishaven: Rotterdam, herdoopt SCHEVENINGEN.

4-8-1900 op de Nieuwe Waterweg in aanvaring gekomen met het s.s. CALEDONIA en daarbij zwaar beschadigd, tussen Vlaardingen en Maassluis aan de grond gezet, 25-8-1900 vlot gebracht en gerepareerd.

30-10-1901 als SCHEVENINGEN verkocht aan N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam.

1909 verkocht aan G. Ipland, Buenos Aires-Argentinië, herdoopt JOHANNA.

1913 verkocht aan J. Sainte Marie, Buenos Aires-Argentinië.

1915 herdoopt DOÑA ELVIRA.

1916 herdoopt FELICITAS.

1919 verkocht aan H.G. Wolden, Buenos Aires-Argentinië, herdoopt ODIN, in de vaart als vrachtschip.

1936 geen vermelding meer in het Lloyd's Register.

73 PARTOUT, Piet Smit, 25 NPK, 1886.

74 KOEKOEK, Burgerhout, 20 NPK, 1886. 1890 naar Piet Smit.

78 RAAF, Piet Smit, 100 IPK, 1886.

80 SPIDO, Piet Smit, 14 NPK, 1887.

82 NEPTUNUS, Piet Smit, 25 NPK, 1887.

85 BABY, Piet Smit, 5 NPK, 1887.

86 KABOUTER, Piet Smit, 5 NPK, 1887.

87 NOVELTY, Piet Smit, 40 NPK, 1888.

95 COLIBRI, Piet Smit, 40 NPK, 1889.

96 PARASJET, Piet Smit, 5 NPK, 1889.

99 CRESCENDO, Piet Smit, 22 NPK, 1889.

101 THEANO, Hudig & Veder, Rotterdam, 1890.

105 ASSISTENT, Noord Afrikaanse Handels Vereniging, Rotterdam, 1892.

107 HERCULES, Piet Smit, 300 IPK, 1892. 1912 herdoopt DUITSCHLAND.

110 OOSTERSCHELDE, Piet Smit, 150 IPK, 1892.

114 UTRECHT, Piet Smit, 35 NPK, 1894.

116 VREESWIJK, Piet Smit, 100 IPK, 1894.

vanaf 1894 gebouwd te Rotterdam

120 ZWALUW, Piet Smit, 95 IPK, 1895.

122 BABY, Piet Smit, -- IPK, 1896.

123 QUINTUS, Piet Smit, 40 IPK, 1896.

125 SPERWER, Piet Smit, 180 IPK, 1896.

139 LEUVEHAVEN, Piet Smit, 40 IPK, 1897.

140 WESTERHAVEN, Piet Smit, 40 IPK, 1897.

142 XSTER, Piet Smit, 95 IPK, 1897.

149 KNEUTER, Piet Smit, 40 IPK, 1899.



150 KRIEL, Piet Smit, 40 IPK, 1899.  
151 PICCOLO, Piet Smit, 40 IPK, 1899. 1913 herdoopt RIJNHAVEN.  
153 NAUTILUS, Piet Smit, 180 IPK, 1900.  
154 NEPTUNUS, Piet Smit, 180 IPK, 1900.  
155 VLINDER, Piet Smit, 180 IPK, 1900.  
156 DIANA, Piet Smit, 95 IPK, 1900.  
157 SUBITO, Piet Smit, 95 IPK, 1900.  
158 ADJUDANT, Piet Smit, 95 IPK, 1900.  
159 AVANTI, Piet Smit, 280 IPK, 1900. 1924 herdoopt VREDE, 1948 herdoopt MABI 12.  
160 JUMBO, Piet Smit, 280 IPK, 1900. 1924 herdoopt PAX, 1948 herdoopt MABI 11.  
162 WESTERSCHELDE, Piet Smit, 200 IPK, 1900.  
163 STAD ANTWERPEN, Piet Smit, 200 IPK, 1900.  
164 SPIDO, Piet Smit, 40 IPK, 1901.  
165 TABÉ, Piet Smit, 40 IPK, 1901.  
176 JOHANNA, Piet Smit, 95 IPK, 1903.  
180 RIVIER NYMPH, Piet Smit, -- IPK, 1904 (sleepboot, binnenvaart).  
--- TURBINIA, Piet Smit, 1905 tijdens de bouw verkocht aan Frank Rijdsdijk.  
181 GEERTRUIDA, Piet Smit, 95 IPK, 1905.  
182 MEEUW, Piet Smit, 95 IPK, 1906.  
195 RHENUS 23, Rhenus Transport G.m.b.H., Mannheim, 1908 (binnenvaart).  
196 RHENUS 24, Rhenus Transport G.m.b.H., Mannheim, 1908 (binnenvaart).  
197 RHENUS 25, Rhenus Transport G.m.b.H., Mannheim, 1909 (binnenvaart).  
198 RHENUS 26, Rhenus Transport G.m.b.H., Mannheim, 1909 (binnenvaart).  
213 ROLAND, S.H.V., 300 IPK, 1910. 1914 naar Piet Smit als NEDERLAND.  
217 INDUSTRIE, Piet Smit, 40 IPK, 1910.  
230 HANSA, S.H.V. 160 IPK, 1912. 1914 naar Piet Smit als HUNZE.  
239 RIJNHAVEN. Piet Smit, 150 IPK, 1913.  
240 SCHELDE, Piet Smit, 150 IPK, 1913.  
241 LEK, Piet Smit, 150 IPK, 1913.  
242 WAAL, Piet Smit, 150 IPK, 1913.  
243 MERWEDE, Piet Smit, 150 IPK, 1913.  
245 IRELAND, Piet Smit, 150 IPK, 1913.  
254 BRINIO II, D. Burger & Zn., Rotterdam, 1915. 1918 naar Piet Smit als MAAS.  
259 BINNENHAVEN, Piet Smit, 75 IPK, 1915.  
260 SPOORHAVEN, Piet Smit, 75 IPK, 1915.  
261 PARKHAVEN, Piet Smit, 75 IPK, 1915.  
262 MAASHAVEN, Piet Smit, 75 IPK, 1915.  
263 JOBSHAVEN, Piet Smit, 75 IPK, 1915.  
264 IJSELHAVEN, Piet Smit, 75 IPK, 1915.  
271 HUMBOLDT, N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam, 1915 (sleepboot, binnenvaart).  
276 BANKA, Piet Smit, 375 IPK, 1916. 1924 herdoopt EUROPA.  
277 BILLITON, Piet Smit, 375 IPK, 1916. 1916 verkocht aan N.V. Vischploeg, IJmuiden. 1930 verkocht en herdoopt ABEILLE 9.  
278 BELGIË, Piet Smit, 250 IPK, 1917.  
279 MIDDELBURG, Piet Smit, 110 IPK, 1917.  
280 FRANKRIJK, Piet Smit, 250 IPK, 1917.  
282 MAASTRICHT, Piet Smit, 110 IPK, 1917.  
283 'S HERTOGENBOSCH, Piet Smit, 110 IPK, 1917.  
284 VLISSINGEN, Piet Smit, 110 IPK, 1917.  
287 SYDFOLD, D/S A/S Trold (M. Clausen), Haugesund, 1918.  
288 GOUDA, Piet Smit, 110 IPK, 1917.  
289 VENLO, Piet Smit, 110 IPK, 1917.  
290 SCHOONHOVEN, Piet Smit, 110 IPK, 1918.  
291 CULEMBORG, Piet Smit, 110 IPK, 1918.  
292 NYMEGEN, Piet Smit, 110 IPK, 1918.  
293 LEIDEN, Piet Smit, 110 IPK, 1918.  
294 SPAARNE, Piet Smit, 160 IPK, 1918.  
295 YSEL, Piet Smit, 160 IPK, 1918.  
296 DONGE, Piet Smit, 160 IPK, 1918.  
300 MARGUERITE PRY, S.A. Belge d'Armement (Arm. J. Pry), Antwerpen, 1919.  
301 DORDRECHT, Piet Smit, 110 IPK, 1919.  
303 ESTELLA, Soc. Belge d'Armement Maritime Soc. Anon., Antwerpen, 1919.  
304 VALKENBURG, N.V. Stoomvaart Mij. "Zuid Holland" (Halcyon Lijn), Rotterdam, 1920.  
305 ELIDA CLAUSEN, Clausen Rederi A/S (M. Clausen), Haugesund, 1920.

- 313 FINLAND, Piet Smit, 200 IPK, 1921. 1918 casco gebouwd bij N.V. Scheepsbouwwerf v/h de Groot & van Vliet, Slikkerveer onder bouwnummer 79.
- 314 RUSLAND, Piet Smit, 200 IPK, 1921. 1918 casco gebouwd bij N.V. Scheepsbouwwerf v/h de Groot & van Vliet, Slikkerveer onder bouwnummer 80.
- 315 GRIEKENLAND, Piet Smit, 200 IPK, 1921. 1918 casco gebouwd bij N.V. Scheepsbouwwerf v/h de Groot & van Vliet, Slikkerveer onder bouwnummer 81.
- 316 ARGO, Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, 1921.
- 317 REGULUS, Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, 1921.
- 318 PALLAS, Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, 1921.
- 319 RHEA, Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, 1921.
- 321 TYNE, N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam, 1922.
- 322 TRENT, N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam, 1922.
- 324 JACOBA, voor Ned. Indië, 100 IPK, 1922. 1925 naar Piet Smit als BREDA,
- 329 TIEPOLO, Nederlandse Transport Mij., Rotterdam, 1923 (binnenvaart).
- 331 LEONARDO, Nederlandse Transport Mij., Rotterdam, 1923 (binnenvaart).
- 334 DELSARTO, N.V. Nederlandse Transport Mij., Rotterdam, 1923 (binnenvaart).
- 336 BRONZINO, N.V. Nederlandse Transport Mij., Rotterdam, 1923 (binnenvaart).
- 338 SOLARIO, N.V. Nederlandse Transport Mij., Rotterdam, 1923 (binnenvaart).
- 339 CORREGGIO, N.V. Nederlandse Transport Mij., Rotterdam, 1923 (binnenvaart).
- 346 INGRID II, N.V. Sleepschip Ingrid, Rotterdam 1924 (binnenvaart).
- 348 INGRID III, N.V. Sleepschip Ingrid, Rotterdam 1924 (binnenvaart).
- 349 MOERDIJK, N.V. Standaard Transport Mij., Rotterdam, 1924 (binnenvaart).
- 350 JÄÄKHARHU, 3-1926 opgeleverd aan Finnish Board of Navigation, Helsingfors-Finland. 2.622 BRT. 1945 over naar Leningradskiy torgovyi port, Leningrad-U.S.S.R. 16-10-1972 gearriveerd bij Cant. Nav. Santa Maria, La Spezia om gesloopt te worden, gesloopt in 1973.
- 355 SCHOUWENBANK, N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam, 1925 (binnenvaart).
- 356 DINTEL, Piet Smit, 160 IPK, 1924.
- 357 EEM, Piet Smit, 160 IPK, 1924.
- 358 NOORD, Piet Smit, 160 IPK, 1924.
- 359\* WAAL, Piet Smit, 160 IPK, 1924. (in boekje "Volharding" als VECHT).
- 360 VECHT, Piet Smit, 160 IPK, 1924.
- 361 SCHIERMONNIKOOG, N.V. Ned. Indische Mij., Rotterdam 1924 (binnenvaart).
- 362 KINDERDIJK, N.V. Standaard Transport Mij., Rotterdam, 1924 (binnenvaart).
- 364 MAAS, N.V. Gelderland, 195 IPK, 1925.
- 366 HELMUTH, N.V. Sleepschip Ingrid, Rotterdam 1925 (binnenvaart).
- 368 VISCHBANK, N.V. Steenkolen Handels Vereeniging, Rotterdam, 1924 (binnenvaart).
- 370 INGA, N.V. Transport Mij., Rotterdam, 1926 (binnenvaart).
- 371 ISTO, N.V. Transport Mij., Rotterdam, 1926 (binnenvaart).
- 375 EMMAPLEIN, 1926, vrachtschip NPVQ / PDXO  
 5.436 BRT 3.156 NRT 8.570 DWT  
 (114,50) x 16,03 x 10,06 x 8,020 meter. tunneltanks 222 ton, 10 kn.  
 3 ketels, v.o. 600 m<sup>2</sup>, 12,6 atm. 2.200 IPK, T 3 cyl, 685, 1066 en 1828 x 1549, de werf.  
 12-1926 opgeleverd (LR) als EMMAPLEIN aan N.V. Scheepvaart Mij. "Millingen", Rotterdam, in  
 beheer bij G.A. Spliethoff, Hillegersberg.  
 31-1-1941 tijdens een reis van Halifax naar Loch Ewe, geladen met schroot en timmerhout, in  
 konvooi HX-103 varende op de Atlantische Oceaan t.h.v. North Rona Island op een mijn gelopen,  
 door de opgelopen schade gezonken in positie 59.08 NB. en 05.52 WL., 1-2-1941 de gehele  
 bemanning aan land gezet te Thurso, Noord Schotland.
- 376 WATERGEUS I, Administration Communale de la Ville d'Anvers, Antwerpen, 1922.
- 377 ICAR, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1926 (binnenvaart).
- 379 ILOS, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1926 (binnenvaart).
- 380 ISIS, Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1926 (binnenvaart).
- 385 SPUI, Piet Smit, 160 IPK, 1925.
- 386 KIL, Piet Smit, 160 IPK, 1925.
- 388 GROTIUS, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1926 (binnenvaart).
- 389 SIBERIE, Piet Smit, 590 IPK, 1926. (roepsein PHMH).
- 391 MAAS, Piet Smit, 160 IPK, 1926.
- 392 RIJNHAVEN, Piet Smit, 90 IPK, 1926.
- 393 WAALHAVEN, Piet Smit, 90 IPK, 1926.
- 394 LEUVEHAVEN, Piet Smit, 90 IPK, 1926.
- 400 SCHELDE, N.V. Internationale Sleepdienst Mij., Rotterdam, 1926.
- 410 COTTICA, Koninklijke Nederland. Stoomboot Mij., Amsterdam, 1927.
- 413 ENGELAND, Piet Smit, 300 IPK, 1927.





- 414 ITALIE, Piet Smit, 300 IPK, 1927.
- 417 PARKLAAN, N.V. Wester Scheepvaart Mij., Rotterdam, 1928.
- 418 NIEUWKERK, V.N.S., 1928.
- 422 MARK, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 423 AMSTEL, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 424 ZIJPE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 425 TARA, N.V. Mij. Vrachtvaart, Rotterdam, 1929.
- 427 GOUWE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 428 DIEZE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 429 AMER, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 430 KRAMMER, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 431 REGGE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 432 ROTTE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 433 SCHIE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 434 ZAAAN, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 435 ZOOM, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 436 SLOE, Piet Smit, 160 IPK, 1928.
- 437 JONGE JOHANNA, N.V. Mij. s/s "Jonge Johanna" (Middellandsche Zeevaart Cie.), Rotterdam, 1928.
- 438 JONGE ELISABETH, N.V. Mij. s/s "Jonge Elisabeth" (Middellandsche Zeevaart Cie.), Rotterdam, 1928.
- 439 TIBA, N.V. Mij. Vrachtvaart, Rotterdam, 1929.
- 445 ELLA HALM, Kölner Reederei A.G. (Edm. Halm & Co.), Keulen, 1929.
- 448 TOWA, N.V. Mij. Vrachtvaart, Rotterdam, 1930.
- 450 JAPARA, N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Batavia / Amsterdam, 1930.
- 451 BANTAM, .V. Rotterdamsche Lloyd, 1929.
- 454 COLOMBIA, N.V. Koninklijke Nederland. Stoomboot Mij., Amsterdam, 1930.
- 455 MARKEN, N.V. Stoomvaart Mij. "Rotterdam" (W. Ruys & Zonen), Rotterdam, 1937.
- 457 SEAM 5, N.V. Seam Scheepvaart & Agentuur Mij., Rotterdam 1930 (binnenvaart).
- 461 NOORWEGEN, Piet Smit, 275 IPK, 1930.
- 462 FRANKRIJK, Piet Smit, 275 IPK, 1930.
- 463 SPITSBERGEN, Piet Smit, 300 IPK, 1930.
- 469 MACUBA, N.V. Petroleum Mij. "La Corona", 1931.
- 472 TUVA, N.V. Mij. "Vrachtvaart", 1935.



474 AFRIKA, 5326825 sleepboot NBQV

Gebouwd 1931, N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam (474)

157 BRT

30,48 (28,42) x 6,56 x 3,25 x 2,834 meter.

75 ton kolenbunkers, 10 kn.

550 IPK, 3 cyl, Triple Expansion, 317, 521 & 864 x 495, de werf.

1931 opgeleverd als AFRIKA aan N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr., Rotterdam.

8-1936 verkocht aan N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam, roepsein PFQK, herdoopt MAAS.

21-12-1939 bij een poging om de COMITAS (Soc. Anon. di Nav. "Mare Nostrum", Genua-Italië, in beheer bij A. Ravano fu Pietro, bouwjaar 1905, 3.488 BRT) vlot te brengen op de Westerschelde in aanvaring gekomen en gestrand, 22-12-1939 vlot gebracht, de opgelopen schade hersteld bij N.V. Scheepswerf en Machinefabriek "Zorg en Vlijt" v/h Gebr. de Haas, Maassluis. De COMITAS liep op een mijn in de Wielingen bij Vlissingen, bleef daar zitten en is gedeeltelijk gesloopt in 1944.

15-5-1940 te Maassluis in beslag genomen door de Kriegsmarine, Berlin, 2-7-1940 in dienst als LAZ44.

1-1-1941 in dienst bij de Nederlandsche Zeereddingsdienst, Scheveningen als ZRD20.

19-4-1941 in dienst bij de Kriegsmarine, Berlin als DWO128.

27-8-1941 in dienst bij de Kriegsmarine, Berlin als JBE02.

1942 in dienst bij de Kriegsmarine, Berlin als VS402.

8-5-1945 te Kopenhagen teruggevonden, 5-8-1945 teruggegeven aan de eigenaar, 26-1-1946 na herstel in dienst als MAAS bij N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam, roepsein PFQK.

3-1953 herdoopt WATERWEG, roepsein PIMZ.

1956 verkocht aan "Caspel" S.p.A., Servizi Marittimi Portuali, Palermo-Italië, 4-1956 herdoopt SICANUS.

23-10-1973 tijdens slecht weer in de haven van Palermo aan de grond gelopen, total-loss verklaard, verkocht voor sloop, 3-1975 begonnen met de sleepboot ter plaatse te slopen.

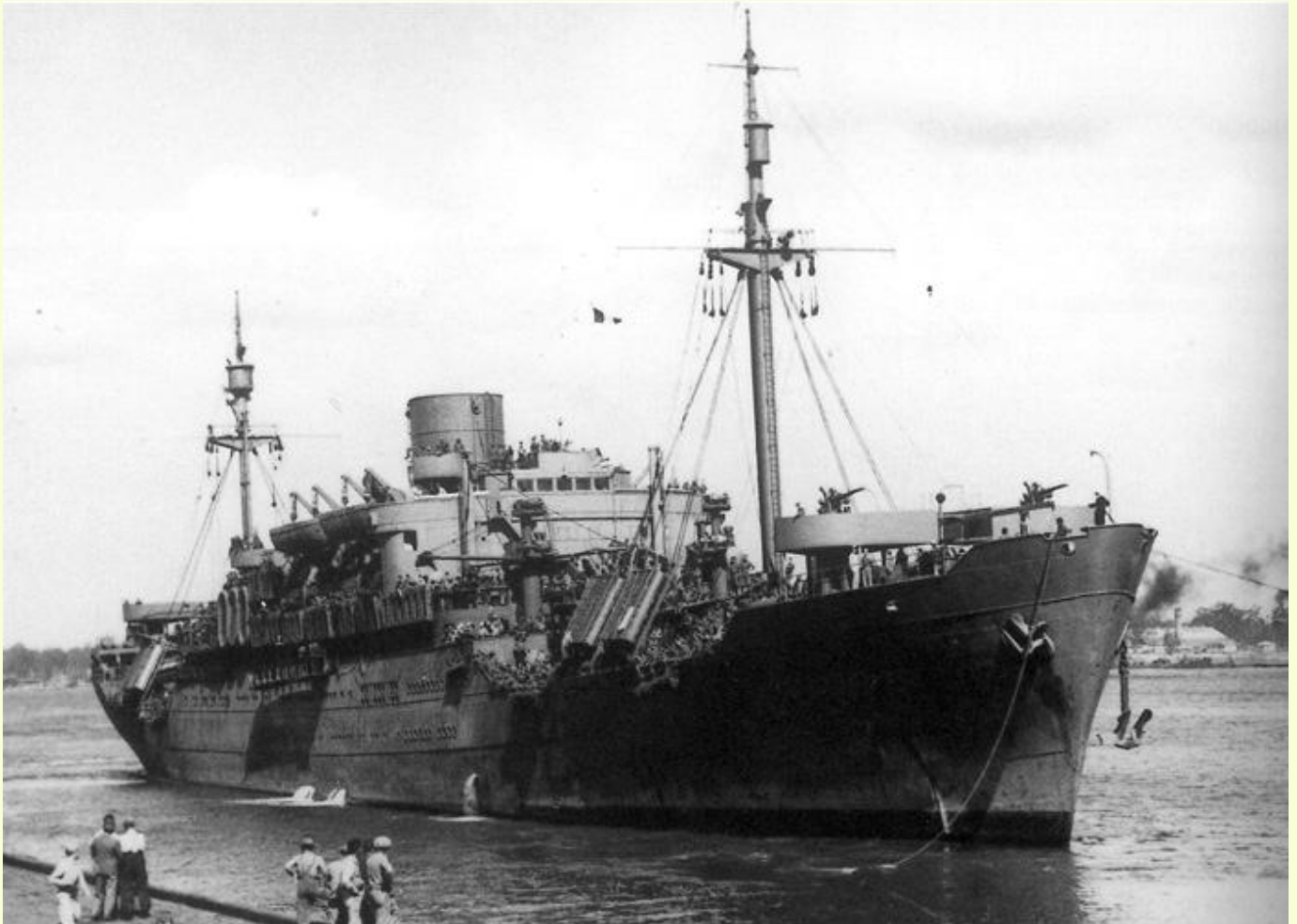
477 TALPI, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1931 (binnenvaart).

478 TURBI, N.V. Mij. "Vrachtvaart", Rotterdam, 1931 (binnenvaart).

479 TORVI, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1931 (binnenvaart).

487 TARANA, Soc. de Grande Pêche de Boulogne sur Mer (Manesse & Sénéchal), Boulogne, 1932.

- 494 JANSSENS, N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Batavia, 1935.  
 496 LINGE, Piet Smit, 150 EPK, 1935. (motorsleepboot).  
 500 BATAVIER VIII, N.V. Wm. H. Müller & Co.'s Erts- en Scheepvaartbedrijf, Rotterdam, 1928.  
 501 RAMONA, N.V. Curaçaosche Scheepvaart Mij., Curaçao, 1936.  
 505 WELTEVREDEN, N.V. Rotterdamsche Lloyd (W. Ruys & Zonen), Rotterdam, 1937.  
 512 TIBA, N.V. Mij. "Vrachtvaart", 1938.  
 513 TYSA, N.V. Mij. "Vrachtvaart", 1938.  
 514 THAMES, N.V. Internationale Sleepdienst Mij., Rotterdam, 1938.  
 515 NOORDAM, N.V. Nederl.-Amerik. Stoomvaart Mij., Rotterdam, 1938.  
 516 JAPARA, N.V. Rotterdamsche Lloyd. 1939.



- 517 KLIPFONTEIN, V.N.S., 1939.  
 526 VAN DER CAPELLEN, N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Batavia, 1940.  
 527 TARZO, N.V. Mij. "Vrachtvaart", Rotterdam, 1939 (binnenvaart).  
 532 ORANJEFONTEIN, V.N.S., 1940.  
 533 ARULF, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1939 (binnenvaart).  
 534 HORAND, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1939 (binnenvaart).  
 535 GERNOT, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1939 (binnenvaart).  
 536 GISELHER, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1939 (binnenvaart).  
 540 SHV 1, N.V. Steenkolen Handelsveereniging, Rotterdam, 1940 (binnenvaart).  
 543 DIETRICH, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1940 (binnenvaart).  
 544 BLODELIN, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1940 (binnenvaart).  
 545 HELCHE, N.V. Nederlandsche Transport Mij., Rotterdam, 1940 (binnenvaart).  
 546 TAMO, N.V. Mij. "Vrachtvaart", 1943.  
 548 MATARAM, N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, 1949.  
 549 DE EERENS, N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., 1947.  
 561 HARINGVLIET, Piet Smit, 200 EPK, 1943.  
 562 CANADA, Piet Smit, 300 IPK, 1942.  
 563 V. 2013, Kriegsmarine, 1943.  
 564 V. 2014, Kriegsmarine, 1943.  
 567 LOFOTEN, Norddeutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven, 1944.  
 568 SKOLPENBANK, Norddeutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven, 1945.

- 569 MALANGEN, Norddeutsche Hochseefischerei A.G., Wesermünde, 1944.  
 570 EXTERNSTEINE - WBS 11, Kriegsmarine (weerschip), 1944.  
 573 STAD ALKMAAR, N.V. Halcyon-Lijn, Rotterdam, 1948.  
 585 WESERBERG, Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1945.  
 586 MAAS, N.V. "Houtvaart" (Vinke & Zonen), Rotterdam, 1948.  
 587 WESERBRÜCK, Norddeutscher Lloyd, Bremen, 1945.  
 590 LEERSUM, N.V. Stoomv. Mij. "Oostzee" (Vinke & Zonen), Amsterdam, 1948.  
 591 KAIMANA, Ned. Regering / N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., 1948.  
 592 KALABAHI, Ned. Regering / N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., 1948.  
 594 LANGKOEAS, N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, 1949.  
 596 DIRECTOR MADARIAGA, Argentine Gov't., Yacimientos Petroliferos Fiscales, Buenos Aires, 1950.  
 597 LA PLATA, Argentine Gov't., Yacimientos Petroliferos Fiscales, Buenos Aires, 1950.  
 598 SAN LORENZO, Yacimientos Petroliferos Fiscales, Argentinië, 1951.  
 599 COMODORO RIVADAVIA, Argentine Gov't., Yacimientos Petroliferos Fiscales, Buenos Aires, 1952.  
 600 STRAAT MAKASSAR, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1951.  
 601 STRAAT BANKA, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1952.  
 602 AYVALIK, Denizcilik Bankasi T.A.O., Istanbul, 1952.  
 603 TARA, N.V. Mij. "Vrachtvaart", 1952.  
 604 KARIMATA, N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", 1953.  
 605 WIRAKEL, Suomen Tankkilaiva O/Y, Helsingfors, 1953.  
 606 STRAAT BALI, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1953.  
 607 KREBSIA, N.V. Petroleum Mij La Corona (Shell), 1954.  
 608 KRYPTOS, N.V. Petroleum Mij La Corona (Shell), 1955.  
 609 OOSKERK, V.N.S., 1954.

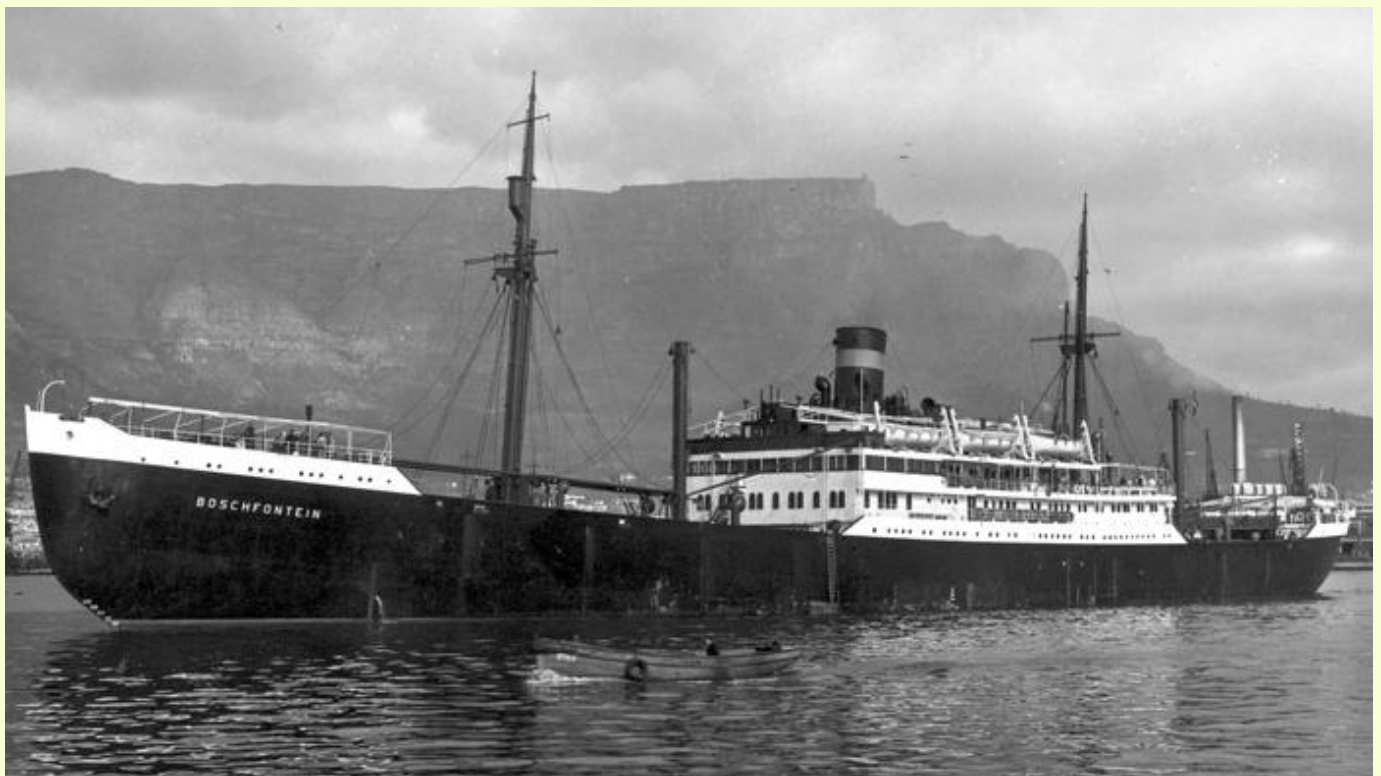


- 610 CINULIA, N.V. Petroleum Mij La Corona (Shell), 1955.  
 611 AMELAND (aanvankelijk KRAUSSINA voor N.V. Petroleum Mij La Corona (Shell), 1956.  
 612 ROGGEVEEN, N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Amsterdam, 1954.  
 613 ARKANSAS, Texas Co (Panama) S.A., Panama, 1956.  
 614 BATANG, N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", 1956. (1956 herdoopt BALONG).  
 615 BATJAN, N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", 1956.  
 616 ZUIDERKERK, V.N.S., 1957.  
 617 BANGGAI, N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", 1957.  
 618 PRINS DER NEDERLANDEN, K.N.S.M., 1957.  
 619 TOWA, N.V. Mij. "Vrachtvaart", 1957.  
 620 ABIDA, Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspanen (Shell), 1958.  
 621 ACILA, Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspanen (Shell), 1958.  
 622 ACMAEA, Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspanen (Shell), 1959.  
 623 STRAAT MAGELHAEN, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1958.  
 624 STRAAT VAN DIEMEN, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1959.  
 625 STRAAT CLARENCE, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1959.

- 626 NEDER WESER, N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", 1960. (aanvankelijk KARPATOS).  
 628 ACTEON, Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspanen (Shell), 1961.  
 633 STRAAT RIO, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1960.  
 634 SEROOSKERK, V.N.S., 1960.  
 635 SIMONSKERK, V.N.S., 1961.  
 636 SLOTERKERK, N.V. Nederlandse Tank & Paketvaart Mij., 1961.  
 637 SCHIEKERK, V.N.S., 1962.  
 638 STRAAT COLOMBO, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1962.  
 639 SPAARNEKERK, V.N.S., 1962.  
 640 GEOPOTES VII, N.V. Adriaan Volker, 1963  
 641 STRAAT FRAZER, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1963.  
 642 STRAAT FREETOWN, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1963.  
 643 STRAAT FREMANTLE, N.V. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen, 1964.  
 644 motortankschip  
 645-648 elevatorbakken  
 649 casco cutterzuiger  
 650 pompbak  
 651 STELLA FORNAX, Rederij Theodora B.V., Uithoorn, 1964.  
 658 TEXELSTROOM, N.V. Texel's Eigen Stoomboot Onderneming, 1966.  
 660 WISSEKERK, V.N.S., 1967.  
 661 WAALEKERK, V.N.S., 1968.  
 662 GOOILAND, N.V. Kon. Hollandse Lloyd, 1969.  
 664 TRIDENT AMSTERDAM, N.V. West-Indische Scheepvaart Mij. Anno 1921, 1970.  
 665 TRIDENT ROTTERDAM, N.V. West-Indische Scheepvaart Mij. Anno 1921, 1971.  
 666 CUNARD AMBASSADOR, Cunard S.S. Co Ltd., 1972.  
 668 TRANSPORTE XX, Terminales Maracaibo C.A., Venezuela, 1975.  
 346\* DYVI KATTEGAT, Jan Erik Dyvi, Noorwegen, 1973. (\*voor "De Schelde").  
 347\* HUAL SKAGERAK, Jan Erik Dyvi, Noorwegen, 1973. (\*voor "De Schelde").  
 671 NOPAL SEL, Benargus A/S & Co. (O. Lorentzen), Noorwegen, 1976.

\* Dit pretendeert geen complete vlootlijst te zijn, de bedoeling is om een eenvoudig overzicht te geven van de gebouwde vaartuigen.

### V.N.S.



t.s.s. BOSCHFONTein 1928-1934 vracht- passagiersschip PDFP  
 Gebouwd 1928, N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van Piet Smit Jr., Rotterdam (418)  
 passagiers: 52 in 1e klas en 26 pelgrims, 13 kn.  
 3.500 APK, 2 Turbines, Gebr. Stork & Co., Hengelo.

15-10-1928 opgeleverd als NIEUWKERK aan N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., 's-Gravenhage.

18-5-1929 t/m 27-5-1929 stil gelegd.

1930 reis 5, Holland-Oost-Afrika Lijn.

1930 reis 6, Holland-Oost-Afrika Lijn.

19-7-1930 t/m 1-8-1930 stil gelegd.

1930 reis 7, Holland-Oost-Afrika Lijn.

1931 reis 8, Holland-Oost-Afrika Lijn.

22-6-1931 t/m 21-7-1931 opgelegd, 30 dagen.

1931 reis 9, Holland-Oost-Afrika Lijn.

1931 reis 10, Holland-Oost-Afrika Lijn.

9-1931 bij Macimboa aan de grond gelopen.

1933 reis 15, Holland-Afrika Lijn.

1933 reis 16, Holland-Afrika Lijn.

1933 reis 17, Holland-Afrika Lijn.

1934 bij N.V. Koninklijke Mij. "De Schelde", Vlissingen het voorschip verlengd en voorzien van een z.g. "Maierstevan", de passagiersaccommodatie uitgebreid naar 80 passagiers in de 1e klas en van nieuwe motoren voorzien, 7.183,82 BRT, 4.292,92 NRT, 144,06 (138,34) x 18,12 x 9,45 x 8,120 meter, verbruik 31 ton dieselolie /dag, 8.400 EPK, 2 x 10 cyl, 2 tew, 560 x 840, 215 omw/min., Sulzer, verhoogd naar 1 schroef, N.V. Kon. Mij. "De Schelde", Vlissingen, 16 kn., herdoopt BOSCHFONTEIN, in beheer bij N.V. "Holland-Afrika Lijn".

1935 reis 1, Holland-Afrika lijn.

1935 reis 2, Holland-Afrika lijn.

1935 reis 3, Holland-Afrika lijn.

1935 reis 4, Holland-Afrika lijn.

14-8-1935 te Hamburg aangevaren door BAUMWALL.

22-6-1936 na vertrek uit Marseille naar Tanger t.h.v. Kaap de Gata een ontploffing in bakboord motor gekregen waarbij 3 opvarenden gewond raakte, op s.b. motor reis vervolgd en b.b. motor gerepareerd, 24-6-1936 weer in bedrijf.

29-6-1936 vertrokken van Antwerpen naar Vlissingen, 30-6-1936 bij het aanlopen van de Vlissingse haven in de monding aan de grond gelopen, bij hoogwater met behulp van sleepboten vlot gekomen.

15-10-1939 t/m 2-11-1939 in charter bij N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland" voor reis van Beira naar Singapore, 3-11-1939 in de Java-Pacific Lijn, huur f 1.500 per dag.

8-5-1940 te Seattle, reis in charter N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland" in Java-Pacific Lijn.

1-6-1940 door de Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie te Londen in beheer gegeven aan Mr. D.A. Delprat, Batavia.

16-2-1942 te San Francisco uit charter Java Pacific Lijn.

16-2-1942 in beheer bij V.N.S. inspectie, San Francisco.

6-3-1942 in bareboat-charter War Shipping Administration (Netherlands America Charterplan).

4-6-1942 in charter bij Britisch Ministry of War Transport.

22-6-1942 gevorderd door de Nederlandse Regering.

1-11-1942 met terugwerkende kracht vanaf 16-2-1942 in beheer bij N.V. Stoomvaart Mij. "Nederland", New York.

29-12-1941 vertrokken van Tjilatap, 13-1-1942 gearriveerd te Wellington,

14-1-1942 vertrokken van Wellington, 5-2-1942 gearriveerd te Los Angeles, 7-2-1942 vertrokken van Los Angeles, 9-2-1942 gearriveerd te San Francisco.

18-3-1942 vertrokken van San Francisco, 9-4-1942 gearriveerd te Melbourne, 9-4-1942 vertrokken van Melbourne, 23-4-1942 gearriveerd te Brisbane, 2-5-1942 vertrokken van Brisbane, 7-5-1942 gearriveerd te Auckland, 10-5-1942 vertrokken van Auckland, 31-5-1942 gearriveerd te Los Angeles, 4-6-1942 vertrokken van Los Angeles, 6-6-1942 gearriveerd te San Francisco.

21-7-1942 vertrokken van San Francisco in konvooi PW.2111 (8 koopvaardijschepen + 0 escortevaartuigen), 11-8-1942 gearriveerd te Noumea, 13-8-1942 vertrokken van Noumea, Nieuw-Caledonië, 15-8-1942 gearriveerd te Brisbane, 24-8-1942 vertrokken van Brisbane, 15-9-1942 gearriveerd te San Francisco.

1-10-1942 vertrokken van San Francisco, 2-10-1942 gearriveerd te San Francisco, 3-10-1942 vertrokken van San Francisco, 6-11-1942 gearriveerd te Noumea, 14-11-1942 vertrokken van Noumea, 16-11-1942 gearriveerd te Vila, 19-11-1942 vertrokken van Vila, 17-12-1942 gearriveerd te San Francisco.

9-1-1943 vertrokken van San Francisco, 21-1-1943 gearriveerd te Bora Bora, Faanui, Frans-Polynesië, 21-1-1943 vertrokken van Bora Bora, 29-1-1943 gearriveerd te Noumea, 8-2-1943 vertrokken van Noumea, 12-2-1943 gearriveerd te Tongatabu, Tasmanië, 23-2-1943 vertrokken van Tongatabu, 10-3-1943 gearriveerd te Lautoku, 19-3-1942 vertrokken van Suva, Fiji, 4-4-1943 gearriveerd te San Francisco.

12-6-1943 vertrokken van San Francisco, 6-7-1943 gearriveerd te Noumea, 13-7-1943 vertrokken van Noumea, 1-8-1943 gearriveerd te San Francisco.

18-8-1943 vertrokken van San Francisco, 7-9-1943 gearriveerd te Gladstone, Australië, vertrokken van Gladstone, Australië, 9-9-1943 gearriveerd te Townsville, Australië, 12-9-1943 vertrokken van Townsville in konvooi TN.155 (15+8), 16-9-1943 gearriveerd te Milne Bay, Nieuw-Guinea, 21-9-1943 vertrokken van Milne Bay in konvooi FT.26 (2+2), 23-9-1943 gearriveerd te Cairns, Australië, 24-9-1943 vertrokken van Cairns, 27-9-1943 gearriveerd te Brisbane, 3-10-1943 vertrokken van Brisbane, 23-10-1943 gearriveerd te San Francisco.

22-11-1943 vertrokken van San Francisco, 13-12-1943 gearriveerd te Brisbane, 22-12-1943 vertrokken van Brisbane, 12-1-1944 gearriveerd te San Francisco.

16-2-1944 vertrokken van San Francisco, 5-3-1944 gearriveerd te Noumea, 9-3-1944 vertrokken van Noumea, 10-3-1944 gearriveerd te Espiritu Santo, Vanuatu, 19-3-1944 vertrokken van Espiritu Santo, 23-3-1944 gearriveerd te Tutuila, American Samoa, 25-3-1944 vertrokken van Tutuila, 31-3-1944 gearriveerd te Pearl Harbor, 2-4-1944 vertrokken van Pearl Harbor, 8-4-1944 gearriveerd te San Francisco, 9-4-1944 vertrokken van San Francisco, 12-4-1944 gearriveerd te Portland, Oregon.

20-4-1944 vertrokken van Portland, Oregon, 3-5-1944 gearriveerd te Pearl Harbor, 7-5-1944 vertrokken van Pearl Harbor, 13-5-1944 gearriveerd te San Francisco.

28-5-1944 vertrokken van San Francisco, 17-6-1944 gearriveerd te Milne Bay, Nieuw-Guinea, 19-6-1944 gearriveerd te Oro Bay, Nieuw-Guinea, 19-6-1944 vertrokken van Milne Bay, 25-6-1944 gearriveerd te Milne Bay, 25-6-1944 vertrokken van Oro Bay, 26-6-1944 vertrokken van Milne Bay, 28-6-1944 gearriveerd te Port Moresby, Nieuw-Guinea, 1-7-1944 vertrokken van Port Moresby, 5-7-1944 gearriveerd te Brisbane, 10-7-1944 vertrokken van Brisbane, 30-7-1944 gearriveerd te San Francisco.

16-8-1944 vertrokken van San Francisco, 4-9-1944 gearriveerd te Milne Bay, 5-9-1944 gearriveerd te Oro Bay, 5-9-1944 vertrokken van Milne Bay, 6-9-1944 vertrokken van Oro Bay, 7-9-1944 gearriveerd te Langemak Bay, Nieuw-Guinea, 7-9-1944 vertrokken van Langemak Bay, 16-9-1944 vertrokken van Hollandia, Nieuw-Guinea, 18-9-1944 gearriveerd te Manus, 20-9-1944 vertrokken van Manus, 2-10-1944 vertrokken van Guadalcanal, Solomoneilanden, 18-10-1944 gearriveerd te San Francisco.

15-11-1944 vertrokken van San Francisco, 5-12-1944 gearriveerd te Langemak Bay, New Guinea, 5-12-1944 vertrokken van Langemak Bay, 6-12-1944 gearriveerd te Hollandia, 18-12-1944 vertrokken van Hollandia, 19-12-1944 gearriveerd te Biak, New Guinea, 28-12-1944 vertrokken van Biak, 29-12-1944 gearriveerd te Hollandia, 29-12-1944 vertrokken van Hollandia, 1-1-1945 gearriveerd te Langemak Bay, 6-1-1945 vertrokken van Langemak Bay naar San Francisco.

17-2-1945 vertrokken van San Francisco, 19-2-1945 gearriveerd te Port Townsend, 22-2-1945 vertrokken van Port Angeles, 1-3-1945 gearriveerd te Pearl Harbor, 5-3-1945 vertrokken van Pearl Harbor, 17-3-1945 vertrokken van Eniwetok, Marshall Islands, 20-3-1945 gearriveerd te Saipan, Mariana Islands, 14-4-1945 vertrokken van Iwo Jima, Bonin-eilanden, 17-4-1945 gearriveerd te Guam, Micronesië, 19-4-1945 vertrokken van Guam, 1-5-1945 gearriveerd te Noumea, 7-5-1945 vertrokken van Noumea, 12-5-1945 gearriveerd te Eniwetok, 14-5-1945 gearriveerd te Hollandia, 14-5-1945 vertrokken van Hollandia in konvooi GI.26 (20 schepen), 21-5-1945 gearriveerd te Leyte, Filipijnen, 29-5-1945 vertrokken van Tacloban, Filipijnen, 31-5-1945 gearriveerd te Manilla, 8-6-1945 vertrokken van Manilla, 18-6-1945 gearriveerd te Guadalcanal, Salomonseilanden, 26-6-1945 vertrokken van Guadalcanal, 30-6-1945 gearriveerd te Hollandia, 1-7-1945 vertrokken van Hollandia, 8-7-1945 gearriveerd te Manilla, 27-7-1945 vertrokken van Manilla, 29-7-1945 gearriveerd te Leyte, Filipijnen, 2-8-1945 vertrokken van Tacloban, Filipijnen, 5-8-1945 gearriveerd te Ulithi, Micronesië, 6-8-1945 vertrokken van Ulithi, Micronesië, 12-8-1945 gearriveerd te Eniwetok, 15-5-1945 vertrokken van Eniwetok, Marshall Islands.

15-10-1945 in dienst bij de V.N.S.

15-1-1946 uit administratief beheer S.M.N. en ingezet voor evacuatie- en troepentransport voor de Nederlandse Regering.

23-4-1946 e.t.a. te Amsterdam vanaf Batavia.

3-6-1946 vordering van de Nederlandse Regering opgeheven.

1946 in time-charter bij de Nederlandse Regering.

28-9-1946 liggende in de haven van Amsterdam bij de Amsterdamse Droogdok Mij. brak brand uit aan boord, brand door de brandweer geblust, omgeving van de stookplaat en machinekamer raakten daarbij zwaar beschadigd, de reparatiekosten getaxeerd op f 1.200.000.

1947 passagiersaccommodatie uitgebreid, 79 passagiers in de 1e klas en 64 in de toeristenklas.

1947 2 rondreizen in de Holland-Afrika Lijn.

1948 reis 4, Holland-Afrika Lijn.

1948 reis 5, Holland-Afrika Lijn.

1948 reis 6, Holland-Afrika Lijn.

1949 reis 7, Holland-Afrika Lijn.

1949 reis 8, Holland-Afrika Lijn.

1949 reis 9, Holland-Afrika Lijn.

1949 reis 10, Holland-Afrika Lijn.

1950 reis 11, Holland-Afrika Lijn.  
 1950 reis 12, Holland-Afrika Lijn.  
 1950 reis 13, Holland-Afrika Lijn.  
 1951 reis 14, Holland-Afrika Lijn, 23-4-1951 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1951 reis 15, Holland-Afrika Lijn, 30-9-1951 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1952 reis 16, 8-2-1952 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1952 reis 17, 28-5-1952 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 8-9-1952 door een defect aan de stuurinrichting bij Walsoorden aan de grond gelopen, met 4 sleepboten van de Union de Remorquage et de Sauvetage S.A., Antwerpen vlot gebracht.  
 1952 reis 18, 3-10-1952 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1953 reis 19, 21-1-1953 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1953 reis 20, 12-5-1953 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1953 reis 21, 31-8-1953 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1953 reis 22, 22-12-1953 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1954 reis 23, 12-4-1954 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1954 reis 24, 30-0-1954 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1954 reis 25, 21-12-1954 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1955 reis 26, 8-4-1955 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1955 reis 27, 6-7-1955 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1955 reis 28, 26-10-1955 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 16-2-1956 tijdens een reis van Amsterdam naar Southampton op de Noordzee bij Goodwins in aanvaring gekomen met het Noorse m.s. ANATINA (A/S Anatina (M. Chr. Stray), Kristiansand, bouwjaar 1939, 4.986 BRT), daarbij schade opgelopen aan het achterschip, terug gevaren naar de A.D.M. te Amsterdam om de schade te herstellen, 12-3-1956 vertrokken naar Zuid-Afrika.  
 1956 reis 29, 12-3-1956 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 1956 reis 30, 13-6-1956 van Amsterdam naar Zuid-Afrika.  
 30-8-1956 uit dienst voor verbouwing, 1956 bij N.V. Dok & Werf Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam de passagiersaccommodatie grotendeels weggebroken, 12 passagiers in de 1e klas, 6.402 BRT, 3.672 NRT, 8.302 DWT, herdoopt BOSCHKERK, 24-11-1956 opgeleverd door de werf, 7-12-1956 vertrokken na de verbouwing van Amsterdam naar India.  
 25-11-1956 t/m 4-6-1957 reis 1, HBBL (Oostkust), 192 dagen, 15-12-1956 vertrokken van Amsterdam.  
 30-7-1957 t/m 7-1-1958 reis 2, HBBL (Oostkust), 162 dagen, 27-8-1957 vertrokken van Amsterdam.  
 14-10-1957 te Calcutta aan de grond gelopen door een vloedgolf.  
 1958 reis 3, 24-1-1958 vertrokken van Amsterdam.  
 1958 reis 4, 20-6-1958 vertrokken van Amsterdam.  
 18-10-1958 gearriveerd te Rotterdam vanaf Antwerpen, 19-10-1958 in de Rijnhaven brand uitgebroken in de machinekamer, 20-10-1958 brand onder controle maar grote schade opgelopen, lading gelost en machinekamer leeggepompt, de V.N.S. kreeg van de assuradeuren f 2.171.978 uitgekeerd, 22-12-1958 verkocht voor sloop naar West Duitsland, 26-12-1958 gearriveerd te Hamburg, gesloopt door Eckhardt & Co. G.m.b.H. te Hamburg in 1959.



Op zaterdag 15 oktober verzamelden de genodigden zich in het Klaphuys in de Ankerstraat te Maassluis voor de openingsceremonie. Onder de genodigden bevonden zich veel oud medewerkers van Piet Smit. Als eerste sprak de voorzitter van het Nationaal Sleepvaart Museum de genodigden toe met een welkomstwoord. Daarna mocht de voormalige directeur bij Smit dhr. Karel Kaffa het woord voeren over de sleepdienst.



De organisator en samensteller van deze tentoonstelling dhr. Nico J. Ouwehand (foto links) verklaarde hoe het met de dhr. Piet Smit en z'n sleepdienst verging.

Na nog enkele toespraken, o.a. van voormalig Smit directeur Blonk kreeg mevr. A. (zeg maar Annie) Gruisen (foto rechts) de gelegenheid als directeur van de Spido de relatie tussen Spido, de voormalige sleepdienst en Maassluis te benadrukken.



Alvorens de officiële opening bij te wonen werden de oud Piet Smit medewerkers verzocht te poseren voor de fotograaf om dat speciale moment vast te leggen.

Vervolgens trokken allen naar het museum om daar de officiële opening mee te maken middels het luiden van een bel van een oude Spido-boot.



Voor z'n gelegenheid is het museum wel wat klein, de meeste "geelbanders" stonden nog op de trap toen Annie Gruisen de tentoonstelling opende. Eenmaal binnen bij de fraaie modellen en oude foto's kwamen de verhalen los.....



Foto's:

De "Geelbanders" BRAZILIE, TURKIJE en NOORDPOOL, Sleepboten aan de Boompjes, 50 jarig jubileum van Piet Smit, SIBERIË, AFRIKA en AMERIKA: Nationaal Sleepvaart Museum, Maassluis. Poortgebouw, werf van Piet Smit Jr., W.F. VAN DER WIJCK en ERASMUS: internet. XSTER: F. Meijer. LEUVEHAVEN, VREESWIJK, EUROPA, LINGE, KRIEL en ITALIE: Lekko/C. Groen. JUMBO, SPITSBERGEN, VONDELINGENPLAAT en O.S.II: NN, collectie Scheepsfotoruilbeurs. NIEUWKERK, KLIPFONTEIN en BOSCHFONTEIN: collectie F. Schov. PRINSEPLAAT, REGENTESSEPLAAT en ERASMUS: kaarten Spido. NOORDPOOL en ZUIDPOOL, MAAS I, OOSTERDOK, ENGELAND, WAALEKERK, ITALIE op ponton AMT TRAVELLER, CINULIA en NEDLLOYD GOOILAND (onder): Scheepsfotoruilbeurs. CANADA, Tom Rayner. EUROPA, R. Weeks/H. Hoffmann. ERASMUS: H. Plokker. FINLAND: L. Schuitemaker. ZEEROB, B. van Raad. TEIMOSO, N.J. Ouwehand. AFRIKA: G.J. de Boer.

Bij ondertekening en bouwlijst info gebruikt uit het boekje "De Sleepboten van Piet Smit Jr." van J.O. Bijl, uitgegeven door Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (B.A.S.M.).



STICHTING B.A.S.M.

De Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten is een Behoudsorganisatie op het gebied van historische bedrijfsvaartuigen uit de doelgroepen.

De groep historische bedrijfsvaartuigen bestaat naast de genoemde stoomvaartuigen en motorsleepboten verder ondermeer uit voormalige Overheidsvaartuigen, werfvaartuigen en opduwers. Onder de groep overheidsvaartuigen ook de bekende Schottel-aangedreven vaartuigen van Douane, politie en Kon. Marechaussee. De eigenaren van deze vaartuigen worden door de Stichting vertegenwoordigd in diverse overleg organen zoals b.v. Registratie als Historische Casco of Varend Monument® in de Sectie Varend Monumenten, Beoordelen van aanvragen voor Restauraties, deelnemen in commissies b.v. Reglementen en/of Watererfgoed.nl Daarnaast is de stichting uitgever van het blad SLEEP & DUWVAART en houdt men zich bezig met specials omtrent historische sleepvaartbedrijven in Nederland.

Ook vlaggen van historische Nederlandse motorenfabrieken zijn door de Stichting opnieuw op de markt gebracht. <http://www.basm.nl/>

