

SCHEEPSFOTORUILBEURS

ervaar
Maassluis

Vaardag



Sleepboothaven

Maassluis

Activiteiten
op de kade
en Rondvaarten
op de Nieuwe
Waterweg
(300 kaarten)



Zaterdag 12 mei

Govert van Wijkade en Nieuwe Waterweg
www.sleepboothaven.nl  @sleepboothaven



Aankomst te Maassluis van de VALCKE A950 van de Belgische Zeemacht, 11-5-2012 om 10:00 uur. Afgemeerd naast de ELBE om de Dag van de Zeesleepvaart extra luister te geven. Dit jaar stond er geen vlootshow op het programma, wel rondvaarten met de sleepboten FURIE, ALPHECCA, HERCULES 1, ELISABETH, ADRIAAN en bergingsvaartuig BRUINVISCH.

m.s. STEENBANK (1) 5339743 1960-1972 sleepboot PHSF



Gebouwd 1960, N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (560)

183 BRT 30,38 x 7,55 x 3,81 x 2,998 meter.

haven- kustsleepboot, trekkracht 15,5 ton, 13 kn.

1.240 APK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 220 x 280, aandrijvend elk 1 generator, gekoppeld aan 1 elektromotor op één schroef, Deutz BA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, generators en elektromotor: Smit Slikkerveer.



16-11-1960 gedoopt STEENBANK door mevr. W.C.J. Arntz-Prudon (echtgenote van de directeur der scheepswerf) en te water gelaten, 6-12-1960 opgeleverd (BV) aan N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Rotterdam, in beheer bij N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, Rotterdam, zusterschip: SCHOUWENBANK.

4-1972 overgedragen aan N.V. Smit Internationale Havensleepdienst, Rotterdam, herdoopt ASTROLOOG.

1979 samen met de SCHOUWENBANK (1) opgelegd bij Scheepswerf Niehuis & v.d. Berg B.V., Pernis, alleen een paar weken gevaren tijdens de sleepbootstaking van 1979.

4-1980 verkocht aan de Belgische Zeemacht, België, in de vaart als VALCKE A950.

1994 opgelegd.

1996 na revisie weer in dienst gesteld.

2014 geplande uitdienststelling.





ZAANDAM – Bij handelsonderneming Heise in Zaandam ligt de zeesleepboot 'O/Lt Valcke' te koop. Een blik in de boeken leert, dat deze sleepboot enige jaren heeft behoord tot de vloot van de NV Holland. De sleper werd als de 'C 31' in Duitsland op stapel gezet, maar verder dan het casco is de bouw niet gekomen. In 1951 werd dit casco aangekocht door Holland-Nautic uit Haarlem en afgebouwd. Als de 'Elis' werd de sleepboot toegevoegd aan de vloot van de op 20 januari 1950 te Haarlem opgerichte NV Holland, maatschappij tot het uitvoeren van scheepstransporten en bergingswerken. In september 1952 vestigde de NV Holland een sleepbootstation te Vlissingen, waar de 'Elis' (en de 'Oceanus') werden gestationeerd. Lang heeft dit niet geduurd wat in 1953 werd het kantoor te Vlissingen gesloten en de sleepboten werden verkocht. In 1953 werd de 'Elis' door de Belgische Zeemacht aangekocht en na een grote verbouwing als de 'O/Lt Valcke' (A 950) in dienst gesteld. In 1980 kocht de Belgische Zeemacht de beide Rotterdamse sleepboten 'Astroloog' en 'Astronoom', beide gebouwd in 1960 bij scheepswerf Bodewes. Onder de namen 'O/Lt Valcke' (ex 'Astroloog') en 'Ekster' (ex 'Astronoom') kwamen deze sleepers in de Belgische marinekleuren in de vaart. De oude 'O/Lt Valcke' werd uit dienst gesteld en vorig jaar door Heise uit Zaandam aangekocht. De zeesleper verkeert nog in goede staat. Heise heeft de motor overhaald en het schip een grote beurt gegeven, omdat de kans aanwezig is dat deze handelsonderneming de sleepboot zelf in de vaart gaat brengen. Op de bovenste foto ligt de oude 'O/Lt Valcke' te koop en op de onderste foto is de nieuwe 'O/Lt Valcke' (ex 'Astroloog') afgebeeld.

DS. 17-2-'83





m.s. SCHOUWENBANK (1) 5315486 1960-1972 sleepboot PHKF
Gebouwd 1960, N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (559)
183,34 BRT 30,38 x 7,55 x 3,81 x 2,998 meter.
haven- kustsleepboot, trekkracht 15,5 ton, 13 kn.
1.240 APK, 2 x 8 cyl, 4 tew, 220 x 280, aandrijvend elk 1 generator, gekoppeld aan 1 elektromotor op 1 schroef, Deutz BA8M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, generators en elektromotor: Smit Slikkerveer.



30-6-1960 gedoopt SCHOUWENBANK door mevr. Ch. de Court Onderwater-Kleyn van Willigen (directie N.V. Smit Internationale Sleepdienst, Rotterdam) en te water gelaten, 3-10-1960 ingeschreven te Rotterdam onder nummer 2710750, 6-10-1960 officiële proefvaart en opgeleverd (BV) aan N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst, Rotterdam, zusterschip STEENBANK.

31-5-1961 beheer overgedragen aan N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, Rotterdam.



10-4-1972 overgedragen aan N.V. Smit Internationale Havensleepdienst, Rotterdam, herdoopt ASTRONOOM. 1979 opgelegd bij Scheepswerf Niehuis & v.d. Berg B.V., Pernis bij de komst van de nieuwe havensleepboten SMIT NEDERLAND en SMIT ZWEDEN, alleen een paar weken gevaren tijdens de sleepbootstaking van 1979.

4-1980 verkocht aan de Belgische Zeemacht, België, 2-10-1981 in de vaart als EKSTER A998.

19-- opgelegd te Zeebrugge, onderdelen gebruikt om het zusterschip VALCKE A950, ex STEENBANK, in de vaart te houden.

7-2000 bij een openbare verkoping verkocht aan "Het Anker Maritiem", Marknisse, in beheer bij Frans J. Poepjes & Zn., Marknisse, en-bloc gekocht met de 2 kleinere Voith-Schneider sleepboten BIJ en KREKEL.

2000 in het najaar naar Urk gesleept en bij Scheepswerf Metz, Urk het onderwaterschip geïnspecteerd en naar Zwartsluis gesleept. Bij de verkoop was de navigatie apparatuur niet meer aanwezig, elektrisch lag veel open evenals de koppeling. Eén hoofdmotor was nog dicht en compleet, de andere lag open met de krukas ernaast. De vraagprijs bedroeg f 145.000.

9-2003 te koop aangeboden door "Het Anker Maritiem", Marknesse: bod gevraagd, motoren incompleet, koppeling defect.

15-5-2004 verkocht aan S.W.M. Willemstein, Nieuwendijk en kreeg de naam SCHOUWENBANK, heeft er nooit opgestaan, herdoopt ASTRONOOM, ligplaats Zwartsluis, door de eigenaar begonnen met restaureren.

9-2006 gearriveerd te Haarlem. 2-7-2009 na verwijdering van de asbestdelen, de helling opgetrokken om gesloopt te worden, 7-2009 gesloopt door Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V. te Haarlem.





Stichting Sleepboothaven Maassluis

VAARDAG - DE SCHEPEN

De nadruk lag op het varen met en het bezoeken van de schepen. De zeesleper ELBE voer voor het eerst in jaren weer zelfstandig op de Nieuwe Waterweg en meerde rond 11.00 uur af op haar ligplaats aan de Govert van Wijnkade. De ELBE werd daarbij geassisteerd door de havensleper MAASSLUIS, die na vele jaren van afwezigheid weer geheel gerestaureerd in haar oorspronkelijke thuishaven terugkeerde. Het "Maassluisje" zoals velen haar kennen sleepte in vroeger jaren de zeeslepers de haven in en uit. Een uniek schouwspel om het scheepje na jaren weer te zien bij de zeeslepers ELBE en HUDSON. Na de proefvaart op 14 april 2012 voer de ELBE sinds 2004 weer voor het eerst met haar eigen bemanning. Het schip is nog niet gereed voor het varen met passagiers. Bijzondere gast was dit jaar de haven- kustsleepboot VALCKE A950 van de Belgische marine. Kenners zullen de voormalige sleepboot STEENBANK herkennen, die vanaf 1961 actief is geweest in de Rotterdamse haven.



Zo assisteerde de STEENBANK in 1965 de ELBE bij het binnenvaren van de gebroken tanker PENDRECHT, die op 25 januari 1965 tijdens een reis van Aruba naar Campana bij het opvaren van de rivier Rio de la Plata op een zandbank liep. Daarna brak de PENDRECHT in tweeën en is na te hebben gelost door 5 Argentijnse sleepboten naar Montevideo gesleept waar de ELBE de beide delen vast maakte. Op 13 maart 1965 vertrok de ELBE met de dubbele sleep naar Schiedam waar ze op 16 juni 1965 arriveerde met het achterschip. Het voorschip had de sleepboot TYNE in Het Kanaal overgenomen. Bij N.V. Dok & Werf Mij. Wilton-Fijenoord zijn de beide delen van de PENDRECHT weer aan elkaar bevestigd en vertok in oktober 1965 van de werf als SPYROS LEMOS van de Griekse rederij Lemos & Pateras Ltd. Drie jaar later brak de tanker weer waarna de beide delen zonken.



De MAASSLUIS vast op de ELBE, onder: proefvaart als D-16, 2-5-2011



MASSLUIS, sleepboot, 22-11-1948 te water gelaten, 10-2-1949 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h H. de Haas, Maassluis (86) als MASSLUIS aan N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam, 15,04 x 4,00 x 1,75 x 1,560 meter, 150 EPK, 110 kW, 6 cyl, A.E.G. 1969 als MASSLUIS in charter bij N.V. Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland L.C. Mzn., Rotterdam. 10-4-1972 als MASSLUIS ingebracht bij Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 1978 nieuwe motor geplaatst, 400 EPK, 8 cyl, 2.000 omw/min., Scania DS.14AO1, Scania Vabis AB, Södertälje (#190180) NE-78. 27-4-1978 verkocht aan Mw. W.H. van Wemmenhove-Beuke, Lith, herdoopt LIBRA. 7-4-1988 als LIBRA verkocht aan B.V. IJzer- & Metaalhandel "Walburg", Zwijndrecht. 7-4-1988 verkocht aan Van Hasselt's Baggermaatschappij B.V., Stevensweert, herdoopt V.H.76. 7-4-1995 verkocht aan Dragrasa N.V., Brussel-België, herdoopt D-16. 4-2011 verkocht aan Stichting Maritiem Erfgoed Maassluis, Maassluis (Alphatron, Rotterdam en L. Vroombout, Maassluis), 29-4-2011 gearriveerd te Maassluis, 2-5-2011 proefvaart voor de haven van Maassluis, 5-2011 verkoopdokking bij Scheepswerf de Haas Maassluis B.V., Maassluis.





De sleepboten ARION en VALCKE A950 tijdens een kleine vlootshow.



Rond de middag passeerde de sleepboot CARLO MAGNO, met op sleep de semi-sub. ponton AMT TRADER, Maassluis met bestemming Waalhaven Pier 5, Uniport.

CARLO MAGNO 9341251, 18-3-2006 opgeleverd door Rosetti Marino S.p.A., Ravenna (78) aan Augustea Imprese Marittime, Catania-Italië, in beheer bij Augustea Ship Management S.r.l., Napels. 1.733 BRT, 1.658 DWT, 10.880 EPK, 2 x Wärtsilä 8L32, trekkracht 153 ton.

AMT TRADER 8874524, 11-1978 opgeleverd door A.G. "Weser", Bremen (1409) als P10 aan Hapag-Lloyd A.G., Hamburg-West Duitsland. 1995 verkocht aan Anchor Marine Transportation Ltd., Liverpool-U.K., herdoopt AMT TRADER. 12.727 BRT, 3.818 NRT, 25.430 DWT, 144,54 (140,00) x 36,21 x 9,00 x 6.871 meter.



het transport voor de haven



In de haven, de DELTA, KRIMPEN, HUDSON en ALPHECCA, bijna een eeuw oud.

ALPHECCA 02212782, op stapel gezet voor eigen rekening van de werf, 4-10-1913 te water gelaten, 1913 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h Gebr. G. & H. Bodewes Scheepswerven, Martenshoek (554) als MARIANNE aan C. Hehrkens, Hamburg-Duitsland, 27-11-1913 vertrokken van de werf, 23 ton, ketel, v.o. 80 m2, 11 atm., 220 IPK, C 2 cyl, Machinefabriek van Klug, Martenshoek.

1916 verkocht aan Gebr. Cohrs, Danzig-Duitsland, herdoopt GEBR. COHRS II.
1917 verkocht aan Bugsier G.m.b.H., Hamburg-Duitsland, herdoopt JASON.
1921 als JASON verkocht aan Habermann & Guckes A.G., Kiel-Duitsland.
1938 als JASON verkocht aan Joh. Matthies, Hamburg-Duitsland.
1950 als JASON verkocht aan Ewald Ottens, Cuxhaven-Duitsland.
1958 verkocht aan H. Gerlach, Hamburg-Duitsland, herdoopt JOHANN.
1959 te Hamburg verbouwd tot stoom- tot motorsleepboot, aangepast voor het maken van kustreizen, 500 PK, 6 cyl, 4 tew, Deutz R6VM545, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen-Deutz, trekkracht 6 ton.
1967 als JOHANN verkocht aan Vereinigte Schlepp Reedereien G.m.b.H., Hamburg-Duitsland.
2005 als JOHANN verkocht aan K. Meijer, Westerbroek.
2005 verkocht aan J.J. Pols & D. van der Horst, Hellevoetsluis, herdoopt ALPHECCA, ingebracht bij Stichting Alphecca, Hellevoetsluis.
10-2011 erkend als "VAREND MONUMENT" en opgenomen in het nationaal register.



s.s. HERCULES 2507991 sleepboot 1979-

Gebouwd 1915, N.V. Scheepswerfen v/h Gebr. G. & H. Bodewes, Martenshoek (597)

63,51 BRT 11,47 NRT 21,70 (20,31) x 5,56 x 2,40 x 2,910 meter.

8 kn.

1 x 2-vuurs ketel, v.o. 79,8 m², 11 atm., kolen gestookt, N.V. Machinefabriek "Fulton", Martenshoek NK-15.

225 IHP, C 2 cyl, 140 omw/min, N.V. Machinefabriek "Fulton", Martenshoek. 1915 op stapel gezet voor eigen rekening, afgebouwd als GEBROEDERS BODEWES III, 3-12-1915 verkocht voor f 44.500 aan

de Deense Marine, Kopenhagen, herdoopt FREMAD, 10-2-1916 geregistreerd bij Kongelige Danske Marine (Søværnet), roepsein NTQM, ingezet als kust- havensleepboot.
31-12-1933 roepsein OUGT, 64 GRT, 11 NRT.
194- tijdens WW2 in dienst bij de Kriegsmarine als FREMAD II.
194- terug bij de Deense Marine.
26-1-1951 pennant nummer A 559.
14-8-1964 uit dienst gesteld.
26-1-1965 verkocht voor Dkr 23.117 aan Jurgen Hastrup, Kopenhagen, geregistreerd als coaster, herdoopt DITTE HASTRUP, de naam heeft er nooit opgestaan, opgelegd.
11-1978 verkocht aan J.Th. Mos, Enkhuizen.
1979 verkocht aan G.C. Boekweit, Schiedam, herdoopt HERCULES, brandmerk 7791 Z AMST 1979, verbouwd tot werkende stoomsleepboot.
4-8-1983 geïnspecteerd en weer onder stoom gebracht. Zowel het casco als de incomplete machinekamer waren er zeer slecht aan toe, na een lange periode van hard werken weer in de vaart gebracht als HERCULES. Tijdens deze herstel- en restauratiewerkzaamheden formeerde zich een groep enthousiaste mensen die met elkaar de boot vanaf 1983 bevaren. De activiteiten zijn ondergebracht in de Stichting Calorische Werktuigen te Schiedam.
21-1-1985 overgedragen aan "Stichting Calorische Werktuigen", Schiedam.

De derde sleepboot die meevoer en de Gebroeders Bodewes bouwde:

s.s. FURIE 5153632 / 2715590 sleepboot 1978- PG7605

Gebouwd 1916, N.V. Scheepswerven v/h Gebr. G. & H. Bodewes", Martenshoek (644)

158 BRT 12 NRT

30,28 (29,49) x 6,08 x 3,68 x 3,100 meter.

56 ton bunkers, 8,5 kn.

1 x 2-vuurs Schotse ketel, v.o. 120 m², 13,5 atm., N.V. Machinefabriek "Fulton", Martenshoek #2077.

450 IPK, 3 cyl, T.E.M., 321, 502 & 841 x 502, 140 omw/min., N.V. Machinefabriek "Fulton", Martenshoek.

Gebouwd voor eigen rekening als Gebr. BODEWES VI, na voltooiing opgelegd.

1918 verkocht aan Holmens Bruks och Fabriks A/B, Norrköping-Zweden, herdoopt HOLMEN III, ingezet voor het slepen van houtvloten over de Oostzee.

1920 verbouwd te Polen met o.a. overdekte walegangen.

19-- roepsein SEWK.

1957 ketel geschikt gemaakt om olie te stoken.

1969 verkocht aan Gustav A. Åkerland, Stockholm-Zweden, herdoopt HOLMVIK.



1976 verkocht aan Algemene Vereniging Radio Omroep (AVRO), Hilversum voor het maken van de TV-serie "Hollands Glorie", 30-4-1976 gearriveerd te IJmuiden, sleepboot aangepast voor de filmopnamen in Bantry Bay, Ierland, herdoopt JAN VAN GENT, later FURIE.

1976 na de opnamen verkocht aan Handel Mij. Heise, Zaandam, in beheer bij S.C. Heise, Zaandam, opgelegd te Zaandam.

15-2-1978 oprichting Stichting "Hollands Glorie", Maassluis en koopcontract getekend, 17-2-1978 gearriveerd te Maassluis, 12-4-1979 verkocht aan Stichting "Hollands Glorie", Maassluis. Door vrijwilligers opgeknapt en vaarklaar gemaakt.



De Govert van Wijnkade met het passerende containerschip DEVA (IMO 9278105), komend vanaf Bremerhaven en bestemd voor de Waalhaven Pier 6 Uniport ZZ. 4-3-2002 contract, 21-10-2003 kiel gelegd, 27-12-2003 te water gelaten, 15-3-2004 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1455) aan Ocean Caribbean Limited, Limassol-Cyprus, in beheer bij Allocean Marine Ltd., 40.030 BRT, 49.693 EPK, 36.539 kW, B&W, 3-2004 in charter bij P&O Nedlloyd B.V., herdoopt P&O NEDLLOYD CARIBBEAN, 15-3-2004 gearriveerd op de 1^e reis te te Busan, 28-12-2005 herdoopt MAERSK DEVA. 12-2-2006 herdoopt VANCOUVER EXPRESS. 14-11-2007 herdoopt MAERSK DEVA. 24-3-2008 (e) verkocht aan Fastcarrier (No. 1) Corp., Liberia, in beheer bij Danaos Shipping Co. Ltd., Piraeus. 11-10-2009 herdoopt BUNGA RAYA TUJUH. 7-10-2010 herdoopt DEVA.



KERMIT 8106903, sleepboot, 1981 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (2215) als KERMIT aan Smit-Tak Internationaal Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam, 12 BRT, 11,21 (10,09) x 3,58 x 2,01 x 1,950 meter, 127 EPK, Caterpillar Tractor Co., Peoria, Illinois. 1-1-1992 ingebracht bij Takmarine B.V., Maassluis. 2002 verkocht aan het Zeekadettenkorps, Maassluis. (Foto onder: 1-7-1987, binnenkomen te Maassluis).



m.s. RIGEL van het Zeekadettenkorps Maassluis



1942 kiel gelegd bij N.V. Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij onder bouwnummer 396, bestemd als trawler voor Reederei Bisschop & Co., Hamburg, Duitsland, later bestemd voor de Kriegsmarine als MFL 1, te water gelaten als M 3682, naam gewijzigd in V 807, 17-10-1944 opgeleverd en in dienst bij de Kriegsmarine als V 807. 5-1946 gearriveerd bij L. Smit & Zn., Kinderdijk om verbouwd te worden tot loodsvaartuig onder bouwnummer 427, 11-10-1948 proefvaart, 14-10-1948 in dienst Ministerie van Marine, in beheer bij Loodswezen, 's-Gravenhage, standplaats Hoek van Holland, roepsein PAHM. 496 BRT, 109 NRT, 510 DWT, 47,80 (39,39) x 8,19 x 5,97 x 3,653 meter, 755 EPK, Bolnes, N.V. Machinefabriek "Bolnes", 12 kn. 1948 kreeg het nationale penantnummer HB11 toegewezen, nooit zichtbaar gevoerd. 10-1950 kreeg het penantnummer A820 (NAVO) toegewezen, nooit zichtbaar gevoerd. 4-1959 verbouwd met o.a. nieuwe brug. 30-9-1974 opgelegd als reserveboot te Maassluis. 18-1-1979 afgevoerd van de sterkte en overgedragen aan Dienst der Domeinen. 20-3-1979 als RIGEL verkocht aan Stichting Zeekadetten, Maassluis. 16-6-1979 in dienst gesteld bij het ZKK Maassluis. 1999 erkend als historisch varend monument. 27-9-2008 ligplaats in de Buitenhaven te Maassluis, de ligplaats aan de Haven te Maassluis overgenomen door de sleepboot HUDSON.



Later in de middag kwam de SD SHARK van Kotug voor de haven een demonstratie geven. Aansluitend arriveerde de helikopter (Eurocopter AS365N3 Dauphin), die voor het Loodswezen werkt, om de evacuatie van een gewond bemanningslid te demonstreren.

SD SHARK 9410715, type Robert Allen Rampart 3200, gebouwd als MEDYILMAZ 04 voor Med Marine Towage, Istanbul-Turkije, 14-1-2008 te water gelaten, 6-3-2008 (BV) opgeleverd door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak (Ereğli) (04) als SD SHARK aan SD Shark Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., 1^e in serie van 4 stuks, 486 BRT, 146 NRT, 32,00 (30,46) x 11,60 x . x 5,360 meter, 5.218 EPK, 3840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, trekkracht 65 ton, 12 kn., 18-3-2008 vertrokken naar Rotterdam, 8-4-2008 gearriveerd te Rotterdam, 3-6-2008 samen met de SD STINGRAY aan de Holland Amerikakade te Rotterdam gedoopt.





m.s. BRUINVISCH (2) 1937-1976 bergingsvaartuig PDHH
Gebouwd 1937, N.V. Scheepswerf "De Vooruitgang", D.& J. Boot, Alphen a/d Rijn (1105)
79 BRT 33 NRT
24,01 (22,68) x 5,80 x 2,41 x 2,450 meter.
bergingsvaartuigtype blazer, 10 ton hefvermogen.
120 EPK, 3 cyl, 4 tew, Industrie 3VD6, Motorenfabriek "De Industrie", D.& J. Boot, Alphen a/d Rijn.
22-10-1937 opgeleverd als BRUINVISCH aan N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam.
2-2-1945 ingedeeld als BS 42 bij Bergungsschiffverband.
6-5-1945 terug bij de eigenaar.
16-4-1971 ingebracht bij N.V. Smit-Tak Internationaal Bergingsbedrijf, Rotterdam.



1-1-176 verkocht aan Bergings- en Transportbedrijf van den Akker B.V., Vlissingen.

1978 verbouwd. 11-1986 uit de zeevaart.

8-1990 verkocht aan Caladeros Mediterraneo S.L., Cartagena-Spanje.

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

23-9-2009 na veel voorbereidingen met succes de gereviseerde Industrie motor opgestart.

3-10-2009 tijdens de 30ste Furieade de machine officieel in bedrijf gesteld door burgemeester Karssen van Maassluis.

5-6-2010 tijdens de Dag van de Zeesleepvaart maakte het bergingsvaartuig onder grote belangstelling de eerste officiële proeftocht na de start van de restauratie in 2005.





De volgende dag moest de HUDSON weer terug naar z'n ligplaats, daarvoor zorgde de MAASSLUIS met de GROMIT en TARKA 2 stand-by. De VALCKE A950 vertrok maandag terug naar Zeebrugge.





En de club, de club stond ook op de Govert van Wijnkade.

<http://www.worldshipsocietyrotterdam.nl/>

Foto's:

Blz. 2 STEENBANK: R. Weeks/TVDZ.

Blz. 3 STEENBANK: kaarten van Gebr. Spanjersberg, foto's: F. Stigter.

Blz. 5 ASTERNOOM: W. Koper, Haarlem.

Blz. 5 SCHOUWENBANK: kaart van Gebr. Spanjersberg, foto: F. Stigter.

Blz. 6 en 7 ASTRONOOM bij de sloper: Treffers.

Blz. 7 PENDRECHT: zeevlootvos.bebelaar.nl/

Blz. 8 ELBE en MAASSLUIS: N.J. Ouwehand.

Blz. 9 MAASSLUIS: N.J. Ouwehand.

Blz. 10 ARION en VALCKE: N.J. Ouwehand.

Blz. 10 sleep CARLO MAGNO: P. Andriessen.

Blz. 21 BRUINVISCH: L. v.d. Meijden.

Blz. 22 MAASSLUIS en HUDSON: N.J. Ouwehand.

Blz. 23 VALCKE: R.P. van de Wetering.

Overige foto's: Scheepsfotoruilbeurs.



Stichting Sleepboothaven Maassluis

Nationaal Sleepvaart Museum Maassluis



Sleepvaart in de 21e eeuw

Vanaf 25 mei a.s. zal in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis een nieuwe wisseltonstelling te zien zijn die de titel "Sleepvaart in de 21e eeuw" heeft meegekregen.

In het net voorbij eerste decennium van de nieuwe eeuw is er veel veranderd in de bedrijfstak. De hedendaagse sleepboten lijken in technisch opzicht eigenlijk nauwelijks meer op de vaartuigen die met eenzelfde doel zo'n veertig jaar geleden werden gebouwd, laat staan dat ze nog lijken op die van honderd jaar geleden.

Met een nostalgische, vergelijkende blik op het verleden zal de bezoeker van de expositie duidelijk worden dat de ontwerpers van sleepers de laatste jaren niet stil hebben gezeten.

Allereerst is er aan het uiterlijk veel veranderd. De stoomhavensleepers van vroeger werden vijftig jaar geleden motorsleepers. De ranke vaartuigen hadden nog steeds schoorstenen, waarvan de lengte werd ingekort omdat ze niet langer vette wolken roet als gevolg van het stoken van kolen uitbraakten. Ook de motorzeesleepers van weleer hadden nog steeds fraaie schoorstenen. Er werd stiekem uit commerciële overwegingen wel eens gezegd: "Hoe dikker de schoorsteen, hoe sterker de sleepboot". Dat was onzin, maar de ontwerpers van toen hielden er rekening mee. De korte schoorstenen werden later rookkanalen, vooral om het uitzicht 'naar achteren', dus op de sleep, te verbeteren.

Ook is de personeelsbezetting van de sleepers grondig veranderd. Stoom- en motorzeesleepers van de jaren vijftig en zestig voeren soms met meer dan 20 man aan boord. De huidige grote sleepers doen het met de helft van dit getal terwijl de kleinere eenheden toekunnen met vijf of zes man aan boord. Dat scheelt aanmerkelijk in de kosten.

Manillatrossen verdwenen. Nylontrossen en staalkabels namen hun plaats in. Later werd het zelfs polypropyleen dat lichter en sterker is dan nylon. De beting een constructie op het achterdek waarop de tros werd vastgezet, verdween en werd vervangen door elektrisch aangedreven lieren op zowel het voor- als achterdek. Het indrukwekkende stuurwiel in de stuurhut is eigenlijk alleen nog op museale sleepers te zien. Het sturen van sleepers gaat tegenwoordig met joysticks of handels. De kapitein of stuurman staat niet meer in vol ornaat achter het stuurwiel, maar zit comfortabel in casual kleding op een daartoe aangepaste stoel, met links en rechts van hem de handels.



Nog belangrijker veranderingen deden zich voor in de voortstuwing. De stoommachines op zeeslepers van honderd jaar geleden brachten maximaal 1500 pk op. In de jaren dertig van de vorige eeuw verschenen de eerste motorsleepboten. Het vermogen van de toenmalige, beroemde Zwarte Zee (III) bedroeg 4200 pk. Het schip was daarmee tientallen jaren lang de sterkste zeesleper ter wereld. Dit vermogen werd pas overtroffen in 1963 toen haar opvolger en naamgenoot in de vaart kwam met 9000 pk. Daarna ging het snel, want in 1975 kwam de Smit Rotterdam met 22.000 pk. Deze schepen waren nog altijd uitgerust met behoorlijk omvangrijke dieselmotoren. Kleinere exemplaren stonden in de haven-/kustslepers van weleer, nog altijd aangedreven door één schroef. Was 1250 pk in de jaren zestig voor deze categorie al heel wat, via 3000 pk voor Europoortslepers aangedreven door zgn. Voith-Schneider propellers (een soort roomkloppers), ging het naar Z-pellers, Azimuth propellers en Rotor-tugs, aangedreven door drie schroeven. De nieuwste ontwikkeling is een hybride sleepboot en aan andere vormen van milieuvriendelijke voortstuwing wordt gewerkt.

Kortom: Door middel van foto's, voortstuwings- en scheepsmodellen is de ontwikkeling te zien van de nostalgische sleepvaart tot hedendaagse ASD- en Rotorsleepboten, waarbij de nadruk ligt op techniek en veranderingen in de laatste tien jaar. U bent vanaf 25 mei welkom in Maassluis op iedere dag van de week van 13.30 tot 16.30 uur aan de Hoogstraat 1, behalve op maandagen. De expositie duurt een half jaar.

