



ZEEBRIEF.VO

SLEEPBOTEN 1



Phs. van Ommeren

Havensleepboten

s.s. DRECHT en m.s. HORSEY: Foto C. Coppers, Sleepbootsteiger, Kon. Wilhelminahaven, Vlaardingen.

Met de opkomst van de stoommachine ontwikkelde zich een type schip dat voorzien en geschikt was om andere schepen of drijvende objecten te verslepen. Vroeger waren er nogal wat bedrijven actief in en rond Rotterdam die zich bezig hielden met sleepvaart en er was heel wat te verslepen daar in de meeste schepen geen voortstuwing was geplaatst. Een sleepvaartbedrijf als Smit is daar groot mee geworden. Deze assisteerde van het begin af zeeschepen die Rotterdam aanliepen. Naast Leen Smit begonnen ook andere bedrijven schepen te verslepen en zeeschepen te assisteren zoals Piet Smit, Volharding, Onafhankelijke, de Maas, de Mars enz. Ook de rederijen die zeeschepen hadden varen brachten één of meer sleepboten in de vaart om hun zeeschepen te assisteren of werk te doen ten behoeve van hun bedrijf.

AMSTERDAM, 17 Febr.
De sleepboot Economie, in 1896 bij de heeren **Bolje** & Eusing te Groningen gebouwd, is door den makelaar Christiaan Jaski te Amsterdam verkocht aan den heer Ph. Van Ommeren te Rotterdam en zal den naam voeren van Drecht.

Van Ommeren was daarop geen uitzondering en kocht in 1897 een stoomsleepboot in Amsterdam die als DRECHT in de vaart kwam. De van Ommeren zeeschepen hadden namen van plaatsen die eindigden met "drecht" dus een naam voor de sleepboot was snel gevonden. Oorspronkelijk zou drecht de betekenis hebben van een doorwaadbare plaats in een rivier, ondiep water of een drinkplaats voor vee. Drecht is ook de naam van een riviertje dat vroeger bij Uithoorn samen met een ander riviertje de Amstel vormde.

Oude naam

De eerste bewoning van Drachten wordt wel gesteld op omstreeks 750, toen Bonifatius een tocht langs de Boom maakte om er zijn leer te verkondigen. Volgens andere veronderstellingen is er echter al veel eerder sprake van menselijke bewoning geweest in het gebied waarin Drachten ligt. Er zijn zelfs aanwijzingen gevonden voor menselijke bewoning voor de tijd van de veenvorming. Wat de naam Drachten betreft, veronderstelt men wel dat deze afgeleid is van het riviertje Drait, dat zuidwestelijk van de plaats lag en nog steeds, zij het in gecorrigeerde vorm, bestaat. Dit water werd in het verleden ook wel Dreit of Drecht genoemd.

Er is echter ook een zeer aanvaardbare verklaring voor de naam Drachten (vroeger Dragtan) waarbij geen verbastering van het woord Drait te pas komt. Van Blom schreef destijds: "Wegens onderscheidene slenken of geulen in de grond waarlangs het water van de hoogte naar de laagte afvloeide, of zoals men het in de landtaal noemde, wegens de "dragten", die het water, bij de dragtigheid van de grond, van de hoogte naar de laagte

afdroegen, noemde men dit oord "de dragten." Naar het oude riviertje is momenteel een voorgenomen uitbreiding van Drachten het bestemmingsplan De Drait" genoemd. Een deel van 'dat water vormt er westelijk een begrenzing van. Men wil proberen in deze stadsuitbreiding de natuurlijke omstandigheden, zoals sloten, bosschages, glooiingen enz., zoveel mogelijk te behouden. Er komen in dit gebied 2200 woningen te staan, waarmee aan 7500 a 8000 mensen huisvesting geboden kan worden. De nadruk komt hier te liggen op de laagbouw. Er komen voornamelijk eengezinswoningen, alleen in de omgeving van het buurtcentrum zal enige hoogbouw worden gecreëerd Er komen ook winkels en scholen, 'zes lagere scholen, (waarbij drie met een gymnastieklokaal) en vier kleuterscholen. (Friese Koerier, 11-10-1969).

Ongeluk

Gistermiddag om 3 uur kreeg de 19-jarige stoker J. Schotting aan boord van het sleepbootje DRECHT een slag een stang van de machine tegen het hoofd, waardoor hij ernstig verwond werd. Na hem in een tapperij in de Boompjes verbonden te hebben, bracht men hem naar zijn woning, Slaakkade 113. (RN, 29-6-1900).

DRECHT (2)

Na 6 jaar dienst gedaan te hebben nam Vuyk te Rotterdam de sleepboot DRECHT over en bracht van Ommeren een nieuwe DRECHT (2) in de vaart. De circa 75 IPK sterkere sleepboot mocht ook 30 passagiers vervoeren.

Ziekenwagen

Op advies van Dr. van 't Hoff, werd gisterenmiddag per Ziekenwagen naar het Ziekenhuis vervoerd en aldaar ter verpleging opgenomen de 50-jarige dekknecht J.E.K., wonende aan boord van de aan de Veerkade liggende sleepboot DRECHT. De man was aan boord met zijn rechters voet twee roosters beklemd geraakt, ten gevolge waarvan hij zoodanige kneuzingen bekwam, dat lopen hem onmogelijk bleek. (Maasbode, 16-6-1906).

HEEN EN WEER

Hedenmorgen omstreeks 9 uur heeft er op de rivier alhier ter hoogte van de Parkhaven een aanvaring plaats gehad tusschen de veerboot HEEN EN WEER 7 en de sleepboot DRECHT. De veerboot kreeg een gat aan bakboordzijde in den voorstevan boven de waterlijn en is naar de Dokhaven gebracht. (Nieuwe Rotterdamsche Courant, 17-01-1911).

Mist. De veerboot HEEN EN WEER VII is hedenochtend 9 uur bij de Parkhaven tengevolge van den dikken mist in aanvaring geweest met de sleepboot DRECHT van de firma Ph. Van Ommeren. De veerboot, die op weg was van de Westerkade naar Charlois, bekwam een gat in den voorstevan aan bakboordzij. De passagiers werden bij de aanvaring dooreen geschud, doch kwamen met den schrik vrij. De DRECHT bekwam, voor zoover bekend, geen ernstige averij. (Rotterdamsche Nieuwsblad, 18-01-1911).

CORNELIA

Noodlottige aanvaring. Het motorbootje CORNELIA van schipper H.A. Klapwijk uit 's-Gravenzande, geladen met graan, was Zaterdagavond omstreeks 8 uur ter hoogte van boei 8 tegenover de Parkkade, toen het vaartuig in aanvaring kwam met het Duitsche s.s. SECUNDA, cargadoors Gebr. Scheuer, dat naar zee vertrok, komende uit de Rijnhaven. Door de aanvaring werd de voorstevan van de motorboot CORNELIA ingedrukt. De schok was zoo geweldig, dat de echtgenoot van den schippersknecht M. Klop, geb. C. Overkleeft, over boord sloeg en onmiddellijk in de diepte verdween. Het zwaar gehavende motorbootje werd door de bemanning van de sleepboot DRECHT opgepikt en naar de Veerhaven verhaald. Het lijk van de vrouw is nog niet gevonden. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 12-12-1911).

PIA - Vrijwel alles ging in die tijd over het water en dit was dan ook in veel gevallen de beste manier van vervoer. Bovendien lagen veel schepen gemeerd op boeien en meerpalen en moesten mensen en materiaal per schip vervoerd worden. Voor dat werk maakte men veel gebruik van de eigen sleepboten. Om personeel, de directie, waterklerken enz. te vervoeren nam van Ommeren in 1912 een motorboot in dienst die de naam PIA (1) kreeg. Dit schip kon 15 passagiers meenemen en was voorzien van een 40 PK sterke motor. Door de oorlog liep het aantal schepen dat Rotterdam aandeed sterk terug en moest de PIA in 1916 verkocht worden.

In 1915 nam van Ommeren een door Burgerhout te Rotterdam gebouwde stoomsleepboot af. De tweede DRECHT is in 1918 verkocht naar IJmuiden en ingezet als sleepboottrawler. Er zouden problemen zijn geweest met de ketel waardoor de sleper lange tijd voor de kant lag.

Trawler

IJMUIDEN, 15 April. Door den heer Jac. List alhier is de sleepboot DRECHT uit Rotterdam aangekocht. Het doel van den nieuwen eigenaar is het schip als stoomtrawler te doen inrichten en daarmee het bedrijf op de kust uit te oefenen. (Rotterdamsch Nieuwsblad, 17-04-1918).

AANGEKOCHE SCHEPEN. Een door de heeren Jic. List en N. Hol te IJmuiden, van de Firma Ph. van Ommeren te Rotterdam aangekochte sleepboot DRECHT is thans tot stoomtrawler omgebouwd en zal binnenkort onder den naam IJM.450 NOORDSTER II in het bedrijf worden gebracht. (Maasbode, 11-5-1918, advertentie 17-4-1915).



IJMUIDEN, 15 April.
Door den heer Jac. List alhier is de sleepboot **Drecht** uit Rotterdam aangekocht. Het doel van den nieuwen eigenaar is het schip als stoomtrawler te doen inrichten en daarmee het bedrijf op de kust uit te oefenen.
— Het aan de heeren C. v. d. Steen en L. Romkes toebehoorende zeilvischersvaartuig IJM 427 Smees II is onderhands **verkocht** aan den heer G. King aldaar.

Die DRECHT (4) van bouwjaar 1903 is in maart 1918 verkocht naar IJmuiden en daar ingezet in de zeevisserij. Dat overkwam in die tijd veel sleepboten en het gebeurde nogal eens dat er een boot werd "weggebracht" om van de verzekering te kunnen beuren.

De vroegere van Ommeren sleper kreeg het visserijnummer IJM.450 en de naam NOORDSTER II. Op 13 december 1919 viste ze op de Noordzee ter hoogte van het lichtschip HAAKS toen de bemanning plotseling een schok voelde waarna het water de machinekamer instroomde. Nadat de machinist de machine had gestopt vluchtte hij naar dek waar hij met de andere 6 opvarende in de reddingboot stapte. 20 minuten na de schok zonk de sleepboottrawler in positie 53.09 noorderbreedte en 4.32 oosterlengte. De bemanning bereikte met de sloep de haven van Nieuwediep na een vaartocht van 16 uur. De raad van Scheepvaart verwierp de gedachte dat het schip op een zeemijn was gelopen en hield het erop dat het schip zich over een zich onder water bevindend voorwerp had geschuurd daar het water gelijktijdig in het ruim en in de machinekamer stroomde.

Tug Service "Drecht". "Nederlandsche Sleepdienstconditien".

De ondergeteekenden zijn ter griffie van de rechtbanken te Rotterdam en Amsterdam dd 29 Juli 1919 gedeponereerd de "Nederlandsche Sleepdienstconditien". Deze conditiën zullen in werking treden op 15 Augustus 1919, zoodat van af dien datum de ondergeteekenden slechts materiaal ter beschikking stellen onder de bedoelde voorwaarden.

N.V. L. Smit & Co's Sleepdienst.

N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij.

N.V. Bureau Wijsmuller, Scheepvaart-, Transport- en Zeesleepvaart- Maatschappij.

Door de ondergeteekenden zijn ter griffie van de rechtbanken te Rotterdam, Dordrecht en Amsterdam, dd. 29 Juli 1919, gedeponereerd de Algemeene Sleepconditiën. Deze conditiën zullen in werking treden op 15 Augustus 1919, zoodat van af dien datum de ondergeteekenden slechts materiaal beschikbaar stellen onder de bedoelde voorwaarden.

Rotterdam: N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h. van P. Smit Jr. N.V. Stoomsleepdienst "Volharding". N.V. Stoomsleepdienst "Maas". **Tug Service "Drecht"**. Steenkolen-Handelsvereniging. N.V. W. van Driel's Stoomboot- en Transportondernemingen. N.V. Furness Scheepvaart- en Agentuur-Maatschappij. G. Verschoof. W. Tijssen. L. W. Klarenaar. J. van Driel. B. van de Graaf. N.V. J. van Steen's Rijnreederij. N.V. Jac. Muller & Zns. Bevrachtingskantoor. F. de Jong. Th. van Heurnen. L. Hankoop. H.J. Smit. M. Zaal. Jan van der Graaf. G. de Ruiters. L.C.M. Eerland. Rotterdamsche Sleepdienst. F. & G. de Meijer. Firma G. van Herk & Joh. Savert. Sleepdienst "de Roode Ster". Maatschappij Vrachtvaart. Gebrs. van Dijk. Hudig & Veder. N.V. Thomsen's Havenbedrijf. Wm.H. Muller & C^o's Algemeene Scheepvaart-Maatschappij. Gebrs. J.J. Roelofs. (Staatscourant, 6-8-1919, NB: alleen de Rotterdamse deelnemers).



Onder den naam POOLTA schijnt het van stapel te zijn gelopen: men meldt nu ten minste, dat dit stoomschip bij Burgerhout voor 't Australische gouvernement afgelopen is. Op de vrijgekomen helling legt men de kiel voor het dubbelschroefmotordekschip DORDRECHT voor van Ommeren, ongeveer even groot en overeenkomende met zijn tankboot GALLIA. Phs. van Ommeren krijgt dan onder eigen naam, plus ondergebracht in de Maatschappij-

en "de Maas" en Kustvaart, de volgende schepen varen: de BARENDRECHT, DORDRECHT, DUIVENDRECHT, HOLENDRECHT, KATENDRECHT, KIELDRECHT, LOOSDRECHT, MEERDRECHT, MOORDRECHT, MIJDRECHT, PAPENDRECHT, PENDRECHT, SCHERPENDRECHT, SLIEDRECHT, WIELDRECHT, WOENSDRECHT en ZWIJNDRECHT. Dan is er ook nog een sleepboot voor hem in aanbouw, die DRECHT zal heeten. U wist niet, dat er zooveel drechten waren! Klaar waar Nederland te kort schoot, heeft België de namen geleverd. (Het Vaderland, 11-06-1921, schilderij: Adolf Bock, Panorama Burgerhout, Maritiem Museum).

In 1919 ging de DRECHT (3) naar Brazilië en is daar ingezet bij baggerwerkzaamheden te Rio Grande do Sul. Waarschijnlijk is de sleepboot na afloop van het karwei lokaal verkocht, een niet ongebruikelijke werkwijze vroeger. (Krant: O Jornal, 11-1-1920).

In 1922 kwam er een 275 IPK sterke door Burgerhout gebouwde sleepboot in de vaart. Ook kreeg deze de naam DRECHT voorzien van een Romeinse twee daar de DRECHT van 1920 nog aanwezig was. Bij het in de vaart brengen van de nieuwe sleepboot DRECHT II ging de oude boot tegen de kant tot 1924, daarna nam de N.V. Motorbootonderneming "Hollandia" te Rotterdam de boot over. Bij de in 1922 opgeleverd DRECHT II ging het cijfer er af en deed ze jarenlang sleepwerk voor van Ommeren en vanaf 1931 voor de sleepvaartcentrale.

A dragagem dos canaes do Rio Grande do Sul

PORTO ALEGRE, 8 (Retardado) (A.)
— Telegrapham de Rio Grande: Proce-
dente da Inglaterra e tendo gasto seis
mezes de viagem, chegou aqui o rebo-
cador hollandez "Olando", rebocando o
pequeno rebocador "Drecht" e as cha-
tas "T. I." e "S. G. 4".
Todas essas embarcações destinam-se
à Societé de Dragagens, e vão ser em-
pregadas no serviço de dragagem dos
canaes interiores.

Maassluis. 13 Juli 1922. Het s.s. HAKONE MARU met avondgetij door de sleepbooten URSUS, DRECHT, BANKA, ATLAS en BLANKENBURG vlot gesleept en opgestoomd naar Rotterdam. Anker met ketting verloren, welke door de nieuwe Berging Mij. is gevischt (De Telegraaf, 14-7-1922).

Een aanvaring - Op de Maas, ter hoogte van de Waalhavenmond, had gistermiddag een aanvaring plaats tusschen twee stoomschepen, die betrekkelijk goed is afgelopen. Het Engelsche stoomschip BLACK SEA, dat ledig was werd door de sleepbooten DRECHT en MAAS de Waalhaven uitgesleept en droeg het teeken, dat het niet manoeuvreeren kon. Tegelijk, werd het sleepschip TITIAN door de ZWOLLE, uit de richting Maashaven komend, de Waalhaven in gesleept. Beiden voeren goede wal, doch toen de BLACK SEA met den kop buiten de mond van de Waalhaven kwam, kreeg de ebbestroom het schip te pakken met het gevolg, dat de Engelsche boot omscheerde. De twee genoemde sleepbooten konden de Engelsche boot niet meer houden en met vrij groote kracht voer de BLACK SEA de TITIAN aan bakboordzijde aan. Ter hoogte van ruim 6 bekwam het sleepschip dat met kolen geladen was, een groot gat en begon dadelijk veel water te maken. De ZWOLLE, die het aangevaren schip trok, kreeg hulp van de sleepboot DOMMEL en door deze twee booten werd de TITIAN achter in de Waalhaven gesleept en daar aan den grond gezet om zinken te voorkomen. De schade aan de TITIAN was vrij aanzienlijk, doch persoonlijke ongelukken kwamen gelukkig niet voor. (Voorwaarts, 10-2-1926).

De DRECHT deed voornamelijk werk in de havensleepdienst met het assisteren van zeeschepen, inkomend, vertrekkend en verhalend van zeeschepen. Rederijen die dat werk ook deden waren Leen Smit, Int. Sleepdienst Mij., Piet Smit Jr., de Volharding, Sleepdienst Maas, Hudig & Verder en Furness. Ook andere rederijen, zoals de Holland Amerika Lijn en de Rotterdamsche Lloyd, hadden sleepboten in de vaart. Voor dat werk had men een aantal sleepboten in de dienst, dag en nacht bemand en gereed om uit te varen. Een kostbare zaak en het werk kwam niet altijd zoals gewenst. Zo kon het gebeuren dat de ene sleepdienst het werk niet aan kon en de andere sleepdienst die niets had. Alle activiteiten concentreerden zich in de Boompjes. Na de tweede wereldoorlog kwam er de Willemskade bij.

In 1931 rees het plan om meer structuur te brengen in de havensleepdienst en kwam het tot de oprichting van de Sleepvaartcentrale door Leen Smit & Co's Int. Sleepdienst, Piet Smit Jr., Volharding, Sleepdienst Maas en Rotterdamsche Sleepdienst.

NAAR SAMENWERKING IN DE SLEEPVAART.

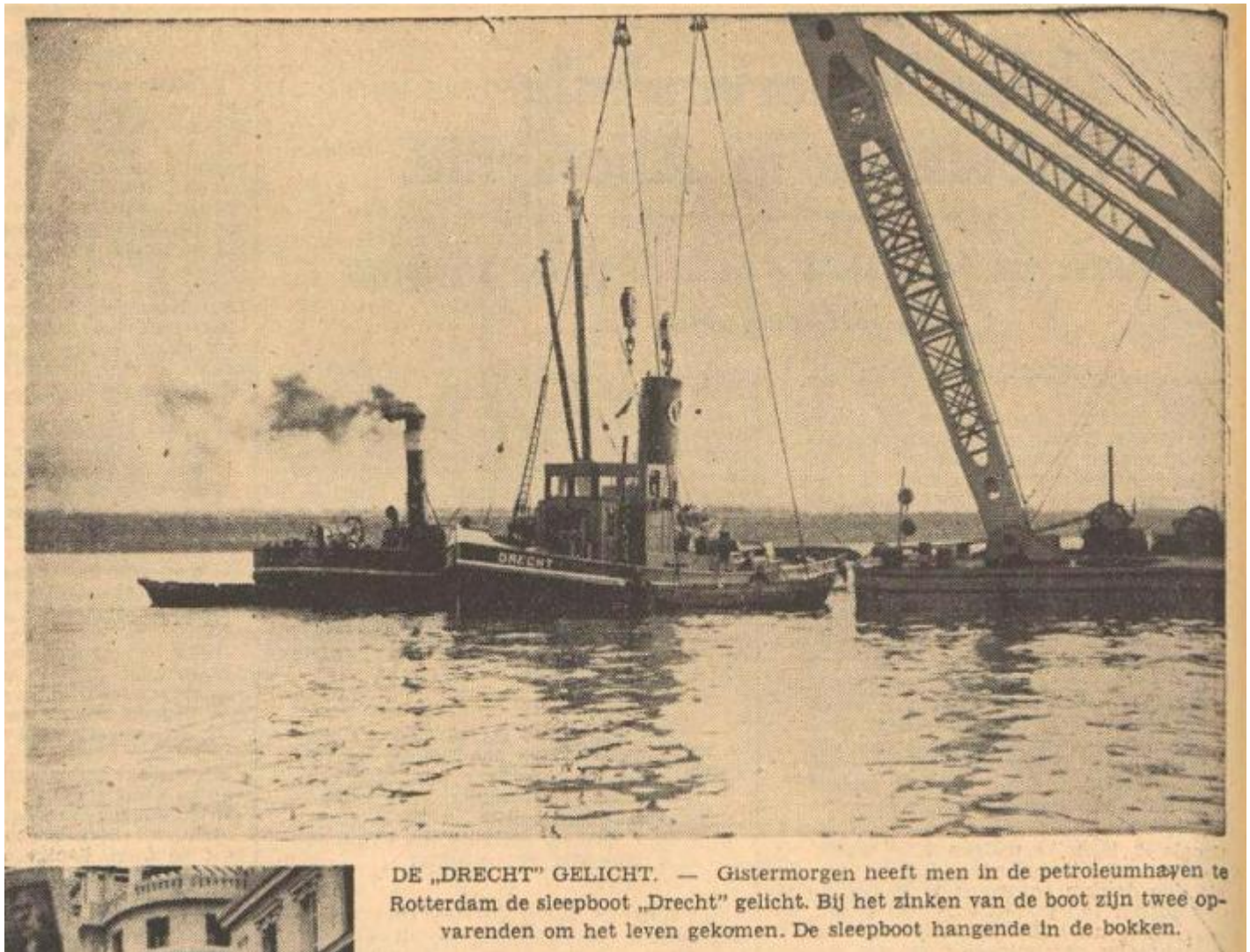
(Van onzen correspondent). ROTTERDAM, 2 Juni — Onder den invloed der crisis hebben de verschillende sleepdiensten in de haven de besprekingen geopend om door samenwerking tot een meer rationeele werkverdeling te komen. Reeds hebben zich tot samenwerking bereid verklaard L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst N.V., Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h. P. Smit Jr., N.V. Rotterdamsche Sleepdienst (J.J.H. van Kessel), N.V. Sleepdienst "Volharding" en de N.V. Sleepdienst "Maas". Daar komen nog bij verschillende kantoorbooten. Iedere week komen belanghebbenden bijeen. Zoo is thans in voorbereiding een maatregel om op toerbeurt nacht- en Zondagsdiensten te verrichten, wat een groote besparing met zich zal brengen, daar voor deze tijden dan niet nutteloos personeel in dienst behoeft te blijven, en materiaal met stoom op gereed behoeft te zijn. Voor den rivierdienst blijven de thans geldende tarieven gehandhaafd, doch voor den zeedienst wordt een verlaagd tarief voorbereid. (De Telegraaf, 2-6-1931).

In 1931 kwam in de Sleepvaart Centrale een samenwerkingsverband tot stand, waarbij alle contracten en sleepboten in een gemeenschappelijke pool werden bijeengebracht. Niet zonder gekrakeel, want A. Hoogslag, aan het hoofd van de Onafhankelijke Sleepdienst (31 mei 1931 opgericht), verzette zich tot het uiterste, totdat in 1933 alle partijen elkaar vonden.

Nadat de Sleepvaart Centrale op 1 juli 1931 van start ging, is nog een partner toegetreden, n.l. N.V. Hudig en Veder met de sleepboot INO. Behalve als rederij met zeeschepen trad Hudig en Veder ook op als agent van de K.N.S.M. die met haar schepen regelmatig de Rotterdamse aandeed. Daarmee had ze een waardevolle inbreng. Een soortgelijke inbreng had ook van Ommeren met de sleepboot DRECHT die de eigen zeeschepen assisteerden maar ook schepen waarvoor VO als agent optrad en daarmee ook de Shell tankschepen. (Vastmaken, C. Hoogslag).

Kapseizen tijdens assistentie SVENØR

De DRECHT (bouwjaar 1921) kreeg op 21 januari 1936 de opdracht om samen met de ARGUS van de Internationale Sleepdienst het Noorse stoomschip SVENØR (bouwjaar 1931, 7.616 BRT) van de Petroleumhaven te Pernis naar zee te assisteren. De ARGUS maakte aan het voorschip vast en de DRECHT op het achterschip, nadat de Noorse tanker van de kant getrokken was gaf deze vooruit waarna de DRECHT dwars achter de tanker in het schroefwater terecht kwam. Daarmee maakte de Noor ook meer snelheid en ging de sleepboot steeds meer overhellen naar bakboord, op de sleper en op de wal probeerde iedereen de aandacht van het Noorse schip te krijgen om te stoppen en vaart te minderen. Pogingen om de sleeptros te kappen mislukten en ook kon de boot niet meer meekomen in de koers van de SVENØR. De sleepboot ging zo scheef dat het water de machinekamer in stroomde en omsloeg. De kapitein, de matroos en de stoker wisten zich op het omgeslagen schip vast te klampen. Nadat de sleepboot zonk kwamen ze in het koude water terecht maar snel daarna aan boord van een boot van de roeiers genomen die had geholpen bij het ontmeren. De 50 jarige machinist A. Handstede die beneden aan het werk was zag geen kans de machinekamer te verlaten en verdrong. De 60 jarige kapitein J. Hoefnagel, de matroos en de stoker werden door de roeiers op de ARGUS afgezet om bij te komen, helaas mocht dat voor de kapitein niet meer baten. Hij was te ver onderkoeld geraakt en kwam niet meer bij bewustzijn, een te hulp geroepen arts kon slechts de dood vaststellen. Een drijvende bok van W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf te Rotterdam haalde samen met het bergingsvaartuig RAM de sleepboot boven water. Na gerepareerd te zijn kocht Piet Smit te Rotterdam de boot en veranderde de naam in ZWEDEN.



DE „DRECHT” GELICHT. — Gistermorgen heeft men in de petroleumhaven te Rotterdam de sleepboot „Drecht” gelicht. Bij het zinken van de boot zijn twee opvarenden om het leven gekomen. De sleepboot hangende in de bokken.

Twentsch Dagblad Tubantia en Enschedesche courant, 23 januari 1936

Sleepboot gekanteld. TWEE SLACHTOFFERS TE BETREUREN. Ongeluk in Rotterdamsche haven.

Vanochtend is in de Petroleumhaven aan de Vondelingenplaat te Rotterdam een ernstig ongeluk gebeurd. De sleepboot DRECHT, van de firma Van Ommeren te Rotterdam, is bij het sleepen van een zeeboot in de haven gekanteld, waardoor de opvarenden te water geraakten. Drie hunner konden in een roeiboort worden opgenomen. Deze redding mocht evenwel den 60-jarigen kapitein D.J. Hoefnagel, wonende te Rotterdam, niet meer baten. Hij

gaf in de roeiboort weldra, den geest. Het lijk van den ruim 50-jarigen machinist A.J. Handstede is nog niet gevonden en bevindt zich waarschijnlijk nog in de sleepboot, welke geheel onder water ligt.

VLAARDINGEN, 21 Jan. Omtrent het ongeluk met de DRECHT vernemen wij nog: Vanochtend te 8 uur werd het Noorsche tankschip SVENOR, hetwelk des nachts in de Petroleumhaven aan de Vondelingenplaat was gelost, uit deze haven gesleept. Aan de voorzijde sleepte de sleepboot ARGUS van de firma L. Smit uit Rotterdam en aan de achterzijde was de DRECHT van de firma van Ommeren vastgemaakt. Deze laatste boot lag dwars op de vaartrichting van de zeeboot en vermoedelijk door het schroefwater van de SVENOR is de DRECHT gekapseisd en volgelopen. De verbinding met de sleepboot was verbroken en de sleepboot zonk. Aan boord van de DRECHT bevonden zich de machinist, de stoker en een knecht. De beide laatsten werden gered. Ook de kapitein, de heer J. Hoefnagel, trachtte zich zwemmende te redden, doch kreeg water binnen, zoodat hij, toen hij aan boord van de ARGUS werd opgenomen, overleed. De machinist, de heer A. Handstede, bevond zich in de machinekamer toen het ongeluk gebeurde en verdween in de diepte. De boot kon nog niet worden gelicht. Inzake het ongeluk, overkomen aan de sleepboot DRECHT, vernemen wij nader dat door den Rotterdamschen havendienst boven de DRECHT een baken is geplaatst die daar blijft zoolang de onderhandelingen over de berging van het schip worden gevoerd. Het vaarwater ter plaatse is 14 M. diep zoodat het schip, zich geheel onder water bevindt. De twee geredden zijn de 65-jarige dekknecht J. v. Bel en de 34-jarige stoker A. de Graaf beiden uit Rotterdam. De kapitein die aan boord van de ARGUS is gebracht, en daar vrijwel direct is overleden, is vermoedelijk gestorven als gevolg van de koude en het binnengekregen water. (Delftsche Courant, 21-1-1936).

Raad voor de Scheepvaart. HET VERONGELUKKEN VAN DE DRECHT.

Behandeling door raad voor de scheepvaart. De Raad voor de Scheepvaart stelde gistermiddag een onderzoek in naar de oorzaak van een ongeluk op 21 Januari j.l.

in de haven van Pernis voorgevallen. Door het Noorsche motortankschip SVENOR werd bij den ingang van de benzinehaven aldaar tijdens het manoeuvreeren, de sleepboot DRECHT, die daarbij assisteerde, omgetrokken. Het Noorsche motortankschip SVENOR metende 7.616 ton lag op

21 Januari 's morgens in de benzinehaven van Pernis gemeerd. Bij stormweer — zoo verklaarde de rivierloods, die als getuige werd gehoord — werd het schip door twee sleepbooten op aanwijzing van een havenloods slaags gebracht. Deze loods heeft zich later van het leven beroofd. Toen de SVENOR eenige meters van de kade was gaf de havenloods order aan de DRECHT niet meer te trekken. Even later werd de telegraaf op "langzaam vooruit" gezet. De motor sloeg niet dadelijk aan, maar toen dit gebeurde kwam er veel schroefwater, dat over boord van de DRECHT sloeg. Getuige zag de DRECHT plotseling sterk overhellen en omslaan. Van de vier man aan boord van de DRECHT geraakten drie te water; de machinist, die beneden was, verdronk. De kapitein, die bewusteloos werd opgehaald, is later overleden. Uit de verdere behandeling van de zaak bleek, dat de tros op de DRECHT aan den bolder zoo was bevestigd, dat deze niet dadelijk kon

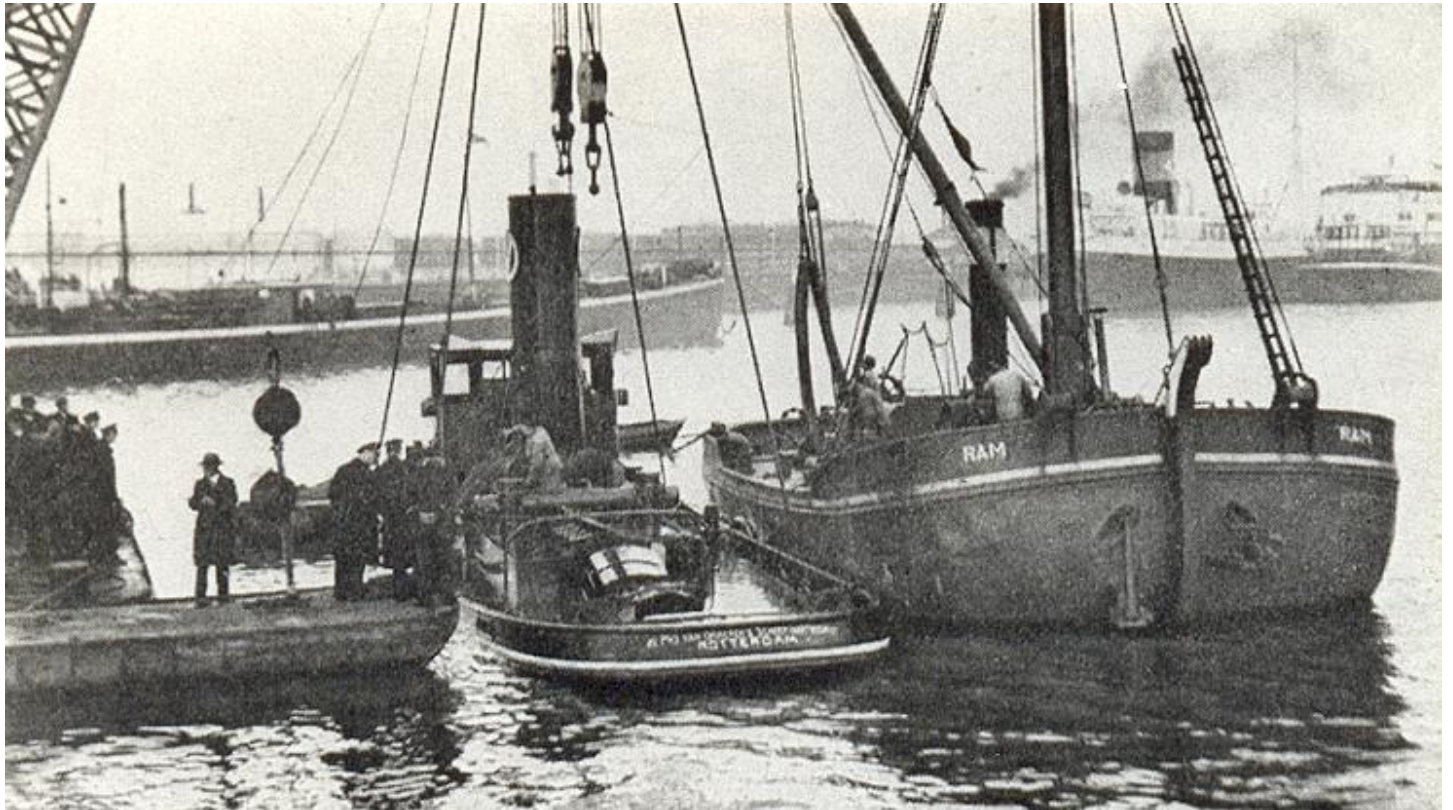
geviert worden. Hieraan werd het omslaan van de sleepboot geweten. Een dekknecht verklaarde nog, dat een tros aan boord van een sleepboot niet geviert kan worden, omdat daar altijd het einde van den tros is. Men kan alleen den tros losgooien. Geen der opvarenden kon zwemmen. Het bleek voorts, dat geen der opvarenden van de sleepboot zwemmen kon. De hoofdinspecteur van de Scheepvaart is van meening, dat aan boord van de SVENOR geen fout is gemaakt. Spr. vestigt er de aandacht op, dat het in Rotterdam veel de gewoonte is de trossen vast te maken, zooals dit ook thans gebeurd is. Spr. verzocht aan den Raad er de aandacht op te vestigen, dat daar ook een veiliger manier voor is. Het onderzoek werd gesloten en de Raad zal later uitspraak doen. (Haagsche Courant, 4-3-1936, krant: Haagsche Courant, 23-1-1936).

M.T. SVENOR, 2-1931 opgeleverd door Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle (1392) als SVENOR aan S. Ugelstad's Rederi A/S, Oslo (S. Ugelstad, Oslo). Tankschip. 7.616 BRT. 27-3-1942 tijdens een reis van Curaçao naar Halifax tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeër U-105 (Heinrich Schuch), gezonken in positie 35.55 NB. en 69.20 WL.

No 34 UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart in zake het Noorsche motortankschip SVENOR, bij het assisteeren waarvan in de Rotterdamsche haven de sleepboot DRECHT is omgeslagen en gezonken. Op 21 Januari 1936 is tijdens het assisteeren van het Noorsche motortankschip SVENOR in de benzinehaven van Pernis de sleepboot Drecht omgeslagen en gezonken. Hierbij is de machinist van de sleepboot verdronken; de kapitein, de dekknecht en de stoker zijn spoedig door te hulp geschoten vaartuigen uit het water gered. De kapitein was echter reeds bewusteloos en het gelukte niet hem weer bij te brengen. Kort daarop is hij overleden.



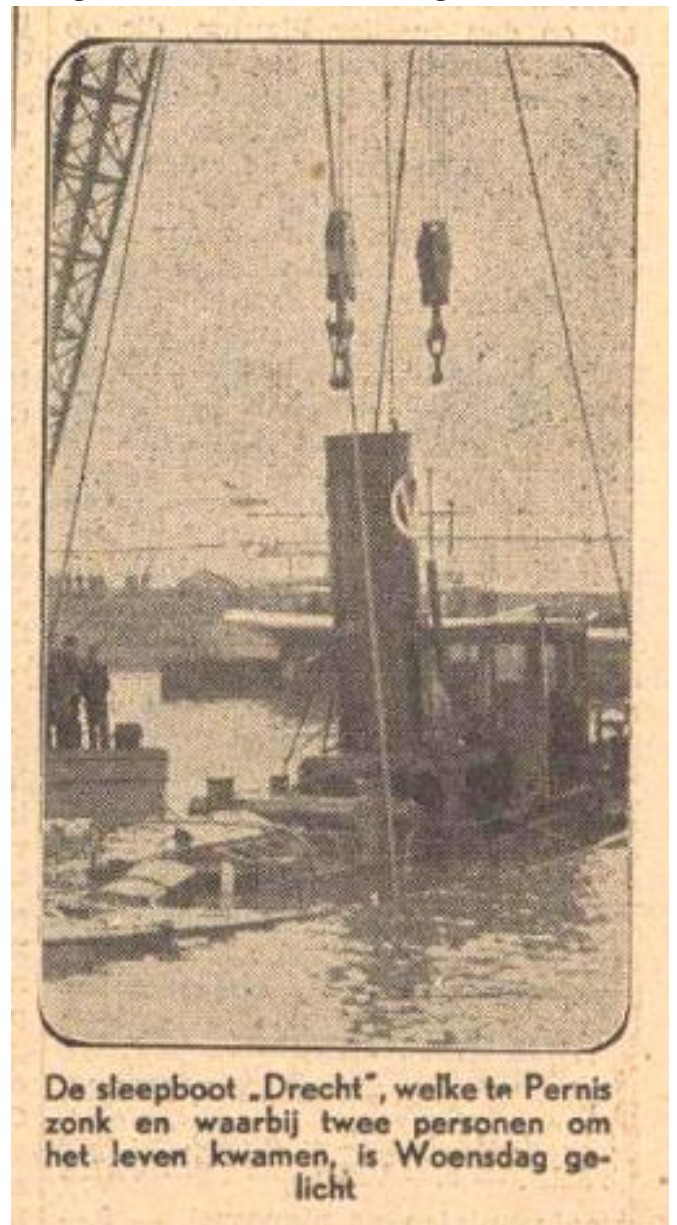
In overeenstemming met het voorstel van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij art. 29 der Schepenwet, dat de Raad — gelet op art. 70 der wet — een onderzoek naar de oorzaak van dit ongeval zou instellen, welk onderzoek ter zitting van 3 Maart 1936 in tegenwoordigheid van den inspecteur-generaal voor de scheepvaart heeft plaats gehad. De Raad nam kennis van de stukken van het voorloopig onderzoek der scheepvaartinspectie, van eenige photo's van de sleepboot DRECHT, in het bijzonder van de beting, en hoorde als getuigen: Jan Bakker, rivierloods, die zich ten tijde van het ongeval op de SVENØR bevond, zoomede Johannes van Bel en Aart de Graaf, destijds dekknecht en stoker op de DRECHT. De havenloods, die zich tijdens het ongeval op de SVENØR bevond, kon niet worden gehoord, omdat hij na het ongeval een einde aan zijn leven heeft gemaakt. Uit een en ander is den Raad het volgende gebleken: De SVENØR is een Noorsch motortankschip, metende 7.616 bruto-, 4.569 netto-registerton, lang 460,5 voet, breed 59,5 voet, van S. Ugelstad's Rederi Aktieselskap, te Oslo. De Drecht is een Nederlandsche riviersleepboot, lang ongeveer 21 meter, met een vermogen van 220 IPK., van de N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaart Bedrijf, te Rotterdam. De bemanning bestond uit vier personen.



In den morgen van 21 Januari 1936 lag de SVENØR gemeerd in de benzinehaven van Pernis aan den westkant en zou onder leiding van den havenloods met behulp van twee sleepbooten uit deze haven op de rivier worden gebracht. De diepgang van het schip was ongeveer 20 voet. Het was stormweer van het zuidwesten. De kapitein bevond zich met den havenloods en den rivierloods op de brug. Voor maakte de sleepboot ARGUS vast, achter de sleepboot DRECHT. Nadat de meertrossen waren losgemaakt, trok de DRECHT eerst het achterschip van den kant, daarna de ARGUS het voorschip. De havenloods floot de achtersleepboot af, ten teken, dat deze niet meer behoefde te trekken, welk sein door de DRECHT werd beantwoord om aan te geven, dat het sein was gehoord. Daarop werd van het achterschip van de SVENØR door den stuurman geseind, dat alles klaar was. De havenloods gaf daarop order de telegraaf op "langzaam vooruit" te zetten, hetgeen door den kapitein werd uitgevoerd. De motor pakte evenwel niet dadelijk aan. Zoodra de motor echter, kort daarop, aanpakte, hoorde men bij het achterschip geschreeuw. Op de brug van de SVENØR konden de zich aldaar bevindende personen ten gevolge van het hooge achterschip de DRECHT aanvankelijk niet zien. Doch even later zag men de sleepboot te voorschijn komen met aanzienlijke slagzijde. De rivierloods, getuige Bakker, zette onmiddellijk de telegraaf, die, volgens zijn verklaring, op "langzaam" stond, op "stop". Niettemin sloeg de DRECHT om, welke de DRECHT met de SVENØR verbond, brak, en ziende, dat dadelijk voldoende hulp bij de hand was, is de SVENØR langzaam, zonder sleepbooten, de haven uit gemanoeuvreerd en op de rivier slaags gebracht. Mede in verband met het hevige stormweer en de zware eb is men toen dadelijk naar zee vertrokken. Aldus de toedracht van het ongeval, gegeven door de loodsen op de SVENØR. De overlevenden van de sleepboot DRECHT, de dekknecht van Bel en de stoker de Graaf, welke laatste zich aan dek bevond en, als gewoonlijk, had medegeholpen den sleptros vast te maken, hebben verklaard, dat de stalen tros op de Drecht was bevestigd met eenige slagen rond de beting, midscheeps, achter de stuurstelling. Nadat het achterschip van de SVENØR ongeveer 20 meter van den kant was getrokken, werd door den havenloods gewaarschuwd, dat het zoo voldoende was. De kapitein trachtte met het zeeschip mede te gaan liggen, waarvoor nog even achteruit werd geslagen, doch eensklaps kwam het schroefwater van het zeeschip op de sleepboot aan, ten gevolge waarvan de DRECHT zwaar overhelde en kenterde. Behalve de machinist, die zich in de machinekamer bevond, zijn de overige drie opvarenden te water geraakt en spoedig door te hulp geschoten vaartuigen opgepikt. Volgens de verklaring van deze getuigen scheen het, te oordeelen aan het schroefwater, of de schroef van de SVENØR eerst langzaam draaide en eensklaps

overging op volle kracht. Het schroefwater kwam althans wel een meter over de verschansing aan dek van de Drecht. Nog voordat de tros losgegooid kon worden zonk de sleepboot reeds. Verder verklaarden zij nog, geen van beiden te kunnen zwemmen en dat ook de kapitein de zwemkunst niet verstond. Da inspecteur-generaal voor de scheepvaart heeft aangevoerd dat dit ongeval zeer droevige gevolgen heeft gehad, doordat daarbij de kapitein en de machinist van de sleepboot zijn verdronken dat echter het in deze zaak gehouden onderzoek tot de conclusie moet voeren, dat op de SVENØR geen fouten zijn gemaakt, daar de achtersleepboot was afgefloten - welk sein was beantwoord -, terwijl het achterschip klaar was gemeld, al had dit dan alleen betrekking op de schroef; dat het zeer begrijpelijk is, dat men op de brug van de SVENØR in de overtuiging verkeerde, dat, wat de sleepboot DRECHT betrof, alles veilig was en dat de sleepboot tijd genoeg had om zich klaar te laten vallen dat, wat de sleepboot betreft, dit slaags vallen eenigen tijd heeft gevorderd en nog niet was voltooid, toen de SVENØR vooruit sloeg, met het bekende gevolg; dat dit ongeluk wel aantoonde, dat het veiliger ware geweest, wanneer de sleepboot den sleeptros had losgegooid en dezen tros op een viereindje had gehouden; dat het echter wel te begrijpen is, dat men op de sleepboot heeft gedaan, wat men dertig jaar lang zonder ongelukken had gedaan, zoodat spreker dan ook niet van een fout van de sleepboot zou durven spreken; dat het anderzijds echter nuttig is, dat men zich op sleepbooten van het gevaar, dat zich bij de thans gevolgde methode kan voordoen, bewust is. De Raad is van oordeel, dat dit ongeluk, dat helaas zulke droevige gevolgen heeft gehad, aan een zeer bijzonderen ongelukkigen samenloop van omstandigheden is te wijten. De sleepboot was bezig om rond te stoomen en slaags te vallen. Ongelukkigerwijze kwam het schroefwater van de SVENØR op de sleepboot af, juist toen dit schip dwars lag ten opzichte van dat schroefwater. Ware de sleepboot iets meer of iets minder gedraaid — het geringste verschil kan hier den doorslag hebben gegeven, dan had het schroefwater deze ongelukkige uitwerking niet kunnen hebben. Daarbij komt nog, dat, omdat de motor aanvankelijk niet aanpakte, de stroom van het schroefwater wellicht bijzonder sterk is geweest.

De Raad is tot de conclusie gekomen, dat aan de SVENØR van het voorgevallene geen verwijt kan worden gemaakt. Natuurlijk kan uit het gebeurde déze leering worden getrokken, dat de omstandigheden: 1e dat de achtersleepboot afgefloten was; 2e dat de sleepboot dit sein had begrepen; 3e dat, wat de schroef betrof, het achterschip klaar was, nog geen afdoende waarborgen bevatten, dat de toestand ook voor de sleepboot volkomen veilig was. Het is inderdaad aan te bevelen, dat de stuurman op het achterschip, die aan de brug het sein "klaar achteruit" geeft, zich ook even overtuigt, dat de positie van de sleepboot zoodanig is, dat dit schip van het schroefwater geen last kan ondervinden. Anderzijds had men, achteraf beschouwd, ook op de sleepboot zich van het gevaar bewust kunnen zijn. Het voorgevallene, al is dit aan een buitengewoon ongelukkigen samenloop van omstandigheden te wijten, heeft inderdaad geleerd, dat het niet onbedenklijk was, dat de sleepboot, na afgefloten te zijn, niettemin met den sleeptros aan het zeeschip verbonden was, vooral nu niet, door middel van een slijphaak of anderszins, de tros onmiddellijk kon worden losgegooid. Het is inderdaad veiliger — en dus ook aan te bevelen — om den sleeptros na het affluiten los te gooien en dezen eventueel met een hieuwlijntje vast te houden. Toch wil de Raad niet zoover gaan om te beslissen, dat op de sleepboot een fout is gemaakt. Wel hoopt de Raad, dat, hetzij van de zijde van het zeeschip, hetzij van de zijde van de sleepboot, tegen het gevaar, dat zich hier met zulke droevige gevolgen heeft geopenbaard, wordt gewaakt. Wederom is de Raad getroffen door het feit, dat de opvarenden van de sleepboot, die te water zijn geraakt, niet konden zwemmen. Het is zeer goed mogelijk, dat de kapitein is verdronken doordat hij niet zwemmen kon. Wat den machinist betreft, deze bevond zich in de machinekamer. Het is dus mogelijk, dat deze zich in geen geval had kunnen redden. Trouwens van den machinist is den Raad niet gebleken, of hij de zwemkunst machtig was. Door zeer bijzondere omstandigheden — de dekknecht zag kans op het vlak van de omgeslagen boot te kruipen, de stoker kon een reddingboei grijpen — zijn deze twee opvarenden, ondanks het niet kunnen zwemmen, gered. De Raad blijft er dan ook op aandringen, gelijk hij al meermalen heeft gedaan, dat aan opvarenden, vooral van kleine schepen, de eisch worde gesteld, dat zij kunnen zwemmen.



De sleepboot „Drecht”, welke te Pernis zonk en waarbij twee personen om het leven kwamen, is Woensdag gelicht

Aldus gedaan door de heeren prof. mr. B.M. Taverne, plaatsvervangend voorzitter, C.J. Canters, G.J. Lap, A.L. Boeser en B.G. van Walraven, leden, P.A. Arriëns, buitengewoon lid, J.N. Egmond, plaatsvervangend

buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. H.B. Tjeenk Willink, en uitgesproken door voornoemde plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van den Raad van 14 April 1936. (get.) B.M. Taverne. H.B. Tjeenk Willink. Voor eensluidend afschrift, H.B. Tjeenk Willink, Secretaris. (RvS, 25-4-1936, krant: Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant).



Ter vervanging van de gezonken sleper zocht van Ommeren een nieuwe en vond bij Jonker & Stans te Hendrik Ido Ambacht er één die door de werf voor eigen rekening in 1932 op stapel gezet was. De verkoop wilde, onder invloed van de crisis, niet erg lukken maar voor van Ommeren waardevol. Al in maart 1936 kon de werf het schip opleveren als DRECHT (6). Machinefabriek "Bolnes" bouwde voor deze boot zowel de ketel als de machine die 400 IPK kon leveren. (Tekening: D. Berkhout, 2006).



Assistentie aan de Shell tanker OCANA. (Foto: NN). OCANA: 11-12-1937 te water, 15-3-1938 opgeleverd door N.V. Dok- en Werf Maatschappij Wilton-Feijenoord, Schiedam (661) als OCANA aan N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona', 's-Gravenhage. Brandmerk 652 Z 'S HAGE 1938, roepsein PGLJ. 6.246 BRT, 3.589 NRT, 9.062 DWT. 130,47 x 16,00 x 9,37 x . meter. L 450.000 Cubic Feet, 12.742 m³. 12 kn.

2.800 EPK, 6 cyl, 4 tew, M.A.N., de werf. 24-3-1942 tijdens een reis van Curaçao naar Halifax (kapitein J. Besier), op de Atlantische Oceaan ten zuidwesten van Halifax door de Duitse onderzeeboot U-552 (Erich Topp) getorpedeerd in positie 42.36 NB. en 65.30 WL. waardoor brand uitbrak. Het schip bleef drijven. 53 opvarenden kwamen om het leven; vier man

overleefden het verblijf in het koude water. Zij werden opgepikt door de USS 'MAYO' (DD 422). 15-4-1942 het nog drijvende wrak door de Canadese mijnenveger HMCS 'BURLINGTON' met geschutsvuur tot zinken gebracht in positie 43.24 NB. en 64.45 WL. De U-552 had reeds meerdere malen gepoogd de OCANA te torpederen. Zelf was de onderzeeboot bijna tot drie keer toe door de OCANA overvaren.

MAASSLUIS, 13 Juli. Het meer gemelde Ned. motortankschip MIRALDA is door de sleepboten DRECHT, SIBERIË en SPITSBERGEN naar Schiedam, werf Nieuwe Waterweg opgesleept. (De Maasbode, 14-07-1938).

Oorlog en Bezetting

Tijdens de bezetting in 1941 vorderde de Duitse Kriegsmarine de sleepboot DRECHT voor de operatie "Seelöwe" en liet daarna de sleepboot in Frankrijk sleepwerk verrichten. Op 29 juni 1944 zonk de DRECHT bij Boulogne-sur-Mer.



De Nieuwe Matex in 1935, foto: NN. Links en achter het tankopslagbedrijf de Kon. Wilhelminahaven te Vlaardingen, rechts scheepswerf "De Nieuwe Maas".

Het tankopslagbedrijf Matex is opgericht op 28 februari 1910 op door Philippus van Ommeren (kleinzoon van de oprichter) en de koopman A.J. van Woerkom als N.V. MAatschappij Tot EXploitatie van Haventerreinen Vlaardingen. Afgekort tot Matex kreeg het bedrijf een stuk grond in het westen van Vlaardingen.

Grote vraag naar meer opslagruimte in 1928 noopte de Matex uit te zien naar een andere locatie en in 1928 gevonden te Vlaardingen aan de Koningin Wilhelminahaven. Op 1 juli 1929 kocht de N.V. de Bataafsche Petroleum Maatschappij (Shell) de "oude" Matex met een overgangstermijn t/m 31 december 1933 of zoveel eerder totdat het nieuwe terrein gereed was. Na vele besprekingen verleende de minister van Waterstaat op 25 juni 1929 de vergunning en kon men tot de aankoop van de terreinen overgaan. Daarna kon het terrein bouwrijp gemaakt worden de bouw beginnen van een kademuur van 210 meter lengte door L. Volker. De 24 landtanks met een capaciteit van 35.000 m³ bouwde Gasometer-Wilke uit Braunschweig en 4 tanks verhuisden van het oude naar het nieuwe terrein. Na stagnatie, ten gevolge van het wachten op Koninklijke goedkeuring van de statuten, vond op 16 december 1929 door notaris P.C.W. Baron van der Felz te Vlaardingen de oprichting plaats van de N.V. Nieuwe Matex.

Op 30 april 1941 nam de heer Phs. van Ommeren J.Zn. (III) het aandelenbezit van de Nieuwe Matex in N.V. Scheepsbouwwerf "De Nieuwe Maas" over.

Na bijna 30 jaar werkzaam geweest te zijn bij de Matex ging op 17 april 1941 dhr. Jonckheer met vervroegd pensioen, hij bleef nog commissaris bij de Nieuwe Matex en directeur van de N.V. Mij. s.s. "Vrede".

Aan de heer Jonckheer is op 20 april 1942 eervol ontslag verleend en de Mij. s.s. "Vrede" geliquideerd.

De exploitatie werd overgedragen aan de werf "De Nieuwe Maas", waarna de schepen gevorderd werden door de Duitse bezetter.

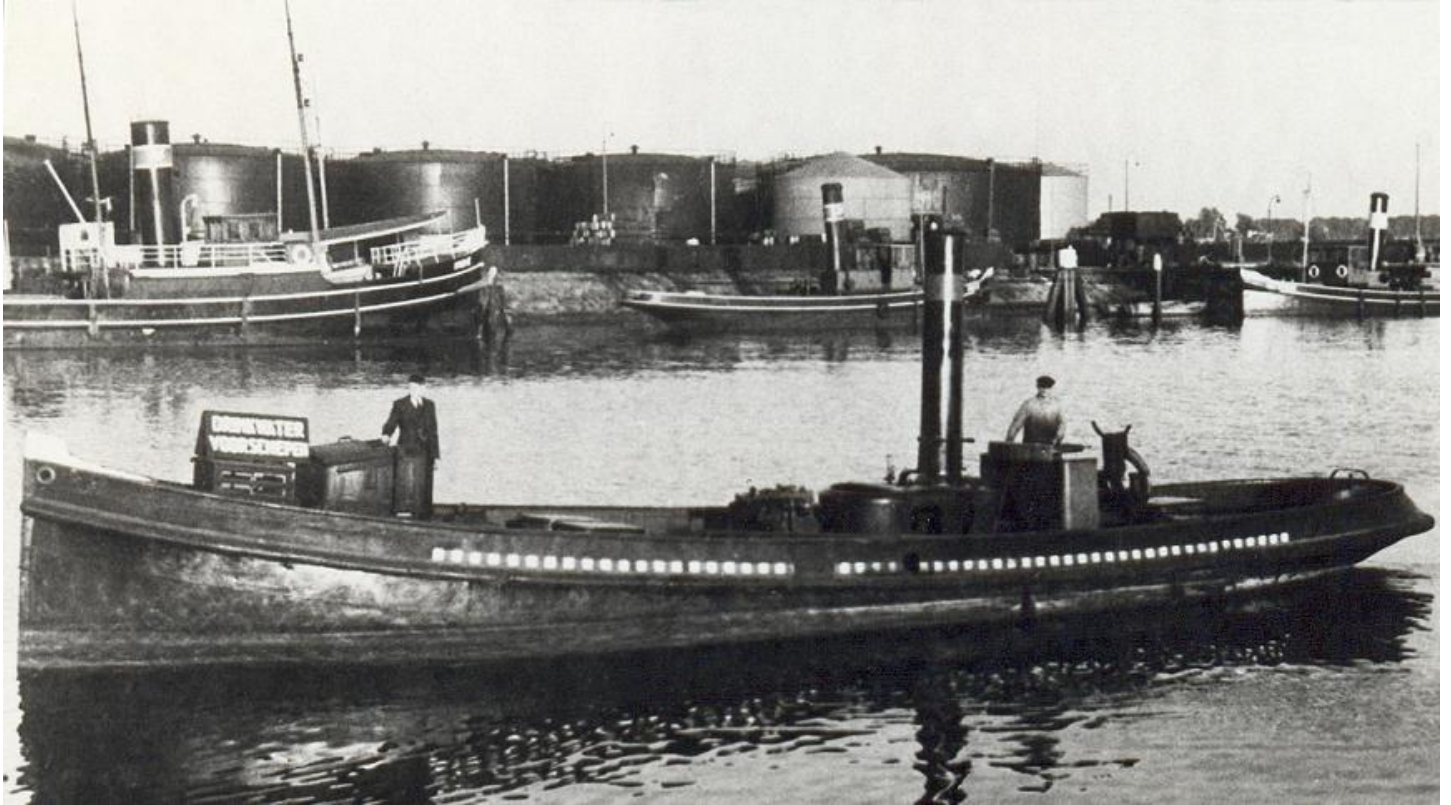
Per 1 november 1942 werden de aandelen van de N.V. Nieuwe Matex voor f 1.000.000 overgedragen aan N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf, de betaling geschiedde voor f 750.000 in 4% obligaties en voor de rest in contanten. Daaronder vielen ook de Amatex te Amsterdam (50% belang), Zeematrix te Zeebrugge (38% belang), Imatex te Immingham (50% belang), een aandeel in de V.T. (25%) en enkele sleepboten (IRENE, PAX en VREDE). Het personeel, 52 man, trad in dienst bij van Ommeren.

De sleepboten gingen per 1 mei 1943 over van "De Nieuwe Maas" naar het VO bedrijf en het drijvende schaftlokaal JANNY van de Matex kwam voor f 35.000 in handen van Max & Co.



N.V. MAATSCHAPPIJ STOOMSCHIP „VREDE“

GEVESTIGD TE VLAARDINGEN



De sleepboten IRENE, PAX en VREDE van Mij. s.s. "Vrede" afgemeerd aan de Nieuwe Matex in de K.W. Haven te Vlaardingen, foto: NN, collectie N.J. Ouwehand.

De heer P.D.N. Jonckheer ging op 17 april 1941 met vervroegd pensioen als directeur van de Nieuwe Matex. Wel bleef hij als commissaris aan het bedrijf verbonden en directeur van N.V. Maatschappij s.s. "Vrede". Dat bedrijf behoorde vroeger aan hem toe en is later overgegaan in handen van de Nieuwe Matex. Deze maatschappij hield het nog slechts 1 jaar vol, op 20 april 1942 volgde liquidatie en de exploitatie van de sleepboten IRENE, PAX en VREDE kwam in handen van scheepswerf "De Nieuwe Maas" te Vlaardingen. In deze werf had de Nieuwe Matex een belang dat per 30 april 1941 overging naar dhr. Phs. van Ommeren Jr. Zn. (III). Per 1 mei 1943 ging het beheer van de sleepboten over van de scheepswerf naar N.V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf. De N.V. Maatschappij Stoomschip "Vrede" heeft niet alleen sleepboten in eigendom gehad maar ook vissersschepen. Bij besluit eener algemeene vergadering van aandeelhouders, gehouden op 20 April 1942, is de Maatschappij Stoomschip Vrede N. V., gevestigd te Vlaardingen, ontbonden. De Liquidatrice, (3081/5) Nieuwe Matex N.V. (Nederlandsche Staatscourant, 22-04-1942).

N.V. Maatschappij Stoomschip "Vrede"

Tijdens de 1e wereldoorlog bleek dat er met kleinere schepen winstgevend gevaren kon worden en speciaal met vissersschepen. Met name Philips had enkele van die schepen in de vaart die de gloeilampen konden exporteren. Het beheer daarvan vertrouwdde men toe aan van Ommeren. Ook de Vlaardingse stoomlogger VL.215 BETSY ging die kant op. Het op 9 januari 1917 aangekochte schip herdoopte Jonckheer in VREDE en richtte daarvoor op de N.V. Mij. Stoomschip "Vrede" te Vlaardingen waarvan hij zelf als directeur optrad.

Na de 1e wereldoorlog herstelde de scheepvaart zich en liepen er nieuwe schepen van de helling waardoor er een evenwicht ontstond in ladingaanbod en scheepsruimte. In maart 1924 verkocht dhr. Jonckheer de VREDE aan I.J. Hoogendijk die het schip na een verbouwing weer inzette in de visserij.

Ter vervanging van de VREDE en voor het doen van sleepwerk bij de Matex nam dhr. Jonckheer in 1924 de stoomsleepboten ENGELAND en SPANJE over van Piet Smit. Deze sleepers bracht hij in bij Mij. s.s. "Vrede" en herdoopte ze in PAX en VREDE. Naast het uitvoeren van sleepwerk werden ze vooral ingezet om stoom te leveren aan de Matex. Voor dat doel kocht Jonckheer in april 1927 ook de stoomdrifter VL.34 CATHARINA die de naam JANNY kreeg. Naast het leveren van stoom richtte men het ook in als hotelschip en heeft het later ook dienst als drijvend schaftlokaal voor de mensen van de Matex.

Vanaf 1933 kregen de schepen van Jonckheer ligplaats in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen. De vloot van binnenvaarttankers, die ook eigendom was van dhr. Jonckheer, werden in 1932 ingebracht in de N.V. Verenigde Tankrederij.

Met ingang van 1 Januari 1934 trad heer P.D.N. Jonckheer af als directeur der N.V. Matex en werd opgevolgd door den heer J.U. de Kempnaer. Vanaf die datum werden N.V. Matex en N.V. Nieuwe Matex geheel van elkaar gescheiden. Daarbij gingen alle aandelen in de N.V. Verenigde Tankrederij naar de Nieuwe Matex.



Voor het leveren van sleepwerk en stoom aan de Matex kon in 1934 van Leen Smit & Co.'s Sleepdienst de zeesleepboot GOUWZEE overgenomen worden. Ingebracht bij N.V. Stoomschip "Vrede" kreeg de sleper de naam IRENE (Godin van de vrede). Veel sleepwerk deed de IRENE niet, de hoofdzaak was het leveren van stoom aan de Matex. Nog voor de oorlog werd de IRENE weer ingezet als sleepboot. Een poging om in de eerste oorlogsdagen naar Engeland uit te wijken mislukte waarna de Duitse Kriegsmarine de sleepboot vorderde. In september 1940 deelde de bezetter de boot in bij het Lazarett Verband en kreeg de naam LAZ 45. Op 1 januari 1941 volgde indeling bij de Nederlandsche Zeerreddingdienst als ZRD 21, op 19 april van dat jaar overgedragen aan de Kriegsmarine en als JBE 01 in de vaart. Tijdens een geallieerde luchtaanval bij Porsgrunn op 21 juli 1943 tot zinken gebracht in positie 59.08 noorderbreedte en 09.39 oosterlengte. Daarna gelicht en voor reparatie naar Kopenhagen gebracht, waar ze na de oorlog werd aangetroffen. Op 6 januari 1946 keerde de gehavende boot weer terug te Rotterdam en na reparatie kwam ze weer als sleepboot in de vaart. Tot 1948 verrichtte ze als DRECHT veel havensleepwerk.

Na het uitbreken van de 2e wereldoorlog kreeg de Nieuwe Matex steeds minder werk. Na 30 jaar aan het bedrijf verbonden te zijn geweest ging dhr. Jonckheer op 17 april 1941 met vervroegd pensioen. (Foto GOUWZEE en WODAN: Foto: NN, collectie BASM, 10-1909 bij het vlot brengen van s.s. ROTTERDAM).

Na de oorlog

Kort na de bevrijding, al in mei 1945, begon van Ommeren te informeren naar de sleepboten IRENE en DRECHT.

Pas op 25 maart 1949 schreef makelaar Blokland aan VO een brief dat ze de DRECHT te Boulogne sur Mer hadden opgespoord en in zeer slechte toestand verkeerde. Tussen 11 en 13 april 1949 ging een expert daarheen om verdere gegevens te verzamelen. Het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting, afdeling Vaartuigen, had vernomen dat de sleepboot op 15 juli 1944 tijdens een bombardement is gezonken waarna men het wrak nog heeft laten springen. Binnen een maand was het wrak geïdentificeerd als de DRECHT en kon het indienen van een claim beginnen. Volgens een berekening van Blokland was het grondbedrag aanbouwwaarde in 1939 f 85.000, de aftrek zijn 16% op f 13.600. Resterde f 71.400. De aan VO te betalen vergoeding zou ongeveer f 150.000 kunnen bedragen.

De sleepboot IRENE, die gedurende oorlog in Duitse dienst had gevaren, was er niet best aan toe. Er moest nog wel wat aan opgeknapt worden maar al het volgende jaar kon de sleepboot als DRECHT gaan varen en zeeschepen assisteren. Ook de PAX en de VREDE kwamen na de oorlog weer in de vaart en assisteerden ook zeeschepen.

Niet lang daarna zocht van Ommeren naar een nieuwe sleepboot voor het doen van het havensleepwerk in de sleepvaartcentrale. De voormalige zeesleper uit 1906 was al aardig op leeftijd en voor een havensleepboot niet wendbaar genoeg. Bij Wilton-Fijenoord te Schiedam was in augustus 1946 een sleepboot te water gelaten voor eigen rekening. Aangezien er weinig materiaal voorhanden was gebruikte de werf een stoomketel van bouwjaar 1929.



Een in 1913 door de Alblasterdamsche Machinefabriek gebouwde triple expansie van 650 IPK moest voor de voortstuwing zorgen. Na een grondige opknapbeurt plaatste men deze in de in aanbouw zijnde sleper die in april 1947 in de vaart kwam. Twee jaar heeft dit schip voor Wilton-Fijenoord gevaren als DRYDOCK V en deed sleepwerk voor de scheepswerf. In 1949 kocht van Ommeren de sleepboot van de werf en bracht deze als DRECHT in bij de sleepvaartcentrale. De oude DRECHT verkocht men voor sloop. De sleepboten PAX en VREDE gingen in 1948 over naar de Mabi waar ze als MABI 11 en MABI 12 nog een jaar voeren voordat ze voor sloop werden afgevoerd. De sleepboten van Phs. van Ommeren behielden hun ligplaats in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingingen aan het terrein van de Nieuwe Matex. Tot het einde bleven ze daar op station liggen aan een apart sleepbootsteiger. (Foto: WF).



Tot circa 1950 waren de meeste havensleepboten die zeeschepen assisteerden uitgerust met een stoommachine. De ontwikkeling van de dieselmotor zorgde ervoor dat deze veel goedkoper geëxploiteerd kon worden in de scheepvaart. Piet Smit bracht vanaf 1952 motorsleepboten (type AMERIKA, foto: geheugenvannederland.nl) in de vaart met een vermogen van 600 PK en Leen Smit kwam met dieselektrische sleepers (type ARGUS) van 600 PK. Afspraken met sleepbooteigenaars in de sleepvaartcentrale leidde er toe dat men havenslepers mocht bouwen tot 600 PK. Alle sleepbootrederijen zetten een omvangrijk nieuwbouwprogramma op, deels om verouderde sleepers te vervangen en deels om de toegenomen scheepvaart te kunnen bedienen. Van Ommeren kon het toebedeelde percentage in de sleepvaartcentrale moeilijk opvaren en bestelde er een 2e sleepboot bij in Duitsland. Via de bouw van motortankschepen voor de binnenvaart had van Ommeren contact met die werf. De scheepswerf van Hilgers A.G. te Rheinbrohl kreeg deze opdracht en bouwde het schip op een nogal ongebruikelijke wijze, namelijk ondersteboven. Op 11 april 1956 keerde een kraan het casco waarna de afbouw plaats vond op de dwarshelling. Afgemeerd aan het VO steiger aan de Parkkade te Rotterdam doopte mevr. Horselerberg-Bor op 7 juli 1956 de nieuwe boot in HORSEY. De directeur van Phs. van Ommeren (Rotterdam) N.V. waar ook de sleepdienst onder viel, was toen de heer J.J. Horselerberg. Deze sympathieke man kreeg in de loop van de tijd de bijnaam "Horsey" en vond het een grote eer dat een havensleper naar hem is vernoemd. Niet lang daarna, op 8 december 1956, kwam hij op 62 jarige leeftijd te overlijden. De sleepboot was uitgerust met 2 Bolnes 6L motoren van 300 PK die gekoppeld waren door een Brevo tandwielkast die 1 schroef aandreef. De tekening kwam grotendeels overeen met het type sleepboot AMERIKA van Piet Smit al was de uitrusting en indeling van de machinekamer totaal anders. Ook het uiterlijk was erg afwijkend door de grotere en hogere stuurhut. De schoorsteen was aanvankelijk lager, daar men veel last had in het stuurhuis van de vrijkomende uitlaatgassen is de schoorsteen verhoogd tot boven het stuurhuis wat een imposante aanblik opleverde.



Begin 1957 hield VO de exploitatiekosten van de HORSEY en DRECHT naast elkaar. Het bleek dat de kosten van de stoomsleepboot DRECHT per dag *f* 312,50 bedroegen en van de motorsleepboot HORSEY *f* 58,15. Ook bedroegen van lonen en sociale lasten meer als van de HORSEY. Het verschil in exploitatiekosten in volcontinu bedrijf is circa *f* 11.000 per jaar en bij dagdienst circa *f* 80.000 per jaar. Dat gaf aanleiding om op korte termijn een motorsleepboot te bestellen met een redelijke bouwtijd. In die tijd geen simpele zaak.

Uit Nederland kwam een aanbieding van *f* 700.000 en uit Italië één van *f* 675.000. Ook is de mogelijkheid bekeken om een boot te laten bouwen door de bedrijfsschool van Machinefabriek & Scheepswerf Boele te Bolnes. Een bedrijf waar VO mee samenwerkte maar niet aan die vraag kon voldoen.

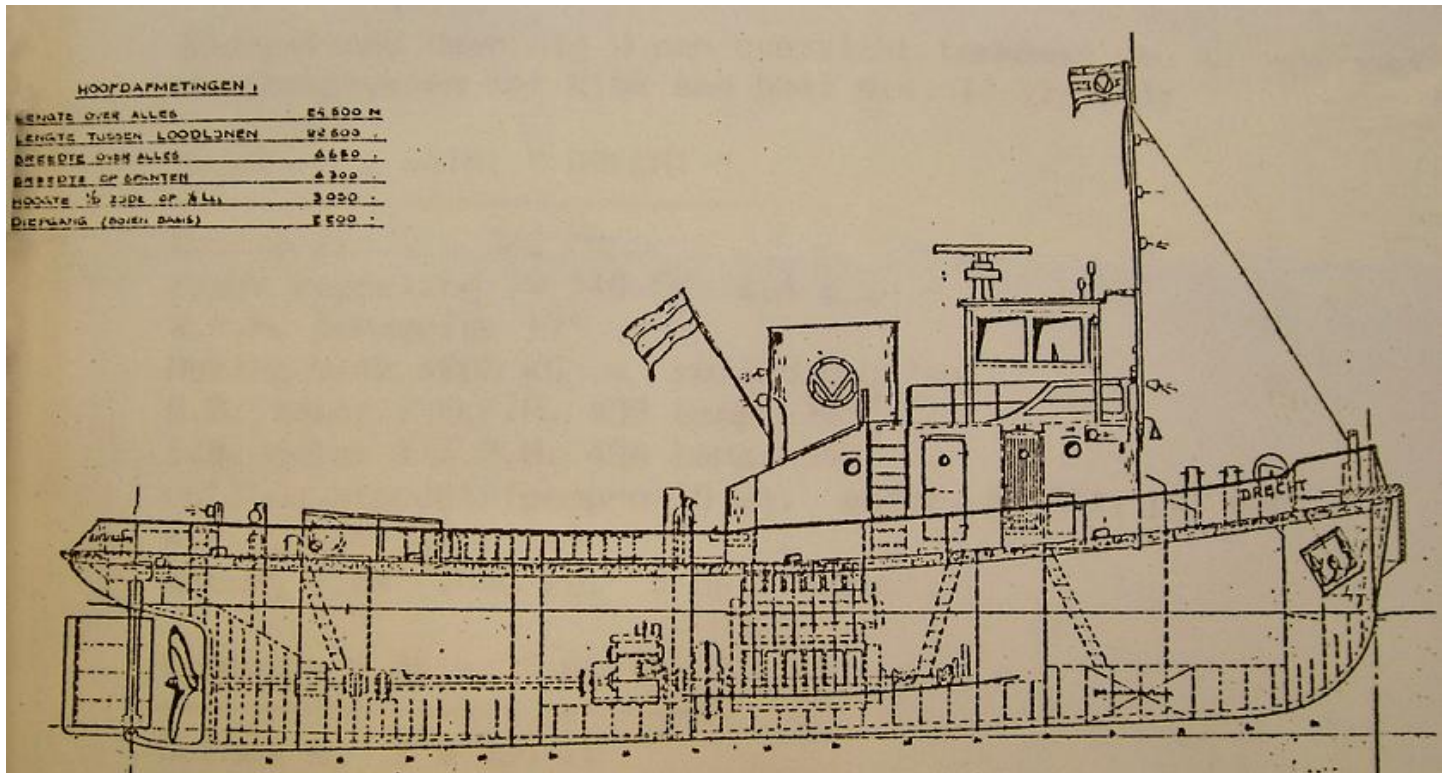
VO ging uit van een bouwprijs van *f* 550.000 en een verkoopprijs van *f* 200.000 voor de DRECHT, dat zou een investering vergen van *f* 250.000 tegen een besparing van *f* 80.000 op jaarbasis. Een rendement van 23% en bij volcontinuidienst een rendement van 31%. Zou de bouwprijs uitkomen op *f* 650.000 dan zou het resp. 18% en 24% worden.

He bleek dat scheepswerf R. van den Beldt te Oude Wetering een aantrekkelijke aanbieding deed en op 10 mei 1957 kon tot de bestelling van een motorsleepboot overgegaan worden. (Foto: Phs. van Ommeren).

Noorse tanker aan de grond

Het 10.040 bruto registerton metende Noorse tankschip NOREFOSS van Thoresen en Co. in Oslo, is zaterdag in

de Petroleumhaven tengevolge van de ebstroom en de sterke wind bij de Botlek aan de grond gelopen. Het schip kwam van Baniyas en was met olie de Hoek gepasseerd. Het zou ligplaats kiezen bij de Nieuwe Matex in de Botlek. Vier boten van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst en één van de Van Ommeren probeerden de tanker vlot te krijgen, doch dit gelukte niet. Toen het zaterdagmiddag hoog water werd, is het schip op eigen kracht vlot gekomen. (NvhN, 12-1-1958).



Ter vervanging van de stoomsleepboot DRECHT bestelde van Ommeren in mei 1957 een motorsleepboot bij scheepswerf Gebr. van der Beldt te Oude Wetering. Hiervoor gebruikte de werf zo'n beetje dezelfde tekening als voor de HORSEY, er waren slechts kleine verschillen. Natuurlijk bouwde een Nederlandse werf heel anders als een Duitse en dat was goed te merken. Het uiterlijk verschilde door de houten bovenbouw van het stuurhuis van de DRECHT terwijl de HORSEY voorzien was van een aluminium stuurhuis. De inrichting van beide boten stemde overeen met de Piet Smit sleepers, sober maar geschikt voor het werk. De bemanningen liepen diensten van 12 uur met om 06:00 uur en 18:00 uur de aflostijd. Bovendecks was er een keukentje en toilet/douche en onderdecks 2 hutten en een dagverblijf, achterin bevond zich een 2 persoonshut voor de matrozen. De bemanning bestond uit een kapitein, machinist, matroos en matroos/motordrijver (olieman) en met het systeem van dag en nachtdiensten hoefde er aan boord niet gekookt of geslapen te worden.

Nadat op woensdag 13 augustus 1958 de heer Ir. J.J. Surie, onder wiens supervisie de bouw geschiedde, de sleepboot aan de heer v.d. Broek had overgedragen was het de beurt aan mevr. C. Haak-Baars. Ze doopte de boot in DRECHT onder toezicht van tal van genodigden die naar het van Ommeren steiger voor het kantoor waren gekomen. De stoomsleper kreeg de naam DRECHT 1 maar kwam als zodanig niet veel meer in actie en ging tegen de kant als reserveboot. Opgelegd aan het terrein van de Nieuwe Matex te Vlaardingen sleepte ze alleen ter vervanging van de HORSEY of DRECHT als deze moesten repareren.

Met de Sleepvaartcentrale kwam men in 1960 tot overeenstemming om 7% van de bruto besomming van het Rotterdamse havensleepwerk uit te voeren. Daaronder vielen alle Rotterdamse havens, niet het Europoortgebied. Deze overeenkomst gold voor onbepaalde tijd en ging in per 1 januari 1961. In verband met dat percentage in de sleepvaartcentrale voer er 1 sleepboot in de volcontinu terwijl de andere in het weekend geen nachtdiensten maakte. Eerst lag de DRECHT 4 nachten stil, later bleef de HORSEY die nachten voor de kant liggen.

Hoewel de sleepboten vielen onder de afdeling Scheepszaken van N.V. Phs. van Ommeren (Rotterdam) bemoeide deze zich nooit veel met de gang van zaken. Het technisch beheer en bemanningszaken verzorgde de afdeling binnenvaart. Vrije dagen, vakanties, enz. regelden de mensen zelf onder leiding van een 1e kapitein en 1e machinist. Aan het eind van de zestiger jaren en gedurende de jaren zeventig hielden de sleepbootbemanningen van Smit nogal eens acties en braken er stakingen uit voor betere arbeidsvoorwaarden. Ook van Ommeren, die stipt de afgesloten C.A.O.'s naleefde, kreeg daarmee te maken en moesten noodgedwongen de sleepboten tegen de kant blijven.

In 1961 verkocht van Ommeren de reserveboot DECHT I aan Rimorchiatori Laziali te Citivecchia die ze tot 1979 in eigendom had.

N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst - Deelneming Van Ommeren

ROTTERDAM, 7 aug. — Met een maatschappelijk kapitaal van 2 mln gulden, verdeeld in 12 prioriteit-, en 19.988 gewone aandelen van 100 gulden, hebben tien Rotterdamse sleepvaartmaatschappijen gezamenlijk de N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst opgericht.



De oprichters zijn: N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, N.V. L. Smit en Co.'s Sleepdienst, N.V. Scheepvaartmaatschappij Tros. N.V, Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst, N.V. Stoomsleepboot Cosmopoliet, N.V. Stoomsleepdienst Mars, N.V. Stoomsleepdienst Maas, N.V. Hudig en Veder, N.V. Maatschappij Binnenvaart en Phs van Ommeren (Rotterdam) N.V. De nieuwe vennootschap beoogt o.a. het exploiteren van sleepboten, het verrichten van sleepdiensten en bergingswerkzaamheden en het vervoer van goederen. Van het kapitaal zijn bij de oprichting alle prioriteits- en 3.988 gewone aandelen geplaatst, die alle in contanten worden volgestort. Tot directeuren zijn benoemd de heren mr. B.M. de Court Onderwater en J.D. Wilton. Het werkterrein van het nieuwe bedrijf wordt de Rotterdamse Europoort, waarop over enkele jaren een zeer frequente vaart van super- en mammoettankers wordt verwacht. De kleinere sleepvaartmaatschappijen zouden bij die ontwikkeling weinig kansen krijgen, vandaar dat tot concentratie werd besloten. M.W.R.P.C. Viëtor, directeur van L. Smit en Co, deelde mee dat de 12 prioriteitsaandelen verdeeld zijn over enkele van de grootste partners. (De Tijd De Maasbode, 07-08-1961, foto STEENBANK: R. Weeks/H. Hoffmann).



Wachten bij de Rotterdamsche Droogdok Mij. om de ORE-TITAN te assisteren, v.l.n.r. de sleepboten CHILI (in 1971 herdoopt NOORWEGEN), HORSEY, DRECHT, ARGUS en KIJKDUIN. Op de achtergrond de in aanbouw zijnde Shell tanker ONOBA. De bemanningen van sleepboten waren niet zo blij met die "Ore" schepen, er moest een eigen tros geleverd worden. In die tijd was het nog een zeldzaamheid als dat gebeurde. De tros, compleet met voorloper en sluiting, lag in het achteronder opgeschoten en kwam er maar een enkele keer uit. Het lijkt er op dat het toen nog niet gebeurde, later gebeurde dat steeds meer en meer. Dat begon, grofweg gezien, bij de komst van de Sea-Land McClean type schepen en met een enkel jaar was het meer uitzondering als regel als er van het zeeschip een tros kwam. In die tijd is dan ook al snel en zware sleepgerei vervangen door een lichtere tros die aan dek opgeschoten lag. Die kon men makkelijk met 2 man binnenhalen, als dan de andere man aan dek de tros opschoot wan het zo geklaard. De meeste Smit sleepers werden in die tijd uitgerust met een vliegende kop aan de zijkant van de opbouw. In het dok stond de Griekse tanker ASTRAEA (bouwjaar 1958, 12.624 BRT). De ORE-TITAN liep op 3 januari 1962 de Nieuwe Waterweg binnen met bestemming ertsoverslagbedrijf Müller-Hanna in de Botlek, geladen met erts behandelde Phs. van Ommeren de Liberiaan als agent. (Foto: RDM, 10-1-1962, onder foto: RDM 323397, 10-1-1962 bij het vertrek).



d.t.s. ORE-TITAN, 1-1955 opgeleverd door National Bulk Carriers Inc., Kure Shipyard Div., Kure (38) als ORE TITAN aan Universe Tankships Inc., Monrovia-Liberia (ELPI), in beheer bij National Bulk Carriers Inc., New York (D.K. Ludwig, New York).

20.917 BRT, 12.380 NRT, 71.969 DWT. 242,02 (230,44) x 35,49 x 17,07 x 13,282 meter. 4 ruimen. 4.242 ton bunkers. 15 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 2.433 m², 43,9 BAR, Foster-Wheeler Corp. 16.500 APK, 12.309 kW, 2 stoomturbines, General Electric Co.

1976 verkocht voor sloop naar Spanje, 12-5-1976 gearriveerd te Santander, 14-6-1976 aanvang sloop door Recuperaciones Submarinas S.A., gesloopt te Santander in 1976.

"Arme Arie"

Over de Rotterdamse havens en de Nieuwe Waterweg weeft zich een onzichtbaar web van draadloze verbindingen waarvan het patroon ieder moment verspringt. Over de Rotterdamse havens en de Nieuwe Waterweg golft een Babel van roepende en sprekende stemmen, van vraag en antwoord, order en bevestiging. Er zijn ongeduldige en norske stemmen in de lucht, maar over het algemeen is de toon rustig en gemoedelijk, want rust en gemoedelijkheid zijn de kenmerken van de mensen van de waterkant en van het water. Daarom onttaart het Babel van mobilfoongesprekken van komende en gaande schepen naar de wal en vice versa dan ook nooit in een spraakverwarring. Het Babel is trouwens in zijn geheel alleen daar hoorbaar waar men steeds gereed moet zijn om een oproep te ontvangen en een opdracht uit te voeren, bijvoorbeeld in de stuurhut van de HORSEY, één van de twee havensleepboten van Van Ommeren. Dat bij Van Ommeren ook de gemoedelijkheid van de waterkant en het water heerst wordt wel door de naam van de HORSEY bewezen. Deze heeft niets uitstaande met de miljoenenbelangen van het concern in Engeland, maar was oorspronkelijk de bijnaam van een directeur van het cargadoorsbedrijf. Geen mens bij Van Ommeren vindt het vreemd, dat men de bijnaam van één van "de bazen" als naam voor een van de schepen heeft gekozen.

Als het hoofdkantoor aan de Westerlaan de HORSEY oproept die bij de Nieuwe Matex in Vlaardingen is gestationeerd, neemt de kapitein midden in de manoeuvre van het vertrek de hoorn op.

"HORSEY", zegt de Westerlaan, "wij hebben hier nog niet het rapport van zondag op maandag, dat is dus van 4 op 5 december. Wilt U eens kijken wat daarmee aan de hand is? Over."

"Ik zal eens bij Sinterklaas informeren," zegt de kapitein. "En anders stuur ik wel een kopietje. Over."

"O.K." zegt de Westerlaan. "Over en sluiten maar."



En intussen heeft de kapitein van de HORSEY zijn schip gemanoeuvreerd en loopt de haven uit om een binnenkomende tanker "te assisteren" zoals dat heet. Assisteren is niets anders dan een schip dat over de Waterweg binnenkomt op te vangen en voor de steiger te brengen, of, in omgekeerde richting, een schip dat voor de steiger ligt van de steiger de Waterweg op te brengen en te begeleiden tot het op eigen kracht verder vaart. Assisteren is een bescheiden uitdrukking voor het werk van de sleepboten, want al vaart althans het binnenkomende schip ook zelf, het zijn de mensen van de sleepboten die het werk doen.

De hele wereld is grijs wanneer de HORSEY de opgegeven tanker tegemoet vaart. Het water is even grijs als de wolken. De fabrieken, tanks en installaties op de oevers zijn grijs. De rook en smook die langzaam en laag uit hun schoorstenen drijft is grijs, voor zover hij niet hier en daar giftig geel is. Zelfs de kleuren van de schepen, opvarend naar de havens of uitvarend naar zee, lijken te vervagen en op te gaan in deze grijze wereld onder zijn laag plafond van wolken en smook. Een wereld die toch zijn eigen schoonheid heeft, omdat hij zich uitstrekt langs het altijd levende water van de rivier.

Terwijl in de warme stuurhut van de HORSEY uit het Babel voortdurend de vraag naar voren komt naar 'meneer de Jonge' die verzocht wordt om zodra hij terug is Arie op te bellen 'omdat die niet weet of de opgegeven maar wel juist is', manoeuvreert de kapitein van de HORSEY zijn boot langs zij een collega aan de kant die met nog twee anderen het karwei samen met de HORSEY zal opknappen. De tanker is een achttienduizend tonner en daarvoor zijn vier sleepboten wel nodig.



De kapitein van de andere sleepboot, de ARGUS, kijkt even op in zijn stuurhut als de HORSEY langsij komt. Dan wijst hij met zijn wijsvinger op zijn neus. De kapitein van de HORSEY knikt. Begrepen. De geheimtaal van de sleepers. De HORSEY moest straks vastmaken op de kop.

In de verte, om een bocht van de rivier, wordt het grote lichaam van de lege tanker zichtbaar. De HORSEY draait af naar het midden van de stroom, de ARGUS houdt iets meer de wal. Twee andere sleepboten zijn al bij de tanker die zich nu met omlinnende gestalte en herkenbare kleuren uit de heilige grijsheid losmaakt. ARGUS en HORSEY varen hem tegemoet. Met hun korte voorschip, hoge opbouw en lage lange achterschip hebben zij iets van boze zwarte zwanen, zoals zij met hun opgestuwde boeggolf komen aanzwemmen.

In de hoek van de stuurhut vraagt een metaalachtige stem opnieuw of meneer de Jonge zodra hij er is Arie wil opbellen. Arie kan niets doenvoor hij weet 'of de opgegeven maten van dat spul goed zijn.'

De HORSEY draait licht en makkelijk bij, vaart mee onder de torenende boeg van het grote schip. Het gaat allemaal zo kalm en gemoedelijk dat iedere buitenstaander zou denken dat hij het ook wel zou kunnen. De kapitein zet de ruitenwaiser aan, want het is begonnen te regenen. Hij doet een zijraam open en wuift naar de mannetjes hoog boven hem op de boeg van de reus. Begrepen. Rechtstandig zakt een tros omlaag, wordt beneden door een mannetje van de HORSEY ingepikt. In een ogenblik zit de lus aan het eind om de sleephaak vlak achter de schoorsteen van de HORSEY. Aan bakboord hetzelfde spel op de ARGUS. Kinderspel lijkt het. Even later varen de beide sleepboten langzaam vooruit tot de trossen strak staan. Achteraan hebben de twee andere ook vastgemaakt. Naar steiger 33 in de Tweede Petroleumhaven. Een groot schip met twee sleepboten vóór en twee achter heeft iets verheffends en belachelijk tegelijk. Het heeft door zijn langzaam tempo iets plechtstatigs, bijna als van een begrafenis. Het heeft ook iets sprookjesachtigs; een reusachtig gevelde reus, die door vier dwergen wordt weggedragen.

De dwergen doen het allemaal kalmpjes aan. De kapitein van de HORSEY zit naast zijn stuurwiel op zijn gemak op zijn bankje. Er gaan geen rinkelende signalen heen en weer naar de machinekamer. Soms snerpt van uit de hoogte van de brug van de tanker het fluitje van de loods. Dan antwoordt de HORSEY bijna onverschillig met een korte stoot. Het klinkt een beetje van 'Hou je maar rustig. Ik kan het zelf ook wel af.'

Nu zwaait de sleepboot van het grote schip weg om de kop dwars te trekken voor de haveningang. De HORSEY helt schuin over onder het gewicht van de massa van de tanker.

Arie vraagt voor de zoveelste maal of mijnheer de Jonge nou nog niet terug is. Hij moet weten of de maten juist zijn. De manoeuvre eerst vóór, dan in de haven, volstrekt zich in een volstreekte rust. Van tijd tot tijd even het snerpande fluitje van de brug, een korte stoot van een van de sleepboten, een tros, die slap hangt. Het gaat langzamer en langzamer, tot de laatste gang uit het grote schip is en het gevaarte voor de steiger drijft. Voor en achter blijft een boot vasthouden, de twee andere gooien de trossen los, zwenken rond en duwen met de neus tegen de hoge romp de reus de laatste twintig meter naar de steiger. Als de tanker vastligt en de HORSEY zich meteen afwendt, komt eindelijk meneer de Jonge aan de telefoon. Arie heeft naar hem gevraagd!

Maar Arie is nog niet uitgesproken of de HORSEY zelf wordt opgeroepen. Een Zweed die op vertrekken ligt moet geassisteerd worden. Het loopt tegen het einde van de middag. De grijze dag gaat over in een grauwe schemer. Wanneer de Zweed na de assistentie op eigen kracht naar zee vaart is het nacht. De raffinaderijen langs de waterkant, de schepen op de boeien, of langs de steigers, de schepen op de hellingen van de werven, het is alles een verwarrende tover van lichtjes.



Toch herkent de kapitein van de HORSEY al van verre het laatste hem opgegeven schip. Niet meer dan een paar lichten tussen de duizenden andere lichten, maar het is inderdaad de QUILOA, al weer een tanker. Op het donkere water, onder het donkere gevaarte, te midden van op- en afvarende donkere schepen, wordt de reus door de dwergen vastgemaakt. En weer begint de vreemde processie naar de ligplaats. Lichten op de wal, lichten op de QUILOA (foto), lichten laag op het water rondom, lichten hoog daarboven, bewegende en stilstaande lichten en te midden van dat alles de laaiende uitlaatvlammen van de raffinaderijen hoog in de nacht. En in die wereld van lichten dezelfde rustige manoeuvre van de HORSEY en de drie andere dwergen.

Wanneer ook die voltooid is, is Arie weer aan de telefoon. Of meneer de Jonge al weg is? Het klopt niet helemaal met die spullen!... Helaas, meneer de Jonge is al weg... Arme Arie...

(Bron: UEdele's Dienstwillige Dienaar, Leonhard Huizinga, 1962, tekening: Otto Dicke, gedenkboek Phs. van

Ommeren t.g.v. het 125 jarig bestaan. Foto ARGUS: Alex Duncan).

QUILOA, IMO 5288255, 3-11-1958 te water gelaten, 24-3-1960 opgeleverd door Scott's Shipbuilding Co. Ltd., Greenock Cartsburn Dockyard) (678) als QUILOA aan New Zealand Shipping Co. Ltd., Londen-U.K. Tankschip. 13.113 BRT, 7.341 NRT, 19.026 DWT. 2 waterpijpketels, v.o. 103.51 m². 42 BAR. 8.800 APK, 2 stoomturbines, de werf. 14.5 kn. 1968 verkocht aan British India S.N. Co. Ltd., Londen-U.K. 1969 verkocht aan Trident Tankers Ltd., Londen-U.K. (Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.). 1972 verkocht aan Pandora Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus, in beheer bij Joc Tankers, Piraeus, herdoopt MICHIEL. 1974 verkocht aan Kai Sun Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Seashine Navigation Corp., Hong Kong, herdoopt GREAT JUSTICE. 12-2-1977 gearriveerd te Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden, gesloopt te Kaohsiung in 1977. (Info en foto QUILOA: clydeships.co.uk).



Sleepboten in de Rotterdamse haven

"Als ik op zekere morgen mijn kamer op kantoor binnenstap, hoor ik een hees gillette, zoals oorlogsschepen die geven. De KAREL DOORMAN vertrekt. Of beter gezegd wordt vertrokken. Mogelijk dat een onderwijzer bij dat laatste zinnetje eenzelfde hees gillette laat horen omdat het geen Nederlands zou zijn. Toch laten wij het staan omdat het waar is. Er kan in Rotterdam geen enkel groot schip vertrekken zonder eerst vertrokken te worden.

Door sleepboten.

Ze maken vast, de draden aan de wal worden losgegooid en dwarsweg wordt het gevaarte weggetrokken. Dan bezorgen ze het schip de nodige vaart tot de grote broer in staat is het op eigen kracht alleen verder te klaren. Een fluitsignaal en de sleephaken schieten los. De sleepboten keren terug naar de kade om daar te wachten op een volgende job. Altijd stand-by, dag en nacht.

Wie kan zich de Rotterdamse haven indenken zonder sleepboten. Ze zijn er altijd en overal en zo vanzelfsprekend is hun aanwezigheid dat men zich soms amper meer realiseert dat zonder hunbemiddeling het waterverkeer voor de stad en in de havens al gauw in de war zou lopen.

Ze helpen overal waar iets te trekken valt. Dat kan een drijvende bok zijn die naar een zwaar karwei of een sleepschip dat naar een installatie of boot moet om een tijdje later weer diepgeladen te worden opgehaald. Dit kan een elevator zijn, een kraan, een stuk brug, kortom alles wat over water van hier naar ginder moet en zichzelf niet kan verplaatsen.

Er is echter een groep die zich speciaal bezighoudt met het assisteren van binnenkomende en vertrekkende zeeschepen. Dat is en blijft een boeiend gezicht, zowel voor degenen die met de riviervertrouwd zijn als voor de vele vreemden die bij een bezoek aan de stad uiteraard ook de vermaarde havenkant eens gaan opzoeken. In de regel hoeven ze niet zo lang te wachten want de duizenden schepen die Rotterdam aandoen, zijn aardig over de dagen verdeeld. Ze zien dan hoe voor en achter een of twee soms zelfs drie sleepboten hebben vastgemaakt en in onderlinge verstandhouding zo met het gevaarte te manoeuvreren, dat is precies daar en precies zo komt te liggen als de bedoeling is. Het loopt allemaal zo gesmeerd, sierlijk bijna, dat men de indruk krijgt dat er geen kunst aan is. In feite is echter elk sleepgeval een afgerond staaltje vakwerk van gespecialiseerde sleepbootkapiteins wier kundigheid tot ver over de grenzen een bijzonder goede klank heeft.

Men noemt ze havensleepboten ter onderscheiding van de riviersleepboten die, zoals de naam al aanduidt, uitsluitend in de Rijnvaart opereren en met het oog daarop langer, smaller en lichter zijn gebouwd. Ze moeten wel sterk zijn, maar mogen niet te diep gaan.



De havensleepboot daarentegen is breed en kort, zwaar gebouwd en heeft een grotere diepgang. Deze vorm is meer geschikt om snel en veel te manoeuvreren en toch kracht te kunnen ontwikkelen.

Men kan de havenboten onderscheiden in drie categorieën:

B-boten van circa 250 PK, A-boten van 250-500 PK en super A-boten van 500 PK en meer.

Het zijn vooral de A-boten en super A-boten die zeeschepen assisteren. Onder de laatste kan men ook rangschikken een aantal zeewaardige boten die in Europoort opereren, zo nodig de schepen zelfs uit zee ophalen. Ze zijn 1.000 PK of sterker met het oog op de vooral zeer grote tankschepen waar ze mee te maken krijgen.

Het gewone werk gebeurt dus meestal door sleepboten van om en nabij de 500 PK. Hun werkterrein strekt zich uit over de twee grote vaarwaters van Dordt en Rotterdam naar de Hoek. Plus de tussengelegen havens natuurlijk. Ze hebben in doorsnee een bemanning van vijf man: kapitein, machinist, 2 matrozen en een scheepsjongen. De dienst is continue.

Deze boten, vijftig in getal en toebehorend aan een zevental ondernemingen, zijn georganiseerd in een pool, de Rotterdamse Sleepvaartcentrale, waarvan het kantoor gevestigd is in de Javastraat nr. 12*. Van hieruit worden de opdrachten verdeeld. Aanvragen voor sleepbootassistenties worden dus aan dit kantoor gericht en per telefoon of via de havenradio (marifoon, kanaal 32) doorgegeven aan de boten die aan de beurt zijn.



Zo krijgen ook onze beide havensleepboten, HORSEY en DRECHT, die ook deel uitmaken van deze pool, hun orders. Het zijn beide sleepboten van nog geen 25 m lang, die 6,65 m breed zijn en een diepgang van 2,80 m. Vermogen 500 PK elk. Ze hebben een vaste ligplaats in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen en zijn dag en nacht paraat om opdrachten uit te voeren. Die kunnen, u weet het, zowel binnenkomende als vertrekkende schepen betreffen. Om over dat werk iets meer te weten te komen, hebben wij gesproken met kapitein Radema, een van de zes kapiteins.

Een schip voor Rotterdam komt nooit onverwachts. Het heeft via Scheveningen Radio al contact gemaakt met de agent. Eenmaal binnen de pieren vaart het een organisatie binnen met als eerste een meldingspost in Hoek van Holland (Dirkzwager).

Deze geeft per telex de aankomst door aan de autoriteiten, de cargadoor en andere belanghebbenden. Ook aan de Sleepvaartcentrale. Deze laatste roept dan via een uitsluitend voor de sleepvaart bestemde mobilfoonlijn de aan de beurt zijnde boten op. Dat kunnen er dus twee, vier of zes zijn. Behalve de naam en grootte van het schip krijgt iedere boot ook meteen te horen of hij vóór dan wel achter vast moet maken*2. De centrale kent zowel de boten als de kapiteins.



Ook moeten van de boten de havenloods aan boord brengen en hij krijgt door waar die man op de wal klaar staat. Meestal is dat bij het loodsstation Botlek, maar ook wel bij het station Tankhoofd (1e Petroleumhaven). Is het schip benaderd dan wordt eerst de loods afgezet en vervolgens wordt er vastgemaakt. Van het voorschip van de sleepboot wordt een lijn opgegooid waaraan men aan boord van het schip de tros bevestigt. Deze wordt ingehaald en om de beting (sleepbolders) gelegd*3. Bit dit slepen wordt altijd de tros van het schip gebruikt. Alleen bij schepen die Europaort aandoen en ij oorlogsschepen moet de sleepboot voor de tros zorgen. Bij het vastmaken zorgt de kapitein van de sleepboot dat de tros op de goede lengte komt. Het maakt n.l. verschil of het schip leeg of geladen is en of de haven van bestemming ruim is of niet. Voor de Maashaven b.v. zal het schip kort worden vastgebonden. Als alle sleepboten hebben vastgemaakt wachten ze op het sein om te gaan trekken. Dat wordt gegeven door de loods met een fluitje. Bij de opdracht is ook het adres van het schip en het steiger opgegeven en of en waar het schip gedraaid moet worden. Dat gebeurt meestal vóór de betreffende haven en hoe dat gebeurd bepaalt de loods. Eb en vloed spelen daarbij een rol. Bij een haven als de Rijnhaven wordt bij vloed het schip over stuurboord rondgetrokken. Bij eb vaart het schip zover door dat het achterschip erin getrokken kan worden. Het schip draait dan dus over bakboord. Bij stil tij wordt afgesproken hoe er gewerkt zal worden: "van ebbe of van vloeien". De sleepboten staan zowel onderling als met de loods in mobilfooncontact, zodat vergissingen niet veel hoeven voor te komen. De havenloods is employé bij de Havendiensten krijgt van deze dienst ook de praktische aanwijzingen hoe het schip moet liggen. Als er nog geen plaats in de betreffende haven zou zijn, wat wel eens voor kan komen, moet de agent via Scheveningen Radio het schip vragen zolang buitengaats te blijven.



Bij het meren van het schip helpen de zgn. roeiers (foto), een georganiseerde groep lieden die met hun motorbootjes de trossen uitbrengen, hetzij naar de boeien, hetzij naar de wal. Ze hebben een eigen station, worden gewaarschuwd door de Havendienst en zijn dus ter plaatse als het schip arriveert.



De sleepboten intussen wachten tot voor en achter twee trossen aan de wal vast zijn en krijgen dan een seintje van de loods dat ze mogen vertrekken. Één boot wacht echter weer op de loods om hem weer op zijn station te brengen.

Vertrekkende schepen

Bij vertrekkende schepen is de gang van zaken wat eenvoudiger. Men kan vast maken terwijl het schip nog gemeerd ligt. Draaien is meestal niet meer nodig. De loods is op eigen gelegenheid aan boord gekomen en regelt de manoeuvre. Deze bestaat uit het beurtelings losmaken van de waltrossen, waarna de boten het schip van de kant trekken. Vervolgens brengen ze het schip op gang tot de eigen machines voldoende snelheid ontwikkelen. Dat is na enige honderden meters al het geval. Bij ongunstige weersomstandigheden of wanneer het vaarwater vooruit niet vrij is, houden de boten wat langer vast. De achterboot laat altijd het eerste los en stoomt dan op om de loods opzij van het schip af te halen. De voorboot laat pas los als de achtertros is ingehaald en zwenkt dan af om weer naar zijn ligplaats te gaan. Het schip redt zichzelf verder, waarbij het kleine grut op de altijd drukke rivier maar uit zijn vaarwater moet blijven.

Is zo in het kort de werkwijze van de havensleepboten geschetst, het spreekt vanzelf dat het ook in dit vak niet altijd van een leien dakje gaat. Het is een continubedrijf en dat betekent altijd paraat. Ook bij nacht, bij storm, regen, sneeuw en kou. En niet te vergeten bij mist. De boten zijn weliswaar uitgerust met radaren er bestaat een prima samenwerking met de radarposten langs de kant, maar vlak bij een grote boot of onder de schaduw van hoge gebouwen blijft er van je echo niet veel over. Dan is plaatselijke bekendheid en gespannen opletten een eerste vereiste. Weliswaar gaan er met mist weinig schepen uit, naar binnen komen ze wel.

En dat zoiets kan en dat Rotterdam als haven een snelle behandeling aan steeds meer schepen kan bieden is, uiteraard naast andere faciliteiten, voor een niet gering deel te danken aan het slepende en schikkende werk van de sleepboten. (Bron: A., 't VO Journaal, november 1964. Foto KAREL DOORMAN: Peter van Zoest/A.N.P., 3-4-1964, Parkkade, Rotterdam. Foto VALK en MARS IV: R. Weeks/H. Hoffmann/T. v.d. Zee. Foto sleepboten: G.A. van der Chijs/ gahetna.nl. 2-1965. Foto HORSEY/DRECHT aan het sleepbootsteiger: T. v.d. Zee. Foto R.V.E. 21: T. v.d. Zee, 28-1-1990 bij losgewaaide SHOUSH op Calandkanaal. Foto R.V.E. 11: T. v.d. Zee, 23-6-1987).

*NB, na opening van het Smit kantoor in de Zalmstraat (1979) verhuisde de centrale daarheen. Na opening van het Smit Havensleepdienstkantoor te Schiedam verhuisde de centrale daarheen, daarna naar het kantoor aan de Scheurhaven en vandaar naar de Waalhaven.

*2 NB, de centrale deelde wel de sleepboten in, niet waar ze moesten vastmaken. Dat gebeurde door de havenloods of liet dat over aan de sleepboten. Wel bepaalde de loods hoeveel vóór, dan wel aan het achterschip.

*3 NB, het oog van de tros werd op de sleephaak gelegd, in geval van nood kon snel worden los gegooit. Belegd werd er minder vaak, b.v. alleen als er met 2 trossen gewerkt moest worden zoals bij het uit- en indokken of met een ingehaalde tros bij weinig ruimte.

Sleepbootkwestie is geregeld

ROTTERDAM, 14 okt. 1966. Gisteren is overeenstemming bereikt over een regeling voor het bestellen van sleepboten, nodig voor uitgaande en inkomende schepen in het Europoort-gebied. In Rotterdam circuleerden de laatste week geruchten dat havenloodsen uit protest tegen een vermindering van een jaarlijks douceurtje voor

bemiddeling bij het bestellen van sleepboten sinds enige tijd minder sleepboten bestelden dan voor een verantwoord manoeuvreren van de schepen in het Rotterdamse havengebied nodig was. Er is een gedetailleerde regeling uit de bus gekomen na overleg tussen het havenbedrijf, cargadoors, werkgevers en werknemers in het sleepbootbedrijf en de havenloodsen. Do regeling, die gisternacht is ingegaan, houdt in dat het bestellen van sleepboten moet gebeuren bij de sleepvaartcentrale die een oordeel moet uitspreken over het aantal in te schakelen sleepboten. Als de centrale het namelijk niet eens is met het bestelde aantal moet ze zich in verbinding stellen met het kantoor van de havenmeester. Dit kantoor zal bij controverses een beslissing nemen. Het kantoor van de havenmeester moet bij de beslissing rekening houden met de orde en veiligheid in 't havengebied. Wanneer er over de beslissing van de havenmeester onenigheid bestaat zal er, indien dit nodig wordt geacht, op korte termijn een bespreking volgen tussen alle betrokkenen. De zaak moet dan echter wel eerst volgens de beslissing van de havenmeester worden afgewerkt. (De Tijd, 14-10-1966).



Schip verspeelt beide ankers

Woensdagmiddag (16-2-1966) is de 11.349 ton metende tanker BRITISH ENVOY van de BP, op de Nieuwe Waterweg, even beneden Verolme, uit haar roer gelopen en aan de grond gevaren. Bij de poging om het schip alsnog te stoppen, verspeelde het beide ankers met de kettingen. De BRITISH ENVOY, die met het voorschip geboeid lag in de noordwal van de rivier, is na enkele uren vlot getrokken door de sleepboten ARGUS, ATLAS, ACHILLES en ARGONAUT van L. Smit en Co. en door de sleepers HORSEY en DRECHT van Van Ommeren. (HVV, 17-2-1966).

BRITISH ENVOY, IMO 5419139, 29-6-1953 te water, 12-1953 opgeleverd door Wm. Doxford & Sons Ltd., Sunderland (798) als BRITISH ENVOY aan British Tanker Co. Ltd., U.K. 11.349 BRT, 16.070 DWT. 6.400 EPK, de werf. 1958 verkocht aan B.P. Clyde Tanker Co Ltd., U.K., herdoopt CLYDE ENVOY. 1963 verkocht aan B.P. Tanker Co Ltd., U.K., herdoopt BRITISH ENVOY. 4-4-1970 bij T.W. Ward, Inverkeithing om gesloopt te worden. Foto BRITISH ENVOY: sunderlandships.com).

1968, naar de havensleepboten

In 1910 werd Paul Nijgh medefirmant van Phs. van Ommeren, zoon van de in 1849 geboren dochter van Philippus I (Petronella Johanna van Ommeren) en de zeeofficier Henricus Nijgh. Hij groeide op in Amsterdam en trad op 1 september 1895 in dienst als 19 jarige jongeman bij van Es & van Ommeren. Na een basisopleiding daar ging hij voor verdere opleiding naar een aantal bevriende bedrijven in het buitenland om vervolgens in 1900 op het Rotterdamse kantoor aan de slag te gaan. Hij maakte zich bijzonder verdienstelijk in de cargadoorssector. Nadat hij firmant was geworden schafte hij het avondwerk op het kantoor af en later werd zelfs de vrije zaterdagmiddag ingevoerd. In 1920 gaf hij ook de aanzet tot een premievrij pensioen en een weduwe- en wezenvoorziening, voor die tijd ongekende verworvenheden.

Olieman Arend van Ree ging rond de jaarwisseling 1967/1968 met pensioen op 63 jarige leeftijd. VO had al heel lang een voor die tijd redelijke pensioenregeling en premievrij. Dat hield wel in dat men met 63 jaar met pensioen kon gaan, alleen moest men 2 jaar overbruggen omdat de A.O.W. leeftijd op 65 jaar was gesteld. Arend ging dan met pensioen, tot de A.O.W. leeftijd kon hij als nachtwaker bij de Nieuwe Matex zijn pensioen aanvullen. Enige tijd daarvoor gingen de machinisten Paalvast en van Velzen met pensioen. Ook waren in de jaren '60 de matroosmotordrijvers Hank v.d. Voorde en Wout Boender werkzaam op de boten. De HORSEY voer continue, de DRECHT 7 dagdiensten en 3 nachtdiensten. Halverwege de jaren '70 wisselde dat en ging de HORSEY die nachten voor de kant. De bemanning wisselde daarbij over de boten zodat iedereen evenveel uren, zondagen,

nachtdiensten enz. maakte. De dagdiensten liepen van 06:00 tot 18:00 uur, de nachtdiensten dus van 18:00 tot 06:00 uur. In de loop van de tijd zijn de aflostijden, door diverse redenen, iets naar voren gehaald, het aflossen vond in het algemeen plaats tussen half zes en kwart voor 6.

De bemanning bestond per 1 januari 1968 uit:

C. Coppers, J. de Haas, J.C. Kremer en H. Verschoor.

J. v.d. Laan, H. Beverwijk (verving Paalvast), K. Kroon en A. Breijer.

T. Radema, A. v.d. Sanden, A. Riedijk en B. Wijgerse.

A. Snoek, J. Schoenmakers, F. Bernard en J. Markus.

J. v.d. Stroom, P. van Duffelen (verving van Velzen), H. Blouw en A. van Ree.

R. v.d. Zee (geen familie), J. den Breems, A. v.d. Merwe en A. Goedknegt.

Vanaf januari 1968 kwamen bij de sleepbootbemanning T. v.d. Zee (voor A. van Ree), B. van Emden (voor den Breems), W. Vergeer (voor J.C. Kremer die Radema opvolgde als kapitein), H. Borgstijn (voor Huib Verschoor), J. Bijl (als vaste aflosser tot er een plaats vrij kwam), J. Brugts (voor R. v.d. Zee). A.G. Dekker in 1976, P. van Dijk, J. Kooning, G. Verdoold, P. Nieuwstraten en J. Nootboom.



Sleepboten in Rotterdam staken 24 uur - Enkele zeeschepen voor anker

(Van onze correspondent) -Rotterdam, 11 november VERSCHEIDENE grote zeeschepen hebben vandaag voor de mond van de Nieuwe Waterweg het anker laten vallen, wachtend op het einde van de 24-uursstaking die vanmorgen om zes uur door vijfhonderd bemanningsleden van in totaal zeventig Rotterdamse stadshaven-sleepboten is begonnen. De havenmeester te Rotterdam heeft intussen besloten dat schepen met een lengte tot honderd meter de haven op eigen kracht mogen binnenlopen en daar afmeren. Van deze mogelijkheid is vanmorgen druk gebruikgemaakt. Voor de grotere schepen beslist de havenmeester in overleg met de loodsen in elk geval afzonderlijk.

Het besluit tot de staking werd gisteren op een vergadering van de niet-erkende Onafhankelijke Bedrijfsbond Verkeer genomen. Zij moet gezien worden als een protest zowel tegen de erkende vakbond als tegen de werkgevers wegens het feit dat de per 1 april geëindigde cao nog steeds niet is verlengd. Het sleepbootpersoneel wil een loonsverhoging van twintig procent en kan zich niet verenigen met de voorstellen van de reders de weeklonen met zes procent en de uurlonen met viereneenhalf procent te verhogen. Ook is een verkorting van de arbeidstijd in het geding. Reeds vroeg in de ochtend reden vanmorgen stakingsleiders naar de aanlegsteigers om eventuele werkwilligen te overreden niet aan het werk te gaan. Dat bleek echter niet nodig. De meeste

bemanningsleden verschijnen vanmorgen niet. Anderen begaven zich slechts aan boord om daar enkele karweitjes op te knappen. Ook sleepbooteigenaren, die zelf als kapitein varen, hebben: vanochtend noodgedwongen het bijltje er bij neergelegd. Zij zijn bang voor represailles als in 1947, toen stakers er niet voor terugdeinsden een sleepboot met werkwilligen tot zinken te brengen. De staking geldt niet voor sleepboten van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, die uitsluitend in de onmiddellijke nabijheid van de mond van de Nieuwe Waterweg opereren om tankers naar het Europoortgebied te slepen. Namens de werkgeversorganisatie zei mr. De Meester ons vanmiddag in het conflict vooral een strijd te zien tussen de wel-erkende en de niet-erkende werknemers die over de rug van de werkgevers wordt uitgevochten. "Wij hadden met de erkende organisatie over de salariëring praktisch een akkoord bereikt, maar van de zijde van de niet erkende OBV werd toen indirect de belachelijke looneis van 25 à 30 procent kenbaar gemaakt. Een kapitein en een machinist van dagboten hebben op het ogenblik een basisloon van circa f 13.500 per jaar, die van continu-schepen van f 15.500. Matrozen hebben een basisloon van f 10.000 per jaar. (AH, 11-11-1968, foto Sleepbootstaking 1968: Fotograaf Herbert Behrens/ANEFO, 11 november 1968. Sleepboten werkeloos aan de Willemskade te Rotterdam).

Met staking na 1 januari **ROTTERDAMS SLEEPBOOTPERSONEEL DREIGT**

In een brief aan de vereniging van sleepdienstondernemers In Rotterdam heeft de Onafhankelijke Bedrijfsorganisatie Verkeer (OBV) met een staking van het Rotterdamse sleepbootpersoneel gedreigd, als de vereniging de door het OBV eind november geformuleerde nieuwe arbeidsvoorwaarden voor het Maasstedelijke sleepdienstpersoneel niet accepteert. Deze staking zal worden geproclameerd als de nieuwe arbeidsvoorwaarden niet bij het begin van de eerste loonweek in het nieuwe jaar - dus op 30 december 1968 - van kracht zijn. De actie waarmee de OBV dreigt betreft zowel het stadssleepboot personeel als de bemanningen van Europoort sleepboten. De 24-uurs staking van november werd, zoals bekend, alleen door het personeel van de Rotterdamse stadssleepboten gevoerd. (ANP). (AH, 9-12-1968).

Sleepbootstaking legt haven van Rotterdam 'plat'

(Van onze correspondent in Rotterdam) De Rotterdamse haven begon de eerste werkdag van het nieuwejaar met een staking, die het scheepvaartverkeer vrijwel geheel stillegde. Om half zes gingen de bemanningen van de ongeveer 70 haven- en stadssleepboten, eigendom van zeven sleepdiensten, in staking. Gevolg daarvan was, dat alleen kleine schepen (beneden de 3000 ton) die niet beslist op sleepboothulp zijn aangewezen, de haven van Rotterdam konden binnenlopen en verlaten. Personeel van de sleepers in Europoort (negen boten met rond 50 opvarenden) is niet in staking gegaan. De aan- en afvoer van olie en olieprodukten gaat gewoon door. Het effect van de staking wordt als gevolg hiervan grotendeels teniet gedaan. Morgenmiddag om één uur komen de stakers in zaal Odeon aan de Gouvernestraat bijeen om te beslissen over de duur van hun actie. Zij zijn van plan pas weer aan het werk te gaan, als hun looneisen, die zij al in de eerste helft van november hebben geformuleerd, onverkort worden aangenomen.

Leen van OS geschorst

Het besluit om in staking te gaan werd gistermiddag genomen aan het slot van een rumoerige vergadering, die was uitgeschreven door Leen van Os, de leider van de 24-uursstaking op 11 november, die ruim een week geleden door het bestuur van de onafhankelijke bedrijfsorganisatie verkeer (O.8.V.) uit zijn functie van secretarispenningsmeester is geschorst wegens zijn actie tegen Trotskystische elementen. De heer Van Os beschouwt zich overigens nog steeds als bestuurder van de O.8.V., en heeft tegen het bestuur dat volgens hem medio december al door de ledenvergadering aan de kant is gezet, en tegen het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties (O.V.8.), dat de schorsing van de heer Van Os heeft gesteund, een kort geding aangespannen. In afwachting van de rechterlijke uitspraak heeft de heer Van Os, al bijna 24 jaar bestuurslid van de niet-erkende vakorganisatie, beslag laten leggen op het bedrag van f 250.000, dat het O.V.8, op de bank heeft staan. Over een ton hiervan kan ik ogenblikkelijk beschikken om de O.8.V.- leden onder de stakers uit te betalen, aldus verzekerde hij de meer dan 200 bemanningsleden, die met slechts één stem tegen besloten de sleepboten voor de kant te laten liggen. (In totaal zullen bij de staking ongeveer 550 bemanningsleden betrokken zijn; de ene helft van hen was gisteren in Odeon, de andere had dienst op de sleepboten.). (Nieuwsblad van het Noorden, 02-01-1969).

Mijnheer - Brief van de VO directie

Nu de mogelijkheid bestaat dat de staking van het personeel werkzaam in het havensleepvaartbedrijf zal worden voortgezet, moeten wij U het volgende berichten.

Wij hebben de mededeling van de gezagvoerders op 2 januari jl. dat het niet verantwoord zou zijn te varen in de gegeven omstandigheden aanvaard.

Echter, nu de onzekerheid en opwindings van de eerste dagen achter de rug zijn moeten wij vaststellen dat de gevolgen van de staking voor onze onderneming, voor de haven en voor de Nederlandse samenleving ruïneus dreigen te worden en in geen verhouding staan tot mogelijke grieven van het varende personeel. Daarom zullen opdrachten van de Centrale om te varen weer moeten uitgevoerd en hebben wij de Rijkspolitie te water en de rivierpolitie te Rotterdam verzocht u desgewenst en voor zover nodig bescherming te verlenen.

Wij willen rekening houden met het voornemen op dinsdag 7 januari a.s. nader beraad te voeren omtrent het al of niet voortzetten van de staking. Wat ook de uitkomst is van dit beraad, wij moeten U verplichten vanaf woensdag 8 januari 06.00 uur volgens dienstrooster dienst te doen en alle normale opdrachten uit te voeren. U zult inzien dat de ernst van de toestand passende maatregelen wettigt in het onverhoopte geval dat aan deze order geen gevolg zou worden gegeven.

Met groeten, Phs. van Ommeren (Rotterdam) N.V. Ir. J.J. Surie (directie Phs. Van Ommeren Binnentankvaart) en J.H. Jonkman (directie Phs. Van Ommeren (Rotterdam) N.V.). Rotterdam, 6 januari 1969.

DEEL EISEN INGEWILLIGD Sleepboten in Rotterdam varen weer - De 70 haven- en stadssleepboten (rond 550 opvarenden) zijn vanmorgen om half zes weer gaan varen na een staking van zes dagen. De in het Europoortgebied gestationeerde slepers hebben gisteravond al het werk hervat.

Met grote meerderheid van stemmen (405 tegen 201) hebben de sleepbootbemanningen gistermiddag in Odeon besloten een einde te maken aan de staking, nadat de directies van de sleepdiensten op het laatste ogenblik een deel van de eisen van de stakers hadden ingewilligd.

De drie punten die voor de bemanningsleden de doorslag hebben gegeven weer aan het werk te gaan, zijn: Het garantieloon van matrozen en matroos-motordrijvers wordt f 200 per week (f 5 gulden meer dan de vakbonden aanvankelijk met de werkgevers waren overeengekomen).

Alle opvarenden boven de 23 jaar (of kostwinners die jonger zijn) krijgen over de periode van 1 april 1968 tot 1 januari 1969 een extra uitkering van f 200 gulden (f 180). Bemanningsleden tussen de 16 en 18 jaar ontvangen f 100 en opvarenden tussen de 18 en 23 jaar die geen kostwinner zijn, f 150.

De werkweek wordt 43 uur, een kwartier korter dan in het oorspronkelijke ontwerp van de CAO als werktijd was aangegeven.

De stakingsleider acht het gevolg van de zes niet gewerkte dagen geen financiële strop.

De Nederlandse bond van vervoerspersoneel (NBV) en de Onafhankelijke Bedrijfsorganisatie Verkeer (OBV) zullen de bemanningsleden uit hun weerstandkassen uitkeringen verstrekken. Ongeorganiseerde opvarenden krijgen ook een uitkering, mits zij zich alsnog als lid bij een van de beide bonden aanmelden. (Nieuwsblad van het Noorden, 08-01-1969).



Sleepboot overvaren (Van een onzer verslaggevers) De sleepboot DRECHT (26 BRT) is gisteren op de rivier het Scheur, ter hoogte van de Oude Maas, overvaren door het IJslandse zeeschip ARNARFELL (1.381 BRT). De sleper maakte een slagzij van 90 graden, maar richtte zich weer op. De schade is aanzienlijk. De drie bemanningsleden bleven ongedeerd. De sleepboot is voor reparatie naar de Kon. Wilhelminahaven gesleept. (Het Vrije Volk: Democratisch-Socialistisch Dagblad, 22-08-1969, foto T. v.d. Zee).

Op de sleepboot voeren zoals gebruikelijk, in tegenstelling wat in de krant staat, 4 bemanningsleden (T. Radema, A. v.d. Sanden, K. Kroon en B. Wijgerse). Na het recht komen is de DRECHT opgevangen door een vaartuig, later door de HORSEY naar Vlaardingen gebracht. De schade is gerepareerd bij Scheepswerf en Machinefabriek A. de Jong in de Wilhelminahaven te Schiedam.

Sleepboten voeren weer Staking verloopt

ROTTERDAM — Sinds gistermorgen half zes varen de stadssleepboten in Rotterdam weer. Een dag tevoren bereikten de ondernemingsraad en de directie een akkoord: f 400 over 1970. De 800 man personeel van de stadssleepboten zijn afgelopen zaterdag in staking gegaan, uit solidariteit met de acties in de metaal en in de havenbedrijven. Het gevolg van de actie onder het personeel van de stadssleepboten was dat voor Hoek van Holland meer dan 100 schepen liggen te wachten op sleepboothulp. De Europoortslepers hebben aan de actie niet meegedaan. De aanvoer van ruwe olie voor de raffinaderijen in Europoort kon derhalve doorgaan. Bij de vervoersbonden bestond gistermorgen de indruk dat minstens de helft van de 2000 werknemers uit de machinale bi (overslag) weer aan het werk was gegaan. De stukgoedoverslag lag donderdagmorgen echter, ondanks een groot aantal werkwilligen, vrijwel helemaal stil- Bij de vakbonden, maar ook bij de Rotterdamse politie, houdt men er rekening mee dat er ernstige spanningen kunnen optreden tussen werkwilligen en personeel dat wil blijven doorstaken. Donderdagmorgen werd in de metaalsector nog niet gewerkt op de werven

van Verolme-Rozenburg (2500 man), Wilton-Feijenoord in Schiedam (3500 man) en bij de machinefabriek Hensen in Rotterdam (600 man). Dat was nog altijd meer dan de helft van het totale aantal stakers in het Waterweggebied. Bij Wilton-Fijenoord, het bedrijf waar de stakingsactie begon, bestond grote bereidheid om te werken. De bedrijfspoort was open en het personeel begaf zich, in langzaam tempo overigens, naar de afdelingen. (De Waarheid, 4-9-1970).



Bemanning sleepboten legt werk neer

ROTTERDAM — De dagploeg van sleepbootpersoneel in de Rotterdamse haven heeft vanmiddag het werk neergelegd en de boten gemeerd om de vergadering te bezoeken van de vakbonden over vernieuwing van de C.A.O. Ze handelden daarmee tegen de gebruikelijke gang van zaken dat de bonden op twee bijeenkomsten de meningen van de leden peilen. Een naar verluidt communistisch getinte commissie had de oproep gedaan niet in aparte vergaderingen bijeen te komen. De C.A.O. valt onder het loonmatigingsbesluit. De sleepbootbemanningen willen niettemin nu al verbeteringen, zoals het geval is geweest bij de haven-C.A.O. Voorzitter W. Hulsker zei ons voor de vergadering dat hij verwachtte dat het op een staking zou uitlopen. (NRC Handelsblad, 28-01-1971. Sleepbootstaking 1971 in Rotterdam, foto: Bert Verhoeff/ANEFO, 1-2-1971 gahetna).

STAKING BEGONNEN Wethouder probeert te bemiddelen in sleepbootconflict - (Van onze correspondent te Rotterdam) Drs. H.J. Viersen, wethouder van de haven te Rotterdam had vanmorgen om tien uur op het Rotterdamse stadhuis een gesprek met delegaties van sleepbootdirecties en vakbonden. Het doel was: overleg over de vanmorgen om zes uur begonnen staking van de stadssleepboten, die, aldus de wethouder, voor de reputatie van Rotterdam een gevoelige klap betekent. "Het belang van de haven in Rotterdam," zei de heer Viersen gisteravond "is waarschijnlijk groter dan in cijfers precies uit te drukken." Tot de staking, waarbij 150 sleepboten met totaal 500 bemanningsleden zijn betrokken, is gisteren besloten, nadat zaterdagmiddag laat de werkgevers een afwijzend antwoord gaven op het ultimatum van de bonden. Behalve in Europoort komen in de Rotterdamse havens sinds vanmorgen geen schepen meer binnen. Voorlopig is nog niets bekend over de uitwijkende schepen, maar er vormt zich wel buitengaats bij Hoek van Holland een contingent wachtende schenen, hopen op een snelle oplossing. Die kan vandaag komen van de bemiddelingspoging van de wethouder, die volgens NBV'er Hulsker zijn opdracht hiertoe rechtstreeks heeft gekregen van minister Roolvink. Van de afloop van dit gesprek hangt af of de werkgevers morgen een kort geding aanspannen tegen de bonden. (NvhN, 01-02-1971).



SLEEP & DUWVAART



De Sleepbootstaking van 1971 te Rotterdam, foto: Bert Verhoeff/ANEFO/gahetna/nl, 21-2-1971

Maand afkoeling in sleepbootconflict

Door R. van der HEIJDEN ROTTERDAM, 5 febr. — Mr. J.G.L. Reuder, president van de rechtbank in Rotterdam, heeft gisteren in het korte geding tussen werkgevers en werknemers in het sleepbootbedrijf in Rotterdam voor een novum in het stakingsrecht gezorgd. Hij beval een afkoelingsperiode van een maand. Gedurende die periode mogen de bonden geen staking uitroepen.



De Sleepbootstaking van 1971 te Rotterdam, foto: Hans Peters/Anefo/gahetna.nl, 4 februari 1971

Voorts legde mr. Reuder de bonden op dat zij voor vanavond 24 uur aan hun leden bekend maken dat de staking en de daaraan door hen verleende steun tot nader order wordt ingetrokken. Voor overtreding van het eerstgenoemde verbod stelde mr. Reuder een dwangsom vast van f 25.000, voor overtreding van het tweede een dwangsom van f 5000 voor elk uur dat de bonden in gebreke blijven. Zowel de heer W. Hulsker, voorzitter van de bedrijfspgroep haven van de Nederlandse bond van vervoerspersoneel — als woordvoerder van de drie vervoersbonden — als de heer A. de Boon, vice-voorzitter van het NVV, heeft verklaard de komende onderhandelingen alleen op basis van het ultimatum te zullen voeren. Dat houdt een verhoging met f 45 van het weekloon van het sleepbootpersoneel in al zijn geledingen in, gerekend over het hele jaar 1971. Het Loonmatigingsbesluit staat tot 1 juli slechts verwerking van f 7,70 per week van de "f 400" toe, alsmede verhogingen per 1 januari resp. 1 april met drie resp. een procent. Met de uitspraak van mr. Reuder in handen, menen de bonden dat hun staking niet onrechtmatig is geweest. Zij kondigen nu al aan dat ze opnieuw een staking zullen uitroepen als hun looneisen bij het aflopen van de afkoelingsperiode op 7 maart niet volledig zijn ingewilligd. "We beginnen de onderhandelingen met een schone lei en schuiven alles wat we in de afgelopen dagen bij het gesprek met de werkgevers op papier hebben gezet van de tafel", redeneren de bondsbestuurders. Ernst De heer De Boon had gisteren burgemeester Thomassen van de ernst van de situatie op de hoogte gesteld. Daarna zijn de partijen op uitnodiging van de burgemeester óp het stadhuis bijeen geweest. De bonden hebben er toen op gewezen dat de rechter de staking wel zou kunnen verbieden, maar dat de actie dan onder leiding van wilde actiegroepen zou doorgaan. Volgens de heer De Boon had Arbeidersmacht, een groepering die bij de recente havenstaking tijdelijk het heft uit handen van de vakbonden had genomen, al pamfletten klaar liggen. De bondsbestuurders hebben vanmorgen op een vergadering in Atrium opgeroepen het werk zaterdagmorgen — overeenkomstig de uitspraak van de president van de rechtbank — te hervatten. In de praktijk komt dat erop neer dat de sleepboten om half zes, het gebruikelijke uur van aflossing, zullen gaan varen. (NRC, 05-02-1971).



Bindend advies bij sleepboten met f 45 erbij

Door R. van der HEIJDEN ROTTERDAM, 8 maart — "Wij hebben gewonnen". Zo eindigde triomfantelijk de heer W. Hulsker, voorzitter van de vakgroep havens van de Nederlandse bond van vervoerspersoneel, gisteravond in Lommerrijk zijn verslag aan de bemanningen in het stadssleepbootbedrijf over de afloop van de onderhandelingen met de werkgevers. Op de voorpagina hebben we gemeld dat een dreigende staking is voorkomen. Het bindend advies van de commissie van goede diensten, die was uitgegaan van het ultimatum van de werknemers bestond uit: de toegestane verhogingen per 1 januari en 1 april 1971, loonsverhoging van 1 juli af met f 40 per week, verhoging van de vakantietoeslag van zes naar zeven procent, intrekking van de bestaande reisgeldvergoeding die wordt vervangen door een toeslag van f 20 voor transportkosten en bijzondere werkomstandigheden en 4 pet. balansuitkering. Door deze wijzigingen wordt over 1971 gerekend het loon in dagdienst met f 45 per week hoger. Een balansuitkering is volgens de heer Hulsker nieuw in Nederland. Er is geen winstuitkering gekozen, omdat sommige sleepbootbedrijven geen winst maken. Een balansuitkering moet in elk geval worden betaald. Wie in de commissie van goede diensten, behalve wethouder Viersen, zat wilde de heer Hulsker — overeenkomstig een door hem gemaakte afspraak — niet zeggen. Het is ons echter bekend dat de andere twee leden waren mr. W.H. Foekema Andreae en dr. J.Ph. Backx, voorzitter van de Kamer van Koophandel resp. voorzitter van de Scheepvaart Vereniging Zuid, de werkgeversorganisatie in de Rotterdamse haven. De wethouder, voor zijn bemiddelingspoging via een motie in de gemeenteraad aangezocht, had zich laten bijstaan door twee loondeskundigen, te weten mr. R. J. Erdtorink, oud-voorzitter van het college van

rijksbemiddelaars, en dr. P. S. Pels, secretaris van de Sociaal Economische raad. De bemiddelaars en de adviseurs hebben als een van de belangrijkste punten gezien hoe de lonen van de bemanningen van de sleepboten liggen ten opzichte van wat in het Nieuwe Waterweggebied wordt betaald. Naar de mening van de heer Hulsker zijn de sleepbootbemanningen nu met hun c.a.o. een heel eind in de richting van die van de havenwerkers. Het was de wens van een groot aantal personeelsleden van de sleepboten om onder de haven-c.a.o. gebracht te worden — een eis die de werkgevers met kracht hebben afgewezen omdat het werk niet te vergelijken zou zijn. De werkgevers hadden het personeel dat gisteren dienst had, in staat gesteld de vergadering bij te wonen — een gebaar dat bijzonder werd gewaardeerd. Daartegenover stelden de bondsbestuurders na afloop van de bijeenkomst, waarin geen wanklank viel, de oproep dat de bemanningen zo spoedig mogelijk weer naar boord terug moesten. Verheugd Een woordvoerder van de werkgevers heeft gezegd dat zij verheugd zijn dat een staking is voorkomen. Het is volgens hem geen onwil geweest om tot een vrij aanzienlijke verbetering van de inkomsten van de bemanning te komen. De werkgevers waren aanvankelijk bevreesd voor de inflatoire consequenties. In dat opzicht hadden ze — volgens hun zegsman — een zware verantwoordelijkheid gevoeld. Ten slotte waren ze echter akkoord gegaan met het aanbod van de commissie van goede diensten. De werkgevers zullen nu nagaan hoe zij een compensatie kunnen vinden voor de zeer sterk gestegen kosten die uit de overeenkomst voortvloeien.

Werkende jongeren zijn zaterdagmiddag bij het Beursplein in Rotterdam begonnen met een sandwichborden-aktie. De actiegroep Werkende jongeren Rotterdam wil vorming en opleiding van alle werkende jongeren tot 18 jaar, medebeslissingsrecht in bedrijf, onderwijs en vormingscentra alsmede afschaffing van het jeugdloon. (NRC, 08-03-1971, foto: Bert Verhoeff/ANEFO)/gahetna.nl, 1-2-1971, Rotterdam).

Het einde van N.V. Motorsleepdienst MABI



De sleepboot MABI 14 langsij de drijvende bok HERACLES van N.V. Kraaijeveld Transport Mij. (Foto: Cor Fijnaart).

Drie jaar na de oprichting van N.V. Maatschappij Binnenvaart (18 mei 1917) door Jan Roelofs, Paul Nijgh (directeur Phs. van Ommeren), en Bernard Ottevanger (directeur N.V. Hoven & Henny's Handelmaatschappij te 's-Gravenhage), ontstond de N.V. Motorsleepdienst Mabi (afkorting van Maatschappij Binnenvaart) die zich met sleepvaart zou gaan bezig houden. Deze afdeling kwam onder leiding van P. Winkelman en vestigde zich aan de Grote Draaisteg 3 te Rotterdam. Deze sleepboten kregen de naam Mabi gevolgd door een nummer en werden voornamelijk ingezet voor het slepen van de eigen lichters. Later sleepten ze ook de tanklichters van Phs. van Ommeren en kreeg ze ook een aandeel in de Rotterdamse Sleepvaartcentrale die de assistenties regelde aan zeeschepen.

In de 2e wereld oorlog voerde de bezetter verschillende sleepboten weg. Voor de operatie "Seelöwe", de in 1940 geplande landing in Engeland, namen de Kriegsmarine van de Mij. Binnenvaart 8 schepen in beslag. Nederlandse werven moesten zorg dragen voor de verbouwing van deze vrachtschepen tot landingsvaartuigen uitgerust met een kopklep. Een ingegoten betonnen bodem moest voor versterking zorgen. Totaal werden voor operatie "Seelöwe" ongeveer 2.200 binnenvaartschepen gevorderd en ingedeeld. De schepen met eigen motoren moesten zelf de overkant zien te halen, de vele sleepschepen werden in groepen gesleept door zee- en binnenvaartsleepboten. Ook bouwden de bezetters vliegtuigmotoren in sleepschepen om zelfstandig te varen. Tijdens de bezetting bestelde de Mabi een stoomsleepboot bij scheepswerf Jonker & Stans te Hendrik Ido Ambacht. Als eerste Mabi sleepboot nam de Kriegsmarine de MABI 2 in beslag op 20 augustus 1941 omdat ze

deze nodig had voor de operatie "Barbarossa". Vanaf 22 oktober 1941 in dienst van Marine Bordflak vertrok de boot in juli 1942 van Wilhelmshaven naar de rivier Dnjepr in Rusland. Daar de Duitsers niet zo succesvol waren in Rusland moesten ze zich in 1944 terugtrekken en brachten de MABI 2 tot zinken. Nog voordat deze als MABI 10 opgeleverd kon worden vorderde de Kriegsmarine het schip op 26 augustus 1941 en zette deze in op de Kriegsmarinewerf te Bergen. De Kriegsmarine kon ook de MABI 6 gebruiken en vorderde deze op 20 augustus 1942. Eerst voer ze als HF 11 en later als HI 13 in Duitse dienst.



Na de bevrijding begon de Mabi de verwaarloosde vloot weer op te bouwen, o.a. door het plaatsen van nieuwe motoren. De MABI 10 kwam terug uit Noorwegen en kreeg een jaar later een Güldner dieselmotor van 225 EPK ingebouwd. Ook bouwde men Güldner dieselmotor van 100 EPK in bij de MABI 6 die na de oorlog weer aan Mabi is teruggegeven. Een zelfde motor van 150 EPK ontvingen de MABI 4 en de MABI 5 in 1946.

Tijdens het bombardement op Rotterdam in de meidagen van 1940 ging ook het kantoorpand van de Mabi verloren. Na de oorlog bood het huurpand Zeemansstraat 9 een oplossing. In 1952 kocht de eveneens aan de Zeemansstraat gevestigde onderneming N.V. Transport Mij. "Vola" het pand omdat deze zelf meer ruimte nodig had. Dat bracht de noodzaak voor de Mabi naar een ander pand uit te zien.



Op 1 maart 1949 kwamen de stoomsleepboten PAX en VREDE van Phs. van Ommeren over naar de Mabi en voeren als MABI 11 en MABI 12 slechts korte tijd voor ze naar de sloop gingen.

Doordat het aantal te verslepen binnenvaartschepen daalde besloot de Mabi in 1955 ook sleepboten in te zetten voor de assistentie van zeeschepen te Rotterdam. Het verkreeg daartoe een belang van ca. 1% in de Sleepvaart Centrale. Voor dat doel bouwde scheepswerf de Haas te Maassluis de MABI 3, MABI 14 en MABI 15, deze waren voorzien van een 430 EPK sterke M.W.M. dieselmotor. Vanaf 1955 tot de opheffing is de Mabi lid geweest van de Vereniging van Sleepdienstondernemers te Rotterdam. Ook deed de Mabi veel werk voor van Ommeren. Wanneer een sleep tankschip van de binnenvaartvloot Phs. van Ommeren te Rotterdam arriveerde lag de Rijnsleepboot deze voor anker aan de Stredam of een andere ankerplaats boven Rotterdam. De Mabi zorgde dan voor het transport naar een tankinstallatie om daar te laden en lag vervolgens het schip weer terug op de ankerplaats. Van Ommeren had ook een sleep tankschip varen in België (meestal de BRITTANNIA) waarvoor de Mabi de trekkracht leverde.



Samen met de N.V. Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst betrok de Mabi op 21 oktober 1959 een voor gemeenschappelijke rekening gebouwde kantoor aan de Boompjes. Op de nummers 101-102 kreeg men een moderne, door Ir. J.W. Boks ontworpen, werkruimte ter beschikking van 3.800 m³.

Het initiatief tot gezamenlijke bouw kwam van de secretaris van de Kamer van Koophandel te Rotterdam die wist dat beide zaten te springen om nieuwe kantoorruimte. De vloot bestond toen uit 14 sleepboten, 18 motorvrachtschepen, 17 sleepschepen en 2 tanklichters.

Het kantoor verhuisde mei 1972 van de Boompjes naar de Van Weerden Poelmanweg bij de Waalhaven en de oude naam veranderde in B.V. Mabi. Het bereiden van beurtschepen voor het transport van stukgoederen (balen, kisten enz.) en de exploitatie van bodediensten (o.m. op Veendam) waren verleden tijd geworden. De groepage van lading (Votainer) het laden en lossen van containers en de distributie van goederen waren de belangrijkste werkzaamheden geworden. Evenals internationale autotransporten naar bestemmingen in noord- en zuid Europa. De vestiging aan de Waalhaven beschikte over 4.000 m² loodsruimte op een (werk)terrein van 10.000 m². (Info: De sleepboten van de familie Roelofs, G.J. de Boer/B.A.S.M., 1993).

In het door het concern opgezette groepage en distributie van goederen onder de naam Votainer bleef de Mabi B.V. een belangrijke rol spelen. Pas in 1982 verdween de naam Mabi uit de boeken om plaats te maken voor Votainer.

Sinds 1 juli 1993 maakt Votainer International B.V. deel uit van Air Express International (Inc.) uit de Verenigde Staten. Daarmee realiseerde Van Ommeren een netto boekwinst van f 12 miljoen. Het Amerikaanse bedrijf is in 2001 overgenomen door de in 1815 te Bazel opgerichte Danzas Groep. Deutsche Post World Net nam in 2000 Danzas over en consolideerde in 2003 zijn expresactiviteiten en logistieke activiteiten onder de naam DHL.



**SLEEP &
DUWVAART**



Begin 1971 had de N.V. Motorsleepdienst "Mabi" te Rotterdam nog 3 sleepboten in de vaart, de MABI 3, MABI 14 en MABI 15. De sleepdienst deed hoofdzakelijk sleepwerk ten behoeve van de sleeptankschepen van Phs. van Ommeren Binnenvaart. Daarna gewoon sleepwerk en had een klein aandeel in de Sleepvaartcentrale. Van Ommeren had bijna alle sleeptankschepen verkocht of verbouwd tot duwbak en ook het reguliere sleepwerk minderde snel. Eind 1971 verkocht de Mabi de MABI 3 aan J.A. Flipsen te Capelle a/d IJssel die de sleper als ORCA in de vaart bracht. (Foto ORCA ex MABI.3: T. v.d. Zee, 23-7-1990, St. Philipsland met de tankduwbak DERCA 34 6002134),



Bij het uit de vaart nemen van de 2 laatste Mabi sleepboten kwamen er 5 man van de Mabi bij op de HORSEY - DRECHT zodat een rooster van 42 uur kon worden opgesteld. Het nog geen 1% aandeel van de Mabi in de sleepvaartcentrale ging over naar van Ommeren, daarbij kwam het aandeel VO in de Sleepvaartcentrale op 7,465%. De laatste 2 Mabi sleepboten, de MABI 14 en MABI 15 zijn kort daarop verkocht aan Sleepdienst Broedertrouw B.V. v/h Firma C. den Boer & Zn. te Zwijndrecht en kwamen in de vaart als resp. BROEDERTROUW XV en BROEDERTROUW XIV.

Tot 1 april 1974 liep de bemanning op de HORSEY en DRECHT een rooster van 48 uur. De vakbonden zagen dat met lede ogen aan, er was al een werkweek overeengekomen van 40 uur de mensen bij de andere sleepvaartbedrijven liepen al zo'n rooster.

Van de Mabi kwamen over: kapitein A. Schippers en J. de Hartog, de machinisten C. Fijnaart, F. Tempelaars en A. Ruys. Omdat de Hartog afhaakte (bleef bij Mabi) kwam er kort daarop een plek vrij voor J. Vliegthart, die ging na de Mabi werken bij de Kroonkurk maar kon daar niet erg wennen.

Rooster

Er kwam bij de 6 ploegen dus nog een ploeg bij, dat resulteerde in een dienstrooster van 42 uur per week dat liep over 7 weken. Daarbij kwam het aantal aflossers zonder vaste ploeg op 2.

(Info: Sleepboten van de familie Roelofs, internet en eigen archief. Foto MABI.6: Cor Fijnaart. Foto MABI 12: NN/gahetna.nl, 1961 (samen met een andere Mabi sleper aan een van Ommeren tankschip). Foto MABI 12 en MABI 2: Kaart, fotoarchief Arnold Wassink/binnenvaart.eu. Foto BROEDERTROUW XV ex MABI 14 met op sleeptouw de BROEDERTROUW IV ex SLIPWAY: T. v.d. Zee, 8-7-1991).

Betreft neerleggen werkzaamheden

In het verleden is wel eens misverstand ontstaan over het feit of bij een officiële of wilde staking van de sleepboten in de Rotterdamse haven u al dan niet hieraan meedeed. Het zal u duidelijk zijn, dat deze dan openblijvende vraag zowel voor u als voor ons vervelende consequenties kan hebben.

Alhoewel wij met u hopen van dit soort zaken in de toekomst verschoond te blijven, lijkt het ons toch reëel hierover een duidelijke afspraak te maken. Indien er een oproep tot het neerleggen van de werkzaamheden uitgaat, verlangen wij van de dienstdoende kapiteins c.q. 1e kapitein, dat zij direkt bij de afdeling Scheepzaken laten weten of zij al dan niet aan de oproep gevolg zullen geven. Ook dienst één en ander in het betreffende dagrapport vermeld te worden. Als de werkzaamheden worden voortgezet, zullen via de afdeling Scheepzaken verdere instructies volgen.

Als de werkzaamheden worden neergelegd, dan dienen de boten, na te zijn afgemeerd aan het botensteiger bij de Nieuwe Matex Vlaardingen, te worden verlaten.

Met vriendelijke groeten De Directie: Phs. van Ommeren (Nederland) B.V. Rotterdam, 26 januari 1977.



De HORSEY en DRECHT aan het sleepbootsteiger bij de Nieuwe Matex in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen.(Foto: T. v.d. Zee).



N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst

Begin 1979 bedroeg de verhouding van de aandelen in de N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst: Smit: 136.516 aandelen zijnde 91,01867%, Veder en Fontein Holding B.V. (Hudig en Veder B.V.): 2.187 aandelen, 1,458%, Maatschappij Binnenvaart B.V. (Mabi): 713 aandelen, 0,47533% en Phs. van Ommeren (Rotterdam) B.V.: 10.572 aandelen, 7,048%. Al begin 1979 begonnen onderhandelingen onder druk van de wet VAD (Vermogen Aanwas Deling). De N.R.S. als enige niet 100% bedrijf van Smit zou binnen die regeling vallen en het honoreringssysteem zou verstoord worden omdat het N.R.S. personeel hogere rechten zou krijgen als het Smit personeel. De mogelijkheden tot onderlinge compensatie van fiscale winsten en verliezen zou ook verbeteren, dat als bijkomstig voordeel. NB, Hoewel met name door linkse partijen regelmatig is aangedrongen op de invoering van een vermogenswinstbelasting (VAD) is deze nooit integraal ingevoerd.

Dat was wel het sein waarop Phs. van Ommeren ging rekenen en zich ging buigen over de toekomst van de 2 havensleepboten en de noodzakelijke investeringen om sleepboten in de vaart te houden. De sleepboten HORSEY en DRECHT waren al jaar resp. 23 en 21 jaar oud en Smit had een achttal havensleepboten van 2 x 900 PK besteld waarvan er al enkele in de vaart waren. (Foto: T. v.d. Zee, 7-4-1983).

In maart 1979 ging van Ommeren met cijfers aan het werk.

Het type havensleepboot dat Smit had besteld ter waarde van circa *f* 4.500.000 per stuk vond VO niet interessant, vooral omdat het ontwerp en tekeningen eigendom waren van Smit en niet van scheepswerf De Merwede. De werf maakte wel een ontwerp van een type verbeterde Drecht met ongeveer gelijke afmetingen en een vermogen van 1.000 à 1.200 PK en verbeterde uitrusting en accommodatie.

De 7,465 (7% aandeel VO en de rest Mabi) hadden een boekwaarde van *f* 1.130.000 met een meerwaarde van *f* 1.000.000 per 30 september 1978. Phs. van Ommeren vroeg dus tenminste *f* 2.130.000 voor de aandelen. Dat bedrag moest dus geïnvesteerd worden en goed ook om eenzelfde resultaat op te brengen. Deze winst bedroeg voor VO rond de *f* 300.000 per jaar. Een mogelijkheid zou zijn het aandeel N.R.S. van 7,465% over te doen in de sleepvaartcentrale en het bedrag van *f* 2.130.000 te investeren in een nieuwe sleepboot van 2 x 900 PK met een waarde van *f* 4.000.000.

Bij afschrijving in 10 jaar, met een restwaarde van *f* 1.000.000 en een belastingtarief van 50%, zou de jaarlijkse cash flow van *f* 600.000 minus *f* 300.000 plus *f* 300.000 is *f* 600.000 bedragen. De interne rentevoet bij een present value van *f* 4.000.000 is dan circa 10%. Bij de investeringsoverweging voor een derde schip moest mede in aanmerking te worden genomen de noodzaak om t.z.t. tot vervanging van de HORSEY en/of DRECHT over te gaan.

Medio mei 1979 was men bij van Ommeren er nog niet uit. Aanvankelijk stond men bij VO niet zo positief om het aandeel N.R.S. weg te doen, men vroeg men zich af;

Wat is de toekomst van de Sleepvaartcentrale?

Hoeveel meer kunnen de huidige sleepboten aan?

Hoeveel meer moeten we hebben om een derde sleepboot te rechtvaardigen?

VO stelde de investering van een nieuwe sleper op *f* 2 M., de kapitaalkosten (incl. normatieve winst waartoe uitgegaan is van 12% na belasting en 15 jaar levensduur) *f* 442.00 per jaar en de exploitatiekosten op *f* 1.200.000 per jaar. Het te verwerven poolaandeel 3,7% kwam overeen met een omzet van *f* 1.750.000 en een overwinst voor belasting van circa *f* 100.000 per jaar.

Met kwam tot de conclusie dat het omwisselen van de aandelen N.R.S. in een poolaandeel niet interessant was tenzij ze met de bestaande sleepboten aanzienlijk meer bijeen zouden kunnen varen. Dat leek niet waarschijnlijk gezien de gemiddelde prestatie van Smit.

Het contract met de sleepvaartcentrale liep nog een aardig tijdje door, tot en 31 maart 1992. Voorlopig nog 13 jaar werk, wat dat betreft zou een investering wel lonen. Opgemerkt mag worden dat één van de partijen per 1 april 1987 het contract kon opzeggen. Dan nog kon het geen kwaad behalve als Smit zich terug trekken, maar die kant achtte men niet zo groot.

De sleepboten HORSEY en DRECHT behaalde over de laatste 4 jaren goede resultaten:

1975 opbrengst *f* 2.970.000, kosten *f* 1.623.000, bruto marge *f* 1.347.000.

1976 opbrengst *f* 3.499.000, kosten *f* 1.913.000, bruto marge *f* 1.586.000.

1977 opbrengst *f* 3.358.000, kosten *f* 1.921.000, bruto marge *f* 1.437.000.

1978 opbrengst *f* 3.698.000, kosten *f* 2.067.000, bruto marge *f* 1.631.000.

De in totaal van Phs. van Ommeren en Maatschappij Binnenvaart B.V. overgenomen 13.472 aandelen N.R.S. vertegenwoordigden 8,98133% van de totale intrinsieke waarde, derhalve een bedrag van *f* 2.999.308 zodat op grond van de koopovereenkomst de in totaal te betalen koopprijs *f* 5.000.000 bedroeg, *f* 333,95 per aandeel. Van Ommeren moest wel beloven geen sleepdienst(en) te beginnen in de Europoort. Met de overname van die aandelen was Smit Internationale voor 100% eigenaar geworden van de N.R.S. Over de laatste jaren draaide de N.R.S. goed, over de laatste 4 jaar kan 20% dividend uitgekeerd worden, alleen over het boekjaar 1976/1977 bedroeg dat 15%. Het was de wens van Smit om alleen-eigenaar te worden en voor van Ommeren was het geen kernactiviteit. De daling van het aantal assistenties aan zeeschepen begon al zichtbaar te worden en VO vroeg zich af om mee te blijven doen of zich terug te trekken.

Tijdens de grote sleepbootstaking, die op 22 augustus 1979 begon, gingen de onderhandelingen (achter de schermen) gewoon verder.

Op 26 september 1979 verkocht Veder en Fontein Holding B.V. te Rotterdam 2.187 gewone aandelen N.R.S. van *f* 100,00 per stuk aan Phs. van Ommeren (Rotterdam) B.V. te Rotterdam. Daarvoor lag van Ommeren *f* 700.000 op tafel. Een dag later verkocht Mabi B.V. te Rotterdam aan Smit Internationale Nederland B.V. te Rotterdam 713 gewone aandelen N.R.S. van *f* 100,00 per stuk. Phs. van Ommeren gaf als aandeelhouder van de Mabi en N.R.S. goedkeuring aan die transactie. Die dag verkocht ook Phs. van Ommeren haar 12.759 gewone aandelen N.R.S. van *f* 100,00 per stuk aan Smit Internationale Nederland B.V. te Rotterdam.

Op 19 november bevestigde Smit de verkoopprijs van die aandelen. De partijen van de transactie stelden per die dag de waarde vast op *f* 33.394.928,00 per 30 september 1979. (Foto: T. v.d. Zee, 28-5-1983).



De staking van 1979



De bulkcarrier SLIEDRECHT binnenkomend voor de Botlek, geassisteerd door de sleepboten ARGONAUT (s.b. voor), ASTRONAUT (B.B. voor) en INDEPENDENT II achter, de vierde boot is de ITALIË, foto: T. v.d. Zee, 22-8-1979. De DRECHT ligt aan de overkant te wachten op de reis (MANIFEST LIPCOWY, IMO 7015652). In de loop van de avond brak te Vlaardingen een protest uit over onderdelen (o.a. reiskosten) in de goedgekeurde C.A.O. Het personeel trok op naar het kantoor van Smit om verhaal te halen maar de directie weigerde om met de actievoerders te praten en om het verhaal over de bezwaren uit de C.A.O. uit te leggen. Daarop brak een wilde staking uit die lang, heel lang duurde. Al snel gooide men het over een andere boeg en kwam de eis van *f* 50 per week erbij naar voren.

m.s. SLIEDRECHT (5) 7380708 1975-1981 bulkcarrier PJVI
Gebouwd 1975, Nippon Kokan K.K., Tsurumi Shipyard, Yokohama (927)
38.611 BRT 23.476 NRT 65.299 DWT
223,98 (214,00) x 32,21 x 18,70 x 13,571 meter.
9 laadruimen, G 76.291 m³, 2 kranen van 10 ton SWL, 2.337 ton bunkers, 15 kn.
17.400 EPK, 12.980 kW, 6 cyl, 2 tew, 900 x 1550, Sulzer 6RND90, Sumitomo Heavy Industries Ltd., Tamashima Works, Karushiku.

28-3-1975 kiel (1e sectie) gelegd, 26-6-1975 gedoopt SLIEDRECHT door mevr. A.M.E. de Waal-Amsinck (echtgenote van lid van de Raad van Bestuur van N.V. Phs. van Ommeren) en te water gelaten, 26-9-1975 opgeleverd (AB) aan Scheepvaart Mij. "Scherpendrecht" N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Drechtships N.V., Willemstad, N.A. 3e in serie van 3 Panamax bulkers, na de overdracht vertrokken naar Australië om bauxiet te laden voor Porto Vesme, Sardinië.

1976 verkocht aan Scheepvaart Mij. "Sliedrecht", Willemstad-N.A., bleef in beheer bij Drechtships N.V., Willemstad-N.A. voor N.V. Phs. van Ommeren, Rotterdam.

8-7-1981 verkocht aan Astyanax Cia. Nav. S.A., Panama, in beheer bij S. Stravelakis Co. Nav. S.A., Piraeus, herdoopt ASTYANAX. (De vorige SLIEDRECHT kreeg na het verkopen ook de naam ASTYANAX).

28-5-1984 tijdens een reis van Diamante naar Hakata, Japan aan de grond gelopen op de River Parana bij km. 514, 13-6-1984 vlot gekomen en vertrokken van River Parana naar Bahia Blanca, vandaar door naar Japan.

14-6-1986 opgelegd in de Merwehaven te Rotterdam op last van de Chase Manhattan Bank wegens niet nakomen van hypotheekverplichtingen. 1-8-1986 openbaar verkocht aan Silver Trident Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij S.A. Monegasque d'Administration Maritime et Aérienne (S.A.M.A.M.A.), Monte Carlo, herdoopt 1986 SILVER TRIDENT.

1987 verkocht aan Gardenia Maritime Inc., Panama, in beheer bij S.A. Monegasque d'Administration Maritime et Aérienne (S.A.M.A.M.A.), Monte Carlo, herdoopt als SILVERGATE.

1994 verkocht aan Aslan Transmarin Gemicilik Ticaret ve Endustri AS (Aslan Transmarin Shipping Trading & Industry Co. Inc.), Istanbul-Turkije, herdoopt MAVI.

1998 verkocht voor sloop naar India, 22-11-1998 gearriveerd te Alang, India om te worden gesloopt.



Sleepbootstaking. Fotograaf: NN/Anefo. 13-10-1979, "Sleepbootbemanningen op de Willemskade".

Vervoersbonden in spoedvergadering over steun **Havenslepers staken voor f 50 per week** (Van onze soc.-econ. redactie), ROTTERDAM - De havenslepers van Rotterdam staken. In een voorlopig nog wilde actie eisen ze een loonsverhoging van f 50 per week. De Vervoersbonden FNV hebben vandaag hun bestuur in spoedvergadering bijeengeroepen om te beslissen of de actie wordt overgenomen. Als de slepersstaking overslaat naar andere havenbedrijven zal de bond de actie zeker gaan steunen. Als dat gebeurt dan is een nieuwe loongolf vrijwel zeker.

De bouw- en industriebonden van de FNV zullen ook gaan strijden voor meer loon als de actie in de haven doorzet. Bij de havenbedrijven Kroonvlag en SHB melden vakbondskaderleden een gespannen sfeer. Om elf uur zijn vakbondsbestuurders in overleg gegaan met de directie van Smit, het bedrijf dat vrijwel alle sleepdiensten in de haven doet. De bestuurders van de Vervoersbonden weigerden samen met het actiecomité naar binnen te gaan. Het actiecomité wordt geleid door de bekende actievoerder Cor van der Zanden (CPN-bestuurslid), die bij Smit werkt.

Vijftientwintig sleepboten lagen vanochtend stil voor de wal. Tot het middaguur betekende de staking oponthoud voor elf schepen. Zes schepen stonden op het punt te vertrekken, vijf liggen voor de Hoek. De mensen van het actiecomité hebben het initiatief tot de staking genomen na de eerste successen van de Voedingsbonden FNV, die f 500 schoon en f 20 per week eisen bij de slagerijbedrijven.

Bij het Smit-kantoor aan de Zalmstraat; hebben de stakers geen moeite argumenten te vinden voor hun looneis van f 50 per week: "Wij zijn ver achter gebleven bij de andere havenarbeiders." Tegen het middaguur hebben leden van het actiecomité de kantine van het Smit-kantoor bezet, omdat de directie met hen weigerde te praten.

Smit-stakers: 'Genoeg gepraat, nu daden?' 'Wij zijn met loon ver achtergebleven'

ROTTERDAM - "Man, de eerste de beste vent met een bezem op straat verdient nog meer dan wij. Vergeleken met de rest van de havenarbeiders hier zijn wij in loon ver achter gebleven." Een geladen stemming" vanochtend onder de ongeveer 500 stakende sleepbootmannen van Smit Vos en Smit Internationale.

Ze hadden geen moeite om hun eis van 50 gulden schoon per week erbij te beargumenteren. "Een modaal loontje krijg je alleen als je alle nacht- en weekenddiensten draait", aldus de slepers. "En ben je alleen maar matroos, en word je buiten die extra diensten gehouden, dan haal je maar net het minimumloon," is de redenering. De stakers van Smit kregen vanochtend steun van de mensen van het actiecomité Rotterdamse Havenarbeiders, de club van Cor van der Zanden. Het actiecomité deelde oproepen tot stakingen uit aan de poorten van de meeste stuwadoorsbedrijven in de Rotterdamse haven. "Het is nu de tijd om een vuist te maken," aldus de pamfletten,



"gepraat over de haven c.a.o. is er al veel te lang, nu moeten er daden gesteld worden"! Stakingsleider Cor van der Zanden verbaasde zich vanmorgen dat de bestuurders van de Vervoersfederatie FNV zich nog niet bij de stakers gemeld hadden. "Ze hadden her al lang pamfletten moeten staan uitdelen."

Om half elf vanochtend besloten de stakers de directie ter verantwoording te roepen. Dit nadat bekend geworden was dat de bestuurders van de Vervoersfederatie niet met de directie wilde overleggen in de aanwezigheid van de stakers zelf. Cor van der Zanden: "We halen de heren van de directie voor het front van de troepen. Dan doen we het wel alleen. We zullen wel horen." (HVV, 23-8-1979).

Europoort-slepers werken door, actie kan overslaan

(Van een sociaal-economische redactie)

ROTTERDAM - De bekende Rotterdamse havenactievoerder Cor van der Zanden is weer op het oorlogspad. Hij is de spil waar de wilde staking bij de Rotterdamse stadsleepdiensten om draait. Hij heeft vanmorgen aangekondigd dat de boten blijven stil liggen zolang de werkgevers niet op de eisen van het actiecomité Rotterdamse Havenarbeiders, waarvan hij de leider is, zijn ingegaan. De voornaamste eis van dit actiecomité is 50 gulden per week er bij.

Van der Zanden beweert dat de c.a.o. bij de sleepbedrijven van Smit Internationale niet langs democratische weg tot stand is gekomen. Overigens hebben niet alle sleepdiensten van Smit Internationale zich achter de wilde staking van het actie-comité gesteld. De 250 man van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdiensten (NRS) in Europoort werken gewoon door. Dat betekent dat het scheepvaartverkeer, vooral veel mammoettankers, van en naar de Europoort niet belemmerd wordt. Volgens een sleepbootkapitein van de NRS zal men gewoon doorwerken. Besmet werk van de Stad Sleepdiensten zal men echter niet overnemen. Overigens vinden de werknemers van de NRS het maar een vreemde zaak dat hun collega's een wilde staking zijn begonnen. "We stonden verbaasd te kijken vannacht toen de Stad plat ging. Bij ons is de c.a.o. ook goedgekeurd. Ik vind persoonlijk ook dat waarmee wij afgescheept worden, een reden om eigenlijk allemaal de bom erin te gooien." Overigens zouden de werknemers van de NRS niet verbaasd staan als de wilde staking bij de Stads Sleepdiensten zal uitstromen over de hele haven. "Het is wel eens eerder zo begonnen. Wij zien wat er in de haven verdiend wordt. Er zou best wat meer af kunnen dan de werkgevers tot nu toe hebben laten blijken," zo zeggen de sleepbootbemanningen bij de NRS. Bij de Smit-steiger in de Koningin Wilhelminahaven in Vlaardingen staan een aantal vakbondsleden te wachten op de dingen die gebeuren gaan. "Wij willen werken maar wij kunnen niet. De vakbondsleden hebben de c.a.o. goedgekeurd. Maar er zijn kennelijk meer ongeorganiseerden die dat niet pikken. Vandaar die wilde staking," zo verklaart een vakbondslid de situatie. (HVV-23-8-1979. Foto SLEEPBOOTSTAKING: maker onbekend/ fotoleren.nl. Een spandoek op een stilliggende sleepboot in de Rotterdamse haven tijdens een staking van de slepers. Foto onder: gahetna.nl).



Uitspraak kort geding had soort boemerang-effect Rotterdamse haven ligt nu helemaal plat

(GPD, ANP) — Nergens in de Rotterdamse havens werd vanmorgen gewerkt. Nieuwe wilde stakingen braken gistermiddag in de stukgoederensector uit na de uitspraak van de president van de Rotterdamse rechtbank dat 16 stakende sleepbootmannen hun werk onmiddellijk moesten hervatten. Ook 's avonds werd volgens de Vervoersbonden bij de meeste bedrijven in de haven gestaakt. De bonden steunen de spontane acties niet.

In totaal werken in de stukgoederensector 12.000 man. Volgens de vakbondsbestuurders zou bij pogingen van het actiecomité Rotterdamse havenarbeiders om ook bij andere bedrijven stakingen uit te roepen "je reinste

intimidatie" zijn gebruikt.

De poging van de directie van Smit Internationale in Rotterdam de 16 sleepbootbemanningen door een kort geding aan het werk te krijgen, kreeg gisteren een soort boemerang-effect. De zestien meldden zich wel op hun werk, maar ze konden niets doen, omdat sympathiserende collega's de toegang tot de sleepboten versperden. De directie van Smit besloot daarop alle 480 stakers voor de rechter te dagen.

Aan burgemeester Van der Louw van Rotterdam hebben de stakende sleepbootmensen gisteravond gevraagd te bemiddelen in het geschil. De stakers zijn bang dat de directie van het sleepbedrijf de politie te hulp zal roepen om de veroordeelde stakers hun werk te laten hervatten. Van der Louw liet weten dat hij ernstig bezorgd is over de situatie in de haven. Hij zou bekijken hoe hij kan bemiddelen.

Het in de Rotterdamse Waalhaven gevestigde bedrijf Felshaven B.V. onderging gistermiddag een invasie van stakers. Zij bewogen het personeel het werk neer te leggen en ruim voor sluitingstijd stroomden de mensen de poorten uit. De staking breidt zich nog steeds uit. (Nieuwsblad van het Noorden, 28-08-1979).

Sleepbedrijven Europoort 24 uur in staking

ROTTERDAM, 4 sept. - Vanmorgen om tien uur zijn de sleepers in de Europoort voor 24 uur in staking gegaan. Omstreeks die zelfde tijd vertrokken stakende havenarbeiders in een demonstratieve optocht vanuit Rotterdam Zuid door de Maastunnel naar het gebouw van de Vervoersbonden FNV met de eis: "stakingskas open". Over het mogelijke resultaat van de cao-onderhandelingen voor de haven een woordvoerder van de Vervoersbonden zich kort na het middaguur somber uit "Het wordt veel later dan vijf uur"

Rond 1.000 man trokken omstreeks tien uur van het Afrikaanderplein in Rotterdam-Zuid en marcheerden langs de haven en door de Maastunnel naar het hoofdkwartier van de werkgevers, de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ) en het kantoor van de vervoersbonden FNV aan de Westzeedijk. Voor het FNV-gebouw was de optocht aangegroeid tot zo'n 2.000 man. Een delegatie van het Aktie comité Rotterdamse havenarbeiders die het gebouw werd binnengelaten, bood de vervoersbonden een petitie aan met de herhaling van hun eisen. Nadat de petitie aan een van de aanwezige bondsbestuurders was aangeboden werden de stakers opgeroepen naar de bedrijven terug te gaan om de stakingsposten te versterken. Vanmorgen om negen uur verzamelden de havenarbeiders zich (als gewoonlijk) op het Afrikaanderplein waar de marsstrategie werd uitgezet. De 1.000 man kregen van de stakingsleiders te horen dat hun geduld nu langzamerhand op is en dat men van plan was bij de FNV vervoersbonden op de Westzeedijk naar binnen te gaan om de eisen letterlijk op tafel te leggen. Stakingsleider Flip Schultz zei: "Met een slap handje van de bondsbestuurders nemen wij nu geen genoeg meer". FNV-onderhandelaars die ergens in Nederland met de werkgevers rond de tafel zitten, werd verweten bij dit onderhandelen te werk te gaan als generaals zonder troepen. Ook werd nu een eis van 2000 gulden ineens bekendgemaakt omdat men negen maanden op de cao heeft moeten wachten en die negen maanden nu maar meteen in 39 maal 50 gulden vertaalt en dat dan nog eens naar boven afrondt. Op de schippersbeurs was vanmorgen door de staking van de GEM weinig te doen. De Graan Elevator Maatschappij heeft circa 200.000 ton granen en derivaten in schepen liggen. Deze week wordt nog eens 300.000 ton verwacht. De stilte op de beurs had ten dele te maken met het feit dat schippers naar Antwerpen zijn gedirigeerd. Daar is gisteren de World Courage met 41.000 ton sojabonen aangekomen, die eigenlijk voor Rotterdam was bestemd. Voor binnenvaarders die leeg raken na lossing maakt het niet zoveel uit om in plaats van in Rotterdam, waar nu geen werk is, lading te zoeken te Antwerpen. Dat zal vermoedelijk leiden tot schaarste aan laadruimte als de GEM weer begint te draaien. (NRC, 4-9-1979).

Brief van Smit

Zaterdag had het er even naar uitgezien dat er spoedig een eind zou komen aan de staking. De sleepbootmensen hadden van Smit een brief ontvangen over hun lonen en de reiskostenvergoeding, maar bij nadere bestudering bleek de brief vatbaar te zijn voor meer dan een uitleg, en daarmee niet begrijpelijk. De stakers hadden daarop aan bestuurder Nico Sannes van de Vervoersbond FNV gevraagd of hij van Smit een toelichting kon krijgen. Zondagmiddag kwam de toelichting, maar daar werden de stakers niet veel wijzer van. (Leeuwarder courant, hoofdblad van Friesland, 03-09-1979).

BOTLEK AAN RAMP ONTSNAPT Stakende sleepers schieten gastanker te hulp

(door Bram Hoeksema) Het Rotterdamse havengebied is zondagochtend een bijna zekere ramp bespaard gebleven door snel en ingrijpend optreden van de stakende sleepboot-bemanningen. Om 9 uur was op de Willemskade — waar de sleepboten sinds het begin Van de nu al meer dan drie weken durende staking liggen afgemeerd — het bericht ontvangen dat op de Oude Maas een kritieke situatie was ontstaan door het aan de grond lopen van een met explosief en giftig gas geladen zeetanker. De stakers aarzelden geen moment en stuurden twee van hun sterkste boten om het schip los te trekken.

Race tegen de klok

Precies half elf was het "karwei" geklaard en keerden de sleepboten, de "Rusland" en de "Finland", de steven richting Willemskade waar ze enige tijd later hun plaats tussen de andere boten van Smit Internationale weer innamen. "Het was geweldig jongens, bedankt", seinde een duidelijk opgeluchte havenautoriteit.

Spoezitting

"Volle kracht vooruit", had kapitein Visser van de "Rusland" kort na de onheilsmelding gezegd. Zijn collega de "Finland" liet zich evenmin onbetuigd. Enige ogenblikken daarvoor had het actiecomité van de stagende sleepers, tijdens een spoezitting op de "Rusland", de beide sleepboten aangewezen om onmiddellijk op te stomen naar de plek waar de Engelse gastanker "Pass of Balmaha" geladen op weg van Shell Moerdijk zich had klemgevangen.

Op de Oude Maas, vlakbij de Hartelsluizen en op steenworp afstand van de Botlekbrug, was de tanker uit z'n

koers geraakt waarbij het voorschip zich in de dijk boorde.

Bijna twee meter was de kop van de "Pass of Balmaha" al uit het water omhoog gekomen toen de sleepboten ter plaatse arriveerden. De situatie was kritiek omdat de ebstroom inzette en de tanker steeds vaster aan de grond kwam te zitten, Door het gewicht dreigden de brokken steen en keien waarmee de bodem van de Oude Maas ter plekke bezaaid ligt door de scheepshuid te worden gedrukt. Wetende dat als de lading pyrolyse-gasoline (NB pyrolysegas is een ongezuiverd bijproduct uit de nafta-kraker dat een hoog gehalte aan aromaten bevat. De typische samenstelling is: benzeen: 65-70%, toluen: 11-15% en xyleen: 3-8%) een giftig en ontvlambaar hengel, door lekkages met het water in aanraking zou komen de tanker zou veranderen in een drijvende "gasbom", was voor de omgeving de alarmtoestand afgekondigd.

"Stuur de sterkste boten die je hebt", zo liet het Havencoördinatiecentrum weten, waarop het stakingscomité razendsnel reageerde. Het is typerend dat behalve de "Finland" ook de "Rusland" werd aangewezen. Deze sleepboot werd op de eerste stakingsdag omgevormd als actiecentrum van de sleepers.

Zondagochtend waren de directieleden van Smit in geen velden of wegen te bekennen. Pas toen de "Rusland" en de "Finland" weer lagen afgemeerd aan de Willemskade, lieten de heren via de ANP-nieuwsdienst omroepen dat de geslaagde operatie op de Oude Maas... in overleg met hen was uitgevoerd. En dat was — zoals gezegd — een klinkklare leugen want er kwam geen Smit-regent aan te pas — ze waren ook niet gevraagd. Wel heeft het actiecomité nog een poging gedaan om het Rotterdamse gemeentebestuur in de persoon van burgemeester Van der Louw te informeren over het besluit te pogen de gestrande gastanker vlot te trekken. Doch de burgemeester bleek onbereikbaar. In de afgelopen weken hebben de sleepers verschillende keren B. en W. van Rotterdam gewaarschuwd dat de veiligheid in de haven gevaar liep doordat de zeeschepen — die hiervoor normaal zijn aangewezen op de sleepboten — op eigen kracht mogen in- en uitvaren.

Havendienst niet gespecialiseerd

Het laatste werd zondagochtend nog eens bevestigd op de Oude Maas — de afloop was bijna fataal. "Toen we aankwamen waren vijf boten van de havendienst bij de vastgelopen Engelsman, twee hadden vastgemaakt. Ze gooiden onmiddellijk los want bij de havendienst weten ze ook wel dat ze ons alleen maar hinderen bij zon karwei. Hun boten hebben de kracht niet, de mensen zijn er niet voor opgeleid. Op het achterschip van de Brit zetten we onze sleepkabels vast. De gasmaskers hadden we wel klaargelegd, maar we hoefden ze gelukkig niet te gebruiken. Vervolgens d'r op los, met alles wat de boten konden opbrengen". Op zon moment is dat meer dan tweemaal 1.800 paardenkrachten, de motorkracht van beide sleepboten. "Zon boot heeft ook z'n eigen gewicht en dat geeft een geduchte trekkracht. Na drie keer "scheren" hadden we 'm los". Aldus het relaas van kapitein Visser, machinist Meijer en de anderen die "het varkentje wasten".

"Voor ons was daarmee de kous af. De "Pass of Balmaha" kon op eigen kracht verder en ze ligt nu bij Verolme Cleaning waar een schadeonderzoek wordt ingesteld..."

Belangstelling. De reddingsactie van de sleepers van Smit trok uiteraard grote belangstelling. "We hadden kanaal 10 op de mobilfoon aanstaan. We hoorden de stemmen van de mensen van de loodsdienst, de roeiers, de brandweer, de havenboten: „ze komen dr aan, ze komen d'r aan...". Wat konden we anders doen? In zon situatie blijf je nu eenmaal niet kijken en afwachten. De boel zal door ons de lucht niet ingaan. Hou vol Zo is het. De stakende sleepers van Smit Internationale hebben zondagochtend opnieuw hun voorbeeldige ingesteldheid en mentaliteit getoond. Iedereen die er bij was betrokken en hen bezig zag daar bij die Botlekbrug heeft het kunnen zien. "Geluk en hou vol mannen", riep de loods van de weer vlotgetrokken gastanker, toen de "Rusland" en de "Finland" hun sleepkabels inhaalden en rechtsonkeert maakten. Het karwei is geklaard, breed lachend nemen de sleepbootmensen afscheid. (De waarheid, 11-09-1979, ingekort).

m.t. PASS OF BALMAHA, IMO 7340851, 1975 opgeleverd door Richard Dunston Ltd., Hessle (H904) als PASS OF BALHAMA aan Cory Maritime Ltd., Liverpool-U.K. (GUEX), in beheer bij Panocean Storage & Transport Ltd., Liverpool.

2.497 BRT, 1.381 NRT, 3.575 DWT. 97,52 (93,07) x 16,01 x 7,50 x 6,204 meter.

10 ladingtanks. 15 kn. 5.000 EPK, 3.730 kW, 8 cyl, 4 tew, 380 x 457, KM8, Mirrlees Blackstone Ltd.

1976 verbreed, 2.334 BRT, 1.473 NRT, 3.500 DWT. 97,52 (93,07) x 13,14 x 7,60 x 6,204 meter.

1983 verkocht aan Birt, Potter & Hughes Ltd. & Cory Maritime Ltd., Liverpool-U.K. (GUEX), in beheer bij P.A.L. Shipping Services Ltd., Londen voor Ocean Transport & Trading PLC., Liverpool.

8-1-1984 opgelegd te Swansea.

1985 verkocht aan Delta Tanker S.p.A., Palermo-Italië (IBDY), herdoopt DELTAUNO. 8-4-1986 van Swansea naar Taranto, 14-4-1986 passage Gibraltar.

1987 verkocht aan Euroshipping S.p.A. di Navigazione, Palermo-Italië, herdoopt LOBELIA.

1990 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (ELNU3), herdoopt LOBSTER.

1991 verkocht aan Chrysanthemum Shipping Ltd., Limassol-Cyprus (P3IS4), in beheer bij International Chemical Transport Belgium N.V., Antwerpen voor Tankline Belgium N.V., Antwerpen, herdoopt LOTUS.

1993 verkocht aan Manzini Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines (J8IR9), in beheer bij International Chemical Transport Belgium N.V., Antwerpen voor Tankline Belgium N.V., Antwerpen.

1994 herdoopt MARE TITANIUM.

1994 herdoopt TARO.

1994: 3.000 EPK, 2.207 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 8R32E, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa NE-94.

1995 verkocht aan Silver Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines (J8IR9), herdoopt CONCORDE. 2.380 GT, 1.099 NT, 2.700 DWT.

2001 verkocht aan van Lauranne Shipping B.V., Sluiskil (PBBF), in beheer bij Southern Ship Management B.V., Sluiskil voor Scheepswerf 'De Schroef B.V., herdoopt CONCORDE.



Het tankschip PASS OF BALMAHA, foto: T. v.d. Zee, 5-1983 vertrek uit de Kon. Wilhelminahaven te Vlaardingen.

17-6-2002 (e) verkocht aan Bleu Ice Ltd., Belize, herdoopt TENERIFE.

10-11-2003 (e) in beheer bij Canainter SL.

3-4-2006 (e) in beheer bij Interbunkers Commercial Corp., Santa Cruz de Tenerife, vlag: St. Kitts/Nevis (V4GU), herdoopt BLUE ICE. 2008 verkocht voor sloop, 21-5-2008 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden, 26-5-2008 (e) aanvang sloop.

Aan de slepers van v. Ommeren

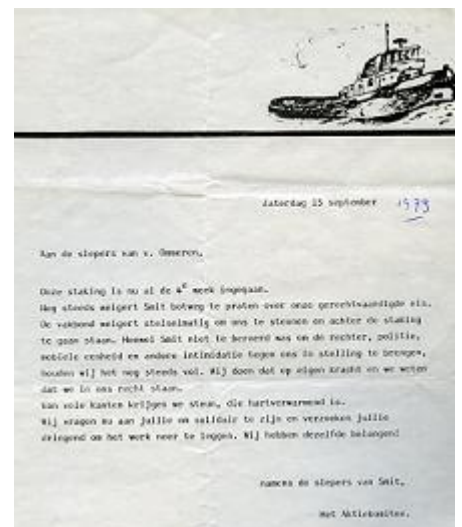
Onze staking is nu al de 4e week ingegaan.

Nog steeds weigert Smit botweg te praten over onze gerechtvaardigde eis. De vakbond weigert stelselmatig om ons te steunen en achter de staking te gaan staan. Hoewel Smit niet te beroerd was om de rechter, politie, mobiele eenheid en andere intimidatie tegen ons in stelling te brengen, houden wij nog steeds vol. Wij doen dit op eigen kracht er we weten dat we in ons recht staan.

Van alle kanten krijgen we steun, die hartverwarmend is.

Wij vragen nu aan jullie om solidair te zijn en verzoeken jullie dringend om het werk neer te leggen. Wij hebben dezelfde belangen!

namens de slepers van Smit, Het Aktiekomitee. Zaterdag 15 september



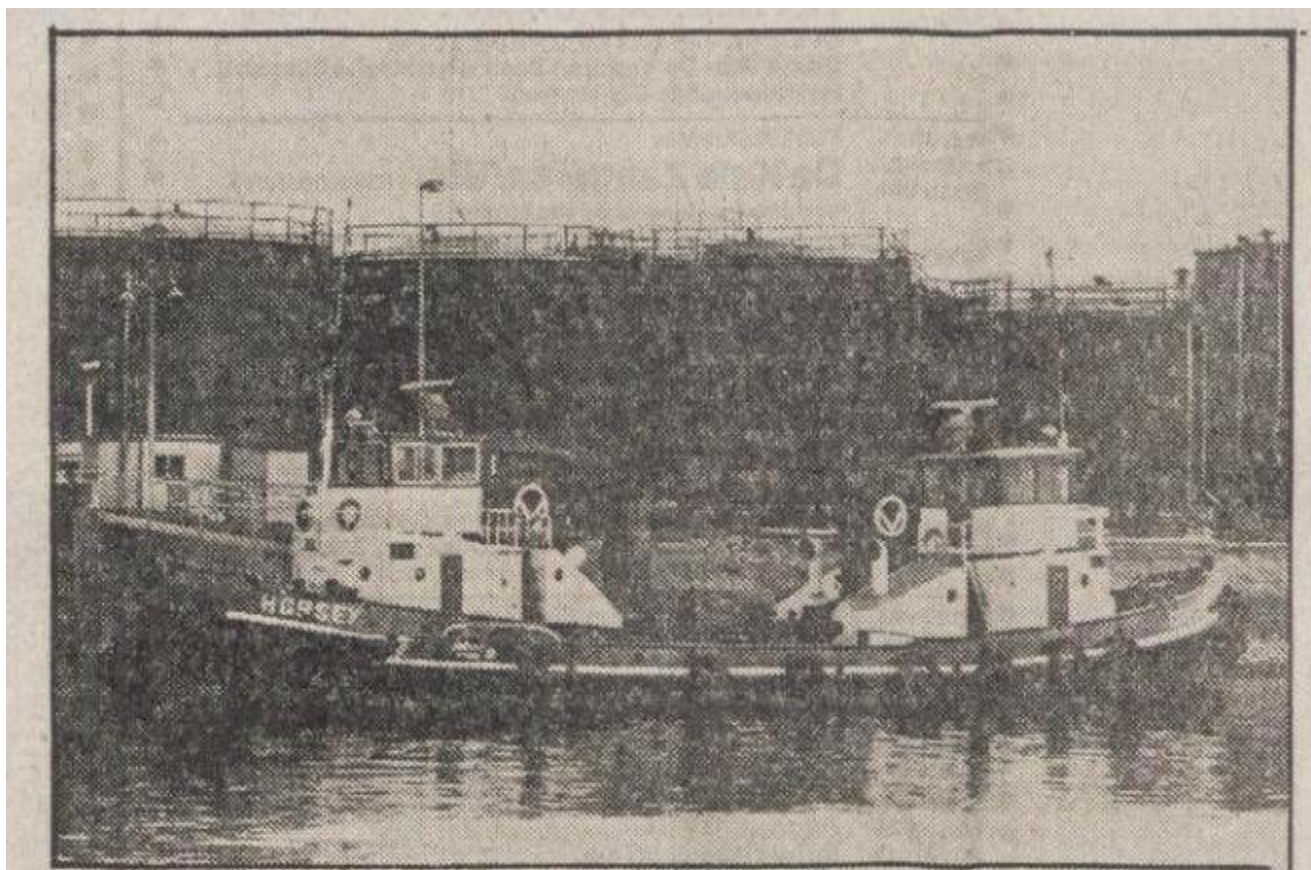
Slepers woedend op Smit-directie Gesprek loopt op niets uit

(Van onze sociale redactie) De stakende bemanningsleden van Smit

Internationale zijn woedend over de houding van de directie. Deze liet vrijdagmiddag opnieuw weten niet bereid te zijn ook maar enigszins tegemoet te komen aan de wensen van de bemanningsleden. De bemanningsleden, die eerder al de boten op slot hadden gedaan, hebben nu de ankers van de schepen "gepresenteerd", zodat de boten muurvast aan elkaar zitten. Zondagmorgen vergaderen ze in het Trefcentrum om zich over de situatie te beraden. Vrijdagmiddag begon een gesprek van de directie van Smit Internationale met een vertegenwoordiging van de Vervoersbonden FNV en enkele stakende personeelsleden. In dat gesprek ontvouwen de vertegenwoordigers van de Vervoersbonden het idee de slepers per 1 januari 1980 een loonsverhoging van f 28,50 per week te geven plus een bedrag ineens gelijk aan wat de havenarbeiders in 1979 ontvangen. De Smit-directie wilde echter niets meer toegeven dan dat het "bespreekbaar" zou zijn bij het totaal van de cao-onderhandelingen voor 1980. Zowel voor de vertegenwoordigers van de Vervoersbonden FNV als de personeelsleden was dat onaanvaardbaar, de bemanningsleden besloten hun actie verscherpt door te zetten. Een woordvoerder van de Vervoersbonden FNV zei dat de vertegenwoordigers van de bond "razend" zijn over de opstelling van Smit. "Smit wil blijkbaar helemaal niet van de staking af. Ze wisten donders goed wat er aan de hand was, waarom wij wilden komen praten, dit optreden is op geen enkele manier te rechtvaardigen. De directie beseft kennelijk niet dat ze op een gegeven moment weer met de mensen aan de slag moet." Hij kon niets zeggen over eventuele verdere stappen van de Vervoersbonden. "Daar moet eerst onderling beraad over gepleegd worden." (De Waarheid, 17-9-1979).

Slepers ook

Ook de Rotterdamse havenslepers besloten gisteren door te staken. Ze zijn zeer slecht te spreken over de houding van hun werkgever Smit Internationale. Die heeft geweigerd in te gaan op het voorstel van de bonden het principe-akkoord in de haven (p.a. f 28,50 per week erbij) te verwerken in de C.A.O. voor 1980. De Smit-slepers kondigden gisteren uitbreiding en verscherping van hun acties aan. Bij Van Ommeren is het gerucht ontkend, dat het personeel van de twee sleepboten van dit bedrijf ook in staking was gegaan. (HVV, 17-9-1979).



In het wachtlokaal van Smit werd dinsdagavond gezegd dat ook de sleepboten van Van Ommeren niet varen. De kapiteinskamer van deze rederij heeft beweerd dat dit wél het geval was...

De „Horsey” en „Drecht”, hier afgemeerd in Vlaardingen bij de Nieuwe Matex, blijven zeker liggen tot de komende vrijdag.

De Waarheid, 27-9-1979

Sabotage op sleepboot

(Van een onzer verslaggevers) ROTTERDAM - Onbekenden hebben gistermiddag geprobeerd de havensleepboot Australië van Smit Internationale te laten zinken. De sleepboot ligt als gevolg van de staking van de bemanningen al meer dan vier weken werkeloos aan de Willemskade. De "aanslag" op het schip gebeurde door het open draaien van een aantal afsluiters in de machinekamer. Postende stakers bemerkten tijdig dat de Australië steeds dieper in het water kwam te liggen. Toen zij ingrepen, stond er al veertig centimeter water in de machinekamer, aldus meldt de politie. (HVV, 29-9-1979).

Eerste sleepboten in Rotterdam varen weer

(Van onze correspondent in Rotterdam). De spanning onder de stakende havenslepers in Rotterdam is toegenomen, nadat bekend werd dat vijf sleepboten, bemand met werkwilligen, vanmorgen waren uitgevaren. Volgens een woordvoerder van Smit Internationale gaat het om een spontane actie: De werkwilligen willen zich met deze actie van het juk van het stakingscomité verlossen".

Maar het actiecomité van de havenslepers ontkent dat de actie spontaan is. Het comité zegt dat de Smit-directie ook walpersoneel heeft gebruikt om de slepers te bemannen. De ruim dertig sleepboten van de stakers liggen nog afgemeerd aan de kade. Het stakingscomité verwacht na 6 weken staken dat het in de loop van de dag tot conflicten aan de Willemskade, waar de schepen liggen afgemeerd, zal komen, wanneer de directie probeert om werkwilligen naar de stilliggende slepers te dirigeren.

Volgens het actiecomité heeft de directie van Smit de afgelopen nacht de aanzet gegeven tot het doorbreken van de staking. Twee oude sleepboten, die te koop liggen, en een splinternieuwe sleepboot, die volgens het actiecomité nog niet aan Smit is overgedragen, werden met werkwilligen bemand. Deze drie sleepboten voeren in de vroege ochtend de Nieuwe Maas op. Tevoren had de directie van Smit een groot aantal personeelsleden verzocht naar de Willemskade te komen. (NvhN, 2-10-1979).



De staking van sleepbootbemanningen in 1979. Stakers van Smit verzameld bij sleepboten aan de Willemskade. Foto: NN, collectie Anefo, 2 oktober 1979.



Diefstal en geweld: vier stakers in arrest **Politie maakt eind aan 'sleepboot-piraterij'**
(Van een onzer verslaggevers) ROTTERDAM - Een peloton van de Mobiele Eenheid heeft vannacht de postende Smit-slepers verdreven van de Willemskade in Rotterdam. Dat gebeurde nadat er in de Waalhaven was gevochten door stakers en werkwilligen. De stakers hadden met 40 man de sleper "Smit Duitsland" geënterd Bij de vechtpartij die daarop volgde werden twee werkwilligen gewond. Later in de nacht, nadat de stakers de "Smit Duitsland" hadden opgebracht naar de Willemskade, arresteerde de politie twee mannen wegens poging tot doodslag. De twee stakers waren volgens de politie met hun auto's op de politieafzetting ingereden. Twee stakers werden vanochtend gearresteerd wegens diefstal met geweldpleging van de sleepboten. De stakers hadden gisteravond besloten tot actie, om de "Smit Duitsland", die in de Waalhaven assisteerde bij het afmeren van het zeeschip "Asia Momo" het werk onmogelijk te maken. De "Smit Duitsland", was één van de vijf slepers, die dinsdagnacht op verzoek van de Smit-directie met werkwilligen de haven in zijn gevaar om het sleepwerk weer op gang te brengen. Om kwart over tien gisteravond sprongen de veertig stakers op de Neptunus 11. Ze voeren in de Waalhaven dwars door een tros van een andere sleepboot; de "Drecht". Eenmaal bij de "Smit Duitsland"

sprongen tien stakers van de "Neptunus 11" over op het schip met werkwilligen." Ze namen de macht over en brachten deze sleper naar de Willemskade. De werkwilligen van de "Smit-Duitsland" stapten daar over op een boot van de Rivierpolitie. Dit achttal verklaarde tegenover de politie door de stakers te zijn gedwongen hun werk te stoppen, en dat daar vechtpartijen aan vooraf zijn gegaan. De stakers houden vol dat zij de werkwilligen door overreding hebben meegekregen naar de Willemskade.

Nadat de "Smit Duitsland" en de "Neptunus 11" daar waren afgemeerd, werd na spoedoverleg met tussen burgemeester Van der Louw en de Officier van Justitie, besloten de twee boten daar weg te halen. Om verdere vechtpartijen te voorkomen werd tegen vier uur vannacht de Mobiele Eenheid ingezet om de Willemskade te ontruimen. Volgens de politie waren de strafbare feiten in de voorafgaande uren ernstig genoeg om dit ingrijpen te rechtvaardigen.

De "Neptunus 11" van Smit Zwaak sleepdienst, lag sinds het begin van de staking afgemeerd aan de Waalhaven en zou door de stakers opengebroken en meegenomen zijn. De directie van Smit heeft hierom aangifte gedaan van diefstal.

40 man van de Mobiele Eenheid, gesteund door de hondenbrigade en agenten te paard, maakten de Willemskade vrij waarna de politie de Duitsland en de Neptunus 11 los maakte. Aan boord van de Neptunus 11 trof de politie na de inbeslagneming zes flessen met een nog onbekende vloeistof en enkele lonten. (HVV, 4-10-1979, ingekort, foto SMIT DUITSLAND: T. v.d. Zee. De ASIA MOMO (IMO 6820593, van Liberian Fame Transports Inc., Liberia (World-Wide Shipping Agency Ltd.), bouwjaar 1968, 10.267 BRT, 15,25 kn. 1987 gesloopt) kwam binnen met erts voor boei 99 in de Waalhaven, agent: Montaan).

De HORSEY en DRECHT

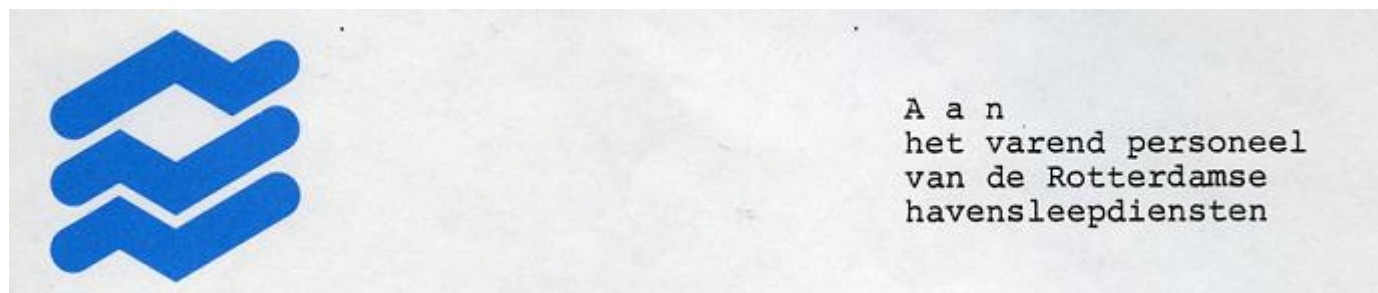
Na het uitbreken van de staking op 22 augustus bleven de VO sleepboten in de vaart, werk van de Sleepvaartcentrale kwam er niet meer. Het werk kwam van de afdeling Scheepszaken van Phs. van Ommeren en deelde de sleepers in aan zgn. "eigen werk", schepen waarvoor van Ommeren optrad als agent. Een activiteit waarmee men ooit de havensleepdienst startte. In het begin waren dat niet zo veel schepen, ongeveer 2 per dienst. Naarmate de staking vorderde ging van Ommeren voor meer het agentschap verzorgen en nam het aantal reizen toe. Het werkgebied bleef wel beperkt tot de Botlek en Pernis, waar doorgaans altijd het meeste werk viel voor de HORSEY en DRECHT

Op zaterdag 15 september werd het werk voor de stakers blijkbaar te veel. In de Botlek praaiden ze de DRECHT en gaf de bemanning te kennen maar beter voor de wal te blijven liggen de komende tijd. Na overleg met kantoor besloot men met ingang van zondag 16 september voor de kant te blijven met de volledige bemanning aan boord. Dat om in geval van een calamiteit direct inzetbaar te zijn. Wel bezocht de bemanning die zondag een stakersbijeenkomst in de voormalige Jamin fabriek te Rotterdam.

De boten blijven voor de kant totdat Smit op 2 oktober de splinternieuwe sleepboten SMIT DUITSLAND en SMIT BELGIË, de opgelegde sleepboten ASTRONOOM en ASTROLOOG en de VOLHARDING 12 in de vaart bracht, bemand met werkwilligen. Voorzichtig aan kwam er weer een beetje beweging in de scheepvaart en kwamen er af en toe wat schepen binnen.

De Smit sleepers hadden een dubbele bemanning aan boord, de HORSEY en DRECHT losten, min of meer gewoon, 2 x per dag af.

Na de kaping en teruggave van de SMIT DUITSLAND bleef er wel meer politie in de buurt van de varende sleepboten, vooral bij reizen voor de stad. Daarna werd er hard, onder leiding van de gemeente Rotterdam, aan een oplossing van het probleem waar de partijen hard tegenover elkaar stonden.



Een week later kreeg iedereen van de havensleepboten een brief van de Gemeente Rotterdam op de mat.

Arbeidsconflict

Hierbij gelieve U aan te treffen het aanbod van de Gemeente Rotterdam met betrekking tot een oplossing voor de huidige werkonderbreking. Dit aanbod heeft mede de instemming van Smit Internationale, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en in de haven en de vervoerbond FNV.

U wordt verzocht na invulling, het stembiljet in de voorgefrankeerde witte enveloppe te doen (geadresseerd aan het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam) en deze daarna dicht te plakken en deze enveloppe te posten voor vrijdag 12 oktober 1979 voor 12 uur des middags.

De retourgezonden enveloppen met stembiljetten zullen ongeopend ter hand gesteld aan en worden gecontroleerd en geteld door notaris mr. R. Nouwen te Rotterdam. De telling zal zaterdag a.s. geschieden. De uitslag wordt onmiddellijk via de persmedia bekend gemaakt.

Rest mij nog te verklaren dat het Gemeentelijk Havenbedrijf hoopt dat deze poging om het gerezen conflict op te lossen, met U aller medewerking slaagt.

De directeur van het Havenbedrijf drs. F.A.F. Scheurleer. Rotterdam, 11-10-1979.



Stakingsleider Cor van der Zanden spreekt het sleepbootpersoneel voor de laatste keer toe op de Willemskade. Datum 13 oktober 1979. Fotocollectie Anefo.

Sleepdienst bereidt werkhervatting voor

ROTTERDAM, 13 okt. - Smit Internationale is gisteren al begonnen met de voorbereiding van de afloop van staking van de sleepbootbemanningen die acht weken heeft geduurd. Technisch personeel heeft de ruim dertig schepen geïnspecteerd, terwijl de stakers op de Willemskade toekeken.

Algemeen was de verwachting dat de sleepers nu in meerderheid zullen besluiten weer aan het werk te gaan. Een notaris zou de uitslag van de stemming over het akkoord dat is bereikt vandaag bekend maken. Veel stakers kwamen er de laatste dagen al rond voor uit dat ze weer willen varen. Ook leden van het stakingscomité hebben voor werkhervatting gestemd. Volgens één van de leden van dit comité is ongeveer de helft van de actievoerders voor hervatting van het werk. De discussies aan de Willemskade spitsten zich niet eens meer toe op de uitslag van het referendum maar meer op de sociale toestanden bij Smit. Gevreesd wordt dat de directie van de havensleepdiensten met rancunemaatregelen zal komen, omdat in het akkoord tussen de gemeente en Smit niet is vastgelegd dat die, met name tegen de "harde kern" van de stakers, zullen uitblijven. Volgens de stakers ademt de hele sfeer bij Smit minachting voor de mensen die het werk doen, en heeft de staking daaraan helemaal niets veranderd.

De raadkamer van de Rotterdamse rechtbank heeft gisteravond beslist, dat de rechter-commissaris maandag ten onrechte vijf havensleepstakers ontslagen heeft uit voorlopige hechtenis. De rechtbank geeft officier van justitie mevrouw A.G. Korvinus gelijk in het hoger beroep dat ze had aangetekend tegen de vrijlating. Dat betekent niet dat de vijf opnieuw gearresteerd zullen worden. De officier: "Ik heb dat ook niet gevraagd. De situatie is nu aanzienlijk anders dan maandag." De rechter-commissaris had maandag drie punten waarop hij besloot de vijf vrij te laten: Hij achtte de kans op herhaling erg klein, hij geloofde niet dat het gerechtelijk vooronderzoek verstoord zou worden, doordat een aantal nog niet gehoorde getuigen beïnvloed zou kunnen worden en hij achtte het niet waarschijnlijk, dat de rechtbank - als strafbare feiten bewezen zouden worden - zou overgaan tot onvoorwaardelijke straffen. (NRC, 13-10-1979, ANP).

Vervoersbonden bezorgd over situatie bij Smit

ROTTERDAM - De Vervoersbonden FNV zijn bezorgd over de situatie die bij Smit Internationale zal ontstaan nu de sleepbootstaking is afgelopen. Uit het feit, dat na acht weken staken nog 148 mensen bereid waren door te gaan, blijkt hoe diep de wonden zijn, aldus voorzitter Jan Schröer. Hij zei te hopen dat de commissie van goede diensten er in zal slagen een aantal aanbevelingen te doen die de lucht zal klaren. Deze commissie is volgens Schröer het enige positieve punt, dat uit de staking is voortgekomen. "Er zal bij Smit een goed personeelsbeleid gevoerd moeten worden. Alleen dan kunnen de verhoudingen tussen de ex-stakers en werkwilligen worden hersteld. Ik heb echter grote zorgen of bij Smit die bereidheid bestaat", aldus Schröer. De havensleepstaking heeft volgens de voorzitter van de Vervoersbonden niet tot materiële resultaten geleid. De toezegging van de Smit-directie om de f 28,50 per 1 januari 1980 in de cao te verwerken, zou er volgens Schröer zonder acties ook wel gekomen zijn, omdat er bij de cao-onderhandelingen voor de sleepdienst toch een vergelijking wordt getrokken met de haven-cao. De Vervoersbonden zullen de komende weken ook de hand in eigen boezem steken,

omdat het volgens Schröer duidelijk is dat de interne communicatie op een aantal punten heeft gefaald. "Het is duidelijk, dat de afgesloten cao niet helemaal uit de verf is gekomen. Bij de uitbetaling was het voor de leden onduidelijk wat er precies in zat. Wij zullen ons best doen het vertrouwen tussen de leden en de bond te herstellen, zodat dergelijke zaken in de toekomst vermeden kunnen worden", aldus Schröer. (Limburgsch dagblad, 15-10-1979).

Phs. van Ommeren (Rotterdam) bv
postbus 845 Rotterdam 3005
Westerlaan 10 Rotterdam 3002
HR Rotterdam 76212



VAN OMMEREN

telefoon 649111
telex 21435
telex chartering 21406
telegrammen vanommeren

zeereaderij
binnentankvaart
agenturen
tankopslag

directie

Geachte Heer

Zoals U als wij hebben afgelopen zaterdag bij het einde van de sleepbootstaking ongetwijfeld opgelucht ademgehaald.

In de afgelopen weken zijn wij er ons steeds van bewust geweest, dat niet alleen U zelf, doch ook uw gezin en/of degenen, die u lief zijn, onder een grote psychische druk hebben gestaan.

Dat U onder deze moeilijke omstandigheden toch steeds bereid bent geweest Uw taak, en dat op zo'n voorbeeldige wijze, te verrichten, hebben wij bijzonder op prijs gesteld en heeft ons met respect vervuld.

Wij danken U en allen die U nastaan hiervoor dan ook van harte en wij stellen ons voor, dat wij binnenkort nog eens op eens wat informelere wijze met ons allen hierover napraten.

Met vriendelijke groeten, Phs. van Ommeren (Rotterdam) B.V. Rotterdam, 16 oktober 1979.



DRECHT en HORSEY, voor vast op een binnenkomer voor de 2e Petroleumhaven, foto T. v.d. Zee, 23-11-1981