

## SLEPEN OP DE SCHELDE (II)

door Nico J. Ouwehand

*Het is meer dan 20 jaar geleden dat er in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis expliciet aan de sleepvaart op de Westerschelde aandacht werd besteed. Inmiddels is er veel veranderd op deze waterweg van en naar Vlissingen, Terneuzen, Sas van Gent, Gent en Antwerpen.*

*Het bestuur van het sleepvaartmuseum vond het anno 2007 toepasselijk om opnieuw en uitgebreid de Zeeuwse sleepvaart onder de aandacht te brengen, met dien verstande dat de nadruk van de expositie ligt op de ontwikkelingen in de laatste twee decennia. Natuurlijk gaan we ook de vroegere geschiedenis niet uit de weg, de ontwikkelingen in de 20e eeuw leidden tenslotte tot de situatie in de 21e eeuw. Een gedegen terugblik:*

De Westerschelde is een uiterst lastige zee-arm om te bevaren. Niet alleen zijn er talloze ondiepten en toont de vaargeul een grillig verloop; er zijn zelfs zgn. "wandellende" zandbanken, hetgeen wil zeggen dat die opeenhopingen van zand zich geleidelijk over de rivierbodem verplaatsen. In vroeger tijden, toen er nog geen sprake was van radar, laat staan van radar-begeleiding, liepen zowel zee- als binnenschepen op weg naar Belgische of Zeeuws Vlaamse havens met de regelmaat van de klok vast in of net buiten de vaarweg. Deze onfortuinlijke vaartuigen kregen vanaf ruwweg 1870 adequate hulp om weer in hun element te worden gebracht: *sleepboothulp!* Als er echt sprake was van een calamiteit, waarbij schepen lek raakten of zelfs braken moesten er behalve sleepers ook nog bergers aan te pas komen. Vele boeken zijn vol geschreven over dit soort gebeurtenissen, hetgeen aantoont dat de professionals op het water veel te doen hadden in het Zeeuwse. Ook heden ten dage is er nog steeds regelmatig sprake van noodsituaties op de vaarweg, zij het dat het aantal incidenten geleidelijk is afgenomen dankzij de moderne communicatietechnieken, radarbegeleiding, nauwkeuriger weerberichten en niet in de laatste plaats de inspanningen van zowel Nederlandse als Belgische loodsen.

In de aanlooproute op de Noordzee naar de Westerschelde kwam het eveneens regelmatig voor dat er door allerlei oorzaken schepen in problemen kwamen. Bij slecht weer liepen ze gevaar uit de koers te geraken en te stranden, De techniek van pakweg een halve eeuw tot een eeuw geleden liet de vaartuigen regelmatig op een verkeerd moment in de steek. Vlissingen was dan ook bij uitstek een haven, waar sleepboten "op station" lagen om bij de eerste radiografische melding van problemen uit te varen en hun diensten aan te bieden. We hebben het dan over de twintiger jaren van de vorige eeuw. Het spreekt vanzelf dat met dit soort activiteiten een behoorlijke boterham viel te verdienen, al kregen de bemanningen van de sleepers het bepaald niet cadeau.

### UNIE VAN REDDING EN SLEEPDIENST

Welke maatschappijen hebben zich met de sleepvaart en berging in en rond de Westerschelde beziggehouden? Het oudste bedrijf was zonder twijfel de Société Anonyme de Remorquage à Hélice (SARH), opgericht in 1870 door de Deen Henri Gerling. Deze gezagvoerder op de grote handelsvaart, of zoals de Belgen het noemen: "kapitein ter lange omvaart", geboren in 1825, had zich in 1866 in Antwerpen gevestigd. In dat jaar richtte hij daar een sleepdienst op en startte maar meteen met niet minder dan zes sleepboten. Met twee bevriende handelaren vormde hij zijn

bedrijf vier jaar later om tot een naamloze vennootschap, een Société Anonyme. Het was in die tijd wel zo chic om in het maatschappelijk verkeer de Franse taal te gebruiken. Voor alle duidelijkheid: "Remorquage" betekent "slepen" en "a hélice" wil zeggen "met een schroef", met andere woorden Gerling was de eerste die in dit verband gebruik maakte van sleepboten met schroef ("propeller" zeggen de Belgen), aangedreven door een stoommachine. De meeste sleepers in die tijd waren nog zgn. radersleepboten, aangedreven door schepraderen aan de zijkanten van de boot. Henri Gerling was dus een vooruitstrevend man. Met zijn activiteiten legde hij de basis voor een tot op de dag van vandaag florierende onderneming.

Concurrentie was er van de sleepdienst van J.B. Maas, voornamelijk werkend "binnen de dokken", met wie in 1890 een samenwerkingsovereenkomst werd gesloten. Acht jaar later werd dat sleepbedrijf overgenomen, hetgeen tot gevolg had dat ook het traject Terneuzen-Gent tot het servicegebied van de SARH werd gerekend. De stad Antwerpen richtte al in 1875 voor het typische havenwerk in de dokken een eigen sleepdienst op. Die dienst nam na het verdwijnen van de sleepdienst van Maas in betekenis toe. In 1908 werd wat betreft de sterkte van de sleepers van de SARH een mijlpaal bereikt. De 1000 pk grens werd ruimschoots en met gemak overschreden door het in de vaart brengen van de sleepboot *President de Leeuw*, 1085 pk sterk en voor die tijd dus een zwaargewicht. Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog had de maatschappij een vloot van 34 sleepboten. Een behoorlijk aantal nam de wijk naar Engeland om voor de geallieerden te gaan varen. In de vier jaar die volgden gingen vier sleepboten van "de vloot met de zwarte schoorstenen", zoals de SARH wel werd aangeduid, verloren. Na de oorlog, waarbij België was betrokken maar Nederland neutraal bleef, werd noest gewerkt aan herstel. Fred Gerling werd voorzitter en er werd een nieuwe werkplaats geopend, een "herstellingswerf", zoals de Belgen zeggen. 1923 werd het jaar waarin zich twee feiten van grote betekenis voordeden. Allereerst verwierf de SARH een belangrijk aandeel in de havensleepdienst Société Belge de Remorquage te Antwerpen. Deze onderneming bezat toen 40 sleepboten. Dat aantal maakt duidelijk dat de vloot door de aanwinst zo goed als verdubbelde in aantal. Op 23 november van hetzelfde jaar werd echter een nieuwe mededinger opgericht. Met steun van de Rotterdamse rederij Wm. H. Müller werd de N.V. Sleepdienst Letzer opgericht. De Letzers waren niet onbekend in de sleepvaartwereld, want de in 1838 in Zierikzee geboren Adrianus Letzer voerde samen met zijn zoon Leon de directie over de S.A. de Remorqueurs Averso "Antverpia", bijgenaamd de "witte bollen". Diezelfde Leon kwam aan het hoofd van de nieuwe sleepdienst te staan. Hij pakte de zaken voortvarend aan, want binnen zeer korte tijd beschikte zijn bedrijf over 15 sleepers, waaronder de van Bugsier gecharterde in 1921 gebouwde *Larissa*, met 453 brt en 750 pk vermogen wat men noemt een "grote jongen". De schoorstenen van de Letzerboten waren ook zwart, maar kregen een witte band om dat rookkanaal met de zwarte letters "AL" erin. Na een concurrentiestrijd van vijf jaar koos men voor de verstandigste weg. Eén jaar optrekken voor gezamenlijke rekening had tot gevolg dat in 1928 beide pioniersbedrijven zich vastlegden in een vergaand samenwerkingsverband: de **Union de Remorquage et de Sauvetage S.A.**, kortweg **U.R.S.**, ook bekend onder de naam Unie van Redding en Sleepdienst. Dat bedrijf zou zich geleidelijk ontwikkelen tot de speler van grote betekenis op de wereldmarkt voor de sleepvaart, die het heden ten dage is. Vooralsnog bleven de vloten van beide partners afzonderlijk functioneren. De aparte logo's in de schoorstenen bleven gehandhaafd en de URS had geen eigen sleepersvloot, wél enkele bergingsvaartuigen. Overigens (voor de niet-Frans georiënteerden) het woord "sauvetage" betekent "berging" of "redding".

Niet alleen de Westerschelde of Antwerpen, maar ook de havens van Oostende, Zeebrugge, Gent en de vaarweg erheen waren en zijn voor de Union-boten het werkgebied. De stations Vlissingen en Terneuzen spelen een belangrijke rol. Ook werden al in de twintiger jaren kortere zeereizen ondernomen en over te verrichten bergingen, al dan niet in samenwerking met Nederlandse rederijen, had men niet te klagen. Zo'n gunstige ontwikkeling is voor anderen vaak het sein om ook hun geluk op dit gebied eens uit te proberen. In 1929 werd de Shipowners' Towage Syndicate te Antwerpen opgericht. Het geluk was de nieuwe onderneming echter niet gunstig gezind. Na een jaar moest de rederij liquideren. De combinatie URS nam het grootste deel van het materiaal over.

Er volgde een decennium van betrekkelijke rust. "Betrekkelijk", omdat rust in de sleepvaart eigenlijk niet bestaat. Voortdurend doen zich situaties voor waar met veel improvisatievermogen handelend moet worden opgetreden. Dat brengt geld in het laatje, waardoor bedrijven up-to-date kunnen blijven. Helaas overleed in 1933 Leon Letzer. De directie werd overgenomen door diens neef Adrien en zoon Alphonse. In 1938 bestond de vloot van de Union uit 50 eenheden. Bij het begin van de Tweede Wereldoorlog in 1940 herhaalde zich min of meer de situatie van 26 jaar eerder. Duinkerken werd nu het centrum van evacuerende troepen en burgers, waarbij sleepboten hen terzijde stonden. Andere eenheden namen rechtstreeks de wijk naar Engeland. Een donkere periode voor de wereld en voor de sleepvaart was aangebroken. Wat betreft de sleepvaartwereld in het bezette België mag niet onvermeld blijven dat Fred Gerling in Gent werd neergeschoten. Alphonse Letzer werd door de Gestapo aangehouden, maar kwam weer op vrije voeten dankzij zijn goede betrekkingen met een Duitse officier die als burger scheepsagent was. Michiel Gerling, een verzetsman, verloor aan het einde van de oorlog het leven bij de herovering van de Kruisschanssluis.

In tegenstelling tot de situatie in Nederland was de oorlog voor de Belgen in 1944 afgelopen. Net als bij ons moest er veel hersteld worden, hetgeen jaren in beslag nam. Acht sleepboten van de Union waren verloren gegaan, waaronder de uit 1903 stammende *Vulcain* die in juni 1940 na een Duitse luchtaanval bij Duinkerken zank. Ook de een jaar later in Alblasterdam gebouwde *Schelde*, ging ten onder. Zwaar weer bij Normandië op 20 juni 1944 was er de oorzaak van dat de als hulpmijnenveger bij de Royal Navy ingelijfde sleper als verloren moest worden beschouwd. Drie eenheden vielen ten prooi aan Duitse onderzeeboten, met alle tragische menselijke gevolgen van dien.

Na de oorlog was het opbouwen en verbouwen. Er was heel veel werk voor sleepboten. In 1947 en 1948 kwamen er nieuwe sleepboten van de hellingen in Temse. Een jaar later werd de URS omgevormd tot een N.V. en vanaf die tijd werden ook slepers in de Unie ondergebracht. In het volgende decennium werden de Belgen een goede klant van de Duitse werf Schichau in Bremerhaven. Het Wirtschaftswunder deed zich toen al gelden. In 1955 werd van het Hamburgse Bugsier de *Hermes* overgenomen. Onder de naam *Scaldis* werd deze 2400 pk sterke sleper het vlaggenschip van de Union, waarmee ook langere sleepreizen werden uitgevoerd.

De schepen die Antwerpen aandeden werden, net zoals elders in de wereld, in rap tempo groter. Tankers en bulkcarriers hadden sterkere sleepboten nodig. In 1972 kwam de *Wrestler* van de helling. Met 6000 pk machinevermogen betekende dit vaartuig opnieuw een mijlpaal. De opkomende offshore-industrie was gebaat met de komst van de *Jacques Letzer*, de *Wielingen*, *Westhinder* en *Wandelaar*.

Een datum die wat betreft de sleepvaart in en om de Westerschelde vet gedrukt mag worden is **27 juni 1974**. De drie samenwerkende bedrijven SARH, Letzer en Union werden officieel samengevoegd tot de Unie van Redding en Sleepdienst N.V. Alle 49 sleepers kregen de schoorsteenkleuren van de Union: een blauwe band afgebiesd met twee smalle gele banden. De boorplatforms her en der aan het werk in de Noordzee vroegen om een antwoord uit de sleepvaartwereld. Het bouwen van nieuwe sterke sleepers lag dus voor hand. In 1975 kwam de *Union One* in dienst met 7000 pk vermogen, gevolgd door de *Union Two*, - *Three* en - *Four*. In 1977 opnieuw een mijlpaal: de *Alphonse Letzer*, gebouwd in Hendrik Ido Ambacht, werd met 11.000 pk aan de vloot toegevoegd. De *Scaldis*, weliswaar in de loop der tijd opgevoerd tot 4000 pk, had afgedaan en verdween onder de naam *Hak* naar het buitenland. De vervangende stationssleepboot in Vlissingen werd de *Fighter*, veelal bemand door Nederlanders. Gedurende de jaren zeventig werd op offshoregebied samengewerkt met Canadese en Amerikaanse rederijen onder de naam Union of Towing and Transport. In 1979 trokken beide overzeese partners zich terug, maar de URS was ervan overtuigd geraakt dat in de nabije toekomst nog sterkere eenheden nodig zouden zijn. Van Nederlandse zijde waren sleepboten van 16.000 tot 22.000 pk in dienst gesteld, dus de Belgen konden niet achterblijven. Het resultaat was de bouw bij Niestern Sander te Delfzijl van de *President Hubert*, 18.000 pk sterk, met een paaltrekkracht van 165 ton. Vanaf 1982 was deze sleper, zusterschip van Heerema's *Husky* en *Retriever*, het vlaggenschip van de URS. Met dit vaartuig kunnen indrukwekkende sleepreizen worden gemaakt, zoals in 1987 de reis met het kraaneiland DB 100 van Rotterdam naar Los Angeles via Kaap Hoorn. Deze grote offshore installatie was te breed voor het Panamakanaal.

In de jaren tachtig stortte de offshoremarkt min of meer in. Reden voor de URS om zich meer op de haven- en kustsleepdienst te concentreren. Een reeks dubbelschroefsleepboten werd besteld bij de werf Rupelmonde op de gelijknamige locatie. Met 3000 pk en een trekkracht van 32 ton werden ze in 1983 afgeleverd. Twee oudere eenheden, de *Wandelaar* en de *Westhinder* kregen een andere voortstuwing, zgn. Z-pellers, waardoor ze meer wendbaarheid kregen. Gedurende de jaren 1985-1988 werd, opnieuw in Rupelmonde, een serie sleepboten gebouwd, getooid met de naam van Belgische steden, t.w. *Hemiksem*, *Gent*, *Brugge* en *Burcht*. Deze sleepers waren uitgerust met Aquamaster roerpropellers. In 1992 en 1993 kwamen vier splinternieuwe eenheden met twee zgn. Schottel-roerpropellers van de hellingen te Rupelmonde, gevolgd door vier sleepers met één schroef en een zgn. uitrijdbare boegschroef. Het spreekt bijna vanzelf dat de oudere sleepboten geleidelijk werden verkocht voor de sloop, dan wel elders van de hand werden gedaan. In de tweede helft van de jaren negentig werden nog eens zes sleepboten voor rekening van de URS en het Schelde Sleepvaartbedrijf in Spanje gebouwd. De *Lieven Gevaert*, afgeleverd in december 1995 was de eerste. (Lieven Gevaert was behalve een bekende Belgische fabrikant van fotoartikelen uit de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw ook initiator van een belangrijke groep aandeelhouders van de URS) Deze laatste serie van zes werd voorzien van zgn. Voith-Schneider propellers, oneerbiedig maar beeldend voorgesteld als een soort roomkloppers onder het schip. In tegenstelling tot veel moderne sleepboten heeft met name de laatste serie Belgische kustsleepers nog een "zeeg", een voor de liefhebbers fraaie kromming van de romp. Bovendien hebben de in Spanje gebouwde boten opvallend naar buiten wijkende rookkanalen om op die manier een beter uitzicht naar achteren te garanderen.

Tenslotte met betrekking tot de URS een opmerking over de meest recente eenheden. In het oog springend is de *Union Manta*. Dit schip, in dienst gesteld in 2003 en gebouwd in Frederikshavn, is in feite niet bestemd voor de sleepvaart op de Westerschelde en nauwelijks voor de Noordzee, maar wordt wereldwijd ingezet.. Met haar ruim 20.000 pk en 220 ton trekkkracht kan zij zich meten met de allersterkste op de wereldzeeën en dat doet ze dan ook.

Wat betreft de haven- en kustsleepdienst is in deze pas begonnen eeuw opnieuw een nieuwbouwslag geleverd. In de jaren 2001 tot en met 2005 werden door een Spaanse werf niet minder dan zes sleepboten, die een machinevermogen hebben van ruim 5000 pk, aan de URS afgeleverd. De traditionele naamgeving is duidelijk verlaten want de boten dragen de namen van edelstenen of juwelen als *Union Sapphire* en *Union Diamond*. De voortstuwing geschiedt door twee Schottels, die een trekkkracht opleveren van 65 ton. Overigens zullen nog in 2007 beide schepen worden ingezet bij werk op zee en zullen ze voor de havendienst worden vervangen door twee in Turkije in aanbouw zijnde sleepers. In Spanje zijn twee eenheden in aanbouw voor dienst in de achterhaven van Zeebrugge. Deze *Union Amber* en *Union Jade* zijn in verband met de plaatselijke omstandigheden in de Belgische haven wat korter van romp dan gebruikelijk. In totaal werden bij de Spaanse werf Armon nog eens acht eenheden met een trekkkracht van 65 tot 80 ton besteld.

Behalve het feit dat op de Westerschelde veel werk door URS-boten wordt verzet zijn er nog andere factoren die het betrekken van dit Belgische bedrijf bij de expositie in het *Nationaal Sleepvaart Museum* rechtvaardigen. In de huidige ( begin 2007) vloot van 40 eenheden vinden we vijf sleepboten terug met een duidelijk Nederlands verleden.

We noemen de *Walcheren* (ex *Smit Frankrijk*), de *Drado* (ooit varend voor Smit op de Nederlandse Antillen), de *Schouwenbank* (destijds in dienst gesteld als Europoortsleper), de *Banckert* (gebouwd als *Smit Enterprise*) en de *Holland* (ooit behorend tot de vloot van Willem Muller). Daarnaast is het bedrijf thans voor 50% eigendom van Smit en voor de andere helft van de Duitse rederij Fairplay. Dat er een aantal voormalige Smitslepers in de vloot werd opgenomen is dus niet zo vreemd. Nog niet zo lang geleden heeft het bedrijf ook het beheer overgenomen van de *Waker* (Nederlandse kustbewaking – voormalige *Smit Houston*) en het diving support vessel *Smit Orca*. Het nog bijna nieuwe offshore supportvessel *Smit Kamara* valt ook onder het management van de URS. Aangezien een behoorlijk deel van de 500 werknemers de Nederlandse nationaliteit heeft, is de Union ook een beetje van “ons”.

## WILLEM MULLER

Een tweede toonaangevend bedrijf voor de sleepvaart op de Westerschelde is de sleepvaart-onderneming van Muller te Terneuzen. De naam “Muller” is eigenlijk al eeuwenlang bekend op scheepvaartgebied. In een fraai vormgegeven werk over de familie Muller, eind 2006 uitgegeven, wordt teruggegaan tot de 17<sup>e</sup> eeuw, toen een molenaarsfamilie uit Duitsland zich in Puttershoek vestigde. In 1738 werd Teunis Muller JCzn geboren, die in 1779 zich als beurtschipper op Dordrecht en Rotterdam ging varen. De voornamen Teunis, Willem en Leendert keren met regelmaat terug in de familie. Leendert Muller, geboren in 1863, kan wel als aartsvader van het de familienaam dragende sleepbedrijf worden aangemerkt. Met zijn echtgenote Maria Visser kreeg hij zes zonen, hetgeen zeker geen uitzonderlijk aantal was in die dagen. Vader Leendert had zich echter ten doel gesteld voor ieder van de zonen een schip te kopen, zodat hun broodwinning in enige mate was verzekerd. Samen met zijn oudste zoon Willem richtte hij in 1912 twee sleepvaartondernemingen op. De andere zonen waren op dat tijdstip nog niet meerderjarig, dus Willem had min of meer de plicht te gelegener tijd te zorgen dat ook zijn broers bij de bedrijven zouden worden betrokken.

De kersverse maatschappijen kregen de naam “N.V. Sleepmaatschappij “En Avant I” en “N.V. Sleepmaatschappij En Avant II”. De naam “En Avant” zou een begrip worden in de sleepvaartwereld, want de sleepboten van de Mullers kregen die naam met een nummer erachter. De Dordrechtse tak gebruikt die naam trouwens nog steeds. Omdat Willem met zijn sleepboot *En Avant I* regelmatig op Terneuzen voer kreeg hij kennis aan een meisje uit die stad, waar hij in 1913 mee trouwde. Het paar vestigde zich in Terneuzen en zo werd de Zeeuwse tak van de sleepdiensten van Muller een feit. De zaken gingen voorspoedig, zodat Willem in 1922 zelfs een gloednieuwe boot kon laten bouwen, de *En Avant V*, 130 pk sterk.

Hoewel best van een succesvolle onderneming kan worden gesproken waren de machinevermogens van de boten van Muller toen dermate bescheiden dat zij nog geen echte concurrentie vormden voor de grote gevestigde zeesleepvaartmaatschappijen, die sleepers met meer dan 1000 pk ter beschikking hadden. Vanaf de jaren twintig werden met name in Vlissingen zeesleepers “op station” gelegd om bij calamiteiten en zich plotseling voor doende grotere sleepopdrachten van de werven in de buurt onmiddellijk te kunnen reageren. Behalve de eerder genoemde Unie van Redding en Sleepdienst uit Antwerpen was ook L. Smit & Co uit Rotterdam altijd in Vlissingen aanwezig voor dit soort taken. Vanaf 1924 kwamen er zelfs sleepers van de Duitse firma Bugsier aan de steigers te liggen. Er was sprake van felle concurrentie, zo zeer zelfs dat men de schepen bestemd voor Antwerpen nog op de Noordzee trachtte te contracteren. Hier en daar werd wel eens wat geweld gebruikt of trossen gekapt als men van mening was dat het er niet eerlijk aan toe was gegaan. Niet voor niets had de Westerschelde in sommige kringen de bijnaam van "Western Schelde". De volgende Muller, die in 1914 was geboren, kreeg behalve een praktijkopleiding ook scholing in Londen. Zijn vader vond een internationale blik noodzakelijk. De sleepdienst van Muller afficheerde zich in Terneuzen als de “Terneuzen Tug-boat Company” teneinde wat makkelijker de schepen onder vreemde vlag te kunnen benaderen. Dat was nog niet zo eenvoudig want vastgelopen vrachtvaarders werden vaak vlot gesleept onder het contract “Lloyds Open Form”, met de clause “no cure-no pay” erin, hetgeen betekent: geen succes – geen betaling. Willem bezat zo’n contract niet en slaagde er niet in het formulier via de concurrentie te bemachtigen. Tenslotte werd hij uit de brand geholpen door de firma Doeksen op Terschelling! De betreffende nieuwkomer moest zich letterlijk een plaats in de markt veroveren. Aan de al te felle concurrentie kwam een eind door het afsluiten in 1938 van een convenant tussen de betrokken sleepvaartmaatschappijen voor een periode van veertig jaar .

Gedurende de Tweede Wereldoorlog, die Muller inging met een vloot van negen sleepers, moest zoon Leendert de honneurs waarnemen. De sleepdienst van de Mullers werd aanvankelijk door de Duitsers ongemoeid gelaten, omdat men er ten onrechte van uitging dat vader Willem in Amerika zat, dat aanvankelijk niet bij de oorlog betrokken was. De onder de wapenen geroepen directeur was echter via Duinkerken in Engeland terecht gekomen en had vandaar via New York (!) een telegram naar zijn zoon gestuurd. In 1944 werden de sleepers van Muller geconfisqueerd en tot het einde van de oorlog was men het zicht kwijt op de meeste vlooteenheden. In 1945 ging zoon Leendert er zelf op uit. Her en der werden zijn boten teruggevonden om vervolgens voor reparatie naar Terneuzen te worden teruggebracht. In het jaar 1949 richtte Willem Muller samen met zoon Leendert in het kader van een herstructurering een nieuw bedrijf op, waarin de vader zijn acht sleepers inbracht. In 1950 werd de eerste zeesleper aangekocht, die onder de naam *Schelde* ging varen. Dat kwam goed van pas in de jaren vijftig onder meer bij het afsluiten van de rivierarm Braakman (1952) en de assistentie die van de zijde van Muller werd verleend bij de gevolgen van de Watersnoodramp in 1953.

In de loop van het decennium werden de sleepboten gemotoriseerd, terwijl twee kleinere boten, waarbij een dergelijke ingreep niet meer rendabel was, naar een sloperij werden afgevoerd. Willem Muller had zich geleidelijk aan teruggetrokken en liet de zaken over aan zoon Leen. In 1961 overleed Willem na een werkzaam leven, 72 jaar oud. Hij liet een bloeiend bedrijf achter. Leen ging samen met zijn zonen Willem en Cornelis Levinus, kortweg "Kees", voortvarend verder. Met de komst van een nieuwe, grotere zeeluis in Terneuzen in het vooruitzicht werd in 1961 de Franse sleepboot *Calaisien* aangekocht, die hij liet herdopen in *Holland*. Drie jaar later kwam de Amsterdamse boot *Winston Churchill* de gelederen versterken. Deze stoomsleper werd verbouwd tot motorsleper *Zeeland*. Beide vaartuigen konden ook zeesleepreizen uitvoeren. Of de concurrentie het leuk vond of niet, de zeesleepvaart was na een grote sleepreis met de *Holland* in 1965 nu ook voor het bedrijf Willem Muller een realiteit.

Helaas overleed Leendert Muller in 1973 veel te vroeg. Hij mocht slechts 59 jaar oud worden. De zonen Wim en Kees waren resp. 33 en 28 jaar oud, maar al doorkneed in het vak. Zij volgden hun vader op als directieleden van het familiebedrijf, dat door de ontwikkelingen in de tijd opnieuw toe was aan een herstructurering. Zij richtten de Beheermaatschappij Willem Muller B.V. op met een aantal werkmaatschappijen er onder. De zeesleepvaart bleek voor de maatschappij aantrekkelijk, zo zeer zelfs dat in 1973 de zeesleper *Engeland* (2200 pk) werd aangekocht, twee jaar later gevolgd door een van oorsprong Franse sleper, die *Nederland* werd gedoopt. Om aan alle eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden hadden de Mullers nu sleepboten beschikbaar in Vlissingen, Hansweert, Tholen, Wemeldinge, de Kreekraksluizen en natuurlijk de thuishaven Terneuzen. Er was voldoende aanbod van offshorewerk in de Noordzee, zodat de toekomst er zonnig leek uit te zien. In die sfeer werd samenwerking gevonden met het offshorebedrijf Skua te Rotterdam, hetgeen resulteerde in de bestelling van een drietal fraaie en gloednieuwe 7000 pk sterke sleepboten. In 1977 kwam de *Groenland* als eerste van het trio aan in de thuishaven, spoedig gevolgd door de zusterschepen *Schotland* en *IJsland*. In 1980 werd daar nog de in 1974 gebouwde *Zwitserland* aan toegevoegd, die ten gevolge van een geschil, waarin de eerste kortstondige eigenaar was betrokken, gunstig was te verwerven, met dien verstande dat er wel gerepareerd en verbouwd moest worden.

Met name de offshoremarkt verslechterde vanaf 1980 echter, tegen de verwachting in, in hoog tempo. Daardoor kreeg als eerste de zwaartransportmarkt het te verduren. Her en der moesten sleepboten, zwaartransportschepen en bevoorradingsvaartuigen worden opgelegd. Ook de rederij Willem Muller kreeg te maken met problemen, die nog werden verergerd door een meningsverschil en tenslotte het zich uit de samenwerking terugtrekken van Skua. De drie grotere sleepboten werden uit het bedrijf gelicht en belandden tenslotte via omwegen bij een relatief onbekend bedrijf te Rotterdam, dat vanaf 1984 als beheermaatschappij voor de sleepers optrad. De namen bleven vooralsnog ongewijzigd, maar de witte "M" van Muller verdween uit de schoorstenen. Het betekende een geduchte knauw voor het Terneuzense bedrijf, dat echter nog drie zeeslepers, twee kustslepers, vijf havenslepers en twee communicatievaartuigen over had. Van de malaise op de sleepvaartmarkt probeerde de concurrentie gebruik te maken door te bieden op het bedrijf van de Mullers. De Zeeuwse wateren waren en zijn nog steeds een belangrijk vaargebied waar voor sleepboten in principe altijd werk is en dus geld valt te verdienen. Smit Internationale, zowel als Wijsmuller hadden belangstelling voor Willem Muller en deden ieder afzonderlijk een bod.

Financieel gezien was het bod van Smit aantrekkelijker dan dat van Wijsmuller, maar dat laatste bedrijf bood tevens de garantie dat Willem Muller onder eigen naam zou voortbestaan. Dat was voor Kees en Wim Muller de voornaamste reden om op het bod van Wijsmuller in te gaan. Kees zou zelfs aanvankelijk als directeur verder gaan in Terneuzen. Dat laatste duurde echter niet lang. Wim was inmiddels voor zichzelf begonnen in de scheepsreparatie te Zeeuws Vlaanderen. Kees had echter een ander plan, want de sleepvaart vaarwel zeggen, daar dacht hij niet aan. De inspanningen van Kees en echtgenote Heleen Muller-Ribbens leidden tenslotte tot de oprichting in 1984 van de Handel- en Scheepvaart Maatschappij Multraship. De ontwikkelingen van Multraship zullen wij onder een apart hoofd beschrijven.

In 1991 werd het bedrijf Willem Muller Nederland, een onderdeel van Willem Muller, dat onder Wijsmullervlag inderdaad met een zekere mate van zelfstandigheid werd voortgezet, verkocht door de IJmuidenaren aan de concurrent uit Antwerpen: de Unie van Redding en Sleepdienst. Aan die verkoop lag geenszins ten grondslag dat het bedrijf in Terneuzen slecht presteerde; veeleer was de oorzaak te vinden in de problemen bij Wijsmuller zelf. Een directiewisseling aldaar bracht nieuwe inzichten met zich mee, waardoor het zich handhaven in het Zeeuwse voor de IJmuidenaren geen prioriteit meer had. De witte "M" bleef echter vooralsnog de schoorstenen sieren en enkele oudere Union-slepers werden met traditionele Muller-namen en dito uitmonstering in de vaart gebracht. Multraship eiste echter als sleepvaartonderneming een steeds groter deel van de markt op. Op die manier waren er twee aparte ondernemingen werkzaam, die beide in zekere zin de naam Muller in zich droegen. Het was niet verwarrend, maar wel apart. In 1999 verwierf Smit Internationale 49,9% van de aandelen van de Unie van Redding en Sleepdienst. In Rotterdam was men er voorstander van dat de URS zich duidelijker zou profileren. Het gevolg was dat kort daarna de "M" uit de schoorstenen van de voormalige Mullerslepers werd verwijderd. Daarvoor in de plaats kwamen de kleuren van de URS. Het was even wennen en het betekende het feitelijke einde van het in 1912 opgerichte bedrijf, hoewel .....later zou blijken dat de naam Beheermaatschappij Willem Muller toch nog in handen was van Kees Muller. Van een *echt* einde van Muller als sleepdienst was dus geen sprake.

#### MULTRASHIP TOWAGE & SALVAGE

Zoals gezegd was Kees Muller niet erg gelukkig in zijn positie als directeur van een werkmaatschappij van Wijsmuller. Het leek partijen dan ook beter om het dienstverband te beëindigen. Het probleem was dat Muller ruim voldoende ervaring en contacten in de sleepvaartwereld had, maar geen kapitaal. Wel was hij nog in het bezit van de aandelen Willem Muller België.

Op 22 oktober 1984 werd door Heleen Muller-Ribbens Handel- en Scheepvaart Maatschappij Multraship opgericht. Daarnaast richtte Kees Muller in 1985, samen met zijn echtgenote, Kees Muller Marine N.V. op, met als vestigingsplaats Gent. Multraship charterde twee sleepboten van de Rederij Waterweg, de *Lies* en de *Coastal Service*, die als *Multratug 2* en *3* in dienst kwamen. Zoon Leendert, toen 17 jaar oud, ging ermee op station liggen en had de gewoonte zelfs slapend de radiofrequenties "uit te luisteren". Nog in datzelfde jaar werd voor de activiteiten vanuit België de bescheiden sleepboot *Joan Muller* (250 pk) aangekocht, genoemd naar de jongste dochter van Kees.

Daarmee werden onder meer opdrachten uitgevoerd voor de baggerindustrie en zelfs scheepsbevoorrading ging Kees niet uit de weg. Zelf fungeerde hij menigmaal als kapitein op het scheepje. Voorts werden onder de vlag van Multraship de sleepboten *Beaufort* en *Oregon* gecharterd. Wijsmuller was niet erg gelukkig met de activiteiten van Kees en trachtte langs juridische weg de ontwikkelingen bij Multraship tegen te houden. Dat lukt maar half, want weliswaar werden de twee eerste boten teruggegeven aan Rederij Waterweg, vrijwel tegelijkertijd werden echter bij de Unterweser Reederei te Bremen drie andere sleepboten aangekocht. De *Midlum* (1250 pk) werd *Multratug 4*, de *Ochtum* (1500 pk) kreeg de naam *Leendert Muller* en de *Hemeligen* (1250 pk) kwam onder Belgische vlag in de vaart als *Eline Muller*. Zo hadden elk van de kinderen van Kees en Heleen een “eigen” sleepboot. Dat de bouwjaren van de Duitse slepers 1957 en 1959 waren was geen probleem. De Duitsers met hun “gründlichkeit” staan erom bekend dat zij hun schepen uitstekend onderhouden. Twee van de schepen varen anno 2007 nog steeds, al is er één geschonken aan een stichting voor jeugdreclassering.

In 1987 werd de Franse sleepboot *Barracuda* aangekocht. Met haar 4200 pk had Muller weer een sleper in de vaart, waarmee ook internationaal kon worden geopereerd. In de jaren 1988 tot en met 1993 deden zich een flink aantal calamiteiten voor op de Westerschelde, waar ook Multraship als berger bij betrokken was. De samenwerking tussen de diverse maatschappijen met Multraship was eigenlijk geen probleem, want als er sprake is van een noodsituatie is alle beschikbare trek- en mankracht welkom. Als voorbeeld moge dienen de aanvaring die het Chinese schip *Da De* in 1987 had met een Poolse bulkcarrier. Multraship was als eerste ter plekke bij de ongelukkige Chinees, die een gat van 4 x 6 meter had opgelopen. Het bergingscontract werd getekend door Multraship en Willem Muller Nederland (!) ieder voor de helft.

In 1995 beschikte Multraship over 10 eigen sleepboten en er waren 50 personen in dienst. De omvang van het bedrijf groeide snel toe naar de omvang die Willem Muller als sleepvaart-onderneming had, voor dat bedrijf door Wijsmuller werd overgenomen. In 2000 kwamen er voorschriften dat sleepboten die werkzaamheden zouden verrichten bij de Total-raffinerij in Vlissingen Oost van een speciaal soort voortstuwning moeten zijn voorzien, namelijk hetzij Voith-Schneider of Z-peller. Om aan die voorschriften te kunnen voldoen gingen Kees en de zijnen andermaal op zoek in Duitsland. Eén sleper werd aangekocht van Bugsier, twee andere van de Hapag-Lloyd. Als *Multratug 9*, *10* en *11* betekenden de vaartuigen een aanzienlijke vlootuitbreiding. Bijna “en passant” was in 1990 nog de voormalige Duitse *Aro* als *Multratug 5* aan de vloot toegevoegd en in 1997 nog even drie voormalige Engelse slepers met een vermogen van 2x 42 ton en 52 ton trekkracht. Nog net voor de eeuwwisseling werd een bok met een hijsvermogen van 800 ton, de *Cormorant*, aangekocht. Van een stormachtige ontwikkeling, geheel in de stijl van bergers en slepers, mag best gesproken worden.

In de nieuwe eeuw zou het bedrijf verder gaan zijn vleugels uit te spreiden. Van de Amsterdamse havensleepdienst Goedkoop, inmiddels ingebracht in Wijsmuller Havensleepdiensten, werden drie voormalige stadssleepboten overgenomen. De *Multratug 12*, ex- *Henriette S.M. Goedkoop*, werd verbouwd tot zgn. Carrousel-sleepboot. Om het stuurhuis heen is een ronde rails aangebracht, waarop de sleepdraad kan worden vastgemaakt die vrij rond kan bewegen. Dit systeem blijkt prima te werken, want het is nagenoeg onmogelijk de sleepboot in een zodanige positie te brengen dat hij gevaar loopt om te slaan. Er werden inmiddels contracten getekend voor de bouw van twee nieuwbouw Carroussel slepers.

De *Multratug 14*, de voormalige *Petronella J. Goedkoop*, overgenomen in 2003, werd in 2004 voor vijf jaar vercharterd aan een Poolse maatschappij. Datzelfde gebeurde al in 2003 met de *Multratug 11*, de voormalige Duitse *Mercur*. Eveneens in 2003 werden twee bergingsvaartuigen van Damen Marine Service aangekocht, die in de vaart kwamen als *Multrasalvor* en *Multrasalvor II*. Een onderzoeksvaartuig werd van Rijkswaterstaat aangekocht. Dit imposante schip, thans de *Multraship Commander*, is uiterst geschikt als bergingsvaartuig.

In 2005 werd de Bulgaarse sleepvaartonderneming "Bourgaz Tug Service" overgenomen. Dit is vrij uniek, want Westerse bedrijven in de scheepvaartsector aarzelen regelmatig om te investeren achter het nu verdwenen IJzeren Gordijn. Onder de vlag van de Bulgaarse onderneming opereren de *Multratug 21* tot en met 25. Nog in 2006 werd de Schottelsleepboot *Hamtun* uit Engeland aangekocht om als *Multratug 16* in Terneuzen en omgeving te gaan varen. Bovendien werd door Multraship een meerderheidsbelang genomen in de Verenigde Bootlieden B.V. te Terneuzen. Niet onlogisch werd Heleen Muller al in 1999 geëerd door haar uit te roepen als Terneuzense Havenvrouw van het jaar. Kees Muller viel in 2006 dezelfde eer te beurt, zij het dat hij uiteraard Havenman van het jaar werd. De Mullers timmeren aan de weg, of liever de waterweg, en zullen dat traditiegetrouw blijven doen.

#### TEIJE DIJKHUIZEN

Schipper Teije Dijkhuizen werd geboren in 1922. Zijn ouders hadden in Groningen een sleepdienst en bevrachtingskantoor. Teije wilde beslist geen kantoorbaan en had er zijn zinnen op gezet zélf te varen. Al in 1944 kocht hij een bak, waar hij een stuk tussenuit haalde en een Bronsmotor in liet zetten. Na de Tweede Wereldoorlog hield hij zich bezig met allerlei maritieme activiteiten, zoals bijvoorbeeld de berging van een gezonken dok van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij. Zijn eerste sleepboot kreeg de naam *Con Amore*, waar hij vliegtuigwrakken mee borg op het IJsselmeer. Hij deed dat soms in samenwerking met Wout Mange, die een pompschip had en duiker was. De naam Mange komen we later nog tegen bij het bergingsbedrijf Van den Akker. Toen hij in Limburg zijn vrouw Mia had ontmoet en in 1946 trouwde werd de naamgeving van de sleepers anders. In 1948 kreeg een voor zijn rekening nieuw gebouwde binnensleper de naam *Temi*, hetgeen een samenvoeging van de naam Teije en Mia was. De *Con Amore* werd verkocht. In 1956 kwam de *Temi II* van de helling, eveneens een binnensleperboot. Theo was een ondernemend man en zag mogelijkheden in de grote sleepvaart, met name in en rond de Westerschelde. Voor dat doel kocht hij in 1964 de in 1930 gebouwde Duitse zeesleperboot *Stein*, die hij herdoopte in *Temi III* en vervolgens in Vlissingen op station legde. Hij was zelf veelal gezagvoerder op de sleper, die een machinevermogen had van ongeveer 1000 pk. Tevens werd het eerste passagiersschipje voor rondvaarten in het Zeeuwse aangekocht. De zaken gingen voorspoedig en de indrukwekkende persoonlijkheid van Dijkhuizen was daar niet vreemd aan. Hij nam geen blad voor de mond en veroverde zich letterlijk een plaatsje tussen de andere gegadigden voor sleepwerk op de Westerschelde. Eind 1968 zag hij zijn kans schoon om up to date te blijven wat betreft zijn vloot. Van de Koninklijke Marine kocht hij een voor die tijd redelijk forse zeesleperboot. Dit vaartuig werd in 1942 gebouwd als Duitse ijsbreker *Atlas* en kwam na omzwervingen via o.m. Bugsier en de Royal Navy onder de naam *Walcheren XII* na de oorlog bij de Marine terecht, waar zij de naam *Hercules* kreeg met het kenteken A828. Dijkhuizen nam het schip met een machinevermogen van 1500 pk in gebruik onder de naam *Temi IV*.

In 1971 zat het tegen met de pas drie jaar op de Westerschelde varende sleper. Tijdens werk met de drijvende asfaltfabriek *Jan Heijmans* werd Dijkhuizen's boot omgetrokken en zwaar beschadigd. De sleper werd gerepareerd en onderging uiterlijk en innerlijk aanzienlijke aanpassingen. Zo werd een nieuwe motor geïnstalleerd met 2400 pk vermogen en kreeg het schip de winch van de destijds gestrande Europortsleper *Vikingbank*. Dijkhuizen ging onverdroten verder met zijn opmars. In 1981 accepteerde hij een sleepreis naar Afrika, maar hij was voor de herfst van dat jaar terug om eventueel te kunnen profiteren van de moeilijkheden die schepen in de herfst voor de Nederlandse kust zouden kunnen tegenkomen.

Op 28 maart 1982 sloeg het noodloot onbarmhartig toen. Tijdens een reguliere sleepreis naar een ankerplaats op de Westerschelde met de 264 meter lange Griekse bulkcarrier *Louissos*, waarbij Dijkhuizen achter had vastgemaakt, werd, zijn ervaring in aanmerking genomen, door nauwelijks verklaarbare oorzaak de *Temí IV* omgetrokken, waardoor de sleepboot naar de bodem van de rivier zonk. Drie bemanningsleden kwamen daarbij om het leven, waaronder Teije Dijkhuizen zelf. Een vierde man kon worden gered. Ruim twee weken later werd het schip gelicht, leeggepompt en in Vlissingen afgemeerd. Daar heeft de deerlijk beschadigde sleper zes jaar aan de kade gelegen, waarna tenslotte in Hoedekenskerke de sloper wachtte. Met de dood van Dijkhuizen was tevens aan het bestaan van een markant sleepbedrijf een einde gekomen. De binnenslepers werden verkocht en de familie Dijkhuizen heeft zich sedertdien alleen nog beziggehouden met het rondvaartbedrijf.

#### LEEN POLDERMAN

Een andere markante sleper en berger op de Westerschelde was Leen Polderman, gevestigd te Hansweert. Zijn activiteiten ontplooidde hij simpelweg onder de naam L. Polderman, sleepdienst en bergingsbedrijf. Als er iets te verdienen viel op bergingsgebied in de buurt van Hansweert was Leen er met zijn boten als de kippen bij. Dat is niet zo verwonderlijk want Polderman was bij de Kamer van Koophandel oorspronkelijk ingeschreven als poelier. Voordat hij berger werd bracht Leen in de jaren vijftig geslachte kippen aan boord van binnenschepen die de sluisen van Hansweert passeerden. De vader van Leen Polderman was parlevinker (een varende kruidenier) in laatst genoemd dorp en daardoor was Leen al vroeg bekend met de facetten van de scheepvaart. Hij kreeg een ingeving dat bergingswerk wel eens profijtelijk zou kunnen zijn toen hij het binnenschip *Matterhorn* zijn anker zag verspelen. De berger in spe nam de positie van anker en ketting goed in zich op. Aangezien de binnenschipper graag wilde dat zijn anker geborgen werd, vroeg hij aan een plaatselijke ankervisser zich met het karweitje te belasten. Die ging echter op de verkeerde plaats vissen. Hij hoorde van de opmerkzaamheid van Polderman en riep diens assistentie in. Leen was daar best toe bereid als de opbrengst maar samen gedeeld werd. Zo geschiedde en een berger was geboren. Het betreffende anker was trouwens binnen vijf minuten boven water.

Met behulp van twee onderling met ijzeren balken verbonden roeiboten startte Leen Polderman in 1955 zijn eigen ankervisbedrijf. Heel wat ankers zijn op die manier in de buurt van Hansweert boven water gebracht. Na enige tijd kocht Polderman een kleine vlet met motorpompen aan boord voor het leegpompen van schepen die water maakten. Dat scheepje kwam goed van pas toen de binnenvaarttanker *Nieuwendijk* in de haven van Hansweert in aanvaring kwam en water maakte. Als de eerder besproken kippen was Leen erbij om met zijn pompen het schip boven water te houden.

Later werd van de firma Ribbens, eveneens uit Hansweert, een tankscheepje aangekocht, dat door Polderman tot pomp- en bergingsvaartuig werd verbouwd.

Nog verdere uitbreiding van de vloot werd gerealiseerd door de aankoop van een betonningsvaartuig dat aangepast werd tot bergingsschip *Inktvis* en door de jaren heen goede diensten zou bewijzen. Ook op sleepvaartgebied roerde Polderman zich geducht. De in 1946 in Engeland gebouwde *Bombshell* werd na 1974 een bekende verschijning op de Westerschelde. Begin jaren tachtig volgden voormalige Rotterdamse havensleepboten die de "P" van Polderman in de schoorsteen kregen onder de namen *Alpha* en *Bravo*. De ruim 1000 pk sterke Duitse sleepboot *Midgard III* kwam in 1985 de Poldermanvloot versterken onder de naam *Roompot*. Na 2000 werden slepers van het bergingsbedrijf Van den Akker te Vlissingen overgenomen. We hebben het over de *Scheldepoot 2* en *4*. De laatste aanwinst is de *Echo*, onder de naam *Breezand* gevaren voor Van den Akker en van oorsprong de havensleepboot *Engeland* van de sleepdienst Piet Smit Jr. te Rotterdam.

Een buitengewoon tragisch feit deed zich voor in de nacht van 20 op 21 maart 2004, toen Leen Polderman en zijn vrouw in hun huis door een groep Roemenen op brute wijze werd overvallen. De inmiddels bejaarde berger verzette zich hevig en werd zwaar mishandeld, zodanig zelfs dat hij twee weken later in het ziekenhuis aan zijn verwondingen bezweek. Polderman werd tachtig jaar. Zijn nazaten zetten zijn bedrijf voort, maar Leen is eigenlijk onvervangbaar.

#### NIEUWE VLISSINGSE SLEEPDIENST

Op 1 april 1971 werd er door L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst en Smit-Spido N.V. een nieuw bedrijf opgericht voor sleepwerk in Vlissingen en omgeving. Deze onderneming kreeg de naam Nieuwe Vlissingse Sleepdienst (NVS). Kort daarvoor was het bunkerstation van de Calpam in de buitenhaven van Vlissingen gesloten. Dat station was eigendom van de Steenkolen Handelsvereniging, beter bekend als SHV. Het grote bedrijf had in Vlissingen drie sleepboten in eigendom, welke door de NVS werden overgenomen. De sleepboot *Van Woelderen*, vernoemd naar de burgemeester van Vlissingen in de periode 1919-1945, behield haar naam, maar de andere twee kregen een nieuwe naam op boeg en achtersteven. De *Sophia* werd *De Ruyter* en de *Frederik Hendrik* kreeg de naam *Evertsen*. De eerste directeur van de NVS werd J.D. Wilton, niet toevallig ook directeur van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst (NRS) en van de Spido. Als gevolg van de ontwikkelingen in het Sloehavengebied bij Vlissingen was na verloop van tijd de beschikbare sleepcapaciteit onvoldoende. Incidenteel kwamen er daarom sleepboten van de NRS over naar Vlissingen. Het was toen al duidelijk dat vlootversterking noodzakelijk was. De Europoortsleper *Maasbank* (I) werd daarom in 1977 van de NRS overgeheveld naar de NVS, waar zij de naam *Banckert* (I) kreeg. Begin jaren tachtig volgde een reorganisatie van de sleepdiensten en bergingsbedrijven die onder de vlag van Smit Internationale vanuit het Vlissingse opereerden. In 1981 ging de *Banckert* naar het bergingsbedrijf Van den Akker, dat drie jaar eerder ook de *Van Woelderen* onder haar hoede had gekregen. Om de ontstane leemte op te vullen werd een gloednieuwe sleepboot besteld, die onder de naam van de zeeheld *Olivierssen* in 1983 in dienst werd gesteld. Voorts werd in dat jaar de Europoort-sleper *Breedbank* van de NRS overgenomen en geschilderd in de nieuwe kleuren van de NVS, een blauwe schoorsteen met een brede oranje band, waarin de letters NVS, omzoomd door twee smalle witte banden. Het actieve bestaan van de Nieuwe Vlissingse Sleepdienst heeft niet zo lang geduurd. In 1988 werden in het kader van een herstructurering van het gehele bedrijf Smit Internationale alle activiteiten van de NVS ( en ook van de NRS!) ondergebracht in de sectie Smit Haven. De aparte logo's verdwenen en ook de NVS-slepers kregen het bekende gele schakel-embleem in hun blauwe schoorsteen.

## BERGINGS- EN TRANSPORTBEDRIJF VAN DEN AKKER

De oorsprong van dit bedrijf is onlosmakelijk verbonden met de naamgever, Joh. van den Akker, die in 1892 in Maassluis werd geboren. Op 11-jarige leeftijd voer Van den Akker al uit op een vissersboot ter haringvangst en op zijn 17e was hij al stuurman. In 1913, nauwelijks volwassen dus, mocht hij zich eigenaar noemen van het vissersschip *Drie Gebroeders*. Hem kon in ieder geval doorzettingsvermogen en vindingrijkheid als eigenschappen niet worden ontzegd. Vijf jaar later besloot Van den Akker zich te bekwamen in het duiken, waarbij bleek dat hij uitstekend onder water kon "branden", dat wil zeggen: onder water met een lasapparaat kon omgaan. Onvermijdelijk kom je met deze eigenschappen uit in het bergingsbedrijf. In 1928 kocht Van den Akker dan ook zijn eerste bergingsschip, de *Jacomina* (I) vernoemd naar zijn moeder. Een jaar later richtte hij de N.V. Motor- en handelonderneming "Jacomina" op te Maassluis. In principe betekende dit de oprichting van het bergingsbedrijf dat zijn naam zou dragen, want in 1942 werd de handelonderneming omgevormd tot de C.V. Transport- en Bergingsbedrijf Van den Akker. Vijf jaar later kreeg het bedrijf een andere rechtsvorm; het werd een N.V. Door zijn vakbekwaamheid en inzicht werd Van den Akker geleidelijk de derde bergingsonderneming van het land. De schaalvergroting in de bergings- en sleepvaartsector, alsmede het vorderen van de leeftijd van de oprichter was er tenslotte de oorzaak van dat Van den Akker gevolg gaf aan de wens van Smit Internationale om zich in 1965 onder de vleugels van het grotere bedrijf te scharen. Het bedrijf behield een zekere mate van zelfstandigheid én zijn eigen identiteit binnen het concern. In 1967, hij was toen 75 jaar oud, trad Joh. van den Akker af als directeur. Wout Mange Sr. (dezelfde die ooit samenwerkte met Teije Dijkhuizen) was al mede-directeur en kwam daarna als enige aan het hoofd van het bedrijf te staan. Deze man had vanaf 1938 in de onderneming een lange, zeer gevarieerde praktische leerschool doorlopen. Hij was afwisselend schipper van bergingsvaartuigen, bokkenschipper, duiker en uitvoerder geweest. Op 5 november 1968 overleed de oprichter.

Hoewel opgericht in Maassluis heeft het bedrijf nevenvestigingen gehad in Rotterdam, Hoek van Holland en Amsterdam. Bij de berging in 1951 van het Duitse stoomschip *Birkenfels* had Van den Akker vanuit Vlissingen geopereerd. Dat beviel dermate goed dat in 1957 werd besloten in die Zeeuwse stad de hoofdvestiging van het bedrijf in te richten. Pas in 1976 werd de officiële vestigingsplaats Rotterdam veranderd in Vlissingen. Na overname van de vier sleepboten van de werf de Koninklijke Maatschappij De Schelde (zie hieronder) werd in 2001 de naam veranderd in Van den Akker Maritime Contractors B.V. Twee jaar later werden de activiteiten gestaakt. Nog lopende zaken werden door Smit in Rotterdam afgewikkeld.

## KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ DE SCHELDE

Deze scheepswerf werd opgericht in 1875 op het terrein van de voormalige Marinewerf. In de loop van de jaren is een enorm aantal zeeschepen voor zowel commercieel als marinegebruik gebouwd. Eén van de meest beroemde in Vlissingen gebouwde schepen is wel het passagiersschip *Willem Ruys*. Bij tewaterlatingen en bij het verhalen van schepen voor de kades zijn altijd sleepboten nodig. Het inhuren van sleepcapaciteit is niet altijd de meest voordelige oplossing, vandaar dat de werf al in 1947 koos voor eigen sleepboten. Dat werden de *De Nolle* en de *Rammekens*. In 1964 werd de nieuwe werf "De Scheldepoort" geopend. Dat was meteen aanleiding voor uitbreiding van de eigen sleepvloot. De sleepboot *Scheldepoort 1* kwam de gelederen versterken. De *Rammekens* werd herdoopt in *Scheldepoort 2* en zusterschip *De Nolle* in *Scheldepoort 3*. Helaas werd dit laatste vaartuig in 1977 slachtoffer van een rampzalige ontploffing en moest tenslotte worden gesloopt.

Tijden en omstandigheden veranderen voortdurend, zo ook in de scheepsbouw. Een eenvoudig rekensommetje leerde dat eigen sleepboten aan het einde van de jaren negentig van de vorige eeuw niet meer rendabel waren. De Scheldepoort-vloot werd in 1998 afgestoten. Bergings- en Transportbedrijf Van den Akker nam de vier schepen over, maar verkocht er één na ongeveer een jaar, de andere drie jaar later. De werf maakte momenteel deel uit van het concern Damen Scheepswerven, waarvan het hoofdkantoor te Gorinchem is gevestigd.

#### OVERIGE REDERIJEN

Er is één belangrijke rederij die nauwelijks in het sleepvaartconcept past. We doelen hier op rederij Vroon B.V., gevestigd te Breskens. Dit bedrijf heeft een viertal fraaie en sterke bevoorradingsschepen varen, die echter weinig sleepwerk doen en zeker niet op de Westerschelde. Vanuit IJmuiden worden boorplatforms op de Noordzee bevoorrad en soms verplaatst. De nieuwste aanwinst is de afgelopen jaar in dienst gestelde *Power Express*, terwijl in China nog twee grote suppliers in aanbouw zijn. Voorts beschikt de rederij over een groot aantal tankers en ook over vrachtschepen die vee vervoeren.

Een onderneming die zeker dient te worden vermeld is de sleepdienst R.F. van Aerde te Sas van Gent. De oudste eenheden voeren al in 1980 bij het bedrijf en thans beschikt de onderneming over drie sleep/duwboten, die de naam *Hendrik* dragen met een nummer erachter. De *Hendrik 3* (850 pk) is heel bijzonder omdat het een fraai verbouwd vissersschip is. In 2006 werd het vaartuig gehermotoriseerd. De *Hendrik 5* (600 pk) is de voormalige *Scheldepoort 1*, in 1999 overgenomen van Van den Akker.

Nog vijf bedrijven op sleepvaartgebied zijn in het Zeeuwse gevestigd. F.J.M. Hubregtse te Scharendijke bezit twee sleepboten die echter internationaal opereren en niet op de Westerschelde worden gesignaleerd. Vervolgens is te Middelburg de firma Smit Tug B.V. gevestigd. Dit bedrijf heeft geen relatie met Smit Internationale. Men exploiteert de van oorsprong Franse sleepboot *Spirit* (ex-*Bon Secours* - bwjr. 1964 – 950 pk), die vaak op de Oosterschelde werkzaam is. Voorts is te Zierikzee het bedrijf Noordhoek Diving Company B.V. te vinden, dat een vloot telt van drie vaartuigen, waaronder de *Noordhoek Singapore*, de voormalige *Smit-Lloyd 61*. Dit schip is verbouwd tot diving support vaartuig en vaart in internationale wateren. Uiteraard noemen wij ook de Duw- en Sleepdienst Willem Bouwman, eveneens gevestigd te Zierikzee. Oprichter Willem Bouwman begon in 1960 met een oliehandel gericht op de scheepvaart, maar gezien het toenemende verkeer op de Oosterschelde in verband met de Deltawerken begaf hij zich ook op sleepvaartgebied met de sleepers *Coby* en *Willem B*. Thans wordt werk verzet (waaronder in toepasselijke tijden zelfs ijsbreken) op Nederlandse en Belgische binnenwateren met de sleepboot *Jannie B*. De zonen van de oprichter (helaas overleden in 1983) hebben de bedrijfsvoering overgenomen. Tenslotte mag de firma D. Wilson Internationale duw-en sleepdienst te Terneuzen met de uit 1981 daterende sleepboot *Fonda* niet vergeten worden. Dit bedrijf verricht veel werk voor Multraship.

## EEN INDRUK VAN DE ACTIVITEITEN

Het past simpelweg niet in het kader van deze tentoonstellingswijzer om een compleet overzicht te geven van de activiteiten die in en om de Westerschelde in de laatste twintig jaar door sleepboten zijn ontplooid. Dat zou een boekwerk van jewelste worden. Bovendien zijn door diverse auteurs in verschillende uitgaven vele honderden pagina's volgeschreven over de belevenissen van in deze wijzer genoemde rederijen met betrekking tot bergingen en assistenties ter plekke. In kort bestek noemen we enkele aansprekende gebeurtenissen die vanaf 1984 in de regio plaats hadden:

- 25 augustus 1984 aanvaring *Mont Louis* met *Olau Britannia*. Eerstgenoemd vaartuig kapseist en zinkt. Deels radioactieve lading wordt omzichtig verwijderd.
- 6 maart 1987 *Herald of Free Enterprise* kapseist bij Zeebrugge. 187 slachtoffers.
- 3 juni 1987 Aanvaring Chinees vrachtschip *Da De* met Poolse bulkcarrier *Kopalnia Sosnowiec* in Nauw van Bath. Vaten met giftig aniline aan boord.
- 30 november 1988 Zuiger *Schelde II* bij Baarland in aanvaring met *Scamper Universal*.
- 15 maart 1990 Fruitjager *Avelona Star* gestrand bij Terneuzen.
- 25 januari 1993 Bulkcarrier *Samitral* op drift bij de Put van Terneuzen
- 3 juni 1993 Tanker *British Trent* in aanvaring met de bulkcarrier *Western Winner*
- 1994 en 1995 zie hieronder
- 27 september 2000 Chemicaliëntanker *Chagall* vastgelopen op de Middelpaalt.
- 20 juli 2003 *Pelican 1* in aanvaring met *Maersk Bahrein*, beide containerschepen bevatten o.m. gevaarlijke lading
- 27 februari 2004 Tijdens sneeuwval komt de *Arklow Brook* in aanvaring met containerschip *Harmony Express* en bulkcarrier *MSC Nuria*

Deze opsomming is een vrij willekeurige greep, maar toont aan dat vrijwel ieder jaar zich calamiteiten voordoen, waarvan sommige grote gevolgen hebben of kunnen hebben. Een nog beter beeld krijgt men als een gedetailleerde overzicht over een periode van ruim een jaar wordt gegeven. We nemen als voorbeeld de periode september 1994 tot en met december 1995, waaruit eens te meer duidelijk wordt dat er voor sleepers *buiten de reguliere assistenties* structureel werk aan de winkel is:

Maand	naam schip met bijzonderheden	assisterende maatschappij
sept 94	<i>Koningin Beatrix</i> (veerboot) op de havendam van Breskens	URS
okt 94	Ro-ro schip <i>Al-Hussain</i> aan de grond	URS
	<i>Tinos Island</i> – machineproblemen	URS
nov 94	binnenschip <i>Wiljette</i> op de strekdam	Polderman
	Autocarrier <i>Aya II</i> aanvaring met tanklichter <i>Mercurius</i>	Multraship
	<i>Eastwind</i> , vrachtschip aan de grond bij <i>Aya II</i>	URS
	<i>Darfur</i> , zeeschip hoofdmotor afgeslagen, aan de grond gelopen	URS

dec 94	<i>River Benue</i> , hopperzuiger	Multraship Bouwman Polderman URS
	<i>CMBT Afrika</i> , containerschip aan de grond <i>Hansweert Cupria</i> , op de oosthavendam van Terneuzen <i>Florina</i> – Franse spits, koers kwijt in de mast zonder radar <i>Prinses Juliana</i> , veerboot voortstuwingsproblemen <i>Pioner Onegi</i> , slagzij aan de grond Nauw van Bath	Multraship URS URS, Polderman contract Multraship en Wijsmuller
Jan 95	<i>Massimiliano</i> , bulkcarrier op drift ankergebied <i>Artevelde</i> , duwcombinatie aan de grond <i>Breskens 43</i> , machineschade Noordzee <i>Nessie</i> , bulkcarrier aan de grond bij Terneuzen <i>Morland</i> , bulkcarrier op drift ankergebied <i>Zuiderzee</i> , duwboot, Pas van Borssele, koppeldraad gebroken <i>Nuwayba</i> , roro, aanvaring met bulkcarrier <i>Kapitanas a Lucka</i>	URS Multraship URS URS diversen Multraship
febr 95	<i>Star Peter</i> , bulkcarrier, black-out, dwars in de vaargeul <i>Noviomagnum IX</i> binnenvaarttanker aan de grond bij Hansweert.	geen assistentie URS Polderman
mrt 95	<i>African Express</i> – machineschade naar ankerplaats <i>Mathilde</i> , aan de grond boei 40 <i>Thalassini</i> , bulkcarrier, problemen put van Terneuzen <i>Pionier</i> , onbestuurbaar Engelse kanaal <i>Transito</i> , binnenvaartschip aan de grond Terneuzen <i>Baltic Mermaid</i> , op drift Wielingen <i>Florus</i> , duwbak vol water	URS URS, Polderman URS Multraship Multraship URS v..d. Akker
apr 95	<i>Eloise</i> , machineschade <i>Ambitie</i> , binnenschip, in aanvaring met coaster <i>Willy</i> bij de Platen van Hulst	URS URS Multraship
mei 95	<i>Roman Blizzard</i> , black out Duwbak <i>Joma</i> aan de grond <i>Kapitan Stankov</i> op drift, Put van Terneuzen	URS URS Multraship
juni 95	<i>Euromagique</i> , brand machinekamer	URS
juli 95	<i>MSC Samia</i> , containerschip, in aanvaring met koelschip <i>Carina</i> <i>Bona Fountain</i> op drift en aan de grond	Multraship URS Multraship
aug 95	<i>Prinses Christina</i> , veerboot, machineschade <i>Nossan</i> , machineschade Vlissingen <i>Piless</i> , bulkcarrier, anker verloren Hansweert <i>Sebes</i> , vrachtschip machineschade <i>Pilefs</i> , Songaboei, machineschade	URS URS Polderman URS URS

sept 95	<i>Demosthenes V</i> , Sloehaven, problemen	URS
	<i>RP Antwerpen</i> , op de glooiing v Cittershaven	URS
okt 95	<i>Star Florida</i> , aanvaring met binnenschip	URS
	<i>Boulonnais</i> , tankercombinatie aan de grond	Multraship
nov 95	Excelsior, tanker kanaal Gent-Terneuzen, achterschip gezonken	Herbosch
	<i>Norgas Pioneer</i> , machineschade	URS
	<i>Barbara 4</i> , bunkerboot in brand	URS
dec 95	<i>Zygmunt August</i> bij boei 85 aan de grond	URS

Behalve door dit overzicht zal het door de recente gebeurtenissen met het containerschip *Fowairet*, dat op 20 september 2006 met een gevaarlijke lading dreigde te breken in het Nauw van Bath bij Perkpolder en waarvoor een vloot sleepboten ter assistentie uitvoer, duidelijk zijn dat de Westerschelde voortdurend aandacht vraagt op het gebied van veiligheid. Alle autoriteiten en sleepvaartondernemingen zijn zich bewust van hun verantwoordelijkheid. De voorschriften dienen dan ook regelmatig te worden bijgesteld en discussie daarover is volop gaande.