

De Geelbanders

door Nico J. Ouwehand

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

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

Piet Smit persoonlijk

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

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

later het Havenziekenhuis werd gebouwd. Enkele jaren later kocht hij een kast van een huis aan het Haringvliet, waarin hij ook nog een kantoor liet inrichten.

Piet Smit de scheepsbouwer

Zoals eerder aangegeven lag de primaire interesse van Piet Smit in de scheepsbouw. Totdat Piet het roer van de werf overnam van zijn oom, om precies te zijn op 31 augustus 1871, werden op de werf in Slikkerveer alleen houten schepen gebouwd. Piet Smit Jr. veranderde onmiddellijk de strategie. Hij ging ijzeren schepen bouwen en breidde daartoe de werf uit met een machinefabriek. Een van de eerste vaartuigen die onder zijn leiding werd gebouwd was de sleepboot *Eva Johanna* genoemd naar zijn moeder en zijn echtgenote. In plaats van met hoge druk stoommachines werden de sleepers van Piet Smit Jr. uitgerust met compound-stoommachines. Die gebruikten veel minder kolen en dat betekende een aanzienlijke besparing op de exploitatie. Men moet echter van die eerste sleepboten geen al te grote voorstelling hebben. De *Eva Johanna* mat 15 ton, kreeg bouwnummer 13, had een lengte van 12 meter en een vermogen van 12pk. De vroege sleepboten van Piet Smit waren in de markt zeer gevraagd en Piet Smit zag perspectief in de sleepvaart. Vandaar dat hij vanaf 1871 bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken diverse concessies aanvroeg om in bepaalde gebieden te mogen slepen. Hij had toen officieel nog geen sleepdienst opgericht. Dat kwam later pas.

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

De sleepdiensten

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

Piet Smit was een man die met hart en ziel aan zijn werk verknocht was. Voor hem bestond er geen onderscheid tussen werkdagen en het weekeinde. Hij werkte gewoonweg door. Kort na de opening van het kantoor aan de Boompjes werd het operatiegebied van het bedrijf uitgebreid tot de Zeeuwse stromen en de vaart op Antwerpen. Daartoe werd een bijkantoor in Dordrecht geopend. Een

aanzienlijke uitbreiding van de vloot werd gerealiseerd door de overname in 1879 van de sleepdienst “De Toekomst”. Vijf sleepboten werden in één klap toegevoegd , waaronder de *Anthony* en de *Betty*. Om zijn contacten makkelijker te kunnen onderhouden verhuisde Piet Smit zelf in 1880, zoals eerder gezegd, ook naar Rotterdam.

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

De achtergronden van de uitbreiding en de rechtsvorm

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

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

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

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

De vloot tot 1912

Vanaf de oprichting tot 1912 waren de namen van de sleepers niet aan een systeem gebonden.

Om een indruk te geven van zowel de namen van de boten als hun activiteiten volgt hieronder een opsomming:

Voor assistentie aan grotere zeeschepen:

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

Voor assistentie aan kleinere zeeschepen:

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

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

Voor verslepen van grotere rivierschepen:

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

Voor het verslepen van middelgrote rivierschepen:

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

Voor klein sleepwerk:

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

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

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

Voor divers sleepwerk:

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

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

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

Deze opsomming is niet compleet. Dat komt deels omdat er meer sleepboten in de genoemde periode werden gebouwd onder eenzelfde naam. Hun naamgenoten/voorgangers waren dan alweer verkocht. Dat is o.a. het geval bij de *Partout*, de *Spido*, de *Tabé* en de *Baby*. Er was trouwens rond de eeuwwisseling van de 19^e naar de 20^e eeuw een levendige handel in sleepboten. Sommige sleepers kregen gedurende hun levensloop verschillende malen een andere naam. Zo kreeg de *Spido* (2), gebouwd in 1901, in 1912 de naam *Leuehaven*. De *Tabé* (2) werd te zelfder tijd de *Waalhaven*. De sleepboot *Turbinia* was in 1905 op de werf van Piet Smit in aanbouw voor de gelijknamige sleepdienst, maar werd nog tijdens de bouw verkocht aan sloper Frans Rijdsdijk in Hendrik Ido Ambacht. De *Hercules* uit 1892 werd in 1912 herdoopt in *Duitschland*. Het schip hield het erg lang uit, zelfs tot na de Tweede Wereldoorlog. De naam was om begrijpelijke redenen in 1945 niet populair. Ze kreeg daarom de nieuwe naam *Denemarken*. De sleper was niet kapot te krijgen want in maart 1949 kapseisde ze, maar anderhalve maand later was ze weer in de vaart. Opgemerkt moet worden dat het technisch gesproken eenvoudiger was *stoomsleepboten*, die gezonken waren, weer op te lappen in vergelijking met *motorsleepboten*. De hedendaagse sleepers zijn bovendien van heel veel elektronica voorzien. Dergelijke schepen, nadat ze zijn gezonken, weer te activeren is een ingewikkeld proces dat heel veel geld kost, vooral omdat de complete bedrading vaak niet meer bruikbaar is en computers kunnen worden weggegooid. Gelukkig komt dat niet veel voor. De stoommachine van de *Denemarken* werd in 1952 nog een keer verbouwd en opgeknapt, waarna ze weer vier jaar mee kon. Tenslotte belandde het schip pas in 1956 (!) bij de sloper.

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

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

Daaruit mag gerust worden afgeleid dat het belang van de vloot van Piet Smit die van achternaamgenoot Leen in die tijd verre overtrof. Niet vergeten mag worden dat de activiteiten van Piet Smit, behalve het verlenen van havenassistentie, zich uitstrekten over een groot deel van Nederland en een stukje België, terwijl de havendienst van Leen Smit voornamelijk actief was in de

regio Rijnmond. Ook de vloot van de Internationale Sleepdienst, eveneens gevestigd te Rotterdam, telde een behoorlijk aantal stevige havensleepboten. Net als latere fusiepartner Leen Smit had de “Internationale” twintig van dergelijke vaartuigen in de vloot. Tellen we beide aantallen bij elkaar op, dan komen we op 40 eenheden, nog altijd aanzienlijk minder dan de vloot van Piet Smit.

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

De kosteloze sleepdienst

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

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

Op 29 juli 1878 kreeg L. Smit & Co te Kinderdijk de opdracht de gratis sleepdienst voor één jaar te verzorgen met tenminste twee sleepboten plus een onbemande reserveboot standby. Dat kostte de gemeente Rotterdam f17.000,-. De proef beviel uitstekend zodat voor volgende jaren een aanbesteding volgde, die voorlopig steeds voor de duur van vijf jaar zou gelden. Afwisselend werden diverse sleepdiensten voor het karwei gecontracteerd, waarbij de aanneemsom varieerde van net onder de f10.000,- geleidelijk oplopend tot boven de

f17.000,-. Ook de sleepdienst van Piet Smit werd voor een periode ingeschakeld. In 1936 besloot de gemeente dat de aangeboden sleepfaciliteit niet langer nodig was en werd geen nieuwe aanbesteding gehouden.

Concurrentie

Behalve L. Smit & Co was er een reeks van concurrenten, zowel in de Rotterdamse haven als elders in het land. Vooral rond de voorlaatste eeuwwisseling bleek de sleepvaart een voor die tijd profijtelijk bedrijf, hetgeen niet onopgemerkt bleef bij slimme zakenmensen. Allereerst was er de in 1897 opgericht Sleepdienst Hoek van Holland, nauw gelieerd aan de rederij Wm.H. Müller & Co. Een van de initiatiefnemers van de heer A.G. Kröller, wiens naam nog steeds voortleeft in het Kröller-Müller museum op de Veluwe. Lang zou het avontuur van deze sleepdienst niet duren, want al in 1901 werd het bedrijf overgenomen door de in 1900 opgerichte Internationale Sleepdienst Maatschappij (I.S.M.). Deze rederij werd opgezet door de heren L.G. Vuyck en A.O. Horstmann. Men begon met vijf relatief kleine havenslepers, maar in no time, vooral na de overname van de sleepdienst Hoek van Holland, zou het bedrijf een grote rol gaan spelen op de sleepvaartmarkt. De samenwerking Vuyck/Horstmann duurde in eerste instantie niet lang, want de heren kregen ruzie over het starten van een passagiersdienst met nota bene *sleepboten* vanaf de Scheveningse pier. Vuyck vond dat niet verantwoord en richtte een eigen sleepdienst op. Dat duurde tot 1911 toen de zoon van L.G. Vuyck de gerezen problematiek met Horstmann wist op te ruimen en met zijn vaders bedrijf terugkeerde in de I.S.M.

De grote vijver van sleepdiensten werd ook bevaren door talrijke grote en kleinere particulieren. Soms woonden ze met hun gezin aan boord, maar wanneer ze zich bezig hielden met slepen op de

korte afstand, bijvoorbeeld in het havengebied, was een dergelijke woonvorm niet erg aan te bevelen. De echtgenotes bleven dan aan de wal met hun eventuele kinderen. Sommige sleepers verhuurden hun boot en zichzelf voor een bepaalde periode aan de Gemeente Drinkwaterleiding om water te leveren aan zee- en binnenvaartuigen. Het gaf hen een vast inkomen. Hun schepen werden uitgerust met tanks en een haspel waarop een waterslang werd gedraaid. Andere particulieren sloten zich aan bij een agent, of een sleepbedrijf dat door henzelf en enkele collega's werd opgericht. Een treffend voorbeeld daarvan is de stoomsleepdienst 'Volharding', die in de vorm van een maatschap werd gegoten. Deze onderneming werd opgericht in 1906 en hield kantoor in het woonhuis van een van de initiatiefnemers op het adres Boompjes 121, dus praktisch naast de deur van de sleepdienst van P. Smit Jr. De heer J. Burger Sr., die het sleepvak had geleerd bij Piet Smit, werd de eerste agent bij de 'Volharding' en slaagde erin veel contracten met buitenlandse rederijen af te sluiten voor havenassistentie in het Rotterdamse. Hij had echter te maken met een ambitieuze tweede man, genaamd A. Hoogslag, die Franse klanten aan kon trekken, omdat hij, als weinig anderen, Frans sprak. Geleidelijk kwam Burger in diens schaduw te staan en op een slecht moment werd hij simpelweg ontslagen. Prompt richtte hij halverwege 1912 een nieuwe onderneming op met medeneming van een aantal vennoten en klanten van de Volharding. Hij had trouwens weinig keus want er moest brood op de plank komen. Van ontslagvergoeding of gouden handdrukken had nog niemand ooit gehoord. De nieuwe rederij kreeg de naam 'Stoomsleepdienst Maas'. De 'Volharding' ging onder leiding van de heer A. Hoogslag verder, zij het met minder sleepboten.

Nog een concurrent was de Sleepdienst v.d. Garden & Co. Deze rederij werd in 1905 opgericht en bezat in 1912 veertien sleepboten. Het is niet verwonderlijk dat ook dit bedrijf zich aan de Boompjes vestigde en wel op nr. 3A. Andere medespelers op de sleepvaartmarkt waren de gebroeders De Ruijter, waarvan de sleepers voornamelijk buiten het Rotterdamse havengebied opereerden. Zij waren aanvankelijk te vinden aan de Maaskade, maar verhuisden in 1914 naar.....de Boompjes nr. 101B. Nazaten van de heren De Ruijter zijn later in dienst getreden van de sleepdiensten Maas resp. Piet Smit om dat hun eigen sleepdienst de concurrentie niet meer aankon.

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

Directie en leidinggevenden tot aan de Tweede Wereldoorlog

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

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

gevestigd en kreeg al op 32-jarige leeftijd het beheer over de sleepdienst. Ook werd hij aanvankelijk directeur van de scheepswerf van Piet Smit. Een zeer ambitieuze man dus, die visie had en zijn ideeën graag in de praktijk bracht.

In 1912 verkocht Piet Smit zijn sleepdienst aan de heer D.G. van Beuningen. Deze mag gerust worden gekwalificeerd als een groot zakenman. (Hij was ook de stuwende kracht achter de bouw van het Feijenoordstadion en later is zijn naam verbonden aan Museum Boymans Van Beuningen) Op 23 december werd de naam van het bedrijf gewijzigd in N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Jr. 'v/h' staat voor het woord 'voorheen'. Van Ouwerkerk bleef op zijn post en heeft de rederij op bewonderenswaardige wijze door de moeilijke jaren 1914-1918 geleid. In de Eerste Wereldoorlog was Nederland weliswaar neutraal, maar de activiteit in de havens nam enorm af, hetgeen natuurlijk zijn weerslag op de sleepdiensten had. D.G. van Beuningen werd vanaf 1 januari 1913 president-commissaris. Als tweede directeur naast Van Ouwerkerk werd de heer G.C. Nuij benoemd. Deze in 1875 geboren man was al tien jaar in dienst van de sleepdienst en had gedurende die tijd de functie van bedrijfsleider. Ook hij drukte zijn stempel op de gang van zaken bij P. Smit Jr. In de scheepvaart- en havenliteratuur wordt zijn kunde alomtorend genoemd. Tot 1 januari 1942 is de heer Nuij in functie gebleven, waarna hij zich terugtrok in Oosterbeek. Op verzoek van de toenmalige directie bleef hij aan als adviseur, maar helaas heeft dat adviseurschap niet lang geduurd, want op 10 juli 1944 overleed hij.

Veranderingen

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

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

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

Er kwam bij dat door de afname van de scheepvaartactiviteiten gedurende de Eerste Wereldoorlog de roeiersvereniging in financieel zwaar weer terecht was gekomen. Ze konden door de verkoop van de watertaxi's het hoofd net boven water houden. D.G. van Beuningen kwam dus voor een koopje in 1919 aan de Havendienst Spido. Een vooruitziende blik en een zakelijke inslag horen zeker bij Van Beuningen, die in feite de scepter zwaaide in vele bedrijven van betekenis, zoals de Steenkoolen Handelsvereniging (S.H.V.). Hij behoorde tot de klasse van wat men heden ten dage zou aanduiden als grootindustriëlen of wellicht zelfs 'havenbaronnen'. Aanvankelijk voer de Spido (waarschijnlijk afgeleid van de Engelse woorden 'speedy boat') met de vaartuigen van de roeiers, maar al spoedig werden ook sommige sleepboten van Piet Smit aangepast voor passagiersvervoer. De watertaxi's en later ook de rondvaartboten kregen namen van bekende zandplaten. Dat gold ook voor de verbouwde Piet Smit-slepers. Zo werd de *Zwolle*, *Jansplaat* en de *Groningen*, *Oostplaat*.

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

De werf

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

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

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

f 175.000,-, nu een bescheiden bedrag van ongeveer €80.000,-, maar toen een enorm kapitaal. Er werd in Den Haag lang over de aanvraag gediscussieerd en men ging tenslotte akkoord op voorwaarde dat de gemeente Rotterdam de helft voor haar rekening zou nemen en de werfwerkers een werkweek van 56 uur zouden accepteren. De gemeenteraad ging na een lange aarzeling ook door de bocht met 29 tegen 13 stemmen. Het contract voor de bouw van de ijsbreker werd op 17 april 1924 getekend. Met de bouw was f1.563.000,- gemoeid plus het bedrag van de subsidie. Dan nog hield men er rekening mee dat het totale werk een verlies zou opleveren. Tijdens de bouw ontstond met de bonden ruzie over o.m. de inschakeling van bedrijven elders in de regio, terwijl was afgesproken dat alléén Rotterdamse bedrijven aan de bouw zouden meewerken.

Overwerkvergunningen en betalingen waren eveneens een bron van arbeidsonrust. Het kwam zelfs tot een korte staking tot een Rijksbemiddelaar werd ingeschakeld. Deze staking staat in de geschiedschrijving bekend als de 'Finse staking'.

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

Uitbreiding vloot eind jaren twintig en jaren dertig.

Het was crisistijd aan het einde van de jaren twintig met een lange uitloop in de jaren dertig. Dat was bij de *sleepdienst* van Piet Smit nauwelijks merkbaar want de vlootopbouw ging gestaag door. Een belangrijke stap voorwaarts betekende de bouw van de *Siberië*, die het paradepaard van de Rotterdamse haven zou worden. Het schip werd in 1926 als bouwnummer 389, dus na de *Jääkarhu*, op de eigen werf van Piet Smit gebouwd. Het vermogen van de triple expansiemachine bedroeg 590 pk, in reclames gemakshalve afgerond tot 600 pk. Het werd in die tijd uit commerciële overwegingen niet zo nauw genomen met het aantal paardenkrachten. Iedere sleepvaartmaatschappij deed aan dit verschijnsel mee. De *Siberië* droeg niet voor niets de naam van deze koude landstreek, want het schip werd uitgerust met een ijsbrekerstevan en een systeem om via het over- en terugpompen van water in tanks, ingebouwd op diverse punten in het vaartuig, het zwaartepunt van de sleper zodanig te variëren dat het zich zelfstandig kon loswrikken uit vast ijs, dit in navolging van een systeem bij de *Jääkarhu*, alleen waren daar de tanks anders gepositioneerd. De *Siberië* beschikte, net als andere eenheden, ook nog over de mogelijkheid zowel de mast als de schoorsteen te strijken, waardoor locaties boven bruggen zonder veel moeite konden worden bereikt. Met name de schaatsers waren daar niet blij mee en het is voorgekomen dat men de ruiten van de stuurhut van de ijsbreker/sleper heeft ingegooid omdat het schaatsijs was gebroken.

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

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

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

Voor assistentie aan de middenklasse zeeschepen kwamen in 1930 nog de 275 pk sterke *Noorwegen* en de *Frankrijk* van de helling. De in datzelfde jaar gebouwde *Spitsbergen* was weer iets sterker, namelijk 300 pk en werd in de wandeling kortweg 'Spits' genoemd. De in 1931 gebouwde *Afrika* benaderde met haar 550 pk het vermogen van de *Siberië*. Ook dit schip was onder klasse gebracht en mocht op zee varen. Vijf jaar later had L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst (in 1924

hadden L. Smit en 'de Internationale' een overeenkomst gesloten die bijna een fusie betekende) belangstelling voor de *Afrika*. Het resulteerde in een verkoop aan Leen Smit en het schip werd herdoopt in *Maas* (III). In 1918 werd voor Van der Schuyt te Papendrecht de kleine zeesleper *Beatrix* gebouwd. Dit vaartuig werd een jaar later aan de Internationale Sleepdienst verkocht, waar de sleepboot de naam *Maas* (II) kreeg. Deze *Maas* ging een paar maanden nadat de hierboven genoemde *Afrika* van eigenaar wisselde op haar beurt naar Piet Smit. Daar werd het vaartuig herdoopt in *Java*. Eenzelfde gang van zaken deed zich voor met de in 1920 gebouwde *Waterweg*, eveneens van de I.S.M. Zij volgde in 1936 de *Java* naar Piet Smit en kwam in de vaart als *Borneo*. Natuurlijk waren er in de jaren twintig en dertig meer aanwinsten en vlootveranderingen, maar met bovengenoemde, soms qua naamgeving verwarrende mutaties waren voor die tijd de kaarten wel geschud.

De sleepvaartcentrale

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

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

Uitbreiding huisvesting

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

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

De heer Knupker heeft trouwens voor de sleepdienst en de werf veel meer gedaan dan alleen de rol van historicus vervullen. Omdat in mei 1940 tijdens het bombardement op Rotterdam de panden aan de Boompjes in vlammen opgingen, ging ook het complete archief verloren. Ook een fraai zilveren model van de *Siberië* smolt in de vlammenzee. De Spido-ponton kreeg een voltreffer te verwerken, maar kon gelukkig gerepareerd worden. Knupker, die veel van de geschiedenis zelf had meegemaakt, voelde de behoefte om zoveel mogelijk feiten en wetenswaardigheden alsnog vast te

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

De oorlog

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

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

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

De teruggang in de haven laat zich aan de hand van cijfers het beste illustreren. In 1938 werden er 15.360 zeeschepen geregistreerd die de Rotterdamse haven aandeden. In 1940 waren dat er 1400 en in 1944 nog slechts 159. Van commerciële activiteiten voor de sleepboten van Piet Smit en van andere rederijen kon dus nauwelijks meer gesproken worden. De sleepvaartcentrale kwam onder streng Duits toezicht, want opdrachten werden wel eens opzettelijk verkeerd begrepen. Er werd een distributiesysteem ingevoerd voor kolen en olie en sleepreizen buiten het Rotterdamse havengebied werden gebonden aan vergunningen. Sommige slepers werden gevorderd voor militaire transporten en weer andere waren bezig met sleepschepen of zgn. kempenaars die vanuit Delfzijl met voedsel naar het westen moesten worden gesleept. Er zijn zelfs sleepboten geweest die lichters met ondervoede kinderen naar het Noorden van ons land sleepten omdat daar nog voedsel voorhanden was.

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

Borneo werd al in 1940 ingelijfd bij de Kriegsmarine en kwam een jaar later als *BS 6* bij het Bergungsschiffe Verband. De *Noorwegen* kwam eveneens in Duitse dienst.

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

Toen de bevrijding eenmaal een feit was, is men met man en macht aan het werk gegaan om gezonken boten te lichten, kapotte sleepers te repareren en verstoepte boten weer in dienst te stellen. Al deze inspanningen resulteerden erin dat op 10 juni 1945 de sleepdienst alweer 11 boten kon aanbieden aan de maatschappij die het herstel van de dijken rond Walcheren ter hand had genomen. Nog eens 14 sleepboten konden van derden worden gehuurd. De *Spitsbergen*, nog steeds in Duits oorlogsgrijs, heeft zich daar in Zeeland zeer verdienstelijk gemaakt. Geleidelijk werden de grotere boten, die door de bezetter naar allerhande bestemmingen in het buitenland, tot in Noorwegen toe, waren gevoerd, teruggevonden en naar Rotterdam gebracht. De gezonken *Java* werd in 1947 gelicht en vervolgens gerepareerd. Enkele boten werden nooit teruggevonden. Bekend was dat de *Utrecht* naar Maagdenburg was gedirigeerd. Daarna was het de bedoeling dat het scheepje over land naar de Donau zou worden getransporteerd. Zo ver kwam het niet want de sleper kreeg een voltreffer te verwerken en werd uit het oog verloren. Maagdenburg kwam na de oorlog achter het ijzeren gordijn te liggen en naspeuringen konden niet verder worden gedaan. Twee andere boten, t.w. de *Schelde* en de *Zweden* bleken ook niet meer traceerbaar en konden eveneens als verloren worden geboekt.

Opbouw en modernisering van de vloot na de oorlog

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

In 1945 werd ze teruggevonden en door haar oorspronkelijke opdrachtgever in bedrijf genomen. Zoals hierboven al aangegeven, werd met veel inventiviteit van het personeel sleepboten die nog ergens, al dan niet met schade, ter beschikking waren, gerepareerd. Er was natuurlijk naar vooroorlogse normen veel te weinig sleepkracht, maar de eerste vijf jaar na de bevrijding was het scheepvaartverkeer nog niet op een normaal niveau. De gerepareerde stoomsleepboten werden deels voorzien van een motor. Casco's werden bij scheepswerven aangekocht en eveneens voorzien van een motor, waardoor in feite de motorisering van de vloot geruisloos was begonnen. Een van de aangekochte casco's werd voorzien van een tweedehands Burmeister & Wain dieselmotor en vervolgens in 1949 als *België* in de vaart gebracht. De oorspronkelijke *België* was tijdens de oorlog

tot zinken gebracht. Het schip werd gelicht en, voorzien van een tweedehands motor, als *Spanje* in de vaart gebracht. Ook de stoomsleeptboten *Krammer* en *Regge* werden gemotoriseerd en resp. als *Portugal* en *Finland* in dienst gesteld.

In het begin van de jaren vijftig kwam de modernisering pas goed op gang. Aan de scheepswerf Bodewes te Millingen werd opdracht gegeven voor de bouw van een serie nieuwe motorsleeptboten met vermogens rond de 600 pk. Niet minder dan zes boten van deze totaal nieuwe klasse kwamen in de periode 1952 tot en met 1957 de vloot versterken. De namen werden als vanouds die van landen of werelddelen, te weten *Amerika*, *Brazilië*, *Chili*, *Afrika*, *Australië* en *Engeland*. Het waren indrukwekkende boten, waarbij niet alleen aan de functionaliteit, maar ook aan het uiterlijk aandacht was besteed. De algemene schaalvergroting in de scheepvaart, die in die tijd gestalte begon te krijgen maakte sterkere eenheden noodzakelijk. Met dit zestel werd op een toekomstige vraag ingespeeld.

Ook de minder sterke klasse moest worden vervangen. In 1954 werd als eerste van een serie van zeven de *Nederland* in gebruik genomen. Dit schip had een motorvermogen van 300 pk. Op twee na (de *Groenland* en de *Spitsbergen*) werden alle zusterslepers uit deze B-klasse ook gebouwd bij Bodewes te Millingen. De *Nederland* werd gevolgd door de *Ierland*, *Duitsland*, *Turkije*, (300 pk) *Noordpool*, *Zuidpool* (380 pk) en de al eerder genoemde *Groenland* alsmede in 1958 een nieuwe *Spitsbergen*, beide eveneens 380 pk.

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

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

Bloeitijd en afname van het werk

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

In 1950 bestond de vloot van de rederij uit 57 stoomslepers en 19 motorsleeptboten. Aan het einde van het decennium werden er 44 sleepboten geteld. Niet alleen mag worden uitgegaan van het aantal sleepboten, ook de gezamenlijke kracht van de slepers is een maatstaf en die was ongeveer gelijk gebleven. De gevolgen van de watersnood van 1953 zorgden voor veel werk. Bij de afsluiting van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen werden veel sleepboten van Piet Smit ingezet. De aanleg van het Botlek havengebied gaf eveneens werk voor de slepers, maar er waren al donkere wolken aan de horizon van de sleepvaartmarkt verschenen. Wie zo'n wolkenpartij goed bestudeerde zag daarin het woord 'duwvaart' onmiskenbaar verschijnen.

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

de Rijn en andere rivieren doorbrak. Voor de sleepers met hun rij aken op sleeptouw minimaliseerde het werk.

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

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

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

Ondanks de zich samenpakkende donkere wolken werden in de jaren zestig toch nog vier sleepboten gebouwd voor Piet Smit. Allereerst moest tegemoet gekomen worden aan de vraag naar sterkere sleepboten voor het in ontwikkeling zijnde Europoortgebied. Daartoe werd door de partners in de sleepvaartcentrale een nieuwe gezamenlijke rederij opgericht die de naam ‘Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst’ (NRS) kreeg. In 1960 en 1961 werden voor rekening van Piet Smit, maar voor dienst bij de NRS bij de werf Bodewes te Millingen de sleepboten *Europa* en *Azië* gebouwd, die een motorvermogen van 1250 pk meekregen. Het bijzondere aan deze vaartuigen was het voortstuwingssysteem, namelijk dat van Voith-Schneider. De schepen werden niet aangedreven door schroeven, maar door de beweegbare schoepen, vergelijkbaar met een soort roomklopper, onder de sleper. Daardoor konden ze naar vrijwel alle kanten een gelijke trekkracht opbrengen. Ze mochten vijf mijl uit de kust slepen en stonden dan ook te boek als zeeslepers. De schepen hebben nog daadwerkelijk met de gele band in de schoorstenen gevaren. Dat veranderde in 1973 toen ze werden herdoopt in resp. *Europabank* en *Aziëbank*. Alle sleepboten van de NRS droegen een ‘bank’ naam, die dus ook werd toegepast op de voormalige Piet Smitboten. Ze kregen toen ook de kleuren van de NRS.

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

Piet Smit in de jaren zeventig

In de jaren zeventig werd duidelijk dat wat betreft de havensleepdiensten en in tegenstelling tot de voorgaande periode van ongeveer 15 jaar, de bomen niet meer tot in de hemel groeiden. Het werd tijd voor een sanering en een reorganisatie. In 1971 werd de naam van het bedrijf veranderd in Piet Smit Sleepdienst B.V. Een groot deel van de N.V.’s werd in die tijd omgezet in B.V.’s, omdat de aansprakelijkheidswetgeving voor aandeelhouders werd veranderd. Op 1 januari 1975 vond de fusie plaats met de B.V. Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst. Het resultaat was een nieuwe onderneming onder de naam Smit-Vos. In datzelfde jaar werd de sleepdienst onderdeel van de holding Smit-Spido B.V., waartoe ook Smit-Vos-Zwaak Rivier- en Duwvaart B.V. ging behoren.

Het oude Piet Smit bracht 21 motorsleep-boten in de combinatie in. Tot ontsteltenis van velen verdween de traditionele naam 'Piet Smit', na 98 jaar in gebruik te zijn geweest. De gele band in de schoorstenen van de slepers werd verwijderd en moest plaatsmaken voor een blauwe kleur met aan beide zijden de gestileerde geel geverfde letters SV. Dat was slechts een opmaat voor een verdere integratie. Per 1 oktober 1976 werd Smit-Vos B.V. een volle dochter van Smit Internationale N.V. Geleidelijk werden de letters SV in de schoorstenen vervangen door het gele schakel-embleem van Smit, dat ook heden ten dage nog wordt gebruikt.

Wat gebeurde er met de werf?

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

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

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

Havendienst Spido.

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

In 1952 volgde de *Prinsesseplaat*. De veerboot Enkhuizen-Stavoren werd in 1954 verbouwd tot salonboot *Erasmus*. Andere schepen die voor de rondvaart in dienst werden gesteld zijn o.m. de *Stad Rotterdam*, de *Koningsplaat*, de *Oranjeplaat*, het vlaggenschip *Pieter Caland* en de *Prinseplaat*. Er was sprake van een forse vloot met tenminste 25 grotere en kleine schepen die behalve rondvaarten ook watertaxidiensten uitvoerden, de post bij zeeschepen bezorgden en een veerdienst vanuit Vlaardingen voor personeel van de scheepswerven en de raffinaderij aan de overkant verzorgden. Uiteindelijk heeft men halverwege de jaren zeventig ervoor gekozen om zich te concentreren op het toerisme. Daartoe werd begin jaren negentig een samenwerking met de reisorganisatie Holland International aangegaan. Eind 1996 verkocht Smit Internationale het bedrijf aan drie investeerders die de rederij omvormden tot Spido B.V. Vanaf 2000 werd een al in gang gezette vlootvernieuwing grondig doorgezet. Veel van de oudere rondvaartboten waren toen al afgestoten en zeer luxe salonboten kwamen ervoor in de plaats. In 2003 werden twee nieuwe partijen eigenaar van de Spido. Eén daarvan was Doeksen Transport op Terschelling, in het verleden ook bekend als sleepvaartbedrijf. In 2006 volgde een management buy out aan de toenmalige directieleden. Anno 2011 beschikt de Spido over vijf luxe boten, die zowel rondvaarten verzorgen als complete charterreizen voor gezelschappen. Ze dragen de namen van ontdekkingsreizigers als *Abel Tasman* en *James Cook*.

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

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

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

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

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

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

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

Van de andere series uit de jaren vijftig vaart er ook nog een aantal. De *Spitsbergen* doet nog onder haar eigen naam, maar met een nieuw stuurhuis, dienst voor Mammoet Maritime B.V. Dat geldt ook voor de *Groenland*. De *Duitsland* voer jaren als *Alpha* voor Polderman in Hansweert. Momenteel doet ze dienst onder dezelfde naam dienst voor FBT te Druten. Ook de *Noordpool* en de *Zuidpool* varen nog. De laatste werd in augustus 2011 gesignaleerd in het Noordzeekanaal onder de naam *Hendrik Klaas*, nu uitgerust met maar liefst een 1200 pk motor. Het schip ziet eruit om door een ringetje te halen. Tenslotte willen we aan de Voith-boot *Azië* uit 1961 nog aandacht besteden. In 1982 ging ze als *Gurnard* naar Southampton. Ze werd nog een poosje door de NRS gecharterd en was zelfs onder haar Engelse naam even in Maassluis te vinden. In 1985 verhuisde ze onder de naam *Wellington* naar Gibraltar. Daar kreeg ze na verloop van tijd te maken met machineproblemen. De Engelsen vonden haar het niet meer waard een reparatiepoging te wagen. Ze verkochten het schip in 2005 aan de Portugese rederij Lutamar, die over vindingrijke technici beschikt. Het ziet ernaar uit dat ze onder de naam *Teimoso* weer gaat varen vanuit Lissabon en Setubal. De oude Nederlandse bordjes hangen nog boven de deuren.

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

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